

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



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



# 2019





# INDICE

- 2 | Lettera agli Stakeholder
- 4 | Nota metodologica

## 01

### IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 10 Compagine azionaria
- 12 Business
- 13 Struttura del Gruppo e settori di attività
- 14 Highlights 2019
- 15 Vision e valori
- 16 La sostenibilità per il Gruppo
- 18 Corporate Governance
- 20 Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi
- 22 Principali rischi inerenti i temi di sostenibilità
- 33 Etica e integrità
- 37 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità

## 02

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

- 47 Valore economico generato e distribuito
- 48 Impact measurement
- 50 La catena di fornitura

## 03

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 57 Le persone
- 65 Diversità e inclusione
- 70 Retribuzioni e benefit
- 74 Sviluppo del capitale umano
- 78 Salute e sicurezza

## 04

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

- 87 Gestione delle tematiche ambientali
- 88 Utilizzo delle risorse
- 94 Rifiuti
- 96 Gestione del rumore
- 97 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità
- 103 Liberalità e sponsorizzazioni

## 05

### I NOSTRI BUSINESS

- 108 Concessioni autostradali
- 126 EPC
- 133 Tecnologia

## 06

### FOCUS

- 138 EcoRodovias

## 07

### ALLEGATI

- 142 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM
- 144 *GRI Content Index*

## 08

### RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

- 152 Relazione della società di revisione

## LETTERA AGLI STAKEHOLDER



È con viva soddisfazione che presento la quarta edizione del Bilancio di Sostenibilità del **Gruppo ASTM**.

Lo faccio per la prima volta nella veste di amministratore delegato, ereditando, insieme al nuovo Consiglio di Amministrazione nominato lo scorso 12 febbraio, il prezioso lavoro sin qui svolto nel corso degli anni dalla Società nello sviluppo delle tematiche ambientali e sociali.

Il 2019 è stato un anno molto importante per il Gruppo, caratterizzato da molti eventi, il principale dei quali l'avvenuta fusione per incorporazione della controllata SIAS S.p.A., holding nel settore delle concessioni autostradali, in ASTM S.p.A..

Una operazione che ha rappresentato il compimento di un percorso strategico e industriale di razionalizzazione societaria, già avviato da alcuni anni, che ha consentito di dar vita ad un'unica holding industriale quotata e di realizzare una vera e propria "One Company" con specifiche competenze nei settori delle concessioni autostradali, delle costruzioni e della tecnologia.

In questo rinnovato e ambizioso contesto societario, devono oggi essere inquadrate le politiche di sostenibilità promosse dal Gruppo, divenute parte integrante della gestione dei nostri business.

Siamo infatti pienamente consapevoli che l'agire sostenibile sia uno strumento per migliorare le nostre performance industriali ed economiche e per creare valore nel medio-lungo periodo per tutti i nostri Stakeholder.

I nostri business spaziano in diversi Paesi con culture distanti fra loro, ma gli obiettivi che ci guidano sono comuni a tutti e da tutti condivisi.

Sono molteplici le sfide che ci attendono.

Siamo il secondo operatore al mondo nella gestione di infrastrutture autostradali: è nostra responsabilità contribuire a rendere il miglior servizio possibile ai nostri clienti, operando in modo virtuoso e responsabile ed offrendo una qualità del servizio sempre più alta.

Vogliamo continuare ad allineare le nostre attività all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile, incentivando una crescita economica duratura, inclusiva, nonché la costruzione di infrastrutture resilienti.

Promuoviamo la tecnologia applicata alla manutenzione, al controllo e al monitoraggio delle opere d'arte lungo gli asset autostradali. Il nostro impegno è orientato ad una continua innovazione, i nostri sforzi si concentrano nell'anticipare il cambiamento, diventando leader di processi all'avanguardia, frutto della fusione tra tecnologia e sensibilità umana, vera anima del cambiamento. Le infrastrutture del domani devono essere sempre di più al servizio delle persone e plasmate sul senso di responsabilità ambientale, tecnologica e sociale che deve guidare i nostri comportamenti.

Riconosciamo le evidenze scientifiche sui cambiamenti climatici. Un fenomeno che impatta sulla vita delle persone, delle imprese e delle stesse infrastrutture che noi siamo chiamati a gestire. Un fenomeno che assume ogni anno contorni sempre più violenti e che impone l'adozione di nuovi modelli di gestione del rischio e degli investimenti. Uno studio pubblicato dal "Global Environmental Change" di Elsevier, il più prestigioso editore mondiale in ambito medico e scientifico, ha calcolato come l'impatto economico di tali fenomeni atmosferici sia destinato ad essere sempre più rilevante.

Attualmente i paesi europei spendono ogni anno oltre 3,4 miliardi di dollari per interventi straordinari sulle infrastrutture a seguito di tali eventi. Ma questa cifra potrebbe salire fino a 19,6 miliardi nel 2050 e a 37 miliardi entro il 2080. La lotta al cambia-



mento climatico è quindi tra gli obiettivi prioritari del Gruppo. Un obiettivo integrato nel nostro risk assessment, nelle nostre politiche, strategie e pianificazioni a medio-lungo termine.

Siamo consapevoli che gli investitori istituzionali incorporano sempre più nel proprio portafoglio un approccio ESG che considera quindi i fattori di carattere ambientale, sociale e di buon governo come parte integrante del proprio processo di valutazione degli investimenti. I capitali vengono oggi indirizzati verso attività che non solo generano un plusvalore economico, ma al contempo sono utili alla società e quindi sono più solidi e sostenibili nel tempo, generando rendimenti adeguati al rischio.

Investire, infine, sulle persone e sui collaboratori è alla base del nostro agire sostenibile. Vogliamo impegnarci a creare un ambiente di lavoro sempre più positivo e attraente per i giovani ed i key talent in tutto il mondo, in cui i valori di inclusione e diversità siano considerati fattori di crescita e di successo.

Operiamo in tutto il mondo con persone che hanno culture e tradizioni diverse: la chiave di crescita del Gruppo dipenderà dalla nostra capacità di valorizzare le loro competenze e di promuovere la contaminazione delle loro diverse esperienze.

Comprendiamo le sfide che abbiamo davanti e l'impegno necessario per centrare gli ambiziosi obiettivi che ci siamo posti. Ma sappiamo, altresì, che la gestione dei fattori sociali e ambientali, oltre che promuovere la trasparenza nelle attività economiche, rappresenta per ciascuno una opportunità per sviluppare nuovi modelli di business capaci di creare valore nel medio-lungo termine per tutti gli Stakeholder.

Si tratta di un'opportunità che tutti noi vogliamo cogliere.

**Umberto Tosoni**

*Amministratore Delegato*

## NOTA METODOLOGICA

La presente dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") di ASTM S.p.A. ("ASTM" o la "Società") e delle proprie società consolidate integralmente ("Gruppo ASTM" o il "Gruppo") al 31 dicembre 2019 descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2019 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/16 ("Decreto").

Come previsto dall'articolo 5 del D.Lgs. 254/16, il presente documento costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) prevista dalla normativa.

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

Il Bilancio di Sostenibilità è redatto in conformità agli standard «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati nel 2016 dal *Global Reporting Initiative (GRI)* secondo l'opzione "in accordance-core". Per quanto riguarda lo Standard specifico GRI 403 (Salute e sicurezza sul lavoro) è stata adottata la più recente versione del 2018. Il presente Bilancio rappresenta la quarta edizione pubblicata dalla Società.

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

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

I dati e le informazioni incluse all'interno della DNF si riferiscono a tutte le società all'interno del peri-

metro di consolidamento del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2019 consolidate con il metodo integrale, ad esclusione dei dati e delle informazioni di carattere sociale e ambientale di A.T.I.V.A. S.p.A. - Autostrada Torino- Ivrea- Valle D'Aosta, Ativa Engineering S.p.A. e S.I.CO.GEN. S.r.l., il cui controllo è stato acquisito in data 14 novembre 2019, e che saranno rendicontati a partire dal prossimo esercizio. Eventuali ulteriori eccezioni, sono espressamente indicate nel testo.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2019, si segnala che:

- entrano nel perimetro di consolidamento le società neocostituite nell'esercizio 2019 SINELEC USA Inc., Safe Roads S.c.a r.l., Itinera Infrastructure and Concessions Inc., HINNS JV;
- risultano incluse nell'area di consolidamento le joint operation Arge H51, Consorzio BR-050 e MEP JV, mentre è uscita dall'area di consolidamento la società Bishop/Halmar JV a seguito del raggiungimento dell'oggetto sociale;
- escono dal perimetro di consolidamento CERVIT S.c.a r.l., Brescia Milano Manutenzioni S.c.a r.l., Mortara S.c.a r.l., Malpensa 2011 S.c.a r.l. e Brescia Milano Impianti S.c.a r.l..

Si precisa che, con riferimento alla fusione per incorporazione di SIAS S.p.A. in ASTM S.p.A. avvenuta con efficacia 31 dicembre 2019, non si segnalano variazioni nell'area di consolidamento in quanto la società incorporata risultava già consolidata con il "metodo integrale" nel bilancio del Gruppo ASTM nel precedente esercizio.

I dati e le informazioni di carattere non finanziario riportati all'interno del presente documento, se non diversamente specificato, si riferiscono all'intero esercizio indipendentemente dalla data di acquisizione del controllo della società.

Rispetto al perimetro di consolidamento integrale del Gruppo ASTM, i dati delle joint operation sono riportati integralmente senza tenere conto della percentuale di partecipazione societaria e presentati anche in modo separato al fine di facilitare una

comprensione più ampia dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto.

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

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

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

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

Partendo dai temi considerati rilevanti, è stata effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un'analisi dei rischi generati o subiti che derivano dall'attività del Gruppo, dai suoi servizi/prodotti, incluse ove rilevanti e disponibili le informazioni relative alla catena di fornitura e ai subappalti. In particolare, ASTM e le principali società operative controllate<sup>1</sup> hanno implementato un sistema di Risk Management in linea con le best practice definite da *Enterprise Risk Management Integrated Framework* (CoSo ERM) e ISO 31000:2009. I principali rischi 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 di Gestione dei Rischi" a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Il Gruppo ASTM ha avviato un percorso di miglioramento continuo relativo agli aspetti di sostenibi-

lità e ha declinato gli impegni assunti nel Piano di Sostenibilità 2017-2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. nel mese di novembre 2017. Tale documento definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine e li declina in obiettivi e azioni concrete, anche attraverso i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite al 2030.

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

## GOVERNANCE E LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Al fine di poter sviluppare una gestione sempre più mirata alla lotta alla corruzione attiva e passiva, dal 2018 ASTM ha adottato una Policy anti-corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali.

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

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

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

Nel 2019, *Standard Ethics*, agenzia di rating indipendente sulla sostenibilità, ha avviato il rating di sostenibilità (*Standard Ethics Rating*) su ASTM attribuendo una valutazione EE- (*full investment grade*) con outlook "Positivo", prevedendo un *Long Term Expected SER* sui 3/5 anni di EE+ (*Very strong*).

<sup>1</sup> Le principali società operative controllate di ASTM S.p.A. includono: Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., S.A.T.A.P. S.p.A., S.A.V. S.p.A., Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Itinera S.p.A., Euroimpianti S.p.A., SINELEC S.p.A., S.I.N.A. S.p.A.

## AMBIENTE

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

Dal 2018 ASTM aderisce al programma CDP *Climate Change*. Nel 2019 il Gruppo ha avviato un percorso di miglioramento della propria strategia per la lotta al cambiamento climatico, ispirandosi alle raccomandazioni TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*), che hanno come principale obiettivo quello di guidare le aziende a comunicare, in modo chiaro, comparabile e consistente, le informazioni di cui hanno bisogno gli Stakeholder per valutare correttamente i rischi e le opportunità legati al clima.

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

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

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

## ASPETTI SOCIALI

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

Nel 2019 sono stati aggiornati gli attuali sistemi di gestione qualità, sicurezza e ambiente secondo le release delle ISO vigenti, mantenendo tutte le certificazioni in essere, e sono state svolte attività di promozione di comportamenti responsabili alla guida tramite lo sviluppo e la diffusione della campagna "Autostradafacendo".

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

- I. le società del Gruppo promuovono l'adozione degli standard operativi applicati in Italia alle entità operative estere anche attraverso l'estensione di sistemi di gestione;
- II. le società concessionarie del Gruppo conseguiranno la certificazione ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale) entro il 2021. Nel corso del 2019, in qualità di progetti pilota, la società concessionaria Autostrada dei Fiori S.p.A. e Itinera S.p.A., con riferimento all'attività di manutenzioni autostradali, hanno implementato un Sistema di Gestione per la sicurezza stradale conforme agli standard UNI ISO 39001:2016 certificato da parte di un ente terzo accreditato;
- III. le società concessionarie del Gruppo proseguono i piani di investimento per la sicurezza stradale;
- IV. nel corso del 2019 le principali concessionarie del Gruppo hanno avviato un programma di *customer experience* finalizzato a migliorare il servizio all'utenza;
- V. dal 2019, gli utenti autostradali hanno accesso alle informazioni sulla viabilità in tempo reale, anche mediante smartphone, tramite i nuovi siti internet di ciascuna società concessionaria appositamente progettati per la fruizione "mobile".



## PERSONALE

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

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

Inoltre, 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. Nel 2019 Itinera S.p.A. e S.A.T.A.P. S.p.A. hanno implementato un Sistema di Gestione Integrato (SGI) Ambiente e Salute e Sicurezza sul Lavoro in conformità alle Norme UNI ISO 14001 e UNI ISO 45001, certificato da parte di un ente terzo accreditato.

Nell'ambito delle iniziative dedicate ai dipendenti, nel 2019 è stato creato un portale "People Identity" nella intranet aziendale che raccoglie le principali iniziative per i dipendenti fra le quali, è stato avviato il progetto Fragibilità dedicato a chi deve sostenere carichi di cura per un familiare non autosufficiente.

## RISPETTO DEI DIRITTI UMANI

Il Gruppo riconosce il valore intrinseco di ogni persona ed opera costantemente per assicurare il rispetto dei diritti umani lungo l'intera catena del valore, promuovendo pari opportunità senza alcuna forma di discriminazione e favorendo l'accessibilità dei servizi all'utenza da parte di persone a mobilità ridotta.

Per rafforzare il proprio impegno in tale ambito, nel corso del 2019 ASTM e le principali società operative controllate hanno 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.

ASTM promuove l'adesione ai principi di tale Politica da parte di chiunque intrattenga rapporti con la Società, prestando particolare attenzione ai contesti che presentano maggiori rischi in ambito diritti umani.

Si precisa che nel presente documento è stato limitato ove possibile il ricorso a stime, le quali, se presenti, sono opportunamente segnalate. Le stime si basano sulle migliori informazioni disponibili.

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

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. ha approvato il presente Bilancio di Sostenibilità in data 14 aprile 2020.

Il presente documento è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte del revisore designato Deloitte & Touche S.p.A.. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della società di Revisione Indipendente" riportata in calce al documento.

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2019 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Sostenibilità".

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





# 01

## IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

|    |  |
|----|--|
| 10 | Compagine azionaria                                      |
| 12 | Business   |
| 13 | Struttura del Gruppo e settori di attività               |
| 14 | Highlights 2019  |
| 15 | Vision e valori  |
| 16 | La sostenibilità per il Gruppo                           |
| 18 | Corporate Governance                                     |
| 20 | Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi |
| 22 | Principali rischi inerenti i temi di sostenibilità       |
| 33 | Etica e integrità  |
| 37 | La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità    |

## COMPAGINE AZIONARIA

### AL 31 DICEMBRE 2019

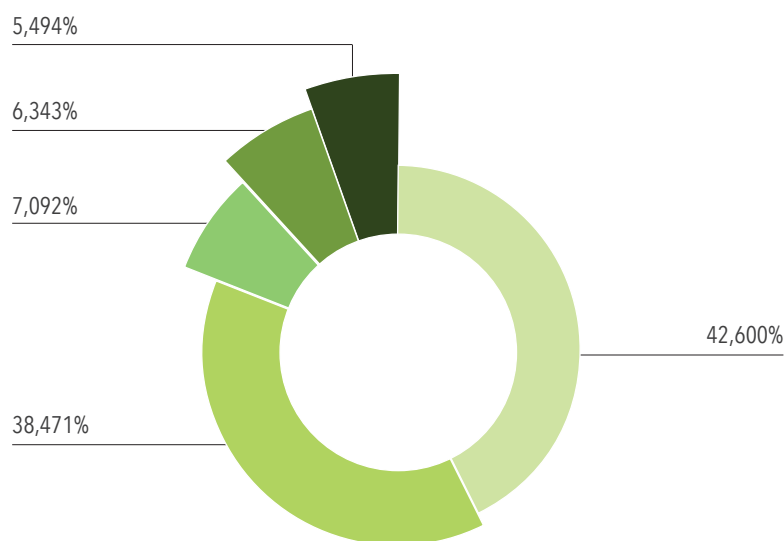
ASTM S.p.A. è una società per azioni quotata all'MTA gestito da Borsa Italiana S.p.A.. Al 31 dicembre 2019 i detentori di tali azioni, in misura superiore al 3% del capitale sociale, sulla base delle informazioni disponibili, risultano essere:

|  |                      |
|--|----------------------|
| ● Nuova Argo Finanziaria S.p.A. <sup>4</sup> | 42,600% <sup>3</sup> |
| ● Flottante                                  | 38,471%              |
| ● Azioni proprie <sup>5</sup>                | 7,092%               |
| ● Aurelia S.r.l.                             | 6,343%               |
| ● Lazard Asset Management LLC                | 5,494%               |
| <b>Totale</b>                                | <b>100,000%</b>      |

<sup>3</sup> di cui 1,386% attraverso Nuova Codelfa S.p.A.

<sup>4</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

<sup>5</sup> ASTM S.p.A. 5,547%; Sina S.p.A. 1,530% e Ativa S.p.A. 0,015%

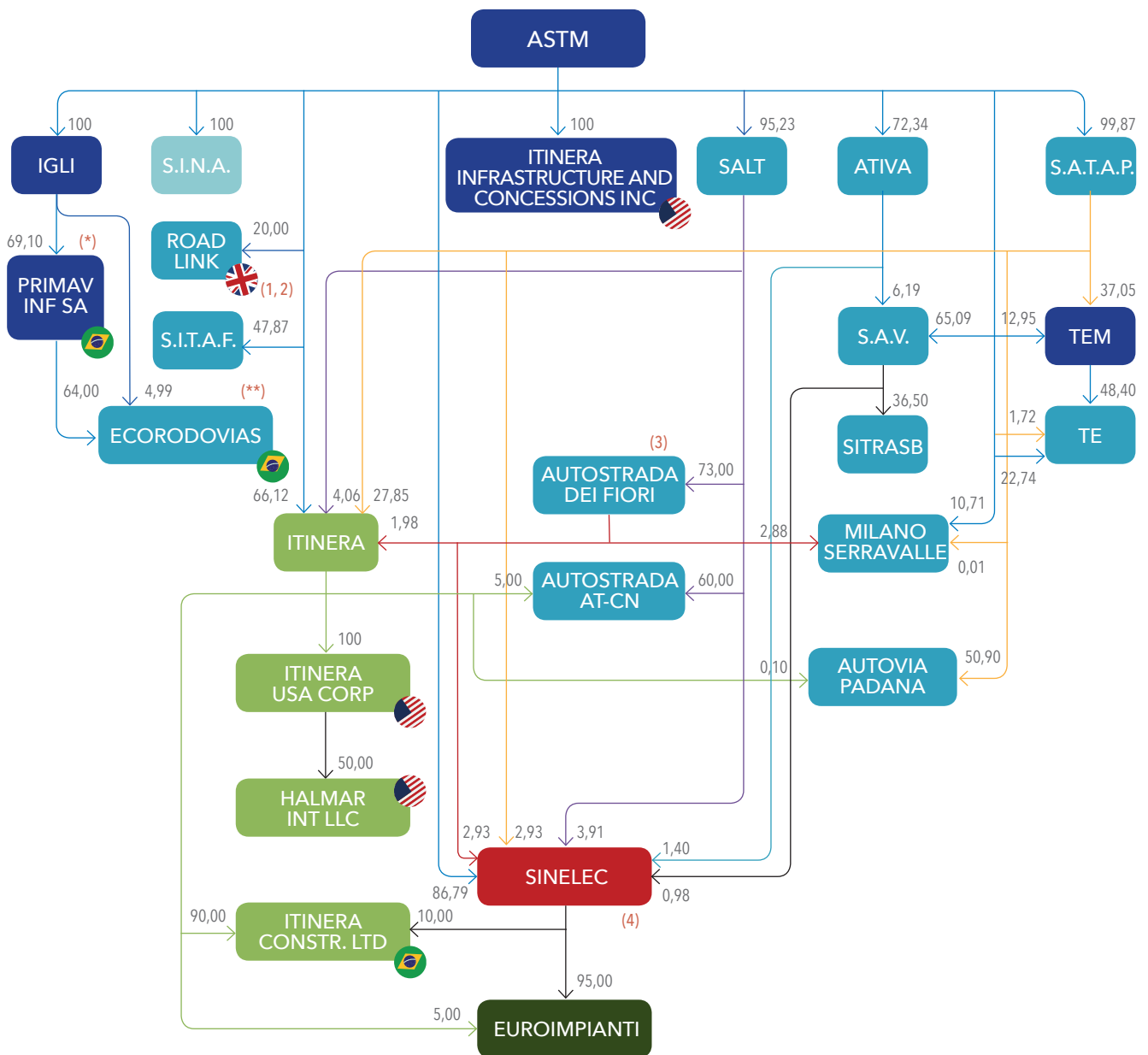


In un'ottica di miglioramento continuo, nel corso dell'esercizio 2019 ASTM ha ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione qualità secondo lo standard UNI EN ISO 9001:2015. Nel corso del 2019, ASTM ha anche ottenuto la certificazione UNI ISO 37001:2016 in materia di anti-corrruzione.



## STRUTTURA DEL GRUPPO

Si riportano di seguito i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2019, con evidenza del settore di attività.



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

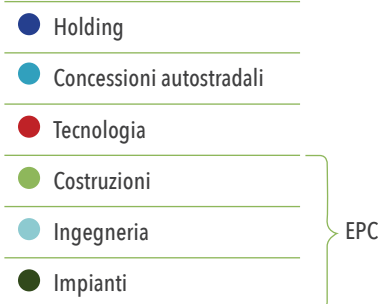
(2) di cui 1,08% da ATIVA

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

(4) da S.I.T.A.F. 1,08%

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

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



ASTM S.p.A. è una holding industriale, con sede a Torino, Corso Regina Margherita 165, attiva nei settori della gestione di reti autostradali in concessione, nei settori della progettazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali e nel settore della tecnologia applicata alla mobilità dei trasporti.

Il Gruppo con oltre 8.500 dipendenti e collaborato-

ri dalle elevate competenze professionali ha chiuso l'esercizio 2019 con ricavi complessivi pari a euro 2.445 milioni.

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

## BUSINESS



### CONCESSIONI AUTOSTRADALI

ASTM vanta una consolidata esperienza nei settori dello sviluppo, del finanziamento, della gestione e della manutenzione di infrastrutture stradali e autostradali.

Oggi il Gruppo è il **secondo operatore al mondo** nella gestione<sup>2</sup> di autostrade a pedaggio con **4.594 km di rete** in Italia, Brasile e Regno Unito. In particolare, il Gruppo gestisce in Italia circa 1.423 km di rete, rappresentando il primo operatore del nord-ovest del Paese, una delle aree con il maggior reddito pro-capite d'Europa.

Attraverso la co-controllata EcoRodovias, tra i principali player infrastrutturali del Brasile, il Gruppo gestisce nel Paese 3.087 km di rete.

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



### EPC

Nel settore dell'EPC (*Engineering, Procurement and Construction*) ASTM opera attraverso le proprie controllate Itinera, attiva nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di edilizia civile ed industriale, S.I.N.A., società di ingegneria, ed Euroimpianti, società di impiantistica.

Itinera si posiziona tra le principali imprese italiane del settore per competenze, know-how, ricavi e portafoglio ordini e assicura ai propri clienti globali soluzioni di qualità ed innovative ed è leader nei progetti infrastrutturali 4.0. Itinera opera in tutto il mondo (Europa, Africa Australe, Medio Oriente, America Latina e Stati Uniti) principalmente nei settori delle infrastrutture stradali e ferroviarie, gallerie, porti, aeroporti, ospedali e manutenzioni autostradali.

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

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



### TECNOLOGIA

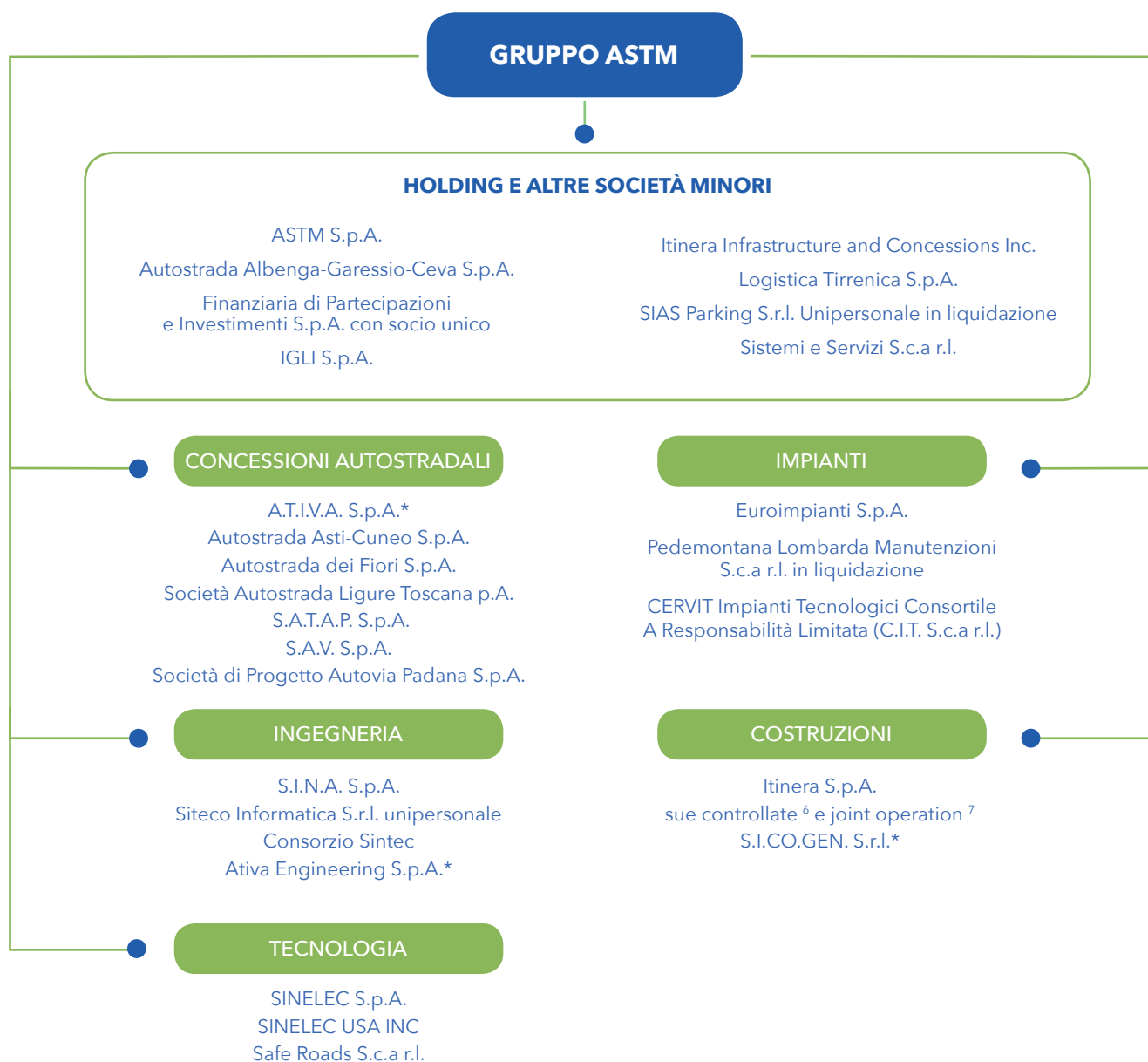
ASTM opera nel settore della tecnologia applicata alla mobilità e alle infrastrutture stradali attraverso SINELEC, azienda specializzata in soluzioni per il pedaggio elettronico ed i sistemi di trasporto intelligenti (ITS - *Intelligent Transport Systems*). La società è leader nello studio, progettazione,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

<sup>2</sup> Rete autostradale complessivamente gestita da ASTM attraverso le società controllate, co-controllate e collegate

# STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ

AL 31 DICEMBRE 2019

Si riporta di seguito l'elenco delle società consolidate integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2019.



<sup>6</sup> **Società controllate da Itinera S.p.A.:** A 7 barriere S.c.a r.l. in liquidazione, Argo Costruzioni Infrastrutture S.c.p.a., Agognate S.c.a r.l. in liquidazione, Biandrate S.c.a r.l. in liquidazione, Carisio S.c.a r.l. in liquidazione, Cornigliano 2009 S.c.a r.l., Crispi S.c.a r.l. con socio unico in liquidazione, CRZ01 S.c.a r.l. in liquidazione, Diga Alto Cedrino S.c.a r.l., Impresa Costruzioni Milano S.c.a r.l. in liquidazione, I/S Storstrøm Bridge, Itinera Construções LTDA, Lambro S.c.a r.l., Marcallo S.c.a r.l., Mazzè S.c.a r.l., Ponte Meier S.c.a r.l., Ramonti S.c.a r.l. in liquidazione, Società Attività Marittime S.p.A., SEA Segnaletica Stradale S.p.A., S.G.C. S.c.a r.l. in liquidazione, Sinergie S.c.a r.l. in liquidazione, Taranto Logistica S.p.A., Torre di Isola S.c.a r.l., Urbantech S.r.l. con socio unico, Itinera USA CORP, Halmar International LLC e sue controllate (HIC Insurance Company Inc., Halmar Transportation System Llc, Halmar A Servidone - B Anthony Llc, Atlantic Coast Foundations Llc, Halmar International - LB Electric LLC, Halmar International Trucking Inc, Potomac Yard Constructors, HINNS JV

<sup>7</sup> **Joint operation partecipate da Itinera S.p.A.:** 3RD Track Constructors, Arge H51, Consortium Baixada Santista, Consortium Binário Porto de Santos, Alças da Ponte Consortium, MG135 Consortium, I/S Odense Hospital, I/S Koge Hospital, Itinera/Ghantoot JV, Itinera Agility JV, Itinera/Cimolai JV, MEP JV, Consorzio BR-050

\*Società escluse dal perimetro di rendicontazione delle informazioni di carattere sociale e ambientale contenute all'interno della DNF 2019. Per maggiori informazioni si rimanda alla "Nota Metodologica" del presente Bilancio

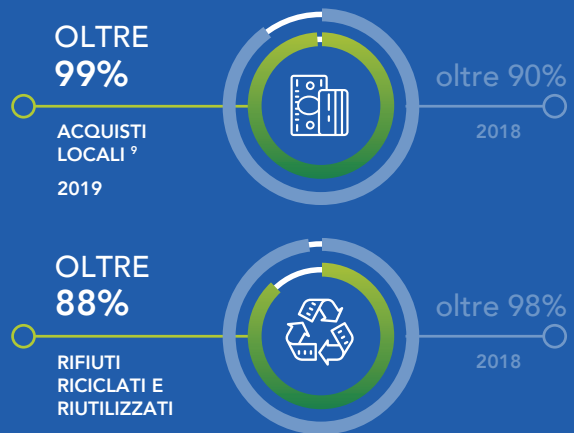
# HIGHLIGHTS 2019

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA



<sup>8</sup> Dati da Relazione sulla Gestione 2019 del Gruppo ASTM

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



<sup>9</sup> In relazione alle c.d. *Significant Locations of Operations*: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente. Il dato è riferito all'acquisto dei principali materiali, di cui si riportano le quantità a pagina 57 del presente documento

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

### DIPENDENTI E COLLABORATORI



### DIPENDENTI



DIPENDENTI CON CONTRATTO A TEMPO INDETERMINATO



DIPENDENTI DONNA



ORE DI FORMAZIONE PER DIPENDENTI E COLLABORATORI

## I NOSTRI BUSINESS

OLTRE 4.594 KM<sup>10</sup> RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA E BRASILE E REGNO UNITO

€ 265 MILIONI

DI INVESTIMENTI IN BENI AUTOSTRADALI 2019



<sup>10</sup> Rete autostradale complessivamente gestita da ASTM attraverso le società controllate, co-controllate e collegate

## INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ

Standard Ethics Rating  
CDP Climate Change  
Integrated Governance Index  
Index Future Respect



## VISION E VALORI

ASTM è una holding industriale impegnata, attraverso le società controllate, nella progettazione, costruzione e gestione di reti infrastrutturali, in particolare nel settore autostradale. Opere che contribuiscono allo sviluppo e al progresso di un Paese, favoriscono la mobilità di persone e merci, promuovono la crescita economica e sociale di un territorio.

Una grande opera però non è soltanto appannaggio di tecnici e ingegneri.

È qualcosa di più: coinvolge i cittadini, l'ambiente in cui si colloca, destinata com'è a modificare in modo permanente un territorio, ha importanti implicazioni in tema di sicurezza sia nella fase costruttiva che nella fase di gestione. È una vera e propria opera collettiva, un'impresa civile dietro la quale vi è il lavoro di migliaia di maestranze.

La messa in esercizio di un'infrastruttura, in conclusione, è il punto finale di un articolato processo che coinvolge numerosi Stakeholder.

ASTM si rivolge a tutti loro, attraverso le società controllate, con un impegno costante volto a rispettare l'ambiente, implementare politiche di sicurezza stradale, sviluppare e promuovere il territorio in cui opera.



# LA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO

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

I pilastri della sostenibilità per il Gruppo sono:

- Corporate Governance in linea con le best practice ESG
- Piano di sostenibilità 2017-2021
- Sistema di remunerazione collegato a obiettivi di sostenibilità
- *Engagement* trasparente e attivo degli Stakeholder
- Rischi ESG integrati nel sistema di Risk Management
- Politiche, procedure e sistemi di gestione per i temi ESG rilevanti
- Creazione di valore condiviso con tutti gli Stakeholder
- Reporting di sostenibilità secondo gli standard GRI e le best practice

## IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

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

Il Piano è stato predisposto attraverso l'analisi, l'integrazione e lo sviluppo di diversi elementi, tra cui i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC) e le Linee Guida ISO 26000, l'analisi di materialità del Gruppo e i 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs) al 2030 promossi dalle Nazioni Unite.

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



## NEWSLETTER SOSTENIBILITÀ

Nel 2019, la funzione Sostenibilità di ASTM ha lanciato sulla intranet aziendale una newsletter settimanale relativa ai temi di sostenibilità. La newsletter vuole essere un'area informativa e di diffusione della cultura della sostenibilità per i dipendenti del Gruppo.

In ogni edizione si dà spazio a "buone pratiche" e a informazioni utili, interessanti non solo per chi si occupa di sostenibilità e responsabilità sociale di impresa ma per tutti coloro che collaborano alle attività di ASTM S.p.A..

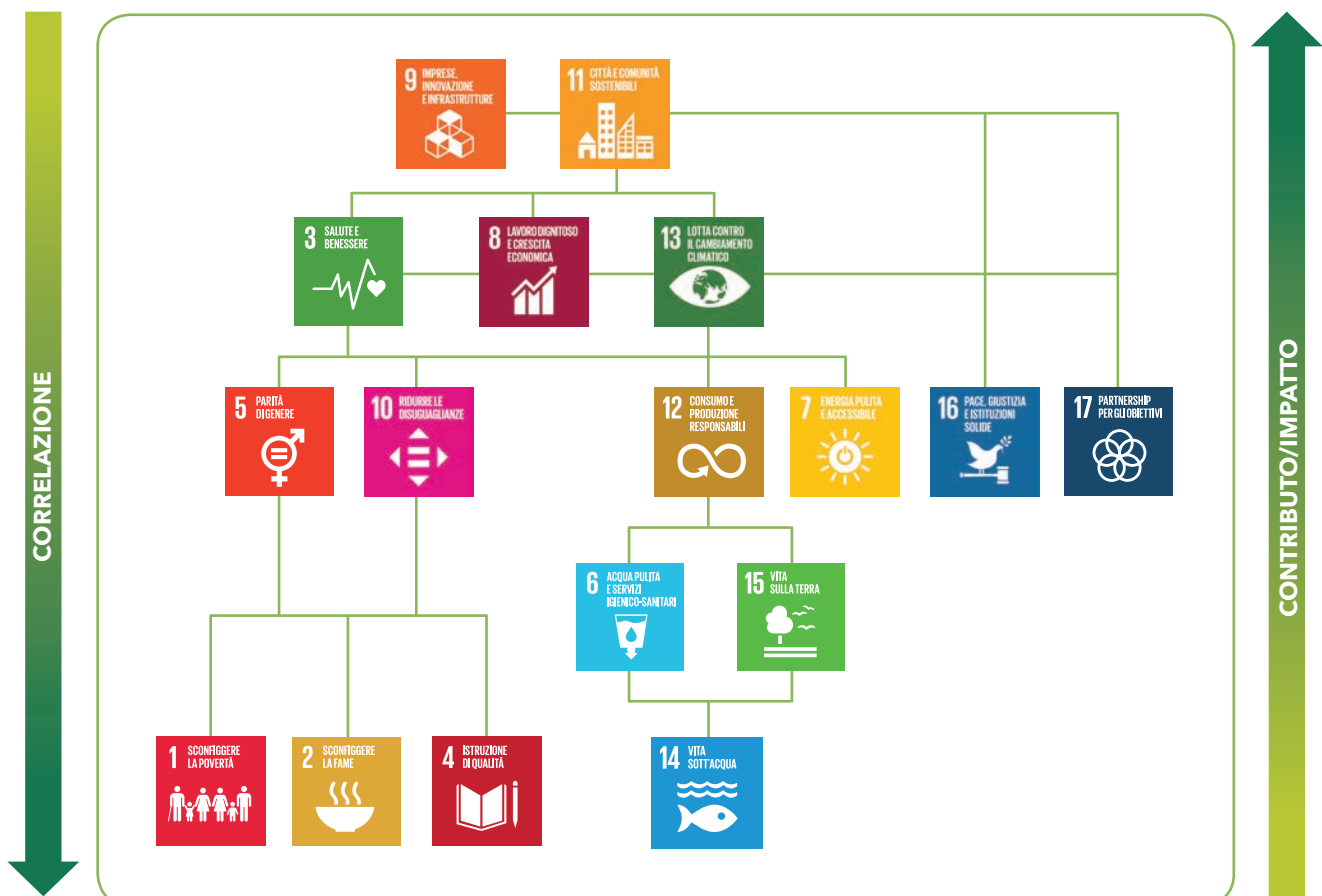
## ROAD MAP SDGs

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

In particolare, è stato svolto un assessment di coerenza, validità e applicazione dei *Sustainable Development Goals* (SDGs) ai temi di sostenibilità e alle politiche del Gruppo, alla luce delle dinamiche e dei temi principali legati al settore di riferimento e dei principali impatti generati e subiti dal Gruppo lungo la catena del valore. In tale contesto, sono state identificate azioni utili a migliorare la performance e l'impatto del Gruppo in relazione agli SDGs.

Tale analisi ha permesso di realizzare una prioritizzazione degli SDGs in base alla maggiore o minore capacità del Gruppo di contribuire al loro raggiungimento attraverso gli impatti generati lungo la catena del valore. Di seguito è rappresentata una sintesi dei risultati ottenuti: gli SDGs posizionati in alto risultano essere quelli di maggiore rilevanza per il Gruppo, in termini di contributo/impatto. Le linee presenti in figura evidenziano la connessione esistente tra i temi di sviluppo identificati e rappresentati dagli SDGs. Per garantire la completezza dell'analisi, sono stati analizzati e inclusi in figura tutti i 17 SDGs, considerati inscindibili e da raggiungere in modo sistemico.

L'analisi ha permesso, inoltre, di identificare target SDGs di particolare rilevanza e *Key Performance Indicators* (KPIs) utili a migliorare il monitoraggio del contributo del Gruppo agli SDGs.



L'SDG 9 - Imprese, innovazione e infrastrutture - risulta particolarmente rilevante per ASTM in quanto il Gruppo è impegnato a sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano e ad aggiornare le infrastrutture per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente. Allo stesso modo l'SDG 11 - Città e comunità sostenibili - riflette l'impegno del Gruppo nel fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri e sostenibili e migliorare la sicurezza stradale.

# CORPORATE GOVERNANCE

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

Il modello è conforme al Codice di Autodisciplina delle società quotate, fatte salve le raccomandazioni che ASTM, avuto riguardo alle specificità della propria dimensione, organizzazione aziendale, struttura proprietaria e business, ritiene eventualmente di non adottare e che, insieme alle relative motivazioni e in ossequio al principio "*comply or explain*", sono in tal caso rese note al mercato nell'ambito della relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari.

Lo Statuto di ASTM prevede che nella composizione degli organi sociali sia assicurata, in conformità alla vigente normativa e alle best practice, la rappresentatività degli azionisti di minoranza, il rispetto dell'equilibrio tra i generi e, con particolare riferimento al Consiglio di Amministrazione, un adeguato numero di amministratori indipendenti, i cui requisiti di indipendenza sono valutati periodicamente.

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

## GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

ASTM ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità formalizzando ruoli e responsabilità. Il Consiglio di Amministrazione di ASTM definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, approva il Piano di Sostenibilità e il Bilancio di Sostenibilità. In data 18 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha proceduto a costituire al proprio interno il Comitato Sostenibilità, composto da tre amministratori indipendenti, con il compito principale 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. Nel corso dell'esercizio 2019 e fino alla data di costituzione del suddetto comitato la supervisione delle tematiche di sostenibilità era stata attribuita al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. In un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine, il Comitato Sostenibilità ritiene di fondamentale importanza l'interazione con gli altri comitati endocorsiliari, ed in particolare con il Comitato Controllo e Rischi e con il Comitato nomine e remunerazione, al fine di favorire ciascuno nel proprio ambito di competenza una sempre maggiore integrazione della sostenibilità nella governance aziendale.

Inoltre, la funzione aziendale Sostenibilità a diretto riporto dell'Amministratore Delegato contribuisce alla definizione delle strategie aziendali di sosteni-





nibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, identifica e propone ai vertici aziendali aree e progetti di miglioramento del modello di Sostenibilità, predisporre il Bilancio di Sostenibilità, promuove e diffonde la cultura della sostenibilità all'interno del Gruppo e assicura, coordinandosi con le altre funzioni preposte, l'identificazione e l'analisi delle aspettative degli Stakeholder promuovendo il dialogo con gli stessi.

## SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI ASTM

In data 1° gennaio 2020 sono entrate in vigore le disposizioni della Legge di Bilancio 2020 (articolo 1, commi 302, 303 e 304, l. n. 160/2019) che modificano gli articoli 147-ter, comma 1-ter, e 148, comma 1-bis, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF"), introdotti dalla legge n. 20 del 12 luglio 2011 (c.d. "Legge Golfo-Mosca"), in materia di equilibrio tra i generi negli organi delle società con azioni quotate.

La predetta normativa ha innalzato la quota riservata al genere meno rappresentato (da "un terzo" a "due quinti"), stabilendo che tale criterio di riparto si applichi per sei mandati consecutivi.

Nella convinzione che la diversità di genere rappresenti un valore nella definizione della Corporate Governance, ASTM ha inteso adeguare il proprio Statuto sociale, il quale contiene specifiche disposizioni in tema di composizione degli organi sociali e prevede espressamente il rispetto della quota stabilita dalla vigente normativa in materia di equilibrio tra i generi.

Il Consiglio di Amministrazione in carica alla data di pubblicazione del presente documento, nominato dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi in data 12 febbraio 2020 risulta composto da 15 Amministratori, di cui 9 uomini (60%) e 6 donne (40%); 4 di essi appartengono alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni (26,67%) mentre 11 alla fascia di età superiore ai 50 anni (73,33%). 11 Amministratori sono considerati indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina.

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

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato il 2 agosto 2019 la Procedura sulla Redazione, Approvazione e Pubblicazione della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario alla luce di quanto previsto da D.Lgs. 254/2016 e dallo standard di rendicontazione *GRI Sustainability Reporting Standards*.

La procedura ha lo scopo di individuare i principali soggetti coinvolti nel processo di reporting, predisposizione e approvazione della DNF, definendo sinteticamente i relativi ruoli e responsabilità.

### COMPOSIZIONE PER GENERE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE<sup>11</sup>



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

### FASCE D'ETÀ DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE<sup>11</sup>



<sup>11</sup> I dati si riferiscono alla data di pubblicazione del presente Bilancio



## GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

Dal 1° gennaio 2011 è operativa la "Procedura relativa alle operazioni con parti correlate", approvata dal Consiglio di Amministrazione di ASTM. La 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 attuate da ASTM al fine di assicurarne la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale. Tale procedura è disponibile sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Governance".



## RAPPORTO CON GLI AZIONISTI E IL MERCATO

ASTM organizza la propria attività secondo regole in grado di assicurare l'affidabilità del management e l'equo bilanciamento tra i poteri del management e gli interessi degli azionisti e degli altri Stakeholder,

nonché la trasparenza e la conoscibilità da parte del mercato delle decisioni gestionali e degli eventi societari che possono influenzare in maniera rilevante il corso degli strumenti finanziari emessi. ASTM si adopera affinché gli azionisti siano in grado di partecipare alle decisioni di competenza e di effettuare scelte consapevoli e si impegna ad assicurare la massima trasparenza e tempestività delle informazioni comunicate agli azionisti e al mercato, nel rispetto della normativa applicabile alle società quotate. ASTM assicura, attraverso il proprio assetto di governo e le proprie regole societarie, l'equo trattamento di tutti gli azionisti, compresi quelli di minoranza e quelli con sede all'estero.

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

## IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è integrato nell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e, più in generale, di governo societario ed è conforme alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana, a cui la Società aderisce<sup>12</sup>.

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in relazione al quale, avvalendosi dell'apposito Comitato, definisce le linee di indirizzo e ne verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo coerente con gli obiettivi strategici individuati.

Il Modello del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi adottato da ASTM è in linea con

<sup>12</sup> Per ulteriori informazioni relative ai Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" di ASTM, disponibile sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione Governance





le best practice definite dal CoSO *Enterprise Risk Management Integrated Framework* e dallo standard ISO 31000:2018.

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 2019 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.

A seguito della fusione per incorporazione di SIAS

S.p.A. in ASTM S.p.A. e quindi della nuova struttura societaria del Gruppo, si è resa necessaria una revisione dell'organizzazione e del modello di risk management di ASTM finalizzata nel mese di gennaio 2020.

ASTM quale holding industriale assume un ruolo di coordinamento, valorizzazione delle proprie partecipazioni e individuazione di nuove opportunità di investimento, gestendo principalmente rischi finanziari e di compliance relativi alla propria natura di holding.

Le società controllate, nell'ambito della propria autonomia giuridica e gestionale, hanno la responsabilità della gestione autonoma dei rischi afferenti alla specifica attività di business. In particolare, si riportano di seguito i principali rischi inerenti i temi di sostenibilità di ASTM e delle proprie società controllate.

# PRINCIPALI RISCHI INERENTI I TEMI DI SOSTENIBILITÀ

1

## RISCHIO DI INTERRUZIONE DELL'OPERATIVITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività dell'infrastruttura autostradale causati da eventi imprevedibili ed estranei al controllo delle società concessionarie del Gruppo, quali violenti eventi atmosferici, disastri naturali, disastri causati dall'uomo (sinistri, incendi, atti di terrorismo).

2

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

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

3

## RISCHI DI COMPLIANCE E LEGATI AL COMPORTAMENTO ETICO

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

4

## RISCHI LEGATI ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI

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

5

## RISCHI LEGATI AL PERSONALE

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

6

## RISCHI REGOLATORI AMBIENTALI

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

7

## RISCHIO "NIMBY"

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

8

## RISCHI LEGATI ALL'INNOVAZIONE E AL MERCATO

Rischi legati alla mancata o non tempestiva implementazione di soluzioni innovative (anche relative a soluzioni che riducano gli impatti ambientali) che soddisfino le aspettative del mercato con possibili ripercussioni sulla competitività nazionale e internazionale delle società del Gruppo.



## LA RISPOSTA AL RISCHIO DEL GRUPPO

ASTM e le principali società operative controllate 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, sin dal 2004 ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato un Codice Etico e di Comportamento e un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01 (il "Modello 231") definendo, altresì, procedure operative e un sistema disciplinare.

Itinera S.p.A. è inoltre in possesso di un'attestazione di conformità del proprio ciclo produttivo alle previsioni della Linea Guida ISO 31000:2018 in relazione all'analisi dei rischi per le attività svolte in Italia e all'estero da cantieri e branch.

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

ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato sistemi di gestione in linea con le best practice di riferimento con particolare attenzione agli ambiti relativi a qualità, salute e sicurezza e ambiente.

La capogruppo ASTM S.p.A. e le principali società operative controllate hanno implementato un sistema di gestione e qualità certificato ISO 9001.

Inoltre, alcune società del Gruppo, tra cui Itinera S.p.A., S.I.N.A. S.p.A., SINELEC S.p.A. ed Euroimpianti S.p.A., 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 e ISO 45001, assicurando l'applicazione di specifiche procedure di gestione per il costante miglioramento delle proprie performance ambientali.

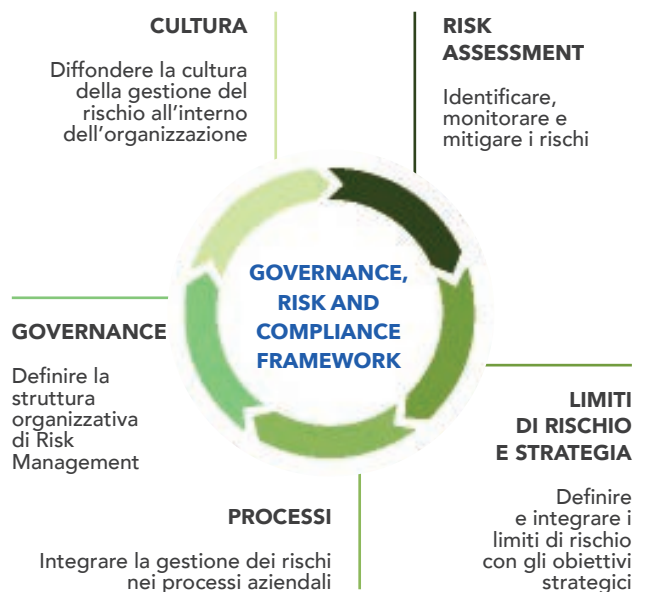
SINELEC si è altresì dotata di un sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni certificato secondo lo standard ISO 27001.

Nel corso dell'esercizio 2019 ASTM S.p.A. e Itinera S.p.A. hanno implementato un Sistema di Gestione in materia di anti-corrruzione conseguendo la certificazione UNI ISO 37001:2016.

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

In relazione ai recenti aggiornamenti normativi in materia di whistleblowing, ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato un sistema di segnalazione delle irregolarità e di potenziali illeciti da parte di dipendenti e soggetti terzi, a integrazione dei canali già previsti per le segnalazioni all'Organismo di Vigilanza.

## APPROCCIO AL RISK MANAGEMENT



## GESTIONE DEGLI EVENTI DI CRISI

ASTM ha adottato nel mese di novembre 2019 una procedura operativa per la gestione degli eventi di crisi, promuovendo l'adozione da parte delle proprie società controllate di un'analogia procedura tenendo conto della propria operatività e struttura organizzativa.

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

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

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

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

Successivamente alla sua adozione, la procedura è stata attivata in data 24 novembre 2019 lungo l'autostrada A6 Torino Savona di competenza Autostrada dei Fiori S.p.A. quando un evento franoso di eccezionali dimensioni (originato dagli imprevedibili ed eccezionali eventi atmosferici) ha investito una pila del viadotto Madonna del Monte, causando il crollo di parte dell'impalcato. I lavori di ricostruzione avviati in data 13 dicembre 2019 (data in cui sono state rese disponibili le aree dalle Autorità), grazie

al lavoro ed all'impegno di tutti i soggetti coinvolti, sono proseguiti celermente ed in data 22 febbraio 2020, in anticipo rispetto al programma lavori, è stato possibile procedere alla riapertura al traffico.

Inoltre, nel corso del mese di febbraio 2020 il Team di Crisis Management di ASTM S.p.A è stato attivato in occasione dell'emergenza epidemiologica da Coronavirus - Covid 19. In particolare, in linea con le indicazioni contenute nelle Ordinanze e nei Provvedimenti del Ministero della Salute e delle varie Regioni coinvolte, sono state tempestivamente diffuse a tutto il personale comunicazioni e protocolli con informazioni comportamentali e linee guida inerenti le modalità operative.

In particolare, ASTM e le proprie società controllate hanno predisposto un piano per la gestione dell'emergenza finalizzato a limitare le presenze nei luoghi di lavoro, garantendo l'operatività ed i servizi essenziali (distribuiti DPI e soluzioni igienizzanti, sanificazione ambienti di lavoro, utilizzo video/audio conferenze). Ove possibile è stato previsto l'utilizzo combinato di "smart working" e ferie ad eccezione del personale operativo o del personale per il quale non è possibile operare da remoto: per tali casistiche è stato privilegiato l'utilizzo delle ferie a rotazione.

## RISCHI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Il cambiamento climatico e i suoi effetti sulle attività economiche rappresentano un potenziale fattore di rischio per l'operatività delle società del Gruppo e la resilienza delle infrastrutture gestite, ma allo stesso tempo la transizione energetica e tecnologica attualmente in atto potrebbero far emergere importanti opportunità di crescita e sviluppo. Nel processo di risk assessment sono stati considerati rischi come il verificarsi di eventi meteo estremi (precipitazioni intense, inondazioni, frane), causati dal cambiamento delle condizioni climatiche che potrebbero causare danni all'infrastruttura autostradale, o la diffusione di nuove limitazioni per la circolazione dei veicoli nei centri abitati che potrebbe influire sul business delle costruzioni, data la presenza di alcuni cantieri in cui opera Itinera situati all'interno di città metropolitane.





Le società del Gruppo mettono in atto diverse azioni per mitigare i suddetti rischi. Lo stato delle infrastrutture autostradali in concessione, con particolare riferimento alle aree ed alle opere più vulnerabili, è costantemente monitorato al fine di garantire, nel rispetto delle norme vigenti, la sicurezza delle infrastrutture stesse per l'esercizio della circolazione autostradale, nonché una idonea pianificazione e programmazione degli interventi di manutenzione. Lungo alcune tratte dell'autostrada A6 Torino Savona, dell'autostrada A5 Quincinetto Aosta, e dell'autostrada A15 Parma La Spezia in relazione alle particolarità morfologiche del territorio sono stati attivati specifici sistemi di monitoraggio dei movimenti franosi e dei versanti che in alcuni casi prevedono la misurazione continua di parametri prestabiliti e l'attivazione di allarmi nel caso di superamento di soglie prefissate.

Inoltre, l'Ufficio Acquisti di ASTM sta valutando l'introduzione di veicoli ibridi nel parco mezzi aziendale che permetterebbe, tra l'altro, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

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

Per questa ragione ciascuna società deve essere in grado di individuare e sfruttare proattivamente le opportunità per mantenere elevati livelli di competitività. Per esempio, nel settore autostradale, oltre ad investire nello sviluppo dell'infrastruttura per garantire standard di sicurezza adeguati, è necessario procedere all'innovazione tecnologica della stessa al fine di offrire un servizio adeguato all'evoluzione del mercato automobilistico ed alla sempre maggiore richiesta di una infrastruttura che consenta un dialogo interattivo veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura. Lo stesso vale per il settore delle costruzioni dove è in crescita la domanda, da parte dei committenti, di edifici che rispettino determinati standard ambientali, come quelli previsti dalla certificazione LEED.

Nelle tabelle seguenti è presente un dettaglio dei principali rischi e opportunità legate al cambiamento climatico, che impattano i business del Gruppo.



| Rischio                  | Classificazione | Descrizione  | Orizzonte temporale  | Probabilità   | Magnitudo dell'impatto finanziario  | Impatto finanziario   |
|--------------------------|-----------------|--|--|---|---|---|
| Rischio ambientale acuto | Rischio fisico  | Rischi connessi a eventi imprevedibili relativi al cambiamento climatico ed estranei al controllo delle società del Gruppo quali violenti eventi atmosferici e disastri naturali che potrebbero causare interruzioni dell'operatività delle infrastrutture autostradali gestite dalle società concessionarie del Gruppo. | <br>Breve termine | <br>Tanto probabile quanto no | <br>Alta | L'impatto finanziario è legato all'interruzione dell'operatività dell'infrastruttura autostradale con diminuzione dei ricavi, incremento dei costi di manutenzione, nonché ulteriori spese per il ripristino della normale operatività e di risarcimento danni diretti e indiretti a terzi. |

### Modalità di gestione del rischio

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

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

Il programma degli interventi sulle opere autostradali è definito sulla base di specifici ed articolati sistemi e modelli di monitoraggio attuati attraverso ispezioni, misure e rilievi periodici che permettono a ciascuna società di pianificare le attività secondo un'ordine di priorità verificato e validato anche da soggetti esperti esterni ed indipendenti.

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

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

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

| Rischio                    | Classificazione | Descrizione  | Orizzonte temporale  | Probabilità  | Magnitudo dell'impatto finanziario  | Impatto finanziario  |
|----------------------------|-----------------|--|--|--|---|--|
| Rischio ambientale cronico | Rischio fisico  | <p>Rischi legati ad una non adeguata gestione da parte delle società concessionarie del Gruppo degli eventi emergenziali nell'esercizio autostradale e a una gestione dei servizi all'utenza autostradale non in linea con gli standard definiti nelle carte dei servizi.</p> <p>L'aumento della frequenza di fenomeni meteorologici - quali precipitazioni particolarmente intense anche di breve durata, piogge ghiacciate (c.d. gelicidio) e eventi nevosi eccezionali - potrebbero compromettere la sicurezza della circolazione sulle tratte autostradali (es. ridotta visibilità, perdita di aderenza, etc.), nonché procurare danni al corpo autostradale e rendere necessario il blocco temporaneo della circolazione.</p> | <br>Breve termine | <br>Più probabile che no | <br>Medio alta | L'impatto finanziario è legato a un potenziale aumento dei costi di manutenzione ordinaria preventiva per garantire l'operatività dell'infrastruttura e, in caso di temporanea interruzione dell'operatività, agli eventuali costi di ripristino e ai danni a terzi, nonché alla diminuzione dei ricavi. |

### Modalità di gestione del rischio

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

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

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

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






| Rischio            | Classificazione        | Descrizione  | Orizzonte temporale  | Probabilità   | Magnitudo dell'impatto finanziario   | Impatto finanziario   |
|--------------------|------------------------|--|--|---|--|---|
| Rischio compliance | Rischio di transizione | Rischio connesso alla mancata compliance con la normativa ambientale applicabile ai settori di attività in cui operano le società del Gruppo | <br>Breve termine | <br>Molto improbabile | <br>Media | L'impatto finanziario è legato al potenziale regime sanzionatorio e/o contenziosi derivanti da violazioni della normativa ambientale applicabile, nonché dai potenziali costi di risanamento necessari per il ripristino delle condizioni previste dalla normativa. |

### Modalità di gestione del rischio

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




Infine, la progettazione di nuove opere o la manutenzione di opere esistenti, a cura delle società controllate da ASTM, viene sviluppata nel rispetto delle normative tecniche ed ambientali vigenti (es. D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. che regola, tra l'altro, le procedure di valutazione di impatto ambientale delle opere).

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

### Modalità di gestione del rischio

Ciascuna società del Gruppo, nell'ambito della propria attività di business, monitora costantemente l'evoluzione della normativa ambientale, anche attraverso il dialogo e la partecipazione attiva a specifici tavoli di lavoro.

In particolare S.I.N.A., la società di ingegneria del Gruppo, da oltre 30 anni partecipa attivamente ai programmi di ricerca dell'AIPCR - Associazione Mondiale della Strada. Da 12 anni inoltre presiede il Comitato Tecnico Nazionale che si occupa dei Cambiamenti Climatici, delle politiche di mitigazione, adattamento e della resilienza delle infrastrutture.




| Rischio   | Classificazione        | Descrizione   | Orizzonte temporale  | Probabilità  | Magnitudo dell'impatto finanziario   | Impatto finanziario  |
|---|------------------------|---|--|--|--|--|
| Rischio di mercato / tecnologico - EPC e Tecnologia | Rischio di transizione | <p>Rischio legato alla mancata implementazione di soluzioni innovative che riducano gli impatti ambientali e che soddisfino le aspettative del mercato, sempre più sensibile agli aspetti attinenti il cambiamento climatico.</p> <p>In particolare il settore delle costruzioni è esposto al rischio legato alla mancanza di requisiti per partecipare a gare d'appalto che richiedano specifiche competenze in materia ambientale, nonchè alla capacità di operare in contesti con scarsità di risorse idriche.</p> | <br>Lungo termine | <br>Più probabile che no | <br>Media | L'impatto finanziario è legato alla mancata aggiudicazione di potenziali nuove commesse che richiedono particolari competenze tecniche con conseguente perdita di profitti e ricavi. |

### Modalità di gestione del rischio

I settori EPC e Tecnologia del Gruppo sono costantemente impegnati a implementare, mantenere o aggiornare i requisiti e/o le certificazioni in materia ambientale ed a sviluppare analisi ed approfondimenti per l'utilizzo di nuove tecnologie. Il settore delle costruzioni ha sviluppato competenze finalizzate alla progettazione e realizzazione di infrastrutture di trasporto e di opere di edilizia civile e industriale a basso impatto ambientale e con elevati livelli di classificazione LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) che prevede, tra l'altro, il riutilizzo e il riciclo delle risorse idriche. Il settore dell'ingegneria promuove inoltre lo sviluppo di competenze in ambito del Protocollo di sostenibilità Envision, un sistema di rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili. Inoltre, vengono sviluppate competenze per la realizzazione di progetti di riqualificazione, messa a norma e efficientamento energetico di impianti di illuminazione.








| Rischio  | Classificazione        | Descrizione   | Orizzonte temporale  | Probabilità  | Magnitudo dell'impatto finanziario   | Impatto finanziario  |
|--|------------------------|---|--|--|--|--|
| Rischio di mercato / tecnologico - Concessioni | Rischio di transizione | Rischio legato alla mancata implementazione di soluzioni innovative che riducano gli impatti ambientali e che soddisfino le aspettative del mercato, sempre più sensibile agli aspetti attinenti il cambiamento climatico. Con particolare riferimento al settore delle concessioni uno dei principali rischi è quello di non adattare l'infrastruttura ai cambiamenti tecnologici e alle esigenze dei suoi utilizzatori. | <br>Breve termine | <br>Più probabile che no | <br>Media | L'impatto finanziario è legato ad una perdita di profitti e ricavi (ricavi da pedaggio e royalties aree di servizio) del settore concessioni autostradali. |

### Modalità di gestione del rischio

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




| Rischio               | Classificazione        | Descrizione  | Orizzonte temporale  | Probabilità   | Magnitudo dell'impatto finanziario   | Impatto finanziario  |
|-----------------------|------------------------|--|--|---|--|--|
| Rischio reputazionale | Rischio di transizione | Rischio legato ad effetti reputazionali derivanti dal verificarsi degli eventi sopra citati. | <br>Breve termine | <br>Tanto probabile quanto no | <br>Bassa | Impatto legato principalmente agli effetti indiretti sull'andamento del corso borsistico del titolo azionario di ASTM. |

### Modalità di gestione del rischio

La gestione dei rischi correlati ai cambiamenti climatici è integrata nel sistema di Risk Management implementato da ASTM e le principali società operative controllate. Ciascun rischio è valutato oltre che per l'impatto finanziario e derivante da eventuali non compliance, anche per l'impatto reputazionale. Pertanto, la struttura organizzativa di ciascuna società e le relative azioni poste in essere per mitigare i vari rischi, contribuiscono anche alla mitigazione del rischio reputazionale. Inoltre, la Funzione Investor Relations di ASTM, in coordinamento con la Funzione Comunicazione, definisce i piani di comunicazione ai mercati, favorendo stabili ed efficaci relazioni con analisti, investitori istituzionali e Stakeholder.






## OPPORTUNITÀ LEGATE AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

| Opportunità                               | Ambito             | Orizzonte temporale   | Probabilità   | Magnitudo dell'impatto finanziario  | Impatto finanziario  | Costi di realizzazione   |
|---|--------------------|---|---|---|--|--|
| Opportunità di mercato/ tecnologica - EPC | Prodotti e servizi |  Breve termine |  Molto probabile |  Media | L'impatto finanziario potenziale è connesso all'aumento dei ricavi e dei profitti a seguito dell'incremento della domanda di progettazione e realizzazione di opere a basso impatto energetico da parte dei clienti. | I costi di realizzazione delle opportunità sono legati principalmente a corsi di formazione per sviluppare competenze e conoscenze interne sui requisiti LEED ed Envision. |

### Strategia

Al fine di cogliere nuove opportunità di business relative alla crescente domanda di edifici a basso consumo energetico, le società operanti nel settore EPC del Gruppo promuovono lo sviluppo di competenze interne per la progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali e di edilizia civile ed industriale a ridotto consumo di energia primaria attraverso utilizzo di tecnologie a basso impatto ambientale (es. LEED e Protocolli Envision). Si evidenziano inoltre opportunità di sviluppare impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, nonché di realizzare progetti di riqualificazione, messa a norma e efficientamento energetico di impianti di illuminazione.




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

### Strategia

Per supportare la transizione del mercato verso i veicoli elettrici, a partire dal 2018, è stato attivato un progetto sperimentale di ricarica elettrica ad alta potenza su un'area di servizio della tratta autostradale gestita da S.A.V.

Nell'ambito delle nuove tecnologie applicate al pedaggiamento SINELEC, società di tecnologia del Gruppo, ha sviluppato il primo sistema italiano di esazione aperto in modalità *Free Flow Multilane* che consente all'utente il pagamento del pedaggio senza transitare obbligatoriamente attraverso un varco di esazione, riducendo quindi la formazione di code e di conseguenza di emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale (IA) è valutata a livello di ricerca e sviluppo come strumento di possibile ausilio per individuare più rapidamente le tendenze ed operare in modo più predittivo in un'ottica di miglioramento continuo della sicurezza stradale.



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

**Strategia**

L'utilizzo della tecnologia LED per l'illuminazione dei tratti autostradali in concessione, in particolare gallerie, svincoli e caselli, può contribuire a ridurre il consumo di energia elettrica e le emissioni ad esso associate.

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



## ETICA E INTEGRITÀ

Il Codice Etico e di Comportamento di ASTM (il "Codice Etico") codifica i principi etici e di comportamento che devono caratterizzare le relazioni verso il personale e verso i terzi e che devono essere applicati da qualsiasi soggetto che operi per conto della Società o che venga in contatto con la stessa, prevedendo l'applicazione, in caso contrario, di sanzioni disciplinari e contrattuali per le eventuali violazioni. ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato un proprio Codice Etico diffuso a tutti coloro che intrattengono rapporti e relazioni con le rispettive società; disponibile, insieme alle ulteriori politiche definite in ambito sostenibilità, nella intranet aziendale e sui rispettivi siti internet delle società. Nel corso del 2019 non sono pervenute segnalazioni in merito a violazioni del Codice Etico.

Al fine di integrare progressivamente la cultura della sostenibilità in tutti i processi aziendali e in tutte le aree operative, ASTM ha sviluppato una specifica Politica di Sostenibilità, che riflette gli impegni del Gruppo con 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, ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato specifiche politiche e procedure, delle quali si presentano sinteticamente le principali caratteristiche.

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

Nel 2019, ASTM e la controllata Itinera hanno implementato un Sistema di Gestione in materia di anti-corruzione conseguendo la certificazione UNI ISO 37001:2016 per il perimetro italiano di riferimento.

Il Sistema di Gestione UNI ISO 37001:2016 è stato armonizzato con i presidi già esistenti, contribuendo all'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e dei processi decisionali e di controllo finalizzati a dare concreta attuazione alla Policy anti-corruzione, nell'ottica del miglioramento continuo proprio delle norme ISO.

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

Vengono svolte periodicamente sessioni di formazione sul sistema di gestione per la prevenzione della corruzione rivolte a tutto il personale, con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza da parte di ognuno circa il proprio contributo nel promuovere la cultura della legalità secondo una logica di tolleranza zero verso comportamenti che non rispondano ai principi etici adottati dalla Società.

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



## ANTI-CORRUZIONE

La consapevolezza dei rischi in materia di corruzione, associati alla natura e caratteristiche del business, guida ASTM a spingersi oltre la pura compliance normativa, identificando le misure di prevenzione degli illeciti corruttivi come parte integrante della responsabilità 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, ispirandosi alle migliori best practice in tema di anti-corruzione secondo una logica di tolleranza zero e allo standard internazionale ISO 37001:2016, ASTM ha definito una Policy anti-corruzione al fine di mitigare ulteriormente i rischi di attuare comportamenti riconducibili a fattispecie corruttive.

La funzione internal audit è deputata 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 atti a prevenire fenomeni corruttivi rilevanti nell'ambito del D.Lgs. 231/2001. Altresì, è stato attivato un canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrate nell'ambito del proprio rapporto professionale. Periodicamente si tengono corsi di formazione sui rischi corruttivi per le figure apicali e per il personale più esposto a tali rischi.



## DIVERSITÀ E INCLUSIONE

ASTM riconosce le diversità dei propri dipendenti come un fattore di successo e ne valorizza le esperienze, le capacità e le qualità. ASTM crede che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico in quanto porta arricchimento culturale, favorendo un ambiente di lavoro inclusivo volto alla collaborazione e all'innovazione. La Società si impegna a garantire, in ogni fase del rapporto di lavoro, dal processo di selezione all'attribuzione dei ruoli, dalla crescita professionale, fino alla conclusione del rapporto, pari opportunità, evitando qualsiasi forma di discriminazione in materia di occupazione o impiego e promuovendo una cultura in cui le persone riconoscano il valore che una forza lavoro diversificata e inclusiva comporta. Non è tollerata nessuna forma di discriminazione

sulla base di etnia, razza, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, stato di salute e qualsiasi altro stato sociale o caratteristica personale.

Tali principi sono riportati nella Politica Diversità e Inclusiones adottata da ASTM che tutto il personale è tenuto a rispettare nei rapporti con colleghi, clienti, fornitori e nei confronti di tutti coloro con cui entra in contatto nello svolgimento della propria attività. Particolare responsabilità per l'applicazione, la diffusione e l'implementazione della Politica di Diversità e Inclusiones è attribuita al management coinvolto, per ragioni d'ufficio, nella gestione quotidiana dei dipendenti e nella loro supervisione nonché nel processo di assunzione, selezione, promozione e formazione degli stessi.



## CODICE DI CONDOTTA DEI FORNITORI

ASTM, attraverso il Codice di Condotta Fornitori, si propone 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 e ad integrazione di tutti i principi riportati nel Codice Etico e di Comportamento e nelle procedure aziendali vigenti.



## DIRITTI UMANI

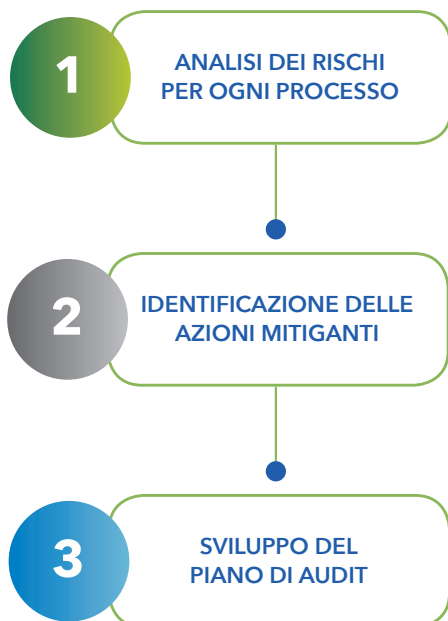
ASTM opera costantemente per garantire il rispetto dei diritti umani lungo l'intera catena del valore. Per rafforzare il proprio impegno in materia di diritti umani, anche in considerazione dello sviluppo internazionale del Gruppo, nel 2019 ASTM ha definito una specifica Politica sui Diritti Umani ispirandosi a standard internazionali quali la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'ILO (*International Labour Organization*), la Dichiarazione dell'ILO sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e i suoi seguiti, i *Guiding Principles on Business and Human Rights* delle Nazioni Unite, i Principi del *Global Compact* delle Nazioni Unite e le Linee Guida OCSE destinate alle imprese multi-

nazionali. ASTM ha promosso l'adozione della Policy anti-corruzione, la Politica Diversità e Inclusion, il Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica sui Diritti Umani da parte delle principali società operative controllate che, tenendo conto della propria operatività e struttura organizzativa, le hanno adottate in autonomia attraverso i propri organi amministrativi.



## FUNZIONE INTERNAL AUDIT

ASTM e le principali società operative controllate hanno nominato un responsabile della funzione Internal Audit, soggetto che, dotato di adeguati requisiti di professionalità e indipendenza, è incaricato di verificare l'operatività e l'idoneità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, attraverso un piano di audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi aziendali.



Il Consiglio di Amministrazione di ASTM, previo parere del Comitato Controllo Rischi approva annualmente il piano di lavoro predisposto dal responsabi-

le della funzione di Internal Audit, sentiti il Collegio Sindacale e l'Amministratore Incaricato del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Il Responsabile della funzione di Internal Audit, nello svolgimento delle proprie attività di verifica, può avvalersi del supporto specialistico di società di consulenza esterne.

Nell'ambito dell'attività di audit, viene verificato il disegno del sistema dei controlli e l'efficacia operativa degli stessi attraverso attività di testing per ciascun ambito oggetto di verifica.

Nel corso dell'esercizio 2019 le attività di verifica svolte dal responsabile della funzione di Internal Audit di ASTM hanno principalmente riguardato i processi di governance e compliance (e in particolare le procedure "Gestione delle informazioni privilegiate", "Gestione delle operazioni con Parti Correlate", "Internal Dealing", "Gestione operazioni di significativo rilievo"), la gestione degli investimenti, i processi finanziari e la gestione delle risorse umane. Inoltre, è proseguita l'attività di vigilanza sull'implementazione e sulla diffusione della Policy anti-corruzione.

In un'ottica di gestione integrata, le attività di verifica dell'internal audit tengono anche conto degli esiti delle verifiche svolte dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dall'Organismo di Vigilanza e dal *Data Protection Officer* - DPO.

Annualmente viene inoltre effettuata un'attività di *follow-up* per verificare l'effettiva implementazione di eventuali azioni di miglioramento emerse nel corso delle attività di audit precedenti.

Dalle verifiche effettuate non sono emersi aspetti significativi da segnalare in merito all'operatività ed all'idoneità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Nel corso del 2019, la funzione Internal Audit ha inoltre verificato l'adeguatezza e l'implementazione della Policy anti-corruzione, nonché l'efficacia operativa dei controlli da essa previsti. Dalle attività di verifica non sono emersi rilievi.

Con riferimento alle società concessionarie autostradali, le attività di verifica 2019 effettuate dai rispettivi responsabili della funzione Internal Audit,



definite sulla base dei principali rischi operativi individuati, sono state focalizzate principalmente sui processi "Servizi all'utenza", "Gestione delle sicurezza stradale" e "Gestione delle manutenzioni".

Con riferimento al settore delle costruzioni, il piano delle attività 2019 predisposto dal responsabile Internal Audit di Itinera ha interessato in particolare i processi "Amministrazione del personale" e "Approvigionamenti".

Per quanto attiene i settori dell'ingegneria, della tecnologia e degli impianti che lavorano per commessa le attività di verifica sono state focalizzate sui processi operativi "Gestione offerta" e "Gestione commessa", nonché sui processi di gestione del personale e sviluppo delle competenze.



## IL SISTEMA DI WHISTLEBLOWING

Il "whistleblowing" è la segnalazione compiuta da un lavoratore, collaboratore o terza parte che, nello svolgimento delle proprie attività, si accorge di una frode, di un rischio o una situazione di pericolo che possa arrecare danno all'azienda per cui lavora, nonché a clienti, colleghi, cittadini, e qualunque altra categoria di soggetti.

In conformità alla Legge n. 179 del 30 novembre 2017, ASTM ha implementato un sistema di segnalazione di eventuali irregolarità o violazioni della normativa applicabile e procedure interne (c.d. sistemi di whistleblowing) in linea con le best practice esistenti in ambito nazionale e internazionale, che garantiscono un canale informativo specifico e riservato nonché l'anonimato del segnalante.

Per maggiori informazioni relative alle modalità di segnalazione si fa riferimento al sito internet della Società, nella sezione Governance.

Nel corso del 2019 non sono pervenute segnalazioni.



## PRIVACY

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

In linea con le disposizioni del Regolamento UE 2016/679 ("GDPR" - *General Data Protection Regulation*) è stato implementato un modello organizzativo e gestionale data protection, il quale prevede: (i) la definizione di ruoli e responsabilità all'interno dell'azienda, tra cui l'individuazione di un Data Privacy Officer (c.d. "DPO") di un focal point (c.d. "Referente Data Protection") e di responsabili interni per aree funzionali (c.d. "Data Manager") che sovrintendono ai trattamenti di dati personali, curando altresì i rapporti con le terze parti; (ii) l'adozione di una data privacy policy e di specifiche procedure e protocolli in materia data protection; (iii) l'implementazione di una piattaforma digitale per la gestione e l'accountability di tutte le attività data protection.

È stato inoltre istituito un organismo di coordinamento composto dai Referenti Data Protection delle singole società (c.d. "Gruppo Referenti Data Protection"), con funzioni di sensibilizzazione collettiva e raccordo metodologico. Nel corso dell'anno, si sono svolte periodiche riunioni tra il Gruppo Referenti e il DPO. Alla luce delle evoluzioni del contesto organizzativo e del crescente livello di implementazione delle attività di compliance data protection, nel 2019 il Gruppo Referenti ha costituito alcuni team di lavoro interni che hanno approfondito specifiche tematiche di compliance, portando avanti progettualità in ambito data protection di interesse per tutte le entità del Gruppo. L'impegno dei gruppi di lavoro interni proseguirà nel corso del 2020, anche con l'istituzione di nuovi team.

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



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

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

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

Al fine di promuovere la partecipazione attiva degli Stakeholder, in continuità con i precedenti esercizi e in conformità allo standard *AA1000 Stakeholder Engagement Standard* e ai *Reporting Principles* dei *GRI Standards*, l'11 e il 13 settembre 2019 si è tenuto il 4° workshop di *Stakeholder Engagement* interno al Gruppo, che ha coinvolto oltre 100 dipendenti rappresentanti delle diverse funzioni aziendali di ciascun settore di attività del Gruppo.

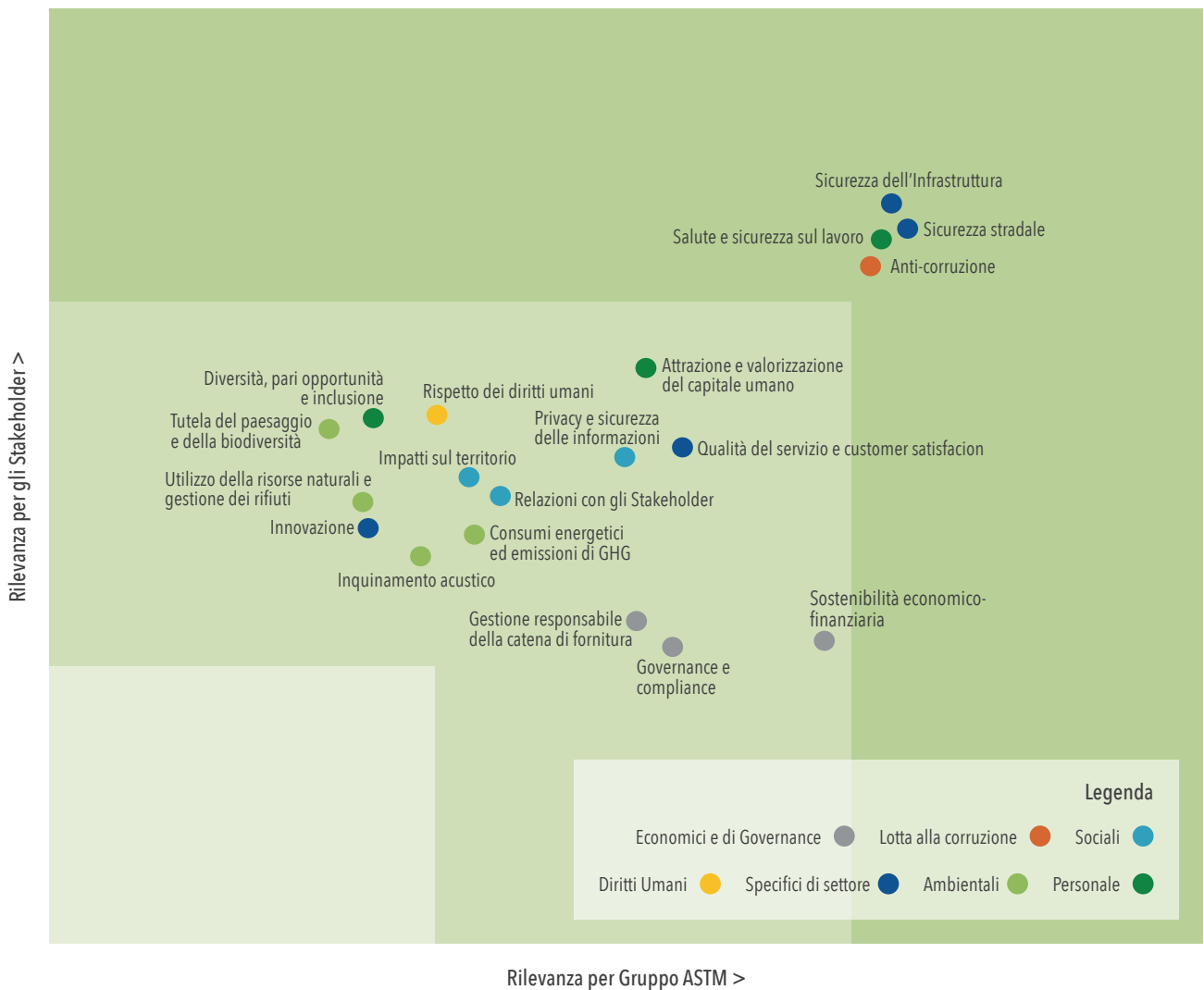
Successivamente, con l'obiettivo di coinvolgere un campione di tutte le categorie di Stakeholder esterni, è stata realizzata, in linea con i precedenti esercizi, una survey online rivolta a rappresentanti del mondo delle istituzioni, a investitori e finanziatori, media, associazioni dei consumatori, fornitori, business partner, appaltatori, clienti, membri della comunità locale e Università e centri di Ricerca.



Rispetto all'esercizio 2018 è stato ampliato il numero degli Stakeholder esterni coinvolti grazie all'invio della survey ad un campione esteso di utenti autostradali e a rappresentanti della catena di fornitura. Sono state ricevute complessivamente circa 120 risposte.

I risultati dell'analisi sono stati elaborati e riassunti nella matrice di materialità presentata di seguito, tenendo in considerazione gli ambiti definiti dall'articolo 3 del D.Lgs. 254/16 quali il rispetto dei diritti umani, la tutela dell'ambiente, i temi attinenti al personale, gli aspetti sociali e la lotta alla corruzione attiva e passiva. La matrice è stata esaminata dal Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 novembre 2019.

### LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO ASTM



La sicurezza stradale, la salute e sicurezza sul lavoro e l'anti-corruzione si confermano, anche per questo esercizio, tra le tematiche di sostenibilità più rilevanti per il Gruppo. Inoltre, cresce la rilevanza, sia per gli Stakeholder che per il Gruppo ASTM, della tematica sicurezza dell'infrastruttura.

## IL DIALOGO CON GLI AZIONISTI: ITALIAN SUSTAINABILITY DAY

ASTM per la seconda volta ha partecipato alla terza edizione dell'*Italian Sustainability Day*, evento dedicato all'incontro e al dialogo tra imprese e investitori sui temi di sostenibilità, innovazione e crescita, organizzato da Borsa Italiana il 2 luglio 2019 a Milano.

Temi portanti di questa edizione sono stati il cambiamento climatico e la transizione verso un'economia più sostenibile e a minore impatto ambientale. Nell'edizione 2019, 31 società quotate e 2 società non quotate hanno incontrato 80 investitori domestici e internazionali in rappresentanza di oltre 50 asset owner e asset manager in più di 330 incontri dedicati al confronto sulle strategie ESG.

La presentazione illustrata agli investitori, nel caso degli incontri "one to one", è disponibile nella sezione "Sostenibilità" sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it).

## ATTRAZIONE GIOVANI TALENTI

Nel corso del 2019 S.I.N.A. e SINELEC hanno partecipato rispettivamente ai "Career Days" organizzati dal Centro Orientamento dell'Università di Pavia e dal Politecnico di Milano.

Eventi di questo genere sono occasioni importanti per entrare in contatto con le aspettative e le ambizioni professionali dei giovani, fornendo allo stesso tempo informazioni sui propri business e sulle opportunità lavorative che il Gruppo propone a laureandi e laureati.

## PUSH TO OPEN (P2O)

Investire sui giovani, per progettare con loro un futuro sostenibile. Fare leva sulla sensibilità degli adolescenti riguardo ai temi della sostenibilità facendoli lavorare sugli Obiettivi dell'Agenda ONU 2030 per stimolarli a riflettere sul domani che vorrebbero.

"Push To Open (P2O)" è il progetto promosso dal Gruppo, congiuntamente alla società Jointly e al Comune di Tortona, che ha coinvolto gli studenti del 4° e 5° anno dell'Istituto Carbone - G. Marconi e del Liceo scientifico Peano. I ragazzi sono stati chiamati ad interagire con il mondo delle imprese, attraverso meccanismi di *gamification* e *game design*, sviluppando competenze e soluzioni innovative alle sfide presentate loro dalle tematiche della sostenibilità.

A Tortona, presso la sede di Itinera, gli 80 ragazzi coinvolti hanno sviluppato idee e progetti per trasformare le strade e migliorare l'esperienza dei veicoli in circolazione. In particolare, gli studenti hanno collaborato per trovare soluzioni efficaci contribuendo al raggiungimento dell'obiettivo 11.2 dell'Agenda ONU 2030: "fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni di vulnerabilità, delle donne, dei bambini, delle persone con disabilità e degli anziani".

L'evento si è concluso con l'esposizione dei lavori davanti a una giuria composta da mentor e facilitatori, rappresentanti dell'azienda. È stata un'occasione importante per stimolare i giovanissimi, attraverso confronti e dialoghi, a un cambio di atteggiamento che supporti il benessere e il miglioramento delle condizioni del mondo nel quale viviamo.



## 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 e i suoi Stakeholder:

| TEMATICA MATERIALE  | DEFINIZIONE   |
|---|---|
| <p><b>SICUREZZA STRADALE</b></p> <p>Ambito D.Lgs. 254/2016:<br/><b>SOCIALE, AMBIENTALE</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="145 954 253 1061"> </div> <div data-bbox="277 954 386 1061"> </div> <div data-bbox="410 954 518 1061"> </div> </div>               | <p>Principali rischi di sostenibilità associati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;</li> <li>• Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale.</li> </ul> <p>Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• qualificazione del management e formazione del personale anche attraverso esercitazioni;</li> <li>• procedure operative per la gestione tempestiva e coordinata del traffico e delle emergenze;</li> <li>• continua pianificazione e monitoraggio delle manutenzioni;</li> <li>• protocolli di intesa con concessionarie limitrofe e autorità (es. Polizia Protezione Civile, Prefetture);</li> <li>• contratti di servizio con terzi (es. servizi invernali);</li> <li>• piano di monitoraggio da parte del Concedente;</li> <li>• sistemi di rilevazione della soddisfazione degli utenti (customer satisfaction).</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Concessioni autostradali" incluso nel capitolo "I nostri business".</p> |
| <p><b>SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA</b></p> <p>Ambito D.Lgs. 254/2016:<br/><b>SOCIALE, AMBIENTALE</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="145 1659 253 1767"> </div> <div data-bbox="277 1659 386 1767"> </div> <div data-bbox="410 1659 518 1767"> </div> </div> | <p>Principali rischi di sostenibilità associati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;</li> <li>• Rischi di compliance e legati al comportamento etico.</li> </ul> <p>Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• monitoraggio e pianificazione degli interventi di manutenzione per verificare e garantire lo stato di sicurezza delle infrastrutture autostradali;</li> <li>• piano di miglioramento sismico e di monitoraggio idro-geologico;</li> <li>• monitoraggio delle infrastrutture da parte del Concedente;</li> <li>• "Codice Etico e di Comportamento" e "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" (il "Modello 231") adottati da ASTM e dalle principali società operative controllate, incluse specifiche procedure operative a presidio dei reati ambientali e della Salute e Sicurezza sul Lavoro;</li> <li>• sistemi di gestione in materia ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro in linea con le best practice di riferimento.</li> </ul> <p>Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Concessioni autostradali" incluso nel capitolo "I nostri business", paragrafo "Salute e sicurezza" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso le persone" e al paragrafo "Gestione delle tematiche ambientali" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso l'ambiente e il territorio".</p>   |

| TEMATICA MATERIALE | DEFINIZIONE |
|--------------------|-------------|
|--------------------|-------------|

## SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Ambito D.Lgs. 254/2016:  
**PERSONALE**



Principali rischi di sostenibilità associati:

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

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- “Codice Etico e di Comportamento” e “Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01” (il “Modello 231”) adottati da ASTM e dalle principali società operative controllate, incluse specifiche procedure operative di monitoraggio circa la conformità alle disposizioni del Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs. 81/08);
- sistemi di gestione in materia di salute e sicurezza in linea con le best practice di riferimento;
- programmi di formazione e prevenzione specifici in ambito di salute e sicurezza, per ridurre gli infortuni, garantire un ambiente di lavoro sicuro, promuovere e incentivare comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro;
- Codice di Condotta Fornitori che definisce gli standard di condotta da rispettare nelle collaborazioni con fornitori e partner commerciali.

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

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

## ANTI-CORRUZIONE

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



Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di compliance e legati al comportamento etico.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

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

- Policy anti-corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali;
- sistema di gestione in materia anti-corruzione certificato ISO 37001 per ASTM S.p.A. e Itinera S.p.A. (perimetro Italia);
- referente anti-corruzione;
- canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrate nell'ambito del proprio rapporto professionale.

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

Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo “Etica e integrità” incluso nel capitolo “Il Gruppo ASTM e la sostenibilità”.



## GLI INDICI E I RATING DI SOSTENIBILITÀ

Gli indici e i rating di sostenibilità valutano le aziende sulla base delle loro performance in materia ambientale, sociale e di governance (ESG). Essi sono il riconoscimento di una chiara visione strategica di lungo termine, della solidità della gestione operativa e dell'impegno per rispondere ai bisogni ambientali e sociali.

In questo modo il Gruppo risponde alle richieste di trasparenza degli investitori sempre più attenti all'adozione di strategie di investimento responsabile, migliorando la reputazione nei confronti di tutti gli Stakeholder.

Di seguito i principali riconoscimenti ottenuti dal Gruppo.

### STANDARD ETHICS RATING

Nel 2019 ASTM ha ottenuto per il primo anno il rating di sostenibilità «*Standard Ethics Rating*» rilasciato da *Standard Ethics*, un'agenzia indipendente di rating in ambito sostenibilità con sede a Londra.



Nello specifico, lo «*Standard Ethics Rating*» si concentra sulla valutazione degli aspetti di governo societario, ambientali e sociali e misura il livello di compliance alle indicazioni dell'Unione Europea, dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico - OCSE e delle Nazioni Unite, quindi offre una misura sull'adesione alle maggiori indicazioni internazionali sulla sostenibilità.

*Standard Ethics* ha attribuito ad ASTM una valutazione EE- (*full investment grade*) riconoscendo come la Società abbia adottato nel corso degli ultimi anni sia dei modelli di rendicontazione ESG, sia delle strategie di sostenibilità allineate alle indicazioni internazionali e abbia adeguatamente trattato temi in ambito ambientale, sociale e di sicurezza.

L'outlook attribuito a ASTM è "Positivo", prevedendo un *Long Term Expected SER* sui 3/5 anni di EE+ (*Very strong*).

### CDP CLIMATE CHANGE

Nel 2019, ASTM ha aderito per la seconda volta al programma "*CDP Climate Change*" promosso da *Carbon Disclosure Project* (CDP), organizzazione internazionale no-profit che valuta la trasparenza dei principali gruppi industriali e finanziari nella divulgazione di informazioni relative ai propri impatti ambientali, con lo scopo di contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici a livello globale.



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

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



## INTEGRATED GOVERNANCE INDEX

L'*Integrated Governance Index* (IGI) è un indice quantitativo che coinvolge le prime 100 società quotate italiane.



L'IGI vuole esprimere in modo chiaro e sintetico il posizionamento delle aziende in relazione agli aspetti chiave di sostenibilità e intende fotografare il grado di progresso nella governance della sostenibilità o governance integrata.

ASTM figura al terzo posto nella classifica IGI 2019 dedicata al settore di attività 'Industria'.

## INDEX FUTURE RESPECT

ConsumerLab ha inserito il bilancio di sostenibilità 2018 del Gruppo ASTM nell'*Index Future Respect* 2019 perché scelto dai consumatori tra i 40 Bilanci di Sostenibilità (degli oltre 800 bilanci analizzati) più chiari ed efficaci, che hanno evidenziando una gestione d'impresa rispettosa del futuro, in quanto sensibile al bene comune, attenta all'interesse generale e rivolta alla coesione sociale. In particolare, il criterio di valutazione è basato sulla capacità del bilancio di coinvolgere i consumatori e sensibilizzarli alla cultura della sostenibilità.



ConsumerLab è una realtà che mette a sistema l'esperienza maturata nel mondo consumeristico, con la competenza di un team accademico e professionale di alto profilo, per promuovere la cultura della Sostenibilità illustrando le migliori pratiche e i casi di successo estratti dai bilanci redatti dalle imprese.

## PREMIO REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2019

Nel 2019 ASTM si è classificata finalista del "Premio Report di Sostenibilità 2019" nella categoria aziende di grandi dimensioni, organizzato dal Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali dell'Università di Pavia, insieme ad Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, Associazione Italiana Revisori Contabili, Associazione Italiana per la Direzione del Personale e Refinitiv.

L'evento "Premio al Report di Sostenibilità" nasce dall'idea di premiare le aziende italiane sulla base delle loro dichiarazioni non finanziarie e, più in generale, della reportistica di sostenibilità in senso lato, attraverso le quali comunicare a diversi Stakeholder le informazioni relative a temi ambientali, sociali e di governance aziendale.





# 02

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

- 47 Valore economico generato e distribuito
- 48 Impact measurement
- 50 La catena di fornitura





# LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Gli investimenti in infrastrutture sostenibili e nella ricerca scientifica e tecnologica promuovono la crescita economica, la creazione di posti di lavoro e la prosperità. Nel 2017, si stima che la crescita economica globale abbia raggiunto il 3%<sup>13</sup>: un dato particolarmente significativo se letto alla luce dei livelli di crescita del 2,4% per il 2016.

Gli investimenti infrastrutturali con partecipazione privata sono aumentati in modo significativo dall'inizio del secolo, con particolare riferimento ai paesi di reddito 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>14</sup>.

Dal 2000 la percentuale di spesa in ricerca e sviluppo sul PIL mondiale è cresciuta costantemente. Si può tuttavia notare una forte disparità tra i paesi sviluppati e i paesi in via di sviluppo: questi ultimi registrano valori di spesa in Ricerca e Sviluppo sostanzialmente inferiori.



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

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

## VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo ASTM è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto Economico del Bilancio consolidato di ASTM al 31 dicembre 2019.

Nel 2019 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari 2.068 milioni di euro (1.718 milioni nel 2018).<sup>15</sup>

La maggior parte di tale valore, pari al 59% (47% nel 2018), è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori"; tale voce è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. Segue, in linea con l'esercizio precedente, la "Remunerazione del

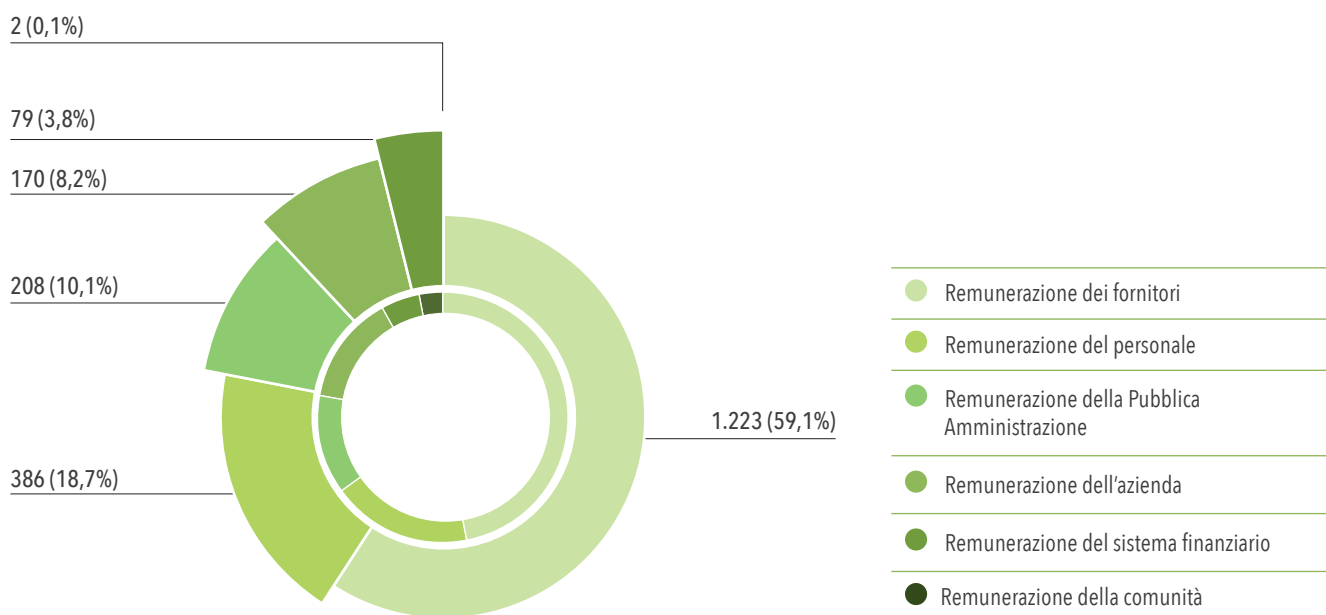
personale" (19%) che include principalmente stipendi e oneri sociali.

La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce circa il 10% (13% nel 2018) e include essenzialmente le imposte sul reddito e i canoni di concessione.

La "Remunerazione dell'azienda", pari all'8% del totale (14% nel 2018) include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

La "Remunerazione del sistema finanziario" è pari al 4% (5% nel 2018).<sup>16</sup>

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



<sup>15</sup>A decorrere dal 1° gennaio 2019 è stato applicato il principio contabile internazionale "IFRS 16-Leases"; tale principio stabilisce un modello unico di riconoscimento e valutazione dei contratti di lease per il locatario, che prevede l'iscrizione del bene oggetto di lease anche operativo (affitti e noleggi) nell'attivo con contropartita un debito finanziario. Nell'effettuare la transizione al nuovo principio, il Gruppo ha scelto di applicare il "metodo retrospettivo semplificato", iscrivendo l'effetto cumulato derivante dall'applicazione del principio nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019 e, pertanto, non modificando i dati comparativi relativi all'esercizio precedente. Si rimanda alla sezione "Principi di consolidamento, criteri di valutazione e note esplicative" del Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM per maggiori informazioni

<sup>16</sup>In relazione alla "Remunerazione degli azionisti", non considerata ai fini del modello di distribuzione del valore aggiunto per l'anno 2019 contenuto nel presente documento, si segnala che Il Consiglio di Amministrazione si riserva di valutare la possibile convocazione di un'assemblea degli azionisti, da tenersi nell'ultimo trimestre dell'esercizio, per proporre un'eventuale distribuzione di riserve compatibilmente con il presidio della solidità patrimoniale e finanziaria del Gruppo in relazione all'evoluzione dello scenario economico conseguente all'emergenza Covid-19



## IMPACT MEASUREMENT

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

In relazione al settore delle concessioni autostradali, numerosi studi dimostrano la forte correlazione tra la dotazione infrastrutturale di un territorio e il tasso di sviluppo dello stesso. La crescita economica di una nazione è infatti legata necessariamente a un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno <sup>17</sup>.

Inoltre, il settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale e acquista beni e servizi da circa il 90% dei settori economici <sup>18</sup>.

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

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

L'analisi si basa sul modello input-output <sup>19</sup> che, analizzando le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

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.

Con riferimento al Gruppo ASTM l'analisi ha fornito una rappresentazione del contributo indiretto e indotto, anche in relazione all'occupazione generata <sup>20</sup>, partendo dal valore economico generato e distribuito nel 2019 ("Contributo diretto").

Il Gruppo ASTM contribuisce in maniera significativa alla creazione di valore economico e all'occupazione dei territori in cui opera.

In particolare, a fronte di un valore aggiunto di 2.068 milioni di euro (per maggior informazioni vedi paragrafo "Valore economico generato e distribuito") si genera un contributo economico complessivo di oltre 4,2 miliardi di euro (dato dalla somma del contributo diretto, indiretto e indotto).

**DIRETTO:** Correlato direttamente al settore analizzato e relativo agli effetti prodotti sulla filiera produttiva stessa del settore

**INDIRETTO:** Generato nel sistema economico attraverso la catena produttiva formata dai fornitori di beni e servizi di attività direttamente riconducibili al settore in questione

**INDOTTO:** Generato attraverso le spese ed i consumi indotti dall'impatto diretto e indiretto. È costituito dall'aumento della spesa che si registra nell'area geografica di riferimento a seguito dell'investimento

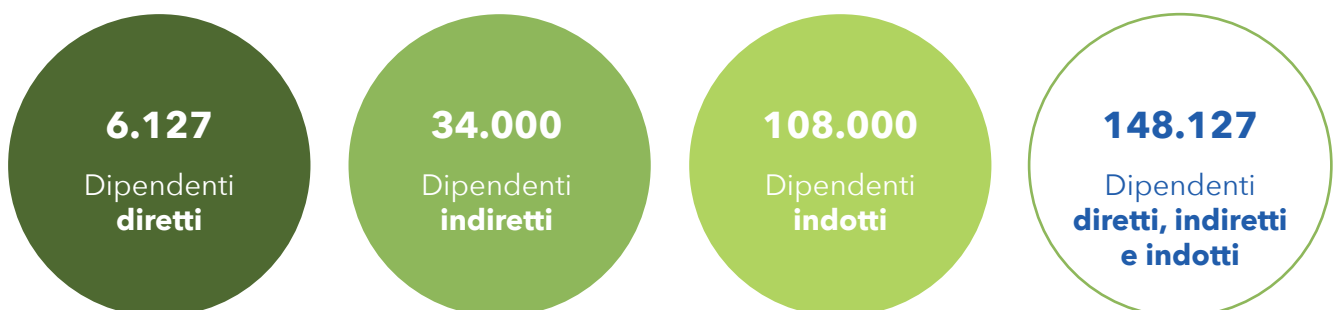
<sup>17</sup> Fonte: «Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto», Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture - CRMT - Unioncamere Lombardia

<sup>18</sup> Fonte: «L'industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica» a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi, ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

<sup>19</sup> Modello sviluppato da Leontief, economista e scienziato di fama mondiale, vincitore del Premio Nobel per l'economia nel 1973 e inventore del sistema input-output



Inoltre, attraverso l'utilizzo di moltiplicatori occupazionali indiretti e indotti, l'effetto complessivo sulla creazione di posti di lavoro è stato di oltre 148 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.



<sup>20</sup> In relazione alle attività condotte dal Gruppo nel mondo, i moltiplicatori sono stati stimati a partire dalla matrice dei flussi di beni e servizi intersettoriali ai prezzi correnti con un approccio industry by industry. I dati presentati all'interno del Bilancio si riferiscono alle tavole nazionali input-output presenti nel database internazionale OECD relative ai paesi Italia, Austria, Danimarca, Svezia, Stati Uniti d'America, Brasile, Romania, Arabia Saudita per l'anno 2015 (<http://www.oecd.org/sti/ind/input-outputtables.htm>). I valori associati ai paesi precedentemente citati sono stati utilizzati come proxy al fine di stimare i dati dei paesi per i quali non vi era disponibilità di informativa specifica. Tale metodologia risulta essere in aggiornamento rispetto al 2018, in ottica di affinamento continuo del modello di analisi



## LA CATENA DI FORNITURA

Il Gruppo ASTM riconosce l'importanza di garantire un ciclo di approvvigionamento trasparente e di regolamentarne gli impatti sociali e ambientali a tutela dei propri Stakeholder.

A tal fine ciascuna società si impegna a selezionare i fornitori e gestire i rapporti con i medesimi secondo criteri di trasparenza, correttezza e imparzialità, evitando situazioni di conflitto di interessi, anche potenziali, nel rispetto delle procedure organizzative aziendali di riferimento.

La scelta dei fornitori si basa su valutazioni che hanno l'obiettivo di identificare e selezionare fornitori di comprovata qualità, professionalità, integrità ed affidabilità in possesso dei necessari requisiti di legge, nonché dei migliori standard in termini di diritti umani, condizioni di lavoro, etica e rispetto dell'ambiente.

Nell'ambito del Modello 231, ciascuna società formalizza ruoli e responsabilità, criteri e modalità operative per il presidio e la gestione del processo di approvvigionamento.

Inoltre, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato un Codice di Condotta dei Fornitori che si applica unitamente alle normative vigenti, a integrazione del Codice Etico e delle ulteriori politiche aziendali e definisce gli standard di condotta che devono essere adottati da fornitori, partner, agenti commerciali e distributori, individuando specifiche modalità di diffusione, condivisione e ingaggio dei fornitori. Il documento rafforza l'impegno delle società del Gruppo nell'applicazione di standard internazionali quali i "Dieci Principi" del *Global Compact* delle Nazioni Unite (UNGC), la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

In particolare, per tutte le **società concessionarie** la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge che queste sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. Si segnala, inoltre, che tutte le società concessionarie sono dotate di un Albo Fornitori la cui gestione e aggiornamento sono di competenza dell'Ufficio Acquisti, Contratti e Qualità.

Per quanto attiene l'esecuzione dei lavori e servizi per la realizzazione di nuove opere o la manutenzione delle strutture autostradali in gestione, le società del Gruppo operano in linea a quanto definito dal prezzario ufficiale ANAS, sulla base del quale vengono determinati i prezzi "soglia" degli interventi da svolgere. I costi sono soggetti a verifiche periodiche da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ("MIT" o "Concedente").

Alla stipula di un contratto di fornitura è previsto l'inserimento di idonea clausola "ambientale" in base alla quale il fornitore è obbligato specificatamente a rispettare tutta la normativa vigente in materia. Il fornitore è tenuto a presentare tutte le certificazioni/abilitazioni richieste dalle normative in essere, le quali vengono raccolte e aggiornate nell'ambito della gestione dell'Albo Fornitori.

La catena di fornitura occupa una posizione strategica nel **settore delle costruzioni**. Le società di costruzioni eseguono lavorazioni nell'ambito di cantieri di esecuzione di opere di edilizia civile o infrastrutturale. Le opere vengono affidate in quota rilevante a società terze in regime di sub-affidamento. Nella fase di selezione e individuazione dei candidati, vengono valutate le caratteristiche delle società affidatarie in relazione alla lavorazione da effettuare ed alla loro attinenza a problematiche ambientali. In particolare, sono oggetto di attenzione le lavorazioni di scavo e movimenti terra, bonifica ambientale ed esecuzione di opere specialistiche quali opere di fondazioni speciali, impermeabilizzazioni, asfaltature.

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

La catena di fornitura anche nel settore dell'**ingegneria** è gestita in modo tale da garantire una completa tracciabilità dei fornitori e, laddove esistenti, degli eventuali subappaltatori.

Anche in questo caso il controllo è finalizzato a garantire alti livelli qualitativi delle prestazioni e, attraverso apposite clausole contrattuali e specifici requisiti per l'iscrizione nell'Albo Fornitori, ad assicurare l'eticità

della rete di fornitori. In virtù del principio di continuo miglioramento e, allo scopo di garantire la tracciabilità della filiera, è stata modificata la clausola relativa ai subappaltatori prevedendo che la preventiva autorizzazione da parte della Società debba avvenire anche in relazione alle subforniture e non limitatamente ai subappalti. In questo senso è possibile verificare ex ante il rispetto dei principi da parte di qualsiasi soggetto della filiera.

Nel corso del 2019, oltre il 99% degli acquisti del Gruppo è stato realizzato presso fornitori locali<sup>21</sup>. Il grafico di seguito mostra le percentuali di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

## AUDIT ESTERNI SUI FORNITORI DI ITINERA

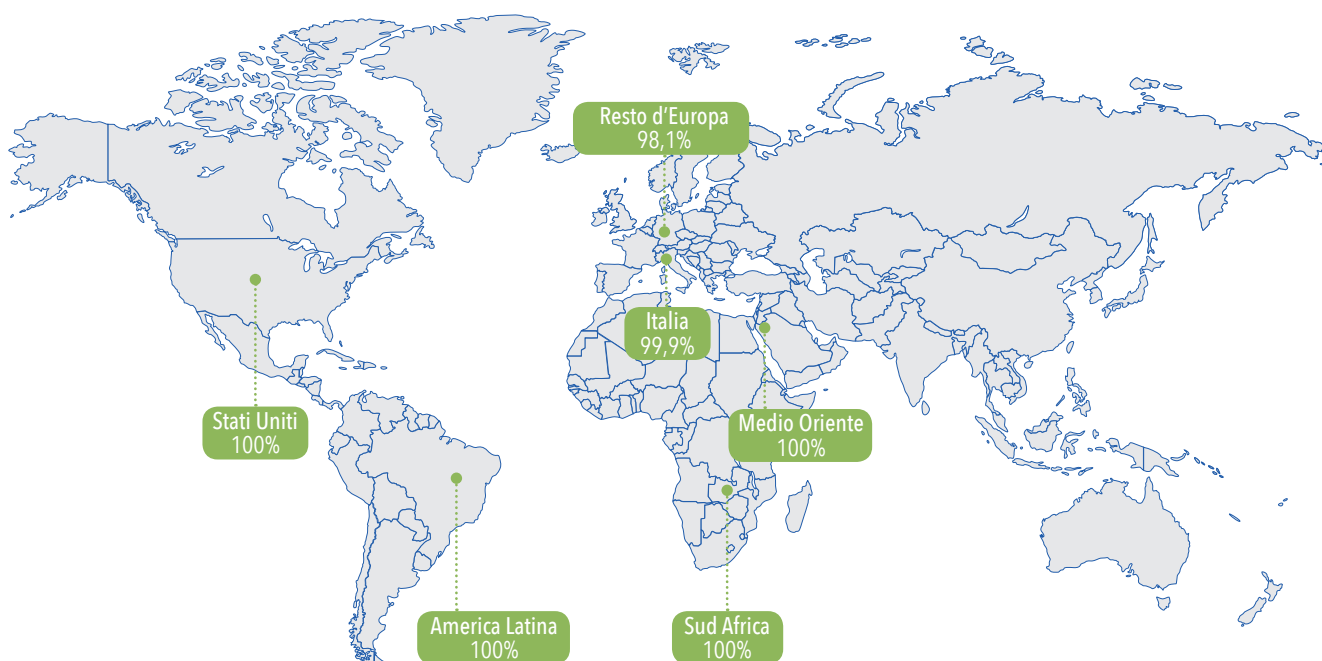
Itinera nel 2019 ha effettuato audit sui fornitori (10 in Italia e 11 all'estero) che in accordo alla procedura aziendale sono stati selezionati secondo i seguenti criteri: i. tipologia e criticità della fornitura; ii. feedback provenienti dai cantieri; iii. esigenze particolari, quali l'esistenza di condizioni pregiudizievoli per la sicurezza, l'ambiente e la qualità dei prodotti/servizi forniti o segnalazioni provenienti dai cantieri.

Il programma annuale degli audit esterni sui fornitori più significativi ha come principale obiettivo quello di monitorare le prestazioni nel tempo della propria catena di fornitura, cercando di prevenire eventuali situazioni di criticità.

Per la preparazione e conduzione degli audit esterni si applicano le stesse regole e procedure indicate per gli audit interni. In Italia sono stati effettuati 10 audit su 4 cantieri mentre all'estero ne sono stati effettuati 11 su 2 cantieri. Per ciascun audit è stata dedicata una giornata con due persone.

## ACQUISTI LOCALI

(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



<sup>21</sup> In relazione alle c.d. *Significant Locations of Operations*: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente. Il dato è riferito all'acquisto dei principali materiali, di cui si riportano le quantità alla pagina seguente

Si riporta di seguito, il resoconto dei principali materiali acquistati dal Gruppo nel corso del 2019, per categoria di riferimento.

## PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI NEL 2019<sup>22</sup>

|                          | UNITÀ DI MISURA | QUANTITÀ   |
|--------------------------|-----------------|------------|
| Prodotti petroliferi     | litri           | 51.633.919 |
| Calcestruzzi             | mc              | 452.595    |
| Conglomerati bituminosi  | ton             | 314.213    |
| Ferro e acciaio          | ton             | 295.244    |
| Materiale di estrazione  | mc              | 220.946    |
| Barriere stradali        | ml              | 80.289     |
| Prefabbricati in cemento | mc              | 43.180     |
| Cemento ed altri leganti | ton             | 41.779     |
| Cloruri                  | ton             | 14.772     |
| Bitumi                   | ton             | 9.136      |

## SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

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

Nel settore delle **concessioni** 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, contribuzione e retribuzione. In conformità ai sistemi di gestione adottati, i fornitori utilizzati vengono generalmente valutati dalla Funzione Approvvigionamenti di ciascuna società tramite il supporto dei Responsabili tecnici di riferimento e delle funzioni aziendali competenti. Nel caso in cui, dall'esame della documentazione prodotta si dovesse evincere una qualsiasi irregolarità rispetto a quanto contrattualizzato, si ricorrerà alle clausole di risoluzione previste in ogni ordine e contratto.

In particolare, in relazione al business **costruzioni**, lo screening dei fornitori in relazione a criteri relativi alle pratiche di lavoro avviene in maniera differenziata a seconda che le lavorazioni da eseguire siano da prevedere in Italia - Unione Europea (UE) o nel resto del mondo. Per l'Italia e la UE è, infatti, verificata a priori la regolarità della documentazione riguardante in senso omnicomprensivo le maestranze da adibire alle lavorazioni poi svolte. Per i partner al di fuori dell'Unione Europea, invece, si aggiunge a tale modalità di screening una particolare attenzione alle tematiche afferenti il lavoro minorile (sia per sub-affidatari presenti direttamente in cantiere che per i produttori esterni di materiali poi posti in opera in cantiere) e per le condizioni di vita all'interno dei campi base (vitto, alloggio, possibilità ludiche del tempo libero, trasporto da e per la nazione di eventuale provenienza). Nel caso specifico di fornitori operanti in unità produttive esterne, viene prevista contrattualmente la possibilità di effettuare specifici audit in materia direttamente presso le unità produttive interessate. In relazione alle tematiche ambientali, nella fase di selezione e individuazione dei candidati, vengono usualmente valutate le caratteristiche delle singole ditte in relazione alla lavorazione da effettuare ed alla loro attinenza a problematiche ambientali, richiedendo informazioni in merito al possesso di certificazioni ambientali e iscrizioni ad albi di riferimento. Si segnala che Itinera è certificata ai sensi dello Standard SA8000 in materia di responsabilità d'impresa.

I criteri in materia di pratiche di lavoro utilizzati per lo screening nel **settore ingegneria** variano a seconda dei paesi considerati. In Italia e Unione Europea vengono presi in considerazione durante l'esame: il possesso di DURC (o equivalente) in corso di regolarità, l'assenza di periodi pregressi di mancata regolarità del DURC, l'eventuale ricevimento di sanzioni ex D.Lgs. 12/2002 come modificato dal c.d. Jobs Act sul lavoro nero o l'eventuale ricevimento di sospensioni dell'attività imprenditoriale ex D.Lgs. 81/2008 articolo 14. Negli altri paesi in aggiunta ai sopracitati criteri viene considerato anche il rispetto della convenzione ONU sui diritti del fanciullo (articoli 31-40) e si procede con l'inserimento di obblighi contrattuali sul mantenimento della maestranza in cantiere e sul trattamento. Si rileva altresì

<sup>22</sup> Il dato è frutto di stime elaborate in considerazione del costo totale e costo medio unitario sostenuto per i materiali sopra elencati



che, allo scopo di diversificare i fornitori, la funzione competente utilizza, laddove ritenuto necessario, il principio di rotazione dei fornitori finalizzato a privilegiare, a parità/similarità di risultato, un fornitore nuovo o, comunque, non continuativo.

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

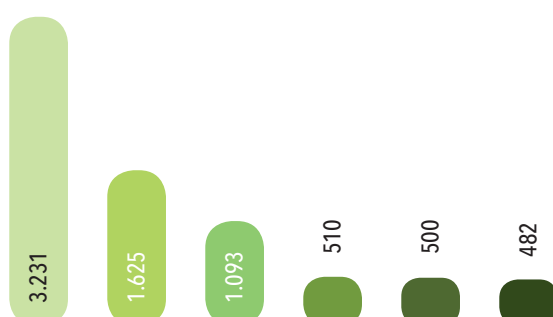
In considerazione delle specificità del business e dell'estensione geografica delle attività del Gruppo Itinera nel mondo, i principali rischi identificati in materia di lavoro minorile e lavoro forzato sono legati alle operazioni di costruzione, con particolare riferimento alla gestione responsabile della catena di fornitura in Africa e Medio Oriente. Nello specifico, relativamente alle attività e ai principali fornitori

con rischio significativo di ricorso al lavoro minorile sia per i fornitori italiani che per quelli stranieri, Itinera ha implementato la richiesta di sottoscrizione di una dichiarazione di rispetto delle convenzioni ONU sui diritti del fanciullo articoli 31-40. Nel cantiere del Botswana vengono effettuati dei controlli dagli uffici di Risorse Umane e di Salute Sicurezza e Ambiente. Nel cantiere di Abu Dhabi, vengono realizzate apposite verifiche dei visti per motivi lavorativi prima di autorizzare l'ingresso in cantiere. Con riferimento alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro forzato o obbligato, in accordo con i requisiti in merito alla Responsabilità d'Impresa e SA8000, durante gli audit interni vengono ascoltati lavoratori selezionati a campione in merito al rispetto dei diritti umani e all'eventuale presenza di situazioni di illegittimità. Inoltre, vengono resi disponibili nei cantieri esteri delle cassette per la ricezione di segnalazioni in forma anonima di eventuali violazioni.

## ALBO FORNITORI DI ITINERA

Dal 2017 Itinera ha implementato una piattaforma on-line per la valutazione preventiva (prequalifica) dei propri fornitori per prestazioni di beni e servizi del valore superiore a 10 mila euro annui. In particolare il processo si articola in due fasi: (i) la qualifica a cura del personale di sede (valutazione preventiva - prequalifica) e (ii) il monitoraggio del fornitore qualificato in occasione della sua attività in cantiere a cura di Project Manager e Direttori Cantiere competenti (Valutazione diretta - feedback dai cantieri) e attraverso audit specifici. Avere fornitori qualificati risponde all'esigenza di operare con fornitori affidabili in termini qualitativi, tecnico-organizzativi, di tutela della salute e sicurezza e ambientali, in grado di garantire lo svolgimento della prestazione richiesta nel pieno rispetto dei requisiti contrattuali. Oltre alle certificazioni conseguite, dal 2017 alcuni indicatori infortunistici in ambito salute e sicurezza sono stati inseriti quale criterio preferenziale per l'aggiudicazione del contratto. A fine 2019 su 3.231 fornitori censiti nell'albo di Itinera, sono stati qualificati complessivamente 1.625 fornitori, di cui 1.418 in Italia e 207 all'estero.

### FORNITORI TOTALI



- Fornitori in albo
- Fornitori qualificati
- Fornitori certificati ISO 9001
- Fornitori iscritti ad albi ambientali
- Fornitori certificati ISO 14001
- Fornitori certificati ISO 45001/OHSAS 18001





# 03

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 57 Le persone
- 65 Diversità e inclusione
- 70 Retribuzioni e benefit
- 74 Sviluppo del capitale umano
- 78 Salute e sicurezza

# LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Circa 200 milioni di persone in tutto il mondo risultano disoccupate: di queste, la maggioranza sono giovani. In particolare, il tasso globale di disoccupazione giovanile (11,8%)<sup>23</sup> risulta attestarsi a livelli doppi in relazione al tasso medio (4,9%). 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>24</sup>. La disparità di genere rimane un problema largamente diffuso in tutto il mondo, anche se alcune forme di discriminazione diretta e indiretta verso donne e ragazze si sono attenuate e molteplici Paesi hanno raggiunto importanti traguardi verso la parità di genere in termini di educazione, salute, accesso all'economia e alla politica. In particolare, a fronte di alcuni gradualmente miglioramenti dal 2006, si mantiene ad oggi un Global Gender Gap Index del 31,4%. All'andamento attuale, tale divario si chiuderà tra circa 100 anni<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> International Labour Organization (ILO). 2019. World Employment Social Outlook: Trends 2019

<sup>24</sup> United Nations (UN). 2018. The Sustainable Development Goals Report 2018

<sup>25</sup> World Economic Forum (WEF). 2018. The Global Gender Gap Report 2018





## LE PERSONE

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

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

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

Codice Etico



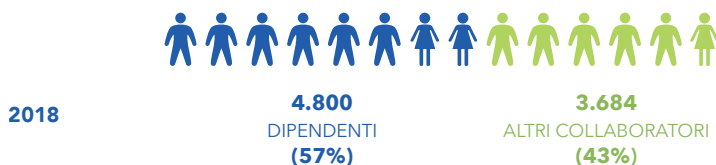
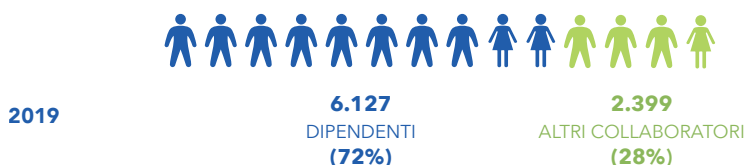
**8.526**  
DIPENDENTI E  
COLLABORATORI ESTERNI



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



## PERSONALE DEL GRUPPO



## DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2018 |            |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne      | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Dipendenti                    | 3.919               | 881        | <b>4.800</b> | 5.127               | 1.000        | <b>6.127</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 560                 | 61         | <b>621</b>   | 1.605               | 125          | <b>1.730</b> |
| Altri collaboratori           | 3.667               | 17         | <b>3.684</b> | 2.385               | 14           | <b>2.399</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 3.665               | 16         | <b>3.681</b> | 2.361               | 11           | <b>2.372</b> |
| <b>Totale</b>                 | <b>7.586</b>        | <b>898</b> | <b>8.484</b> | <b>7.512</b>        | <b>1.014</b> | <b>8.526</b> |

La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2019 è pari a 8.526 persone (8.484 nel 2018), di cui 6.127 dipendenti (4.800 nel 2018) e 2.399 collaboratori esterni (3.684 nel 2018).

L'incremento del numero dei dipendenti rispetto all'esercizio precedente pari a 1.327 persone è principalmente relativo a Halmar International LLC (247 dipendenti nel 2019 e 190 nel 2018), Storstrøm Bridge (94 dipendenti nel 2019 e 22 nel 2018) e alle joint operation Alças da Ponte Consortium (630 dipendenti nel 2019 e 256 nel 2018), CONS. BINÁRIO PORTO DE SANTOS (310 dipendenti nel 2019 e 128 nel 2018), CONSORCIO BR-050 (234 dipendenti nel 2019 e

0 nel 2018) e 3RD TRACK CONSTRUCTOR (306 dipendenti nel 2019 e 9 nel 2018).

La voce "Altri collaboratori" include principalmente i "somministrati", lavoratori interinali che operano nei cantieri operativi all'estero, di cui circa l'80% presso la joint operation Itinera/Ghantoot (1.954 nel 2019, 3.606 nel 2018), costituita per la realizzazione del Mall di Abu-Dhabi. Il numero di collaboratori di Itinera/Ghantoot è in forte diminuzione rispetto al 2018 in linea con l'evoluzione delle attività di cantiere.

Nel 2019 gli uomini rappresentano l'84% circa dei dipendenti e la quasi totalità dei collaboratori esterni.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS

CONCESSIONI AUTOSTRADALI  
**35%**



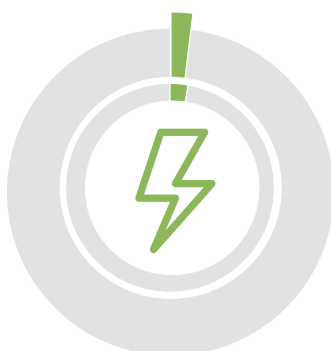
COSTRUZIONI  
**53%**



INGEGNERIA  
**4%**



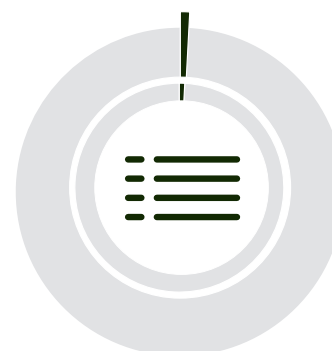
IMPIANTI  
**2%**



TECNOLOGIA  
**5%**



ALTRI  
**1%**



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, circa il 53% (40% nel 2018) opera nel settore delle costruzioni, circa il 35% (45% nel 2018) è attivo nel settore delle concessioni autostradali, mentre i business ingegneria, tecnologia, impianti e altri impegnano una percentuale residua di risorse, pari al 12% (15% nel 2018).

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

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2018 |            |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne      | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Tempo Determinato             | 272                 | 110        | 382          | 361                 | 133          | 494          |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 97                  | 36         | 133          | 144                 | 44           | 188          |
| Tempo Indeterminato           | 3.647               | 771        | 4.418        | 4.766               | 867          | 5.633        |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 463                 | 25         | 488          | 1.461               | 81           | 1.542        |
| <b>Totale</b>                 | <b>3.919</b>        | <b>881</b> | <b>4.800</b> | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> |

A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo, in linea con lo scorso esercizio, il 92% circa dei dipendenti è assunto con contratto a tempo indeterminato. Tale percentuale costituisce un ulteriore eccellente risultato in relazione al contesto macroeconomico in cui il Gruppo opera. I dipendenti a tempo indeterminato ammontano a 3.584 in Italia (3.623 nel 2018), 1.191 in America Latina (477 nel 2018), 584 negli Stati Uniti (225 nel 2018), 186 in Europa (41 nel 2018), 88 in Medio Oriente (52 nel 2018) e zero in Sud Africa (in linea con lo scorso esercizio).

I dipendenti a tempo determinato ammontano a 252 in Italia (217 nel 2018), 160 in Sud Africa (116 nel 2018), 57 in Europa (32 nel 2018), 25 in America Latina (16 nel 2018) e a zero nelle restanti aree geografiche (1 negli Stati Uniti nel 2018).

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

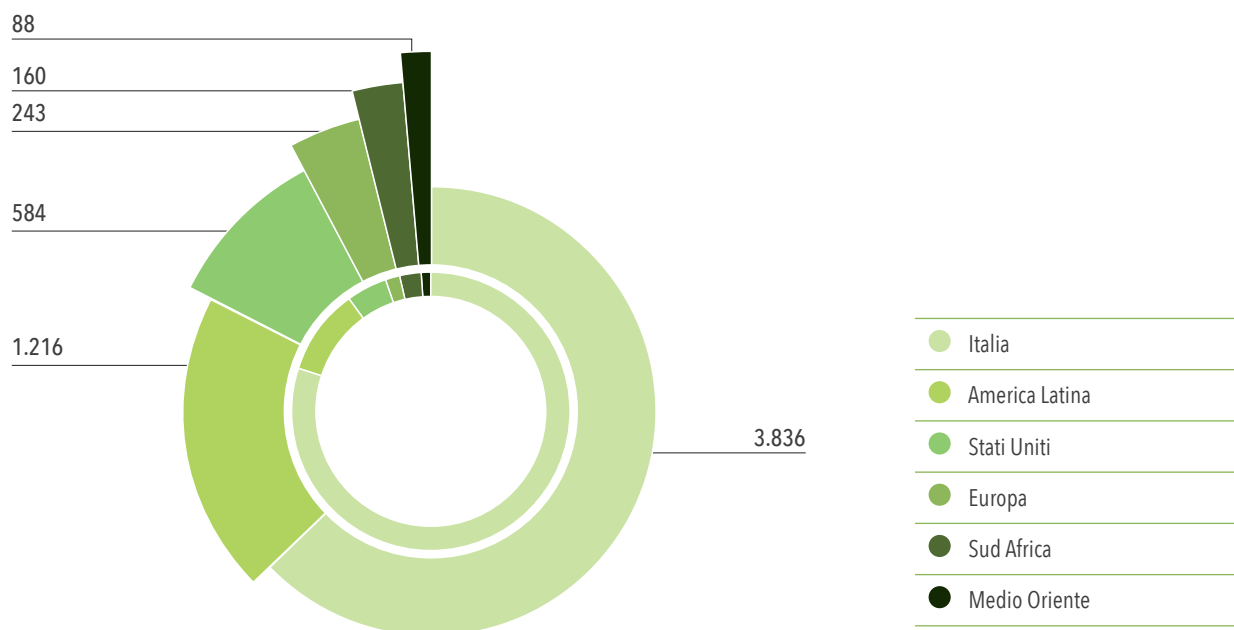
| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2018 |            |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne      | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Full Time                     | 3.564               | 591        | <b>4.155</b> | 4.775               | 707          | <b>5.482</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 552                 | 52         | <b>604</b>   | 1.593               | 110          | <b>1.703</b> |
| Part Time                     | 355                 | 290        | <b>645</b>   | 352                 | 293          | <b>645</b>   |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 8                   | 9          | <b>17</b>    | 12                  | 15           | <b>27</b>    |
| <b>Totale</b>                 | <b>3.919</b>        | <b>881</b> | <b>4.800</b> | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> |

In linea con il 2018, anche nel 2019, 645 dipendenti usufruiscono di contratti di lavoro part-time, circa l'11% del totale dei dipendenti. Essi si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne, con un leggero sbilanciamento nei confronti della prima categoria (55%). In linea con i principi definiti nella Politica Diversità e Inclusione, il Gruppo è attento a evitare qualsiasi forma di discriminazione in materia di occupazione e impiego, non tollerando alcuna forma di discriminazione sulla base di etnia, razza, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, stato di salute e qualsiasi altro stato sociale o caratteristica personale. Attraverso la suddetta politica il Gruppo intende promuovere una cultura inclusiva, basata sul reciproco rispetto, che coinvolga tutte le persone e offra l'opportunità di sviluppare il proprio talento.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

| N. PERSONE     | AL 31 DICEMBRE 2018 |            |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |
|----------------|---------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                | Uomini              | Donne      | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Italia         | 3.070               | 770        | <b>3.840</b> | 3.044               | 792          | <b>3.836</b> |
| America Latina | 463                 | 30         | <b>493</b>   | 1.163               | 53           | <b>1.216</b> |
| Stati Uniti    | 208                 | 18         | <b>226</b>   | 534                 | 50           | <b>584</b>   |
| Europa         | 42                  | 31         | <b>73</b>    | 176                 | 67           | <b>243</b>   |
| Sud Africa     | 89                  | 27         | <b>116</b>   | 131                 | 29           | <b>160</b>   |
| Medio Oriente  | 47                  | 5          | <b>52</b>    | 79                  | 9            | <b>88</b>    |
| <b>Totale</b>  | <b>3.919</b>        | <b>881</b> | <b>4.800</b> | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> |

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2019 il 63% circa dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in Italia (80% nel 2018), il 20% circa in America Latina (10% nel 2018), circa il 10% negli Stati Uniti (5% nel 2018) e circa il 7% in Europa, Sud Africa e Medio Oriente (5% nel 2018).

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

| GENERE               | ETÀ        | 2018         |               | 2019         |               |
|----------------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                      |            | n.persone    | Turnover%     | n.persone    | Turnover%     |
| Donne                | <30 anni   | 85           | 134,92%       | 120          | 103,45%       |
|                      | 30-50 anni | 196          | 38,06%        | 147          | 27,17%        |
|                      | >50 anni   | 76           | 25,08%        | 47           | 13,70%        |
| <b>Totale donne</b>  |            | <b>357</b>   | <b>40,52%</b> | <b>314</b>   | <b>31,40%</b> |
| Uomini               | <30 anni   | 306          | 101,32%       | 593          | 105,33%       |
|                      | 30-50 anni | 909          | 48,40%        | 1.442        | 54,13%        |
|                      | >50 anni   | 485          | 27,89%        | 356          | 18,74%        |
| <b>Totale uomini</b> |            | <b>1.700</b> | <b>43,38%</b> | <b>2.391</b> | <b>46,64%</b> |
| <b>Totale</b>        |            | <b>2.057</b> | <b>42,85%</b> | <b>2.705</b> | <b>44,15%</b> |

Nel 2019 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 2.705 (2.057 nel 2018) nuove persone, registrando un tasso di turnover in entrata pari al 44% circa (43% circa nel 2018).

In particolare, in Italia il numero di persone entrate nel 2019 ammonta a 706, in America Latina a 1.291, in Medio Oriente a 45, in Sud Africa a 73, negli Stati Uniti a 391 e nel Resto d'Europa a 199. Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2019 si attesta in Italia al 18%, in America Latina al 106%, in Medio Oriente al 51%, in Sud Africa al 46%, negli Stati Uniti al 67% e nel Resto d'Europa all'82%.

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

Nel 2019 il 98% circa dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine (100% nel 2018).

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

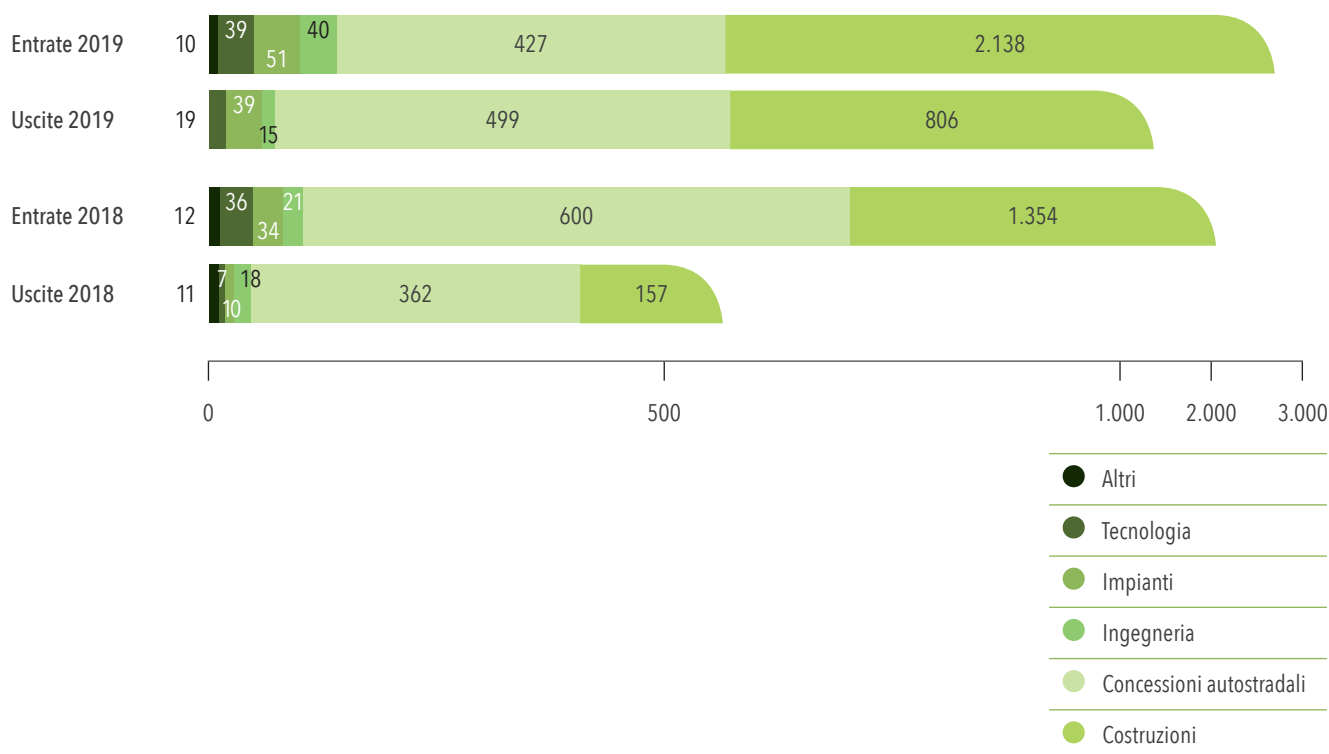
| GENERE               | ETÀ        | 2018       |               | 2019         |               |
|----------------------|------------|------------|---------------|--------------|---------------|
|                      |            | n.persone  | Turnover%     | n.persone    | Turnover%     |
| Donne                | <30 anni   | 36         | 57,14%        | 64           | 55,17%        |
|                      | 30-50 anni | 55         | 10,68%        | 90           | 16,64%        |
|                      | >50 anni   | 40         | 13,20%        | 40           | 11,66%        |
| <b>Totale donne</b>  |            | <b>131</b> | <b>14,87%</b> | <b>194</b>   | <b>19,40%</b> |
| Uomini               | <30 anni   | 64         | 21,19%        | 276          | 49,02%        |
|                      | 30-50 anni | 199        | 10,60%        | 594          | 22,30%        |
|                      | >50 anni   | 171        | 9,83%         | 314          | 16,54%        |
| <b>Totale uomini</b> |            | <b>434</b> | <b>11,07%</b> | <b>1.184</b> | <b>23,10%</b> |
| <b>Totale</b>        |            | <b>565</b> | <b>11,77%</b> | <b>1.378</b> | <b>22,50%</b> |

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2019 si assesta al 22% circa (12% circa nel 2018). Durante l'anno le uscite totali ammontano a 1.378 (565 nel 2018), di cui 194 donne e 1.184 uomini che si concentrano principalmente nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni. Le uscite riscontrate in Italia ammontano a 710, in America Latina a 568, in Medio Oriente a 9, in Sud Africa a 29, negli Stati Uniti a 33 e nel Resto d'Europa a 29.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2019 ammonta in Italia al 19%, in America Latina al 47%, in Medio Oriente al 10%, in Sud Africa al 18%, negli Stati Uniti al 6% e nel Resto d'Europa al 12%.



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



Il 79% delle assunzioni e circa il 59% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2019, 2.138 dipendenti in entrata e 806 in uscita.

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

ASTM e le proprie società controllate definiscono, attraverso le proprie politiche e procedure interne, le responsabilità, i criteri e le modalità seguite per l'assunzione del personale: dalla pianificazione all'individuazione del profilo personale del candidato da inserire nelle specifiche realtà operative, fino all'individuazione del livello di inquadramento e del relativo trattamento economico.

Tali attività si ispirano a criteri di imparzialità, trasparenza, autonomia e indipendenza di giudizio. In particolare, sono vietati favoritismi ed agevolazioni di ogni sorta, perseguendo una politica volta al riconoscimento delle competenze, capacità e professionalità nel rispetto dell'inclusione.

## RELAZIONI INDUSTRIALI

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

Il 100% dei dipendenti in Italia è coperto da contratti collettivi di lavoro; i più rappresentativi a livello di numero di dipendenti sono i seguenti:

- Edilizia industria e suoi integrativi provinciali;
- Metalmeccanico industria;
- Autostrade e trafori;
- Manufatti cementizi;
- Dirigenti industria.

Nel mese di dicembre 2019 dopo una lunga trattativa è stato rinnovato il CCNL per il personale dipendente di società e consorzi concessionari di autostrade e trafori.

Tra le novità introdotte è da segnalare un significativo potenziamento della bilateralità che offrirà maggiori assistenze contrattuali e anche economiche al personale ivi compreso il sistema di welfare.

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

Dato l'elevato numero di contratti oggi in essere, le relazioni industriali occupano uno spazio significativo nella gestione delle risorse umane tenuto altresì conto della ramificazione a livello geografico delle attività del Gruppo sia in Italia che all'estero. Nell'ambito delle strategie perseguite che, nel settore delle risorse umane sono finalizzate alla crescita e all'ottimizzazione della prestazione lavorativa, ivi compresi i livelli di sicurezza e qualità, le aziende facenti riferimento al Gruppo ASTM hanno come obiettivo primario la valorizzazione del lavoro, la qualifica professionale e il miglioramento dei livelli di soddisfazione dei dipendenti nell'ambito delle regole fissate, come detto, dalla normativa di Legge e di Contratto. Strategico per il raggiungimento degli obiettivi è il coinvolgimento delle controparti sindacali in un sistema di relazioni industriali sempre più funzionale al perseguimento di risultati utili sia alle aziende sia ai dipendenti.

Nel corso dell'anno 2019 le aziende italiane facenti riferimento al Gruppo ASTM hanno proseguito e potenziato il sistema di relazioni industriali, confermando gli strumenti contrattuali utilizzati in un'ottica di ottimizzazione organizzativa e del lavoro, che ha dato ottime risposte sia alle esigenze aziendali sia alle richieste e rivendicazioni sindacali.

Infatti, nel corso dell'anno si è completata l'attività di rinnovo dei contratti aziendali integrativi del CCNL aggiornando gli strumenti già utilizzati negli anni precedenti alle nuove necessità aziendali nel rispetto della normativa di legge.

Le aziende hanno quindi potenziato soluzioni integrative degli stessi attraverso strumenti innovativi quali il welfare e le forme di previdenza complementari ed integrative del Servizio Sanitario Nazionale.

Sempre all'interno delle relazioni industriali trova spazio tutta la contrattazione, spesso condivisa, relativa alla formazione professionale delle risorse che prevede il coinvolgimento sia delle rappresentanze sindacali sia dei lavoratori interessati, al fine di mantenere elevati standard di professionalità. Le società anche per l'anno 2019 confermano l'impegno assunto nel sistema Fondimpresa/Fondirigenti/Fonte, ritenendo tale possibilità un valido aiuto nella progettazione e redazione di percorsi formativi oltre ad un importante sostegno economico integrativo dei costi di formazione.

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

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

# DIVERSITÀ E INCLUSIONE

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

Politica Diversità e Inclusione

Codice Etico





## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

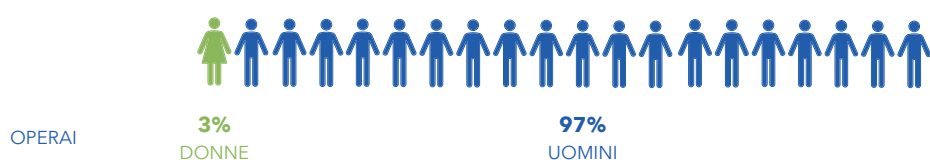
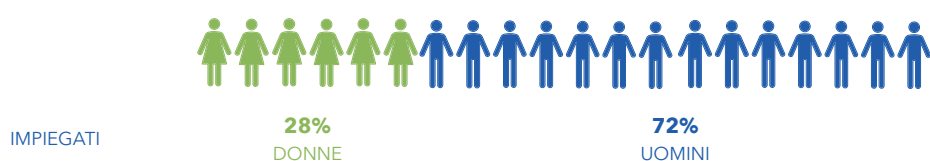
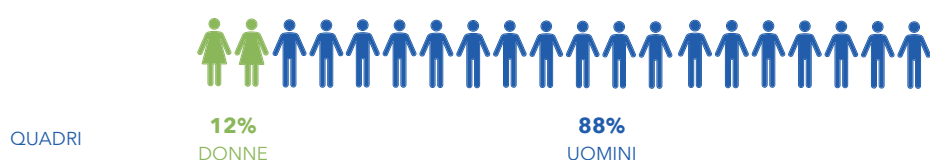
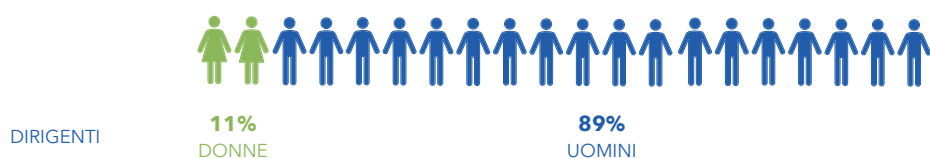
| N.PERSONE                     | AL 31 DICEMBRE 2018 |            |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne      | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Dirigenti                     | 146                 | 18         | 164          | 157                 | 20           | 177          |
| Quadri                        | 231                 | 30         | 261          | 299                 | 40           | 339          |
| Impiegati                     | 2.114               | 791        | 2.905        | 2.282               | 876          | 3.158        |
| Operai                        | 1.428               | 42         | 1.470        | 2.389               | 64           | 2.453        |
| <b>Totale</b>                 | <b>3.919</b>        | <b>881</b> | <b>4.800</b> | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 560                 | 61         | 621          | 1.605               | 125          | 1.730        |

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

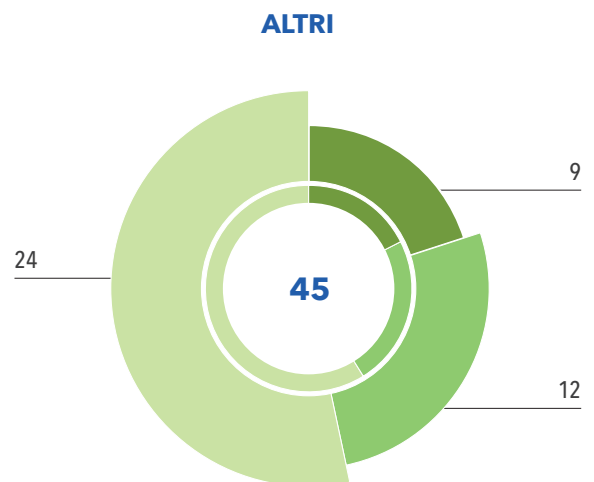
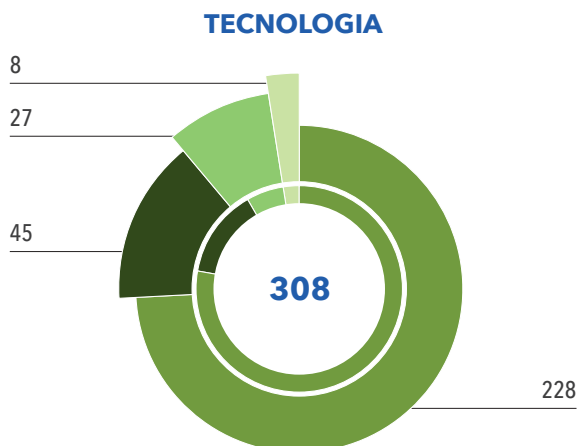
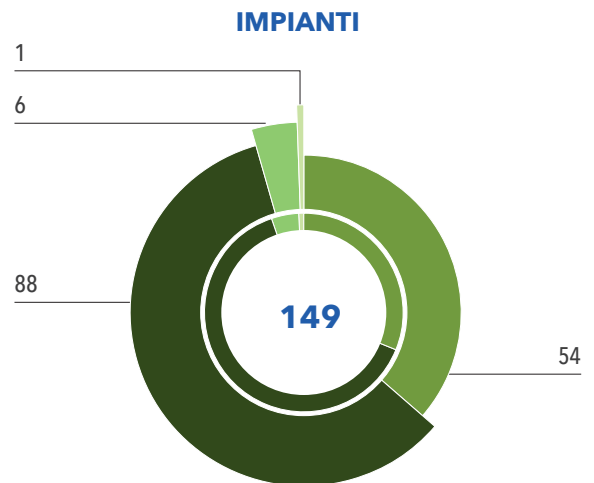
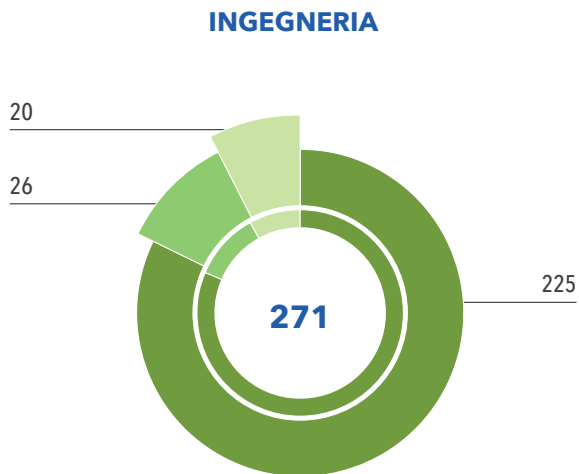
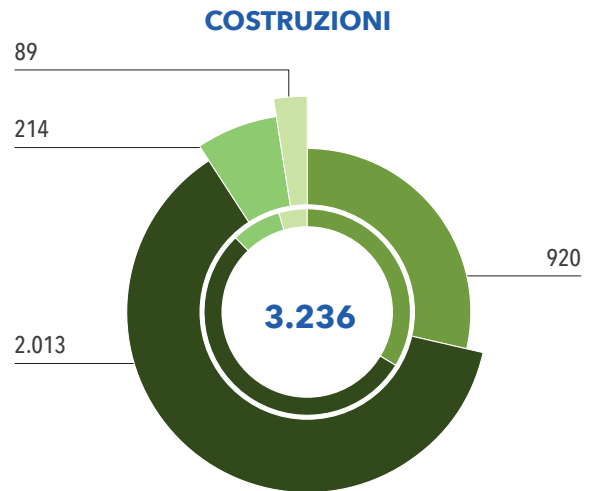
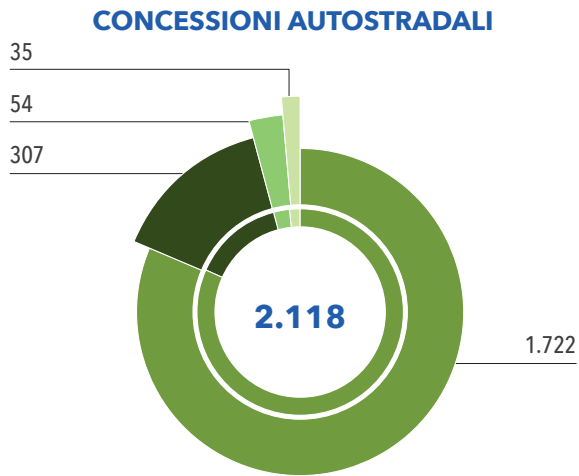
Osservando la scomposizione dei dipendenti del Gruppo, circa il 52% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli impiegati (60% nel 2018), il 40% dalla categoria degli operai (30% nel 2018) e la restante parte da quadri e dirigenti.

Nel 2019 le donne rappresentano il 16% circa dei dipendenti (18% nel 2018). L'88% circa delle donne è impiegato (90% nel 2018) mentre si registrano 20 donne (18 nel 2018) che occupano posizioni dirigenziali. La presenza delle donne nell'organico di ASTM è leva determinante per lo sviluppo e la crescita del Gruppo.

### COMPOSIZIONE PER GENERE



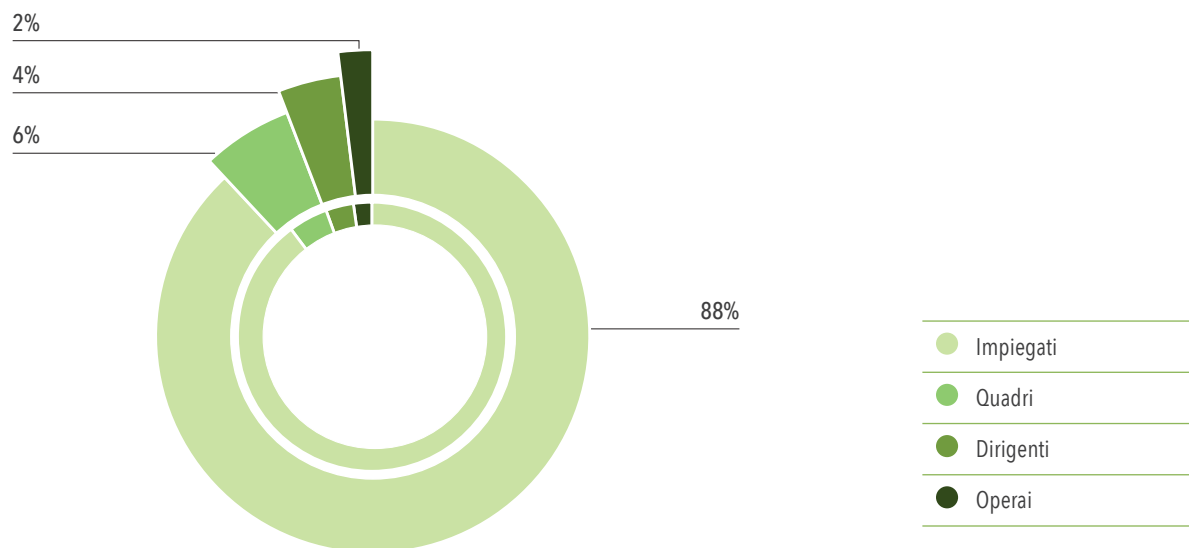
**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E PER BUSINESS**



● Dirigenti ● Quadri ● Impiegati ● Operai



## DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



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

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2018 |              |              |              | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |              |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
|                               | <30                 | 30-50        | >50          | Totale       | <30                 | 30-50        | >50          | Totale       |
| Dirigenti                     | -                   | 49           | 115          | <b>164</b>   | -                   | 50           | 127          | <b>177</b>   |
| Quadri                        | 2                   | 133          | 126          | <b>261</b>   | 8                   | 160          | 171          | <b>339</b>   |
| Impiegati                     | 186                 | 1.450        | 1.269        | <b>2.905</b> | 288                 | 1.570        | 1.300        | <b>3.158</b> |
| Operai                        | 177                 | 761          | 532          | <b>1.470</b> | 383                 | 1.425        | 645          | <b>2.453</b> |
| <b>Totale</b>                 | <b>365</b>          | <b>2.393</b> | <b>2.042</b> | <b>4.800</b> | <b>679</b>          | <b>3.205</b> | <b>2.243</b> | <b>6.127</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 177                 | 358          | 86           | 621          | 437                 | 1.082        | 211          | 1.730        |

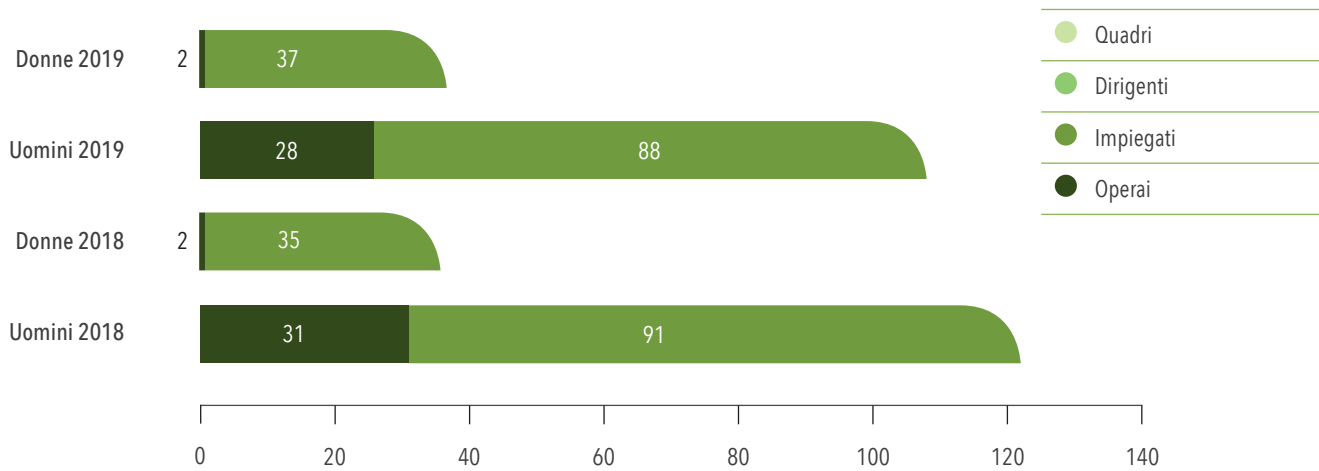
Il 37% dei dipendenti ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni (42% nel 2018), il 52% dei dipendenti si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni (50% nel 2018), l'11% è sotto i 30 anni (8% nel 2018).

L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 45 anni, in continuità con l'anno precedente (46 anni). Il settore di business con l'anzianità anagrafica maggiore risulta essere quello delle concessioni con un valore che si attesta intorno ai 50 anni; al contrario il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore delle costruzioni con un'anzianità anagrafica media di 43 anni.



**45 ANNI**  
ANZIANITÀ  
ANAGRAFICA MEDIA

## DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2019 il Gruppo ha in organico 155 dipendenti appartenenti alle categorie protette (159 nel 2018), di cui 39 donne e 116 uomini.

2.460 dipendenti, pari al 40%, registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 10 anni (2.498 dipendenti pari al 52% nel 2018), 1.936 dipendenti, pari al 32%, inclusa tra 10 e 29 anni (1.975 dipendenti pari al 41% nel 2018) e 524 dipendenti, pari al 9%, superiore a 30 anni (523 dipendenti pari al 11% nel 2018). Questi dati confermano l'impegno del Gruppo nell'instaurare rapporti di lavoro solidi nel tempo e nell'investire sui propri dipendenti.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



**IL 49%** DELLE NOSTRE PERSONE  
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE AI 5 ANNI



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



**32%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI



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

## RETRIBUZIONI E BENEFIT

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

Particolare attenzione è riservata ai percorsi di carriera e al corretto posizionamento contrattuale anche attraverso l'utilizzo, in alcune società del Gruppo, di diversi parametri retributivi di contratto collettivo nazionale di lavoro ("CCNL"), come ad esempio nel settore delle concessioni autostradali al fine di ottenere e di verificare la "performance" dei dipendenti.

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

È attivo dal 2017 un sistema di incentivazione variabile annuale MBO (*Management By Objectives*). Tale sistema prevede il raggiungimento di obiettivi assegnati a livello di target ed ha come scopo premiare le performance individuali valorizzando l'appartenenza al Gruppo e il contributo dei singoli alla realizzazione della strategia di Gruppo. Nel rispetto di quanto stabilito dai CCNL applicati dalle società del Gruppo sono presenti trattamenti integrativi alle prestazioni che spesso hanno anticipato la vigente normativa welfare e che sono volti a integrare le prestazioni solitamente riconosciute dalla normativa di legge. Tali benefit, che sono previsti per i 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.

Per il personale cui viene applicato il contratto "Autostrade e Trafori" si è concluso, ad eccezione di una società le cui trattative sono in corso di definizione, il percorso di attivazione di assistenze tramite il sistema "*Welfare e flexible benefits*", disponibile per tutti i dipendenti.

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

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

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

## ADEMPIMENTI DA CCNL

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

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

## FONDO SANITARIO

Il rinnovo del CCNL Imprese Edili ed Affini ha previsto, al fine di uniformare le prestazioni su tutto il territorio nazionale, un Fondo Nazionale per l'assistenza sanitaria integrativa del settore edile volto al riconoscimento per gli operai e per gli impiegati di medesime prestazioni. Il Fondo paritetico di recentissima costituzione prevede, con decorrenza dal 1° ottobre 2018, il versamento di una contribuzione da parte del datore di lavoro.

## FLEXIBLE BENEFIT

La Legge di Stabilità del 2016 ha potenziato le agevolazioni fiscali per le aziende che concedono prestazioni e servizi di welfare aziendale ai dipendenti (come ad esempio asili nido, buoni pasto, assistenza integrativa); allo stesso tempo ha reintrodotto la detassazione dei premi produttività e delle voci di salario legate agli altri incrementi di performance.

La manovra finanziaria ha introdotto diverse misure volte ad incentivare il welfare aziendale 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, 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).

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

La Politica della Remunerazione è finalizzata a riconoscere il valore manageriale dei soggetti coinvolti e il contributo fornito alla crescita aziendale in relazione alle rispettive competenze e funzioni, allineando gli interessi degli amministratori esecutivi con l'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti nel medio-lungo termine. Attraverso tale Politica è inoltre possibile promuovere la sostenibilità nel medio-lungo periodo ponendo particolare attenzione agli interessi di tutti gli Stakeholder.

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*.

Di seguito le tabelle che esplicitano il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini per categoria e genere <sup>26</sup>.

### RAPPORTO TRA LO STIPENDIO BASE <sup>27</sup> DELLE DONNE E QUELLO DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

|                | 2018      |        |           |        |             | 2019      |        |           |        |             |
|----------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|
|                | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale*     | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale*     |
| Italia         | 0,82      | 0,82   | 0,87      | 1,26   | <b>0,88</b> | 0,82      | 0,84   | 0,87      | 1,24   | <b>0,88</b> |
| America Latina | -         | 0,70   | 0,76      | 0,86   | <b>1,19</b> | -         | -      | 0,66      | 0,72   | <b>0,98</b> |
| Stati Uniti    | 0,93      | 0,60   | 0,63      | -      | <b>0,59</b> | 0,70      | 0,85   | 0,81      | 1,02   | <b>0,93</b> |
| Sud Africa     | -         | -      | 0,68      | 0,69   | <b>0,74</b> | -         | -      | 0,75      | 0,63   | <b>0,69</b> |
| Resto d'Europa | -         | 1,59   | 0,67      | -      | <b>0,73</b> | 0,66      | 0,90   | 0,68      | 0,31   | <b>0,68</b> |
| Medio Oriente  | -         | 0,96   | 0,51      | -      | <b>0,73</b> | -         | 0,94   | 0,55      | -      | <b>0,63</b> |

\* I valori totali sono stati calcolati escludendo le categorie professionali dove non esistono dipendenti uomini o dipendenti donne, elemento che rende nullo il rapporto tra salario medio delle donne e salario medio degli uomini

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

### RAPPORTO TRA LA REMUNERAZIONE <sup>28</sup> DELLE DONNE E QUELLA DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

|                | 2018      |        |           |        |             | 2019      |        |           |        |             |
|----------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|
|                | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale*     | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale*     |
| Italia         | 0,81      | 0,82   | 0,87      | 1,23   | <b>0,87</b> | 0,80      | 0,82   | 0,86      | 1,20   | <b>0,86</b> |
| America Latina | -         | 0,65   | 0,74      | 0,75   | <b>1,09</b> | -         | -      | 0,64      | 0,97   | <b>1,26</b> |
| Stati Uniti    | 0,93      | 0,60   | 0,63      | -      | <b>0,59</b> | 0,70      | 0,83   | 0,80      | 1,02   | <b>0,78</b> |
| Sud Africa     | -         | -      | 0,58      | 0,65   | <b>0,68</b> | -         | -      | 0,69      | 0,61   | <b>0,66</b> |
| Resto d'Europa | -         | 1,59   | 0,67      | -      | <b>0,73</b> | 0,66      | 0,90   | 0,68      | 0,31   | <b>0,68</b> |
| Medio Oriente  | -         | 1,04   | 0,53      | -      | <b>0,77</b> | -         | 0,94   | 0,52      | -      | <b>0,61</b> |

\* I valori totali sono stati calcolati escludendo le categorie professionali dove non esistono dipendenti uomini o dipendenti donne, elemento che rende nullo il rapporto tra la remunerazione media delle donne e la remunerazione media degli uomini

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

<sup>26</sup> Al fine di favorire la comparabilità tra le informazioni raccolte per area geografica, prima di essere comparati, i valori in valuta locale sono stati convertiti in \$ a parità di potere d'acquisto, su base World Bank

<sup>27</sup> Stipendio base è l'importo minimo fisso pagato ad un dipendente per l'esecuzione delle sue funzioni

<sup>28</sup> Remunerazione è lo stipendio base aumentato degli importi aggiuntivi, con riferimento ad MBO e bonus/premi una tantum



## COMMUTING SURVEY

Nel 2019 il Gruppo ha realizzato per la prima volta una *commuting survey* finalizzata ad analizzare le abitudini di spostamento dei dipendenti in relazione ai loro viaggi casa-lavoro.

La survey ha avuto l'ulteriore finalità di identificare possibili iniziative volte ad agevolare la mobilità dei dipendenti, anche considerata la localizzazione delle sedi di lavoro del Gruppo.

In particolare, è emerso che circa l'80% dei rispondenti alla survey raggiunge il proprio luogo di lavoro in automobile e che riterrebbe utile l'arricchimento delle iniziative dedicate alla mobilità dei dipendenti, incluse possibili iniziative di flessibilità oraria e *smart working*.

## PEOPLE IDENTITY E "FRAGIBILITÀ"

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. 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, le iniziative dedicate ai dipendenti favoriscono il riconoscimento identitario, assumono una valenza strategica a supporto della fase di *change management* e consentono un beneficio all'organizzazione in termini di produttività e valorizzazione delle risorse umane.

Tra le iniziative ritenute più utili dai dipendenti coinvolti in quest'indagine primeggiano quelle legate a formazione, prevenzione/salute e assistenza e cura per familiari non autosufficienti. Per via di un'età media abbastanza alta, infatti, la percentuale di dipendenti *caregiver* - che si prendono cioè cura di un parente non autosufficiente - si attesta al 40%.

In tale contesto, nel corso del 2019, ASTM ha avviato un progetto di *People Identity* a sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo degli individui. Il progetto si è sviluppato attraverso la valorizzazione delle iniziative esistenti di Gruppo, riconducibili alla cura delle persone e alla loro diffusione attraverso un piano di comunicazione dedicato. In particolare, è stata sviluppata una pagina dedicata sulla intranet di Gruppo #Agorà.

Inoltre, il Gruppo ha lanciato nel mese di novembre 2019 il nuovo servizio Fragibilità, dedicato ai *caregiver*.

Il servizio ha l'obiettivo di sollevare e sostenere il dipendente attraverso la presa a carico, analisi del bisogno, e primo orientamento alla rete dei servizi socio-assistenziali (pubblici o privati) disponibili a supporto.

Il servizio copre tutto il territorio nazionale e aggrega una rete di oltre 900 servizi qualificati a supporto dei dipendenti, che si trovano soli ed impreparati a dover gestire, per periodi più o meno lunghi, le difficoltà economiche, sociali, assistenziali e psicologiche della gestione di un familiare non autosufficiente.





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

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

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

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



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

|               | 2018           |            |                |            |                |            |
|---------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
|               | UOMINI         |            | DONNE          |            | TOTALE         |            |
|               | Ore formazione | Pro-capite | Ore formazione | Pro-capite | Ore formazione | Pro-capite |
| Dirigenti     | 1.110          | 7,6        | 176            | 9,8        | 1.286          | 7,8        |
| Quadri        | 1.592          | 6,9        | 157            | 5,2        | 1.749          | 6,7        |
| Impiegati     | 19.756         | 9,3        | 4.490          | 5,7        | 24.246         | 8,3        |
| Operai        | 7.564          | 5,3        | 379            | 9,0        | 7.943          | 5,4        |
| <b>Totale</b> | <b>30.022</b>  | <b>7,7</b> | <b>5.202</b>   | <b>5,9</b> | <b>35.224</b>  | <b>7,3</b> |

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

Nel corso dell'esercizio 2019 sono state erogate oltre 89 mila ore di formazione ai dipendenti del Gruppo, continuando l'impegno di formazione rivolto ai dipendenti che nel 2018 aveva registrato oltre 35 mila ore erogate. Nel 2019, il 73% del totale delle ore è stato focalizzato su programmi di formazione specifici su salute e sicurezza, l'8% su tematiche inerenti l'ambiente e il 2% le lingue straniere. L'aumento significativo delle ore di formazione rispetto al precedente esercizio è imputabile principalmente all'aumento delle attività delle joint operation brasiliane.

Anche le ore di formazione erogate a favore dei collaboratori del Gruppo hanno registrato numeri importanti. Sono state infatti oltre 189 mila ore, la maggior parte delle quali è stata erogata nella joint operation Itinera Ghantoot in ambito salute e sicurezza.



## PERCORSO DI INFORMAZIONE E FORMAZIONE SUI TEMI DI SOSTENIBILITÀ

Nel 2019 è stato avviato un percorso di formazione e informazione sui temi di sostenibilità per il personale, con particolare focus sulle politiche di sostenibilità di Gruppo.

In particolare sono state organizzate 4 sessioni formative in aula rivolte alle figure apicali a cui hanno partecipato circa 120 dipendenti tra dirigenti e responsabili di funzione.

In ogni sessione è stato coinvolto un esperto che ha contribuito con la propria esperienza a rendere concreti i concetti espressi relativamente alle tematiche trattate in ambito cambiamento climatico, salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, integrazione della sostenibilità nel business e finanza sostenibile.

Nel corso nel 2020 la formazione sarà estesa in modalità e-learning ai dirigenti espatriati, agli impiegati e ai quadri del Gruppo, perimetro Italia.

### WELLNESS DAY AND WORLD AIDS DAY COMMEMORATION: OKAVANGO RIVER BRIDGE

La gestione della salute e del benessere dei propri dipendenti è uno degli obiettivi principali del Gruppo. Per questo motivo, e in considerazione del fatto che il Botswana si trova ai primi posti per la percentuale di popolazione affetta da HIV a livello mondiale, il 30 novembre 2019 è stata celebrata presso il cantiere dell'Okavango River Bridge la Giornata Mondiale per la commemorazione delle vittime di AIDS.

In un'ottica di miglioramento del benessere dei lavoratori, il 13 dicembre 2019 presso lo stesso cantiere è stato organizzato, per il secondo anno consecutivo, il Wellness day con il tema *"Communities Make the Difference"*. L'iniziativa ha coinvolto circa 250 dipendenti nel cantiere dell'Okavango River Bridge, inclusi i subappaltatori.

Per maggiori informazioni si fa riferimento al Bilancio di sostenibilità di Itinera, disponibile sul sito internet della società nella sezione "Sostenibilità".



## SALUTE E SICUREZZA

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

Tale impegno si concretizza nell'adozione di politiche e Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro volti ad assicurare a ciascun dipendente un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e condizioni di lavoro rispettose della dignità individuale. In particolare, tutti i dipendenti del settore costruzioni sono coperti da un Sistema di Gestione della Salute e della Sicurezza sul Lavoro certificato ISO 45001 ad esclusione dei dipendenti di Gruppo Halmar (273), SEA Segnaletica Stradale S.p.A. (74), Argo Costruzioni Infrastrutture S.c.p.a. (10) e Taranto Logistica S.p.A. (1) che sono coperti da Sistemi di Gestione della Salute e della Sicurezza non certificati che saranno uniformati a quello della Capogruppo nell'ambito del programma di miglioramento pluriennale in corso.

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

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

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

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

I dati fanno riferimento a casi di:

- *Near miss*: episodi che non hanno conseguenze su persone o cose ma che hanno il potenziale per il verificarsi di un infortunio;

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

Relativamente ai processi volti ad agevolare la partecipazione dei lavoratori nell'ambito dei Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro e al fine di fornire accesso e comunicare informazioni rilevanti in tale ambito, per il settore concessioni a partire dal 2018, si è provveduto ad inserire, nei consueti progetti formativi che interessano tutto il personale, ed in particolare i lavoratori del comparto esazione e traffico, uno specifico corso denominato "Sistema di gestione per la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro (SGS)" che, tra i vari argomenti, approfondisce: politica, manuale, procedure inerenti le attività dei discenti, moduli di segnalazione e importanza della segnalazione del quasi incidente o quasi infortunio.

Per il settore tecnologia è stato realizzato un corso interno denominato "Prassi, Processi e Procedure" finalizzato a chiarire l'importanza dell'allineamento tra comportamenti e procedure. Il corso ha coinvolto i dipendenti maggiormente interessati dal cambiamento organizzativo. Gran parte dei contenuti sono riferiti agli aspetti di coinvolgimento ed engagement.

Per il settore ingegneria nell'ambito del Sistema di gestione 45001 è istituito uno specifico modulo di segnalazione attraverso il quale ciascun lavoratore può comunicare/segnalare informazioni su salute e sicu-

rezza degli ambienti di lavoro, partecipando all'implementazione/applicazione del sistema stesso.

Relativamente all'esistenza di comitati formali congiunti management-lavoratori per la salute e la sicurezza, per il settore concessioni nel marzo del 2009 è stata costituita una specifica "Commissione per la Salute e la Sicurezza sui Luoghi di Lavoro". Fanno parte di questa commissione: il coordinatore, delegato dal Datore di Lavoro, il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), gli addetti al Servizio Prevenzione e Protezione, i Rappresentanti

dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), oltre al RSE. Gli incontri hanno cadenza trimestrale e sono organizzati al fine di valutare e consuntivare eventuali interventi/attività che possano rendersi necessarie per migliorare gli standard di sicurezza.

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

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

| N.CASI                                 | 2018   |       |        | 2019   |       |        |
|--|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|  | Uomini | Donne | Totale | Uomini | Donne | Totale |
| Malattie professionali                 | 3      | -     | 3      | 3      | -     | 3      |
| Infortunati                            | 74     | 10    | 84     | 123    | 17    | 140    |
| <i>di cui con prognosi &gt; 6 mesi</i> | -      | -     | -      | 2      | -     | 2      |
| <i>di cui mortali*</i>                 | 1      | -     | 1      | -      | -     | -      |

\*Con riferimento all'unico infortunio mortale registrato nel 2018, si evidenzia che la dinamica dell'incidente è riferibile ad un sinistro in cui un operatore è stato investito da un'autovettura condotta da un utente mentre segnalava ai mezzi in transito lungo la carreggiata la presenza di un cantiere mobile di manutenzione. La ricostruzione del sinistro sembra escludere qualsivoglia responsabilità circa la mancata osservanza della normativa sulla sicurezza sul lavoro da parte della società e dell'operatore. È ragionevole, quindi, ritenere che la causa del decesso del dipendente sia da ascrivere esclusivamente ad un'azione esterna, non imputabile ad imperizie o comportamenti imprudenti sul luogo di lavoro

Con riferimento ai due infortuni con prognosi superiore a sei mesi, registrati nel 2019, risultano entrambi avvenuti sul luogo di lavoro.

Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati inoltre registrati 21 trattamenti medici per i dipendenti del Gruppo, 44 primi soccorsi e 28 *near miss*. Mentre, sono stati registrati 13 trattamenti medici, 76 primi soccorsi, 21 *near miss* e 1 *restricted workday case* per i collaboratori del Gruppo.

## TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

| N.CASI                           | 2018      |           |           | 2019       |           |            |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|
|                                  | Uomini    | Donne     | Totale    | Uomini     | Donne     | Totale     |
| Infortunati sul luogo di lavoro  | 60        | 6         | 66        | 112        | 13        | 125        |
| Infortunati in itinere           | 14        | 4         | 18        | 11         | 4         | 15         |
| <i>di cui su mezzi aziendali</i> | 5         | -         | 5         | 4          | -         | 4          |
| <b>Totale</b>                    | <b>74</b> | <b>10</b> | <b>84</b> | <b>123</b> | <b>17</b> | <b>140</b> |

Durante l'anno 2019 sono stati registrati 140 infortuni (84 infortuni nel 2018), la maggior parte dei quali sul luogo di lavoro. Sono inoltre stati registrati 17 infortuni sul luogo di lavoro per i collaboratori uomini (2 nel 2018), di cui nessuno con prognosi superiore a sei mesi e/o mortale, e 1 infortunio in itinere su mezzi propri.



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

| N. GIORNI                  | 2018   |        |               | 2019   |       |               |
|----------------------------|--------|--------|---------------|--------|-------|---------------|
|                            | Uomini | Donne  | Totale        | Uomini | Donne | Totale        |
| Assenze <sup>29</sup>      | 35.060 | 10.774 | <b>45.834</b> | 31.895 | 7.767 | <b>39.662</b> |
| di cui Joint Operation     | 122    | 16     | <b>138</b>    | 560    | 94    | <b>654</b>    |
| Giorni persi <sup>30</sup> | 2.396  | 260    | <b>2.656</b>  | 3.099  | 331   | <b>3.430</b>  |
| di cui Joint Operation     | 151    | -      | <b>151</b>    | 968    | -     | <b>968</b>    |

I giorni di assenza passano da 45.834 nel 2018 a 39.662 nel 2019 registrando un decremento di oltre il 13% che si collega ad una riduzione del tasso di assenteismo che passa da 4,85% nel 2018 a 3,26% nel 2019. Nel 2019 sono state lavorate dai dipendenti del Gruppo 9.893 mila ore (6.586 mila ore nel 2018) di cui 8.427 mila ore dagli uomini (5.438 mila ore nel 2018) e 1.465 mila ore dalle donne (1.148 mila ore nel 2018). Nel 2019 sono state lavorate dai collaboratori 9.134 mila ore (6.308 mila ore nel 2018), di cui 9.104 mila ore dagli uomini (6.281 mila ore nel 2018) e 30 mila ore dalle donne (28 mila ore nel 2018).

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

|   | 2018   |       |             | 2019   |       |             |
|---|--------|-------|-------------|--------|-------|-------------|
|   | Uomini | Donne | Totale      | Uomini | Donne | Totale      |
| Indice di Gravità <sup>31</sup>               | 0,40   | 0,20  | <b>0,37</b> | 0,36   | 0,21  | <b>0,34</b> |
| Tasso di malattia professionale <sup>32</sup> | 0,11   | -     | <b>0,09</b> | 0,07   | -     | <b>0,06</b> |
| Tasso di assenteismo <sup>33</sup>            | 4,50   | 6,50  | <b>4,85</b> | 3,09   | 4,23  | <b>3,26</b> |

|   | 2018   |       |              | 2019   |       |              |
|---|--------|-------|--------------|--------|-------|--------------|
|   | Uomini | Donne | Totale       | Uomini | Donne | Totale       |
| Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro <sup>34</sup> | 0,18   | -     | <b>0,15</b>  | -      | -     | -            |
| Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze <sup>35</sup> | -      | -     | -            | 0,24   | -     | <b>0,20</b>  |
| Tasso di infortunio <sup>36</sup>                                 | 13,01  | 8,61  | <b>12,27</b> | 14,60  | 11,60 | <b>14,15</b> |
| Tasso di infortuni sul lavoro registrabili <sup>37</sup>          | 11,43  | 5,17  | <b>10,37</b> | 13,77  | 8,87  | <b>13,04</b> |

<sup>29</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>30</sup> Per giorni persi si intendono i giorni in cui non si è lavorato (e pertanto "persi") a causa dell'impossibilità del/i lavoratore/i di svolgere il lavoro abituale a causa di incidente sul lavoro o di una malattia professionale. Un rientro al lavoro con mansioni limitate o con un lavoro alternativo svolto per la stessa organizzazione non è conteggiato nei giorni persi

<sup>31</sup> L'Indice di gravità è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa degli infortuni e delle malattie professionali e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000 (GRI 403 (2016))

<sup>32</sup> Il tasso di malattia professionale è il rapporto tra il numero di casi di malattia professionale e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 200.000 (GRI 403-2 (2016))

<sup>33</sup> Il tasso di assenteismo è il rapporto tra il totale dei giorni di assenza e il totale dei giorni lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 100 (GRI 403-2 (2016))

<sup>34</sup> Il tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro è il rapporto tra il numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

<sup>35</sup> Il tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) per il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

<sup>36</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 (GRI 403-2 (2016))

<sup>37</sup> Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro registrabili, esclusi gli infortuni in itinere su mezzi propri, e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

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

|   | 2018   |       |             | 2019   |       |             |
|---|--------|-------|-------------|--------|-------|-------------|
|   | Uomini | Donne | Totale      | Uomini | Donne | Totale      |
| Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro | -      | -     | -           | -      | -     | -           |
| Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze | -      | -     | -           | -      | -     | -           |
| Tasso di infortunio                                 | 0,32   | -     | <b>0,32</b> | 1,98   | -     | <b>1,97</b> |
| Tasso di infortuni sul lavoro registrabili          | 0,32   | -     | <b>0,32</b> | 1,87   | -     | <b>1,86</b> |

**TRASPARENZA NELLA CATENA DI FORNITURA DI ITINERA: SUBAPPALTATORI**

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

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

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

Informazioni quali il numero di lavoratori impiegati, il numero ore lavorate, il numero di infortuni e le ore di formazione erogate, vengono raccolte per garantire un maggior presidio di Itinera sugli standard di lavoro dei subappaltatori.

Al 31 dicembre 2019, 517 lavoratori di ditte subappaltatrici, di cui 497 uomini e 20 donne, hanno lavorato presso i cantieri di Itinera in Italia, le ore lavorate sono state complessivamente 799 mila.

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

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

Non si sono verificati infortuni mortali. Nel corso del 2019 sono state erogate 1.878 ore di formazione ai subappaltatori di Itinera S.p.A. in Italia.

## SICUREZZA NEI CANTIERI

Itinera ha sviluppato e implementato progressivamente un sistema di Gestione Integrato con un focus specifico sul controllo della sicurezza in tutte le realtà operative (cantieri, sedi, magazzini e impianti). Un ulteriore miglioramento delle prestazioni si è avuto anche grazie alle esperienze maturate tra le quali si evidenziano commesse estere dagli elevati standard richiesti, come il Reem Mall di Abu-Dhabi e lo Storstrøm Bridge in Danimarca.

Il progetto del centro commerciale Reem Mall ha continuato a ottenere risultati positivi, dal punto di vista della salute e della sicurezza sul lavoro: nel corso dell'anno il progetto ha raggiunto un significativo indicatore positivo con più di 14 milioni di ore di lavoro (a partire da maggio 2018) senza infortuni, su un totale di oltre 17 milioni di ore lavorate nel corso del 2019 sull'intero progetto, incluse le ore lavorate dai subappaltatori. Questo significativo traguardo è stato raggiunto anche grazie all'implementazione di un programma proattivo di competenza, formazione e sensibilizzazione in materia di salute e sicurezza. I lavoratori sia di Itinera che delle ditte subappaltatrici sono, a partire dall'esercizio 2018, soggetti alla pratica dei c.d. *Toolbox talks* (letteralmente "conversazioni informali") che si svolgono in cantiere con periodicità ristretta e contribuiscono alla disamina delle problematiche di sicurezza, garantendo che la forza lavoro multinazionale sia preparata ad affrontare eventuali situazioni di rischi che potrebbero incorrere sul posto di lavoro. Tali momenti agevolano la partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi nell'ambito dello sviluppo, implementazione e valutazione del sistema di gestione della salute e sicurezza sul la-

voro e forniscono accesso a informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Questo approccio contribuisce a migliorare il livello di consapevolezza dei lavoratori sulle misure e sui metodi di lavoro necessari per garantire che eventuali situazioni di pericolo siano ridotte al minimo e gestite in modo efficace.

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

In Italia sono stati effettuati 20 audit interni e 23 sopralluoghi/incontri formativi dai quali sono emerse raccomandazioni e non conformità e sono state altresì evidenziati alcuni punti di merito.

All'estero sono stati effettuati 4 audit interni e 3 audit esterni da parte dell'ente di certificazione dai quali sono emerse per lo più raccomandazioni.

Il controllo operativo e il controllo normativo in Italia hanno un peso rilevante, all'estero invece l'attenzione è maggiormente rivolta al monitoraggio dell'applicazione del sistema di Gestione Integrato.

Per maggiori informazioni sulla sicurezza nei cantieri si fa riferimento al Bilancio di sostenibilità di Itinera, disponibile sul sito internet della società nella sezione "Sostenibilità".

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





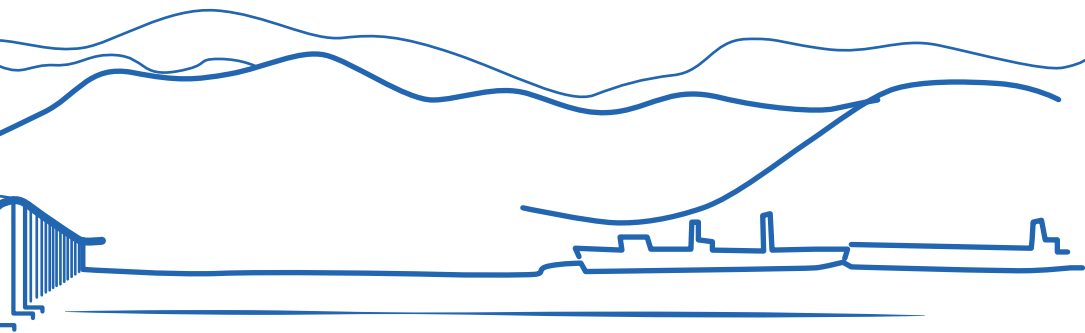
## PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

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

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

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





# 04

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

- 87 Gestione delle tematiche ambientali
- 88 Utilizzo delle risorse
- 94 Rifiuti
- 96 Gestione del rumore
- 97 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità
- 103 Liberalità e sponsorizzazioni





# LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

L'UNEP (*United Nations Environment Programme*) riporta che l'uso globale di materiale è triplicato negli ultimi quattro decenni e che la quantità di materiali estratti è passata da 22 miliardi di tonnellate nel 1970 a 50 miliardi di tonnellate nel 2010. Tale crescita si riflette anche nell'uso pro-capite di risorse: in media una persona usa 10 tonnellate di risorse ogni anno<sup>38</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>39</sup>. Gli accordi di acquisto di energia pulita (PPA - *Power Purchase Agreement*) hanno raggiunto un nuovo record nel 2019, raggiungendo un totale di circa 19,5 GW stimati di capacità: un valore triplo rispetto a quello registrato nel 2017<sup>40</sup>. Tuttavia, questi trend positivi non si riflettono nei livelli di emissioni di gas a effetto serra prodotte, che risultano essere in continua crescita: nel 2019 la concentrazione di CO<sub>2</sub> in atmosfera ha raggiunto un nuovo record, toccando le 15 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.

<sup>38</sup> United Nations Environment Programme (UNEP). 2016. Global material flows and resource productivity

<sup>39</sup> United Nations (UN). 2017. Progress towards the Sustainable Development Goals, Report of the Secretary-General

<sup>40</sup> BloombergNEF, 2020



## MANIFESTO AMBIENTE

*«Ci impegniamo ad essere determinati, consapevoli e attenti nel proseguire lungo il percorso di sostenibilità intrapreso, consapevoli delle responsabilità comuni - ma differenziate - che tutti noi abbiamo per salvaguardare il pianeta e la ricchezza naturale che ci circonda»*

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato il 2 agosto 2019 il Manifesto Ambiente. Nel documento viene formalizzato l'impegno del Gruppo a contribuire alla tutela del pianeta, minimizzando progressivamente gli impatti ambientali legati alle attività operative. Le principali aree tematiche fanno riferimento alla gestione dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera, tutela del paesaggio e della biodiversità, gestione delle risorse naturali e coinvolgimento degli Stakeholder.

## GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

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

In un'ottica di miglioramento continuo, S.A.T.A.P. S.p.A., Itinera S.p.A., SEA Segnaletica Stradale S.p.A., Itinera Construcoes, S.I.N.A. S.p.A., SINELEC S.p.A., Euroimpianti S.p.A., la joint operation Itinera Ghantoot, Itinera Emirati Arabi Branch e Itinera Saudi Arabia Branch hanno implementato un "Sistema di Gestione Ambientale" certificato ISO 14001. Tale

sistema prevede specifiche procedure di gestione per il costante miglioramento delle performance ambientali.

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



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

## COMPLIANCE A LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Per tutte le società del Gruppo non sono state rilevate, nel corso del 2019, sanzioni significative per mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia ambientale.



## UTILIZZO DELLE RISORSE

### CONSUMI ENERGETICI

Nel 2019 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di oltre 1.012 migliaia di GJ (809 migliaia di GJ nel 2018), in aumento del 25% rispetto all'anno precedente. In particolare, il consumo di gas naturale è pari a oltre 92 migliaia GJ (59 migliaia di GJ nel 2018), in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente. Nel 2019 inoltre il consumo di Gpl è pari a circa 4 migliaia di GJ (22 migliaia di GJ nel 2018). I consumi di gasolio per riscaldamento si attestano ad un valore di circa 23 migliaia di GJ (22 migliaia di

GJ nel 2018), il gasolio per autotrazione oltre 359 migliaia di GJ (261 migliaia di GJ nel 2018), la benzina circa 58 migliaia di GJ (47 migliaia di GJ nel 2018), l'energia elettrica circa 415 migliaia di GJ (338 migliaia di GJ nel 2018) e l'olio combustibile circa 12 migliaia di GJ (30 migliaia di GJ nel 2018), il gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori circa 45 migliaia di GJ (30 migliaia di GJ nel 2018) e l'etanolo quasi 1 migliaia di GJ (0 GJ nel 2018). A tali valori si aggiunge il consumo di circa 1.780 GJ di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, al netto della quota venduta e immessa in rete.

### CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO <sup>41</sup>

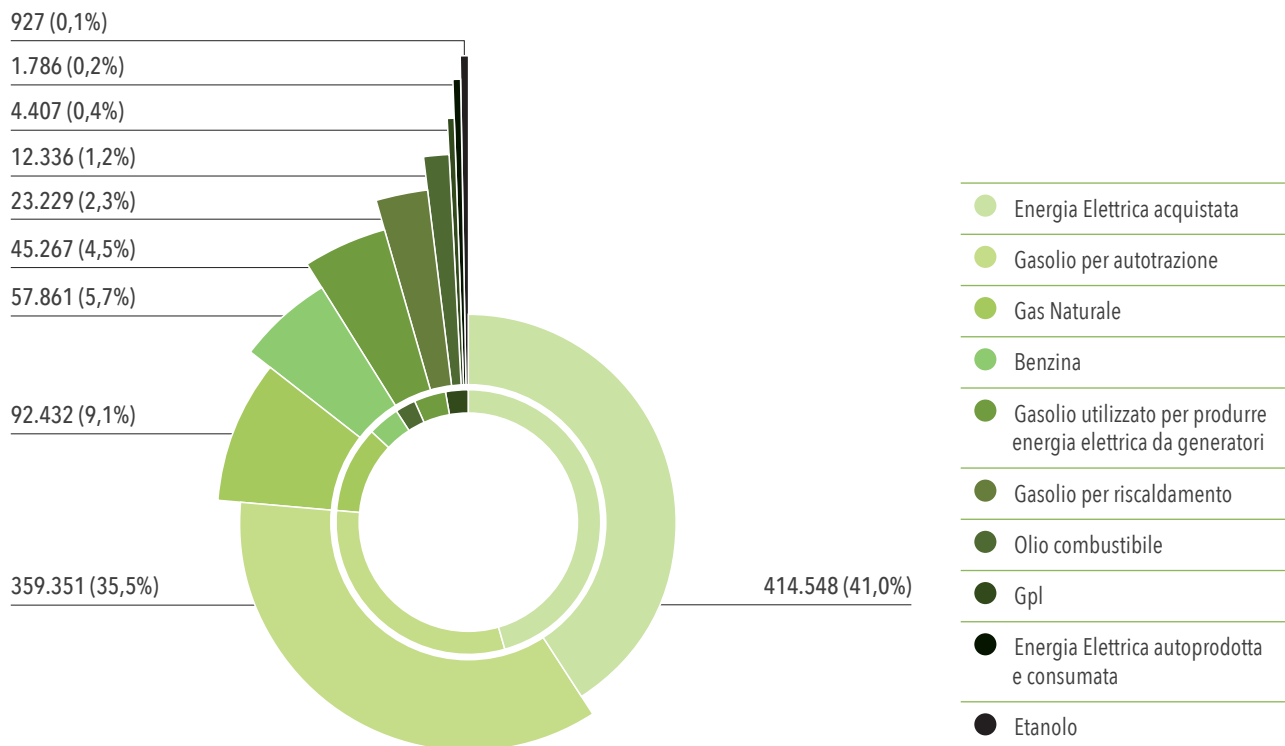
| FONTE DI CONSUMO   | 2018   | 2019    |
|--|--------|---------|
|  | Totale | Totale  |
| Energia elettrica acquistata   | 93.753 | 115.152 |
| <i>Energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili [kWh/000]</i>     | 48     | 12.703  |
| <i>Energia elettrica acquistata da fonti non rinnovabili [kWh/000]</i> | 93.705 | 102.449 |
| Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili [kWh/000]          | 1.156  | 1.065   |
| Energia elettrica venduta e immessa in rete [kWh/000]                  | 559    | 569     |
| Gas Naturale [m <sup>3</sup> /000]                                     | 1.645  | 2.582   |
| Gasolio per riscaldamento [l/000]                                      | 602    | 639     |
| Gasolio per autotrazione [l/000]                                       | 7.419  | 10.206  |
| Gasolio util per produrre en. elettr. da generatori [l/000]            | 823    | 1.245   |
| Olio combustibile [l/000]  | 852    | 350     |
| Benzina [l/000]  | 1.440  | 1.761   |
| Gpl [l/000]  | 915    | 185     |
| Etanolo [l/000]  | -      | 29      |

L'aumento dei consumi energetici è imputabile principalmente all'incrementata operatività delle joint operation di Itinera con particolare riferimento al Brasile e agli Stati Uniti e all'entrata nel perimetro di consolidamento di Arge H51. Vi è stato inoltre un aumento dei consumi energetici per Itinera S.p.A. in considerazione delle maggiori necessità di produzione dei cantieri attivi.

<sup>41</sup> Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime. I dati relativi a energia elettrica, gas naturale, gasolio per autotrazione e benzina per l'anno 2018 sono stati riesposti in linea al miglioramento continuo del sistema di raccolta e consolidamento dei dati. Dal 2019, in particolare, la rappresentazione dei dati associati ai consumi di energia elettrica è stata ulteriormente migliorata, attraverso la suddivisione di tali consumi in: kWh di energia elettrica acquistata (da fonte rinnovabile e non rinnovabile) e litri di gasolio utilizzati per la produzione di energia elettrica

**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. Euroimpianti è la società del Gruppo che gestisce progetti impiantistici sia in mercati *captive* che *extra-captive*. Le principali attività riguardano la progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti ad alto contenuto tecnologico. In tale ambito Euroimpianti ha sviluppato una serie di attività all'interno dei progetti di *Energy Saving* che prevedono interventi di riqualificazione dell'illuminazione pubblica finalizzati all'abbattimento dei consumi elettrici, dell'inquinamento luminoso e al miglioramento delle performance grazie all'illuminazione LED. Inoltre le azioni prevedono:

- l'applicazione delle ultime tecnologie in abbinamento all'illuminazione pubblica per aumentare la fruibilità dei sistemi mediante la telegestione e l'integrazione della rete con servizi informativi per l'utenza, TVCC e WI-FI (*Smart city*);
- lo sviluppo di progetti di efficienza energetica in modalità ESCo (*Energy Service Company*) con la conseguente diminuzione dei consumi di energia primaria a parità di servizi finali; nel 2019 la riqualificazione dell'impianto di illuminazione pubblica del comune di Piossasco è stata acquisita tramite nuova commessa ESCo;
- lo sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di edifici a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*).

## CONCESSIONI AUTOSTRADALI: INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO

Tra le iniziative messe in atto durante l'esercizio 2019 dalle società del Gruppo per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figurano:

- la sostituzione dei corpi illuminanti agli svincoli con soluzioni a LED ad opera di Autostrada dei Fiori S.p.A. che ha prodotto un risparmio energetico di circa 360.000 kWh;
- la sostituzione delle lampade ai vapori di sodio (SAP) con quelle a LED presso lo svincolo di Fiorenzuola e la stazione di Brescia Centro ad opera di Autovia Padana S.p.A., con un

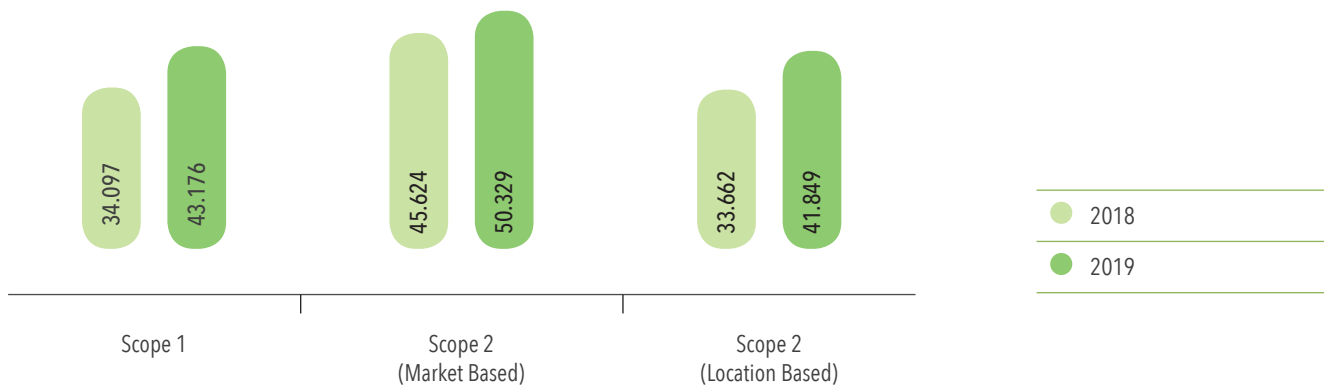
risparmio di circa 114.000 Kwh;

- la sostituzione delle lampade ai vapori di sodio (SAP) con quelle a LED presso lo svincolo di Bra-Marene e di Cherasco ad opera dell'Autostrada A33 Asti Cuneo che ha prodotto un risparmio energetico di circa 80.000 Kwh.

## EMISSIONI

Nel 2019 le emissioni dirette di CO<sub>2</sub>e (Scope 1 <sup>42</sup>) sono state pari a circa 43.176 tonnellate (34.097 tonnellate nel 2018) mentre le emissioni indirette (Scope 2 <sup>43</sup>) sono state pari a circa 50.329 tonnellate di CO<sub>2</sub> (market based, 45.624 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2018) e circa 41.849 tonnellate di CO<sub>2</sub> (location based, 33.662 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2018).

### TOTALE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE1) [tCO<sub>2</sub>e] E INDIRETTE (SCOPE 2) [tCO<sub>2</sub>]<sup>44</sup>



## PIANO DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO SULLE TRATTE AUTOSTRADALI

In linea con quanto previsto dal Piano di sostenibilità 2017-2021, è proseguito il piano di efficientamento energetico sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo della tecnologia a LED in sostituzione alle sorgenti luminose tradizionali principalmente nelle gallerie e negli svincoli. In particolare, tra il 2017 e il 2019, sono stati sostituiti nelle gallerie oltre 5 mila corpi illuminanti.

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

<sup>43</sup> Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica. Le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO<sub>2</sub>, tuttavia la % di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO<sub>2</sub> equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

<sup>44</sup> I dati relativi al 2018 sono stati riesposti in linea al miglioramento continuo del sistema di raccolta e consolidamento dei dati di consumo energetico

Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2019

Fonte dei fattori di emissione utilizzati: TERNA 2020 e AIB 2018



## CONSUMI IDRICI

Nel 2019 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente circa 474 mila m<sup>3</sup> d'acqua (304 mila m<sup>3</sup> nel 2018).

In particolare, circa il 38% dell'acqua consumata è stato prelevato dall'acquedotto (42% nel 2018), circa il 10% da fiume (8% nel 2018), circa il 37% da falda (32% nel 2018) e il 15% da cisterne (18% nel 2018).

### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO<sup>45</sup>

(valori espressi in m<sup>3</sup>)

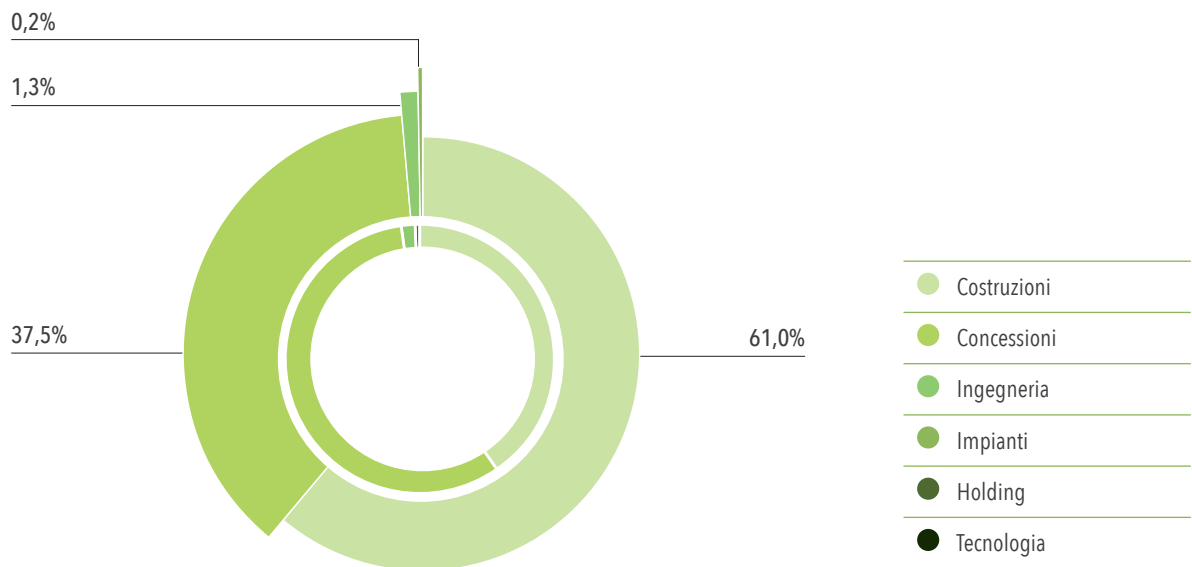
|                               | 2018           | 2019           |
|-------------------------------|----------------|----------------|
|                               | Volume         | Volume         |
| Prelievo dall'acquedotto      | 126.784        | 179.552        |
| Prelievo da fiume             | 23.229         | 50.134         |
| Prelievo da falda             | 97.499         | 173.052        |
| Prelievo da cisterne          | 56.456         | 70.865         |
| <b>Totale acqua</b>           | <b>303.968</b> | <b>473.603</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 79.568         | 256.785        |

<sup>45</sup> Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime. I dati del 2018 relativi al prelievo da acquedotto e al prelievo da fiume sono stati riesposti in linea al miglioramento continuo del sistema di raccolta e consolidamento dei dati

L'aumento dei consumi idrici è imputabile principalmente all'incrementata operatività delle joint operation di Itinera con particolare riferimento al Brasile e agli Stati Uniti e all'entrata nel perimetro di consolidamento di Arge H51. Inoltre, l'aumento evidenziato sui consumi idrici di S.A.V. S.p.A. riferito ai prelievi da falda consegue al riconoscimento del diritto di attingimento acqua da pozzo che, a seguito della richiesta ai competenti uffici del Demanio Idrico della Regione Autonoma Valle d'Aosta, è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1182 del 30 agosto 2019 e il cui disciplinare è in corso di registrazione. L'acqua derivante dai pozzi è utilizzata a scopo di irrigazione.

## CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

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



Come evidenziato dal grafico, il 61% dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni (46% nel 2018). In particolare, l'utilizzo di acqua avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 288.691 m<sup>3</sup> (40% pari a 123.050 m<sup>3</sup> nel 2018).

Con riferimento al settore delle concessioni nei cantieri manutentivi si evidenzia un consumo pari a 177.504 m<sup>3</sup> (174.532 nel 2018), che rappresenta circa il 37% dei consumi totali del Gruppo (57% nel 2018).

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria, tecnologia e altro risulta invece significativamente inferiore: si attesta ad un livello di 7.408 m<sup>3</sup> pari al 2% dei consumi totali del Gruppo (6.386 m<sup>3</sup> pari al 3% dei consumi totali del Gruppo nel 2018), prevalentemente destinati all'utilizzo nelle sedi operative.



## OTTIMIZZAZIONE DEI TRASPORTI

La politica di gestione dei trasporti di ASTM prevede la limitazione, per quanto possibile, degli spostamenti superflui e l'utilizzo di un parco auto aziendale con veicoli a basso impatto ambientale. Gli Uffici Flotte Aziendali (UFA) curano la definizione degli accordi quadro per l'acquisto, la vendita o il noleggio degli autoveicoli aziendali. Il parco auto dato in uso ai dipendenti si divide tra benefit e auto di servizio, al quale si sommano le auto utilizzate dalla Sottosezione di Polizia Stradale per lo svolgimento del servizio di vigilanza autostradale.

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

L'utilizzo del car pooling è una delle modalità impiegate per l'ottimizzazione dei costi benefici per far sì che più persone possano raggiungere la sede di lavoro utilizzando un solo veicolo.

## COSTRUZIONI

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

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

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

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

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

## RIFIUTI

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

La tipologia di rifiuti prodotti è disomogenea a causa della varietà dei business gestiti del Gruppo. Il quantitativo maggiore di rifiuti è originato dal settore costruzioni (97% del totale), a seguire i settori ingegneria, tecnologia e altro con meno del 3% della produzione e infine le concessioni, che producono solamente lo 0,5% circa del totale di rifiuti. La percentuale di rifiuti attribuibile al settore delle concessioni è basso sia a causa della tipologia di rifiuti del settore costruzioni sia perché i rifiuti raccolti nelle aree di servizio sono di pertinenza dell'operatore che gestisce le stesse e non della società concessionaria.

I rifiuti passano da oltre 296 mila tonnellate nel 2018 a oltre 625 mila tonnellate nel 2019 con un incremento del 111%. Gli incrementi più significativi si registrano nel settore delle costruzioni (+316.000 tonnellate con un incremento del 108% rispetto al 2018) e degli impianti (+13.467 tonnellate rispetto al 2018). I rifiuti prodotti e smaltiti dal settore costru-

zioni sono in netto aumento rispetto all'esercizio 2018. Tale incremento trova giustificazione nel fatto che nell'anno 2019 sono state vinte diverse gare e pertanto sono aumentate le commesse operative rispetto all'anno 2018, così come l'operatività delle joint operation. Ulteriore incremento è dovuto alla gestione di rifiuti non pericolosi (terre e rocce da scavo) derivanti da lavorazioni effettuate da Itinera in zone limitrofe a Tortona (AL): realizzazione, ampliamento e manutenzione di capannoni.

Inoltre, nel corso del 2019 si registra un netto aumento dei rifiuti della società Euroimpianti S.p.A. rispetto all'anno 2018: tale aumento è principalmente legato alle opere di adeguamento delle gallerie sulle tratte autostradali A5, il Tronco Ligure-Toscano e A6, che hanno portato alla produzione di rifiuti particolarmente pesanti quali fresato e rocce da scavo.

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

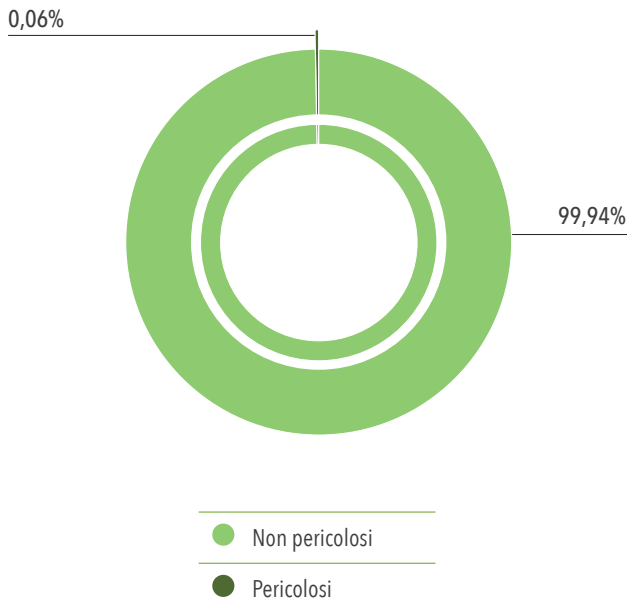
Nel 2019 la quasi totalità dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (87,7%, 98,2% nel 2018), mentre circa il 12,3% è smaltito in discarica, incenerito o smesso in altro modo. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate.

### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO

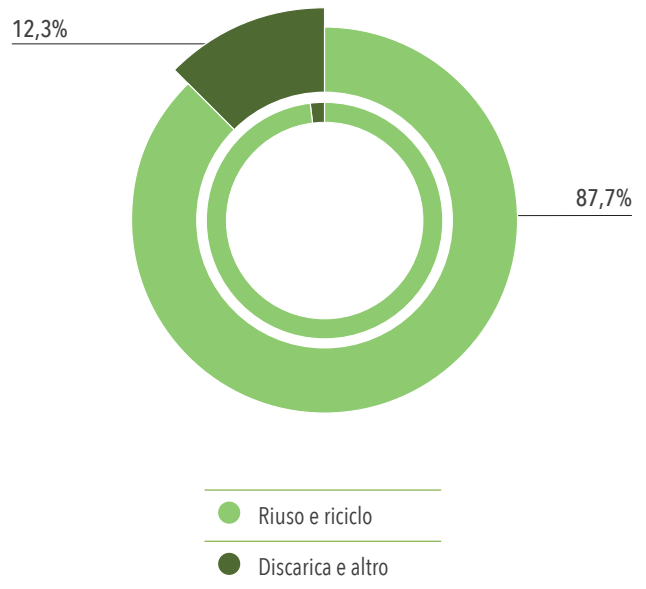
(valori espressi in tonnellate)

| METODO DI SMALTIMENTO         | 2018       |                |                |               | 2019       |                |                |               |
|-------------------------------|------------|----------------|----------------|---------------|------------|----------------|----------------|---------------|
|                               | Pericolosi | Non Pericolosi | Totale         | % Totale      | Pericolosi | Non Pericolosi | Totale         | % Totale      |
| Riuso [t]                     | 5          | 117.730        | 117.735        | 39,7%         | -          | 27.171         | 27.171         | 4,3%          |
| Riciclo [t]                   | 72         | 173.305        | 173.377        | 58,5%         | 106        | 521.237        | 521.343        | 83,4%         |
| Recupero energetico [t]       | -          | 72             | 72             | -             | -          | 115            | 115            | -             |
| Incenerimento [t]             | 1          | 1.190          | 1.191          | 0,4%          | 12         | 3.534          | 3.546          | 0,6%          |
| Discarica [t]                 | 46         | 2.518          | 2.564          | 0,9%          | 36         | 72.669         | 72.705         | 11,6%         |
| Altro [t]                     | 210        | 1.151          | 1.361          | 0,5%          | 202        | 259            | 461            | 0,1%          |
| <b>Totale</b>                 | <b>334</b> | <b>295.966</b> | <b>296.300</b> | <b>100,0%</b> | <b>356</b> | <b>624.985</b> | <b>625.341</b> | <b>100,0%</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 214        | 21.203         | 21.417         | 7,2%          | 27         | 57.473         | 57.500         | 9,2%          |

### RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA



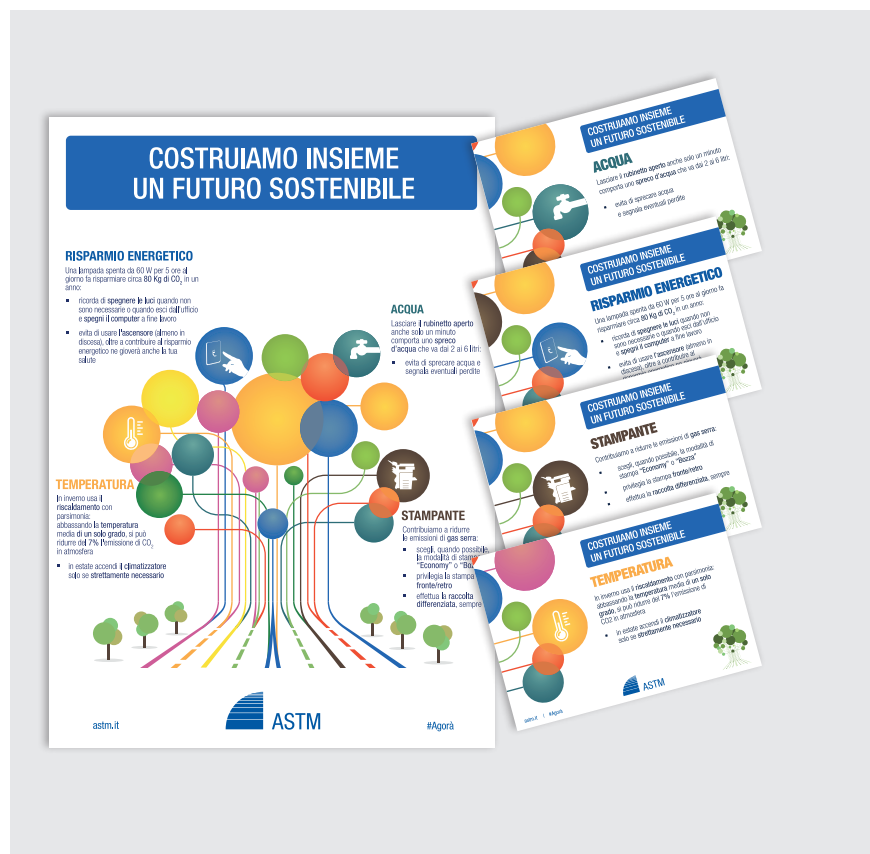
### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO



## CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE DIPENDENTI

Consapevole che, nonostante la coscienza collettiva per un futuro sostenibile, non è sempre facile mettere in atto semplici buone pratiche quotidiane, l'ufficio Sostenibilità di ASTM ha avviato una campagna di sensibilizzazione rivolta ai dipendenti del Gruppo per promuovere l'adozione di comportamenti responsabili e prevenire lo spreco di risorse naturali.

La campagna si focalizza sulla sensibilizzazione al risparmio energetico e consumo di acqua, al corretto utilizzo della stampante e alla regolazione della temperatura negli uffici. Sono stati affissi cartelloni nelle diverse sedi delle società del Gruppo e la campagna è inoltre visibile sulla intranet di Gruppo.



## GESTIONE DEL RUMORE

Tra i settori di attività del Gruppo l'attenzione alla tematica del rumore riveste un ruolo particolarmente importante in relazione al business delle concessioni e delle costruzioni.

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

Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture l'attenzione alla tematica del rumore riveste un ruolo fondamentale. Consapevole dell'importanza di mitigare i potenziali effetti negativi sulla collettività, le società concessionarie del Gruppo monitorano continuamente il livello di inquinamento acustico attraverso la misurazione e lo studio degli impatti, la progettazione e la costruzione delle opere di mitigazione avviata negli anni passati. Anche nel 2019 sono proseguite - secondo gli impegni definiti nei piani finanziari di ciascuna società concessionaria - le attività di progettazione, realizzazione e collaudo degli interventi di mitigazione come previsti negli stralci attuativi dei Piani di Risanamento Acustico ai sensi del Decreto 29 novembre 2000 del Ministero dell'Ambiente. In particolare, i Piani di Risanamento Acustico prevedono che dall'emanazione delle norme (2007) ed approvazione del Piano da parte del Ministero le concessionarie debbano completare gli interventi nei 15 anni successivi.

Al 31 dicembre 2019 sono stati installati complessivamente circa 107 Km di barriere antirumore lungo le tratte autostradali del Gruppo.

A fine 2019 risultano completati i Piani di Risanamento Acustico sulle tratte A4 Torino-Milano e A33 Asti-Cuneo, quelli sulle altre tratte saranno completati nelle tempistiche concordate con il Concedente in considerazione del fatto che molti progetti sono già stati realizzati ed inviati per la formale approvazione.

Nelle tratte autostradali di competenza delle concessionarie del Gruppo è stato utilizzato l'asfalto drenante ogni qualvolta le caratteristiche del trac-

ciato lo permettevano. Si evidenzia infatti che la stesa di tale pavimentazione non è consentita, per motivi di sicurezza, nelle gallerie e non è consigliata nei tratti soggetti a frequenti precipitazioni nevose nei mesi invernali. La pavimentazione drenante antirumore è attualmente presente su circa il 70% dell'estesa chilometrica complessiva gestita dalle società concessionarie del Gruppo che rappresenta la quasi totalità delle tratte autostradali dove tale tipologia di asfalto è utilizzabile.

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

### BARRIERE ANTIRUMORE

(valori espressi in Km)

|                              | 2019         |
|------------------------------|--------------|
| A4 Torino-Milano             | 25,1         |
| A21 Torino-Piacenza          | 15,5         |
| A6 Torino-Savona             | 7,7          |
| A12 Livorno-Sestri Levante   | 24,1         |
| A15 Parma-La Spezia          | 3,6          |
| A33 Asti-Cuneo               | 8,4          |
| A10 Savona-Ventimiglia       | 9,7          |
| A5 Quincinetto-Aosta Ovest   | 2,0          |
| A21 Piacenza-Cremona-Brescia | 11,1         |
| <b>Totale</b>                | <b>107,2</b> |

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

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

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

Nel corso del 2019 le attività previste dai Piani di Monitoraggio Ambientale, definiti in fase progettuale, hanno principalmente interessato le autostrade A4, in coerenza con l'evoluzione dei lavori di ammodernamento dell'infrastruttura, e A12, dove hanno preso avvio la fase di Post Opera dei Monitoraggi Ambientali a presidio della lavorazione del nuovo svincolo di collegamento tra la A12 e la SS Aurelia nei pressi della barriera di esazione "Livorno" e la fase di Corso d'opera a presidio dei lavori dell'interconnessione A12 e A15. Sono proseguite inoltre le attività di monitoraggio realizzate in corrispondenza del Ti.Bre (Tirreno Brennero), con successiva validazione e pubblicazione sul Sistema Informativo Territoriale (SIT) (ad accesso pubblico) delle schede di misura relative alle singole componenti naturali potenzialmente impattate dalle lavorazioni.

## GESTIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

Grande attenzione è stata altresì rivolta al contesto idrogeologico in cui le autostrade sono inserite e numerose sono state le realizzazioni e le iniziative che hanno caratterizzato nel 2019 questo settore.

Le concessionarie del Gruppo si sono dotate di un Piano d'Azione per il Mantenimento in Efficienza dell'Infrastruttura (PAMI) che in particolare per "Ver-

santi e Opere di Presidio" fornisce indicazioni sulle modalità di gestione del monitoraggio e manutenzione delle opere e sui presidi quali: opere di sostegno (terre rinforzate, muri in gabbioni ecc.), opere di difesa passive (barriere paramassi, reti paramassi chiodate ecc.), opere di drenaggio superficiale (canalette drenanti ecc.), opere di drenaggio profondo (dreni suborizzontali, trincee drenanti, pozzi drenanti).

Tra le iniziative specifiche si segnalano la promozione di un avanzato sistema di monitoraggio integrato del movimento franoso di versante, localizzato nel territorio del Comune di Quincinetto - frazione Chiappetti, da parte della società concessionaria S.A.V., in collaborazione con il Centro per la Protezione Civile dell'Università di Firenze. In tale ambito, attraverso tavoli tecnici dedicati, la concessionaria ha instaurato un continuo dialogo con Enti Locali, Protezione Civile Nazionale e tutti gli attori interessati dal fenomeno.

Dai primi anni 2000 ad oggi lo studio del rischio idrogeologico di cui dispone la concessionaria SALT ha permesso di individuare, censire e sorvegliare oltre 100 movimenti franosi che interessano il tracciato autostradale dell'Autostrada A15 (Parma La Spezia). Nel corso del 2019 sono state effettuate per ciascun dissesto tutte le ricognizioni e 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 ulteriori controlli mediante strumentazioni specifiche che sono state installate sulle strutture per garantire un monitoraggio continuo del dissesto anche durante gli eventi critici e offrire la possibilità di effettuare il controllo da remoto. Tali dissesti vengono sottoposti anche a un 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. Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati effettuati studi di approfondimento per una migliore caratterizzazione e definizione dei movimenti franosi di Berceto, Costa Madoni e Montaio Cà Maioli.

## TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

L'impegno per la tutela della biodiversità è testimoniato dalla progettazione, successiva realizzazione e verifica post realizzazione di opere di mitigazione ambientale, attuate mediante un attento studio della vegetazione potenzialmente presente nelle aree d'inserimento e l'impiego di flora autoctona.

In particolare, nel 2019 si sono conclusi i lavori di realizzazione degli interventi a verde previsti lungo il tratto che si snoda da Novara a Rho dell'Autostrada S.A.T.A.P. A4 Torino-Milano, con finalità di miglioramento paesaggistico e di incremento della biodiversità.

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 2019 le attività orientate alla realizzazione di impianti sperimentali di opere a verde, volte alla riqualificazione paesaggistica e alla rinaturalizzazione di aree degradate, sottoposte all'attività di cantierizzazione legata alla costruzione dell'ammmodernamento autostradale in diversi comuni. Nel sito sperimentale di Vicolungo, nel corso della seconda stagione vegetativa sono state condotte attività di gestione e di monitoraggio dei rimboschimenti sperimentali realizzati nella primavera del 2018. Nonostante non sia ancora giunta al termine la seconda stagione vegetativa si conferma il trend positivo di risposta delle piante al suolo ricostituito. Gli accrescimenti, sia in termini di altezza che di diametro, risultano essere superiori rispetto a quelli riscontrati mediamente in rimboschimenti realizzati con tecniche tradizionali. Anche in termini di mortalità i valori registrati finora sottolineano una buona risposta delle piante.

Nel corso del 2019 sono terminati anche i lavori di realizzazione delle opere a verde previste nell'ambito della costruzione del nuovo svincolo di collegamento tra la A12 e la SS Aurelia nei pressi della barriera di esazione di Livorno.

Il tema della permeabilità ecologica delle infrastrutture nei confronti della fauna trova sempre un'atten-

zione 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 m per 2 m) con funzione dedicata al passaggio della fauna nella zona dove l'Autostrada A4 Torino - Milano attraversa il territorio del Parco del Ticino. Questi manufatti sono stati oggetto di specifico monitoraggio - tramite foto trappole - che ne ha testimoniato l'efficacia registrando un discreto passaggio di fauna sia di piccola che media dimensione.

In aggiunta alle aree aperte sottese ai viadotti e alla viabilità secondaria, nel corpo stradale delle infrastrutture del Gruppo possono essere individuati più di 600 manufatti che per dimensione e localizzazione assolvono alla funzione di passaggio faunistico. Un esempio sono i tombini di grandi dimensioni (1,5 m per 1,5 m) collocati in zone caratterizzate da elevati livelli di biodiversità che consentono il passaggio degli animali.

In relazione alle attività collegate alla realizzazione del Ti.Bre, nel corso dell'anno 2019, si è proceduto all'installazione di nuovi nidi artificiali per favorire lo sviluppo della colonia di falco cuculo insediatasi nei pressi del cantiere stesso. Pertanto, nei mesi di aprile e maggio 2019 sono state collocate nuove cassette nido al fine di garantire alle coppie in riproduzione maggiore protezione dai predatori. I nuovi nidi sono stati oggetto di monitoraggio e le risultanze delle verifiche sono state inserite in apposite schede di misura incluse nel SIT (accessibili al pubblico).

## RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E RIUTILIZZO MATERIALI

In relazione alla riduzione del consumo di suolo e alla tendenza generale a livello europeo in merito al riutilizzo delle risorse è stata prevista, sia a livello progettuale che operativo, la massimizzazione del reimpiego dei materiali da scavo.

In particolare, una volta verificate le caratteristiche sia geotecniche che chimiche, al fine di ridurre quanto più possibile l'introduzione in cantiere di materiali naturali derivanti da cave, si è cercato di realizzare le

nuove opere tramite il reimpiego dei terreni naturali su cui insistono le nuove infrastrutture.

Per garantire uno sviluppo sostenibile sia nella fase di costruzione di nuove autostrade che nella fase di manutenzione e ripristino di quelle esistenti, il Gruppo si è impegnato a promuovere l'utilizzo di materie prime innovative a ridotto impatto ambientale.

Con riferimento al cantiere Ti.Bre, al fine di diminuire l'impatto dell'opera in relazione allo sfruttamento delle risorse naturali e al consumo di suolo, è stato favorito l'utilizzo di terre derivanti dagli scavi previsti per l'opera stessa e di materiali alternativi sia

interni che esterni. In particolare, si è provveduto a vigilare affinché fosse massimizzato, nel rispetto della documentazione progettuale approvata e della normativa di riferimento, il riutilizzo di terre derivanti dagli scavi interni per la realizzazione di riempimenti, rilevati e recuperi ambientali.

Allo stesso modo, si è favorito il riutilizzo di materiali derivanti da operazioni di demolizione (di opere esistenti e/o provvisorie) interne al cantiere tramite la realizzazione di campagne di recupero specifiche e debitamente autorizzate, utilizzando il prodotto derivante per la realizzazione di sottofondi e rilevati.

## CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

S.I.N.A. S.p.A., attiva nel business dell'ingegneria, partecipa ai lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che si occupa della definizione dei "Criteri Ambientali Minimi (CAM) per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali" in attuazione del Piano d'azione nazionale per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione (piano d'azione nazionale sul *green public procurement*" - PAN GPP).

Tali criteri sono dei requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita e una volta divenuti efficaci - con loro adozione in uno specifico decreto - saranno utilizzati dalle stazioni appaltanti per il conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal PAN GPP, nell'ambito delle procedure di gara, come previsto dal D.Lgs. 50/2016.

Nelle fasi di progettazione ed esecuzione autostradale tali criteri sono così riassumibili:

- qualificazione dei progettisti sulla base di esperienza e competenze specifiche;
- impiego di materiali riciclati o recuperati nel sottofondo e nella pavimentazione;
- impiego di terre e rocce da scavo recuperate in situ;
- recupero in situ dei rifiuti prodotti;
- riduzione della temperatura di stesa;
- efficientamento della durata della sovrastruttura;
- implementazione di sistemi atti a ridurre l'inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo causati dal traffico;
- impiego di prodotti da costruzione con etichette ambientali;
- impiego di tecniche di manutenzione degli strati superficiali alternative al rifacimento.

In attesa che siano definiti i CAM specifici per il settore delle strade, l'attenzione è stata comunque rivolta alla minimizzazione, lungo l'intero ciclo di vita della strada, dell'utilizzo delle risorse per la produzione dei materiali da costruzione, alla conservazione degli habitat e delle risorse idriche, nonché alla riduzione delle emissioni sonore e in atmosfera.

## IL RIUTILIZZO DEL FRESATO D'ASFALTO

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

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

Questa nuova iniziativa si affianca alle consuete attività di riciclo oramai eseguite dal Gruppo ASTM tra cui si ricorda il riciclaggio a freddo del RAP nella realizzazione della sovrastruttura stradale dell'Ammodernamento dell'Autostrada Torino-Milano (con utilizzo di circa 1 milione di metri cubi di RAP) e seppur di minore impatto, il recupero in sito dello strato di base mediante la tecnica del bitume schiumato per gli interventi di riqualificazione dello spartitraffico del Raccordo Est di Chivasso.

## TRATTAMENTO DELLE ACQUE

Nell'ambito del sopracitato Piano d'Azione per il Mantenimento in Efficienza dell'Infrastruttura (PAMI), adottato dalle concessionarie, l'Asset "Sistema di raccolta e smaltimento acque di piattaforma" fornisce le indicazioni sulle modalità di gestione dei controlli e delle manutenzioni.

Infine, è stato supervisionato l'ingresso in cantiere di materiali derivanti da impianti esterni autorizzati per operazioni di recupero secondo la vigente normativa in tema di rifiuti, verificando non solo la documentazione associata agli aggregati riciclati proposti ma anche effettuando prove specifiche sia presso i siti di produzione sia presso il cantiere, al fine di verificare la compatibilità dei materiali con le caratteristiche richieste dal capitolato prestazionale e dalla normativa vigente in materia.

## EFFICIENTAMENTO ENERGETICO

Con riferimento al settore autostradale, tutte le concessionarie del Gruppo stanno attuando un piano di efficientamento energetico attraverso l'adozione

di tecnologie di nuova generazione al pari con le più avanzate performance di sostenibilità.

In tal senso per tutto il 2019 sono proseguiti gli interventi di ammodernamento degli impianti di illuminazione collocati presso le aree di pertinenza autostradale, che interessano principalmente le gallerie, i parcheggi di sosta, gli svincoli e i caselli.

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

## PROGRAMMA DIFFUSIONE CARBURANTI ALTERNATIVI

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

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

I Subconcessionari Oil and Food, nell'ambito dei Piani di Investimento previsti dalle convenzioni di Subconcessione con le Concessionarie, si sono impegnati nella realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburanti alternativi anche attraverso accordi con specifici operatori del settore.

S.A.V. S.p.A. ha avviato un "Progetto Sperimentale" per la realizzazione di sistemi di ricarica elettrica ad alta potenza sull'Area di Servizio Les Iles de Brissogne Nord, e all'interno dell'ex barriera dismessa ad essa contrapposta, lungo il tratto autostradale in concessione A5 (Quincinetto - Aosta). Quest'ultima sarà la prima area esclusivamente dedicata al servizio di ricarica elettrica. L'attivazione di servizi di ricarica di tipo ultraveloce previsti dal suddetto progetto sperimentale è programmata entro il 2020. Grazie all'erogazione di una potenza massima di 350 kW potranno essere ricaricati com-

pletamente in 15-30 minuti i veicoli elettrici attuali e di prossima generazione.

Sulle tratte autostradali in concessione sono presenti 65 aree di servizio, al 31 dicembre 2019 i servizi di ricarica elettrica sono attivi in 6 aree di servizio tra le quali l'area Brugnato Ovest sull'autostrada A12 (Sestri Levante - Livorno) e Ceriale sud sull'autostrada A10 (Savona - Ventimiglia), presso le quali è attivo il servizio di ricarica ultraveloce. Sono stati inoltre ultimati i lavori per l'attivazione di servizi di ricarica ultraveloce presso l'area Rinovo Nord dell'autostrada A10 (Savona - Ventimiglia), che è prevista entro il primo semestre 2020.

Nel periodo 2020-2022 è programmata la diffusione di servizi di ricarica elettrica presso 36 ulteriori aree (comprese aree con gara in programma) presenti sulle tratte in concessione alle società concessionarie del Gruppo.

Il Piano di Diffusione di carburanti alternativi sviluppato dalle singole società concessionarie prevede anche l'implementazione di nuovi impianti di distribuzione metano. Attualmente il suddetto servizio è attivo su due aree lungo il tronco A4 in concessione a S.A.T.A.P. S.p.A. (Settimo sud e Rho sud).

L'utilizzo di carburanti alternativi, spinto dalle politiche ambientali dell'Unione Europea vedrà nei prossimi anni un progressivo sviluppo tecnologico sia dei veicoli sia dei sistemi di rifornimento, generando dinamiche che vedranno necessariamente coinvolti il MIT, le concessionarie autostradali e in generale tutti gli operatori del settore. In tale contesto, le società concessionarie saranno impegnate, anche nel prossimo futuro, nell'implementazione di programmi e progetti già avviati nonché, nella continua innovazione tecnologica funzionale a garantire un'offerta e un servizio adeguati alla domanda.



Colonne elettriche attive alla data di pubblicazione del seguente documento

Colonne elettriche programmate 2020-22

<sup>46</sup> Lavori ultimati attivazione programmata nel 1° semestre 2020

<sup>47</sup> Avviato progetto sperimentale



## LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

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

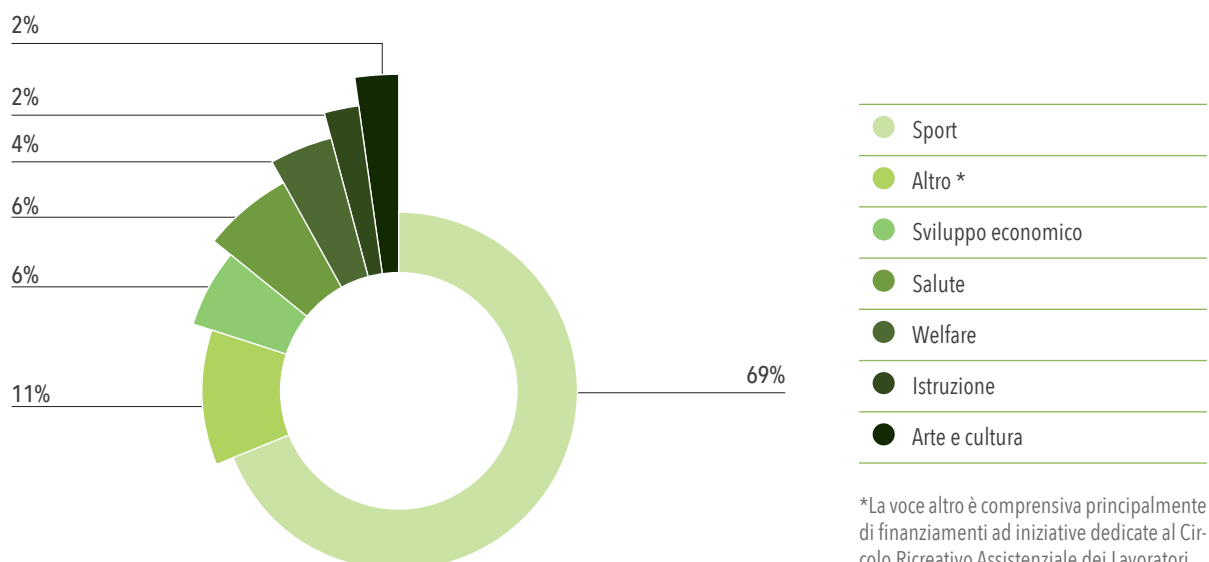
ASTM ha definito principi e modalità di erogazione di liberalità e sponsorizzazioni nell'ambito delle procedure interne rientranti nel Sistema anti-corruzione, certificato in conformità alla norma ISO 37001, a garanzia che gli interventi vengano eseguiti in coerenza con il budget approvato e solo a seguito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

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

Nel 2019 il Gruppo ha erogato liberalità per circa 194 mila euro (69 mila euro nel 2018) e sponsorizzazioni per circa 1.325 mila euro (390 mila nel 2018). Nell'ambito delle sponsorizzazioni, in particolare, il Gruppo ha investito nella comunità per un ammontare di circa 56 mila euro (112 mila euro nel 2018) e circa 1.269 mila euro sono stati destinati a iniziative per la comunità con risvolti commerciali (278 mila euro nel 2018).

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

### AMBITO DI DESTINAZIONE



## AMBULANZA VETERINARIA IN AUTOSTRADA

Nell'esercizio 2019 S.A.T.A.P. S.p.A. (tratta A4 Torino-Milano) ha sottoscritto una convenzione con la Onlus di Novara "Ambulanze veterinarie Italia" per il soccorso e recupero di animali in autostrada, con particolare riferimento al tracciato tra Sesia e Ticino. I volontari sono pronti a intervenire 24 ore su 24 per il primo soccorso e per il recupero di animali abbandonati, selvatici e quelli che dovessero essere coinvolti in eventuali incidenti.

## ASTM PER LO SPORT

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

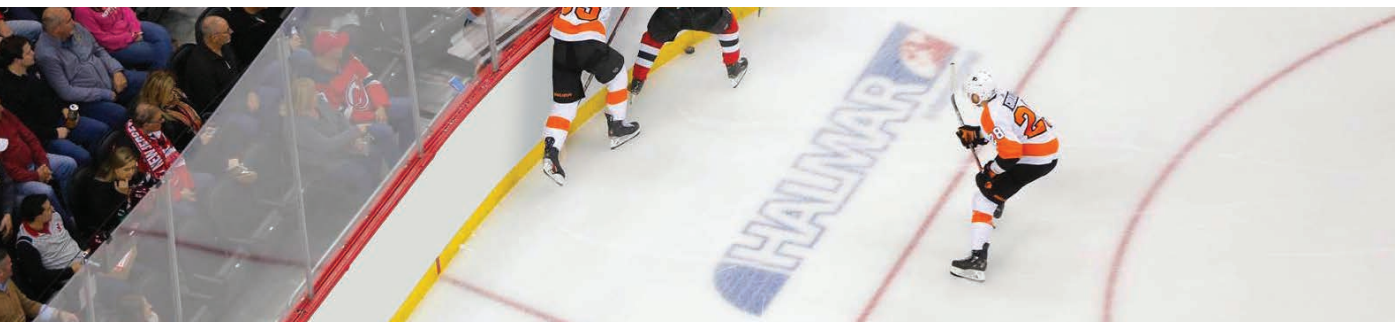
I risultati nello sport di squadra sono il frutto della reciproca collaborazione tra i giocatori, della condivisione di sacrifici e impegno per raggiungere gli obiettivi prefissati. Sono le stesse dinamiche che guidano la vita delle aziende.

All'estero, la società Halmar International, società controllata da Itinera, è da alcuni anni uno degli sponsor principali dei New Jersey Devils. Squadra professionistica di hockey su ghiaccio con sede a Newark, New Jersey. La squadra compete nella National Hockey League come membro della Metropolitan Division della Eastern Conference. I New Jersey Devils hanno vinto la Stanley Cup, il campionato professionistico NHL, tre volte: 1994-95, 1999-00, 2002-03. Grazie alla sponsorizzazione - 640 mila USD (circa 570 mila euro) - il logo Halmar International è stato esposto sul ghiaccio e sulle barriere del palazzo della Prudential Center Arena.

Nel basket il Gruppo ASTM, attraverso il contributo di alcune sue controllate per un totale di circa 180 mila euro, è da molti anni al fianco della squadra del Derthona Basket, storica squadra della città di Tortona, che milita nel Campionato Nazionale di Serie A2 conseguendo importanti risultati tra i quali la Coppa Italia 2018 e la Supercoppa italiana 2019 di categoria.

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

Nel calcio, il Gruppo ASTM, attraverso Sea Segnaletica, ha erogato una sponsorizzazione del valore di 105 mila euro a favore di ASD Hic Sunt Leones Derthona, squadra di calcio della città di Tortona, nata per volontà dei tifosi del Derthona FbC 1908 nel giugno 2017.



## EMERGENZA SANITARIA COVID-19

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

Attraverso questa iniziativa, il Gruppo ASTM ha voluto rappresentare concretamente la propria vicinanza e attenzione a tutte le comunità piemontesi e a tutti coloro che lavorano e combattono quotidianamente contro l'epidemia, in particolar modo il personale sanitario impegnato in prima linea nel soccorso ai malati.

## MUSEO ARCHEOLOGICO DI LUNI

Dal mese di maggio 2019, il Parco Museo Archeologico Nazionale di Luni è diventato maggiormente accessibile ai suoi visitatori grazie all'inaugurazione del nuovo collegamento con l'Autostrada A12 mediante l'Area di sosta "Antica Luni" e la relativa passerella pedonale di interconnessione.

L'obiettivo del progetto è dar vita a un collegamento che renda pienamente fruibile il patrimonio storico e archeologico del luogo anche direttamente dall'autostrada, contribuendo in tal modo all'ulteriore valorizzazione di questa importante area storica nonché dell'intero territorio compreso tra La Spezia e Carrara.

La nuova scenografica passerella, unitamente a un tunnel emozionale e multimediale, permetteranno quindi un più facile accesso a una delle aree archeologiche più significative in ambito nazionale, consentendo inoltre di fruire, in maniera semplice, dei percorsi di visita recentemente rinnovati.

Degna di nota è anche la presenza nell'impianto di un "faro", edificato con struttura portante di calcestruzzo ed acciaio e rivestito con marmo bianco di Carrara, che funge da sostegno alla passerella pedonale e ricorda l'antica luce del porto di Luni ("Portus Lunae") anticamente situata nel luogo.

La realizzazione delle opere è stata promossa e finanziata da SALT p.A., società del Gruppo attiva nel business delle concessioni.

Tutti gli interventi hanno inoltre visto una stretta e proficua collaborazione con il MiBAC e il Polo Museale della Liguria, nonché con i Comuni interessati dalle opere, al fine di dar vita a realizzazioni integrate nel contesto di riferimento e con l'ambiente circostante.

Maggiori informazioni sul Parco Museo Archeologico Nazionale di Luni sono disponibili sul sito internet [www.luni.beniculturali.it](http://www.luni.beniculturali.it).







# 05

## I NOSTRI BUSINESS

108

Concessioni autostradali

126

EPC

133

Tecnologia



## CONCESSIONI AUTOSTRADALI

ASTM vanta una consolidata esperienza nello sviluppo, finanziamento, gestione e manutenzione di infrastrutture stradali. Oggi il Gruppo è il secondo operatore autostradale al mondo con un network di circa 4.594 km<sup>46</sup> di rete gestita in paesi quali Italia, Brasile e Regno Unito. In particolare, in Italia il Gruppo gestisce un network di circa 1.423 km; in Brasile attraverso il co-controllo di EcoRodovias è il secondo operatore autostradale del paese con 3.087 km di rete mentre nel Regno Unito, attraverso la collegata Road Link, gestisce la tratta Newcastle-Carlisle per circa 84 km di rete.

### RESPONSABILITÀ ECONOMICA

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



### AMBIENTE E TERRITORIO

OLTRE  
85%  
RIFIUTI  
RICICLATI E  
RIUTILIZZATI



### BUSINESS

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

**SECONDO OPERATORE  
AUTOSTRADALE AL MONDO**



**4.594 KM<sup>48</sup>  
RETE AUTOSTRADALE  
IN ITALIA E BRASILE  
E REGNO UNITO**

<sup>48</sup>Rete autostradale complessivamente gestita da ASTM attraverso le società controllate, co-controllate e collegate



# RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

## LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI <sup>49</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>50</sup>.

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

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

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

### Società Autostrada Ligure Toscana - 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, di cui 81 in costruzione.

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

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

### Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

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

Cuneo (A33), articolato in due tronchi di complessivi 78 km (di cui 23 km in costruzione), tra loro connessi da un tratto di 20 km dell'autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini.

### Autovia Padana S.p.A.

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

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

### Ativa S.p.A.

Ativa gestisce in concessione le autostrade Torino-Ivrea-Valle d'Aosta, Ivrea-Santhià, il Sistema Autostradale Tangenziale di Torino e la diramazione autostradale Torino-Pinerolo per 156 km complessivi.

La società è inoltre incaricata della progettazione, costruzione, gestione e dell'esercizio di tutti gli eventuali relativi completamenti, diramazioni e raccordi.

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

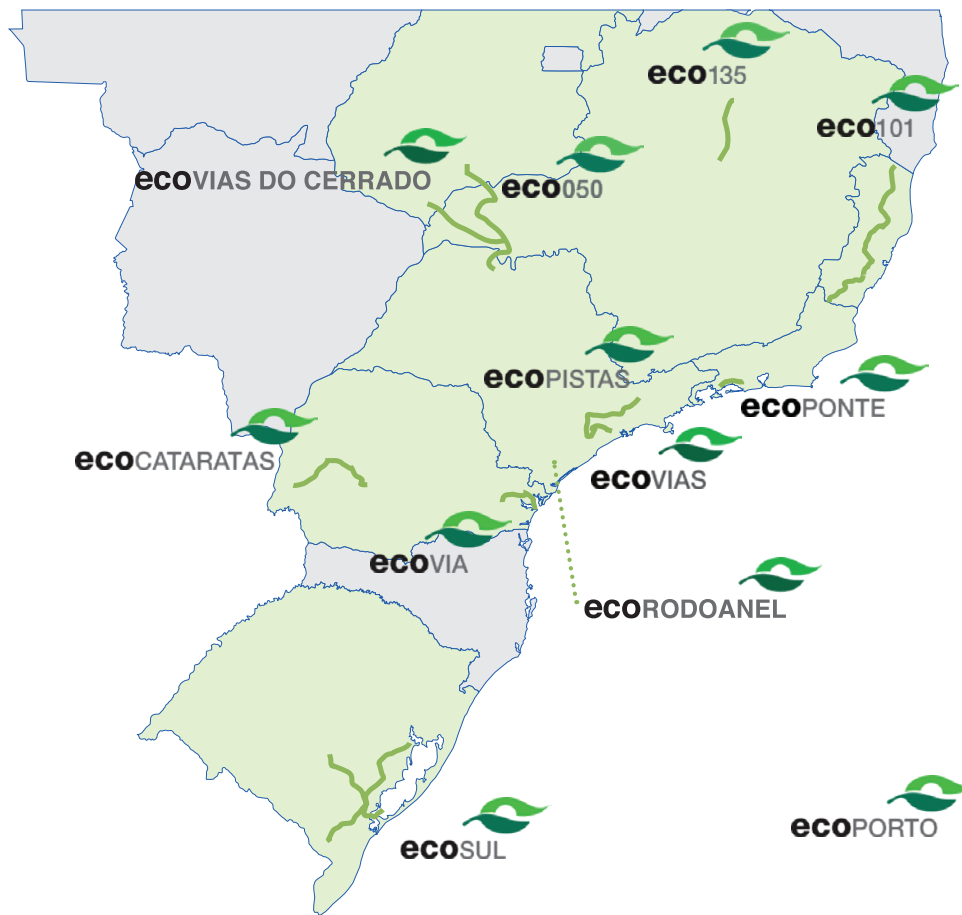
Infine ASTM detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie:

S.I.T.A.F. - Autostrada Torino-Bardonecchia e Traforo del Frejus (94 km)  
A69 Carlisle-Newcastle (UK) (84 km)  
SITRASB - Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo (13 km)

<sup>49</sup> Controllate direttamente

<sup>50</sup> Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A. in regime di prorogatio

## RETE AUTOSTRADALE BRASILIANA



In Brasile il Gruppo, attraverso il co-controllo di EcoRodovias, quotata alla Borsa di San Paolo e tra i principali player infrastrutturali del Brasile, gestisce un network di circa 3.087 km di rete autostradale, nell'ambito del corridoio sud-sud-est del paese in una delle aree più ricche e industriali con una forte densità abitativa.

EcoRodovias controlla le seguenti società concessionarie:

- Ecovias dos Imigrantes, che collega San Paolo al Porto di Santos (177 km)
- Ecopistas, che collega San Paolo a Vale do Rio Paraiba (144 km)
- Ecovia Caminho do Mar, che collega Curitiba al porto di Paranagua (137 km)
- Ecocataratas, che collega Paranà al c.d. Triple Border, Brasile, Argentina, Paraguay (387 km)
- Ecosul, che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto Rio Grande (457 km)
- Ecoponte, che collega Rio de Janeiro con Niteroi (23 km)
- Rodoanel Norte, che collega San Paolo e Northern Ring Road (48 km)
- ECO050 (MGO), che collega Cristalina (Goiás) a Delta (Minas Gerais) (437 km)
- ECO135 Montes Claros (Minas Gerais) (364 km)
- ECO101, che attraversa 25 comuni nello stato di Espírito Santo (476 km)
- Ecovias do Cerrado, che collega Jataí a Uberlândia (437 Km)

## INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA

Le società concessionarie del Gruppo continuano la costante attività di investimento sul corpo autostradale di propria pertinenza con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza, in conformità non solo agli obblighi convenzionali ma, soprattutto, all'approccio industriale al business che da sempre contraddistingue il Gruppo.

La manutenzione ordinaria nel 2019 ammonta complessivamente a oltre 177 milioni di euro e 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.

Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso dell'esercizio 2019 ammontano complessivamente a 265 milioni di euro (149 milioni di euro nel 2018, oltre circa 301 milioni di euro pagati per l'acquisizione della concessione della tratta A21 Piacenza-Cremona-Brescia) e per circa il 64% si ri-

feriscono a investimenti per il miglioramento della sicurezza della rete autostradale tra cui l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria per circa 71 milioni di euro, interventi su ponti, viadotti e cavalcavia per circa 69 milioni di euro, adeguamento delle barriere di sicurezza per circa 9 milioni di euro. Il restante 36% si riferisce a investimenti effettuati per lo sviluppo del corpo autostradale ed in particolare alla realizzazione di nuove infrastrutture per circa 85 milioni di euro, di cui 51 milioni di euro relativi agli investimenti realizzati dalla concessionaria SALT p.A. (Tronco Autocisa) per il completamento del raccordo autostradale tra l'autostrada della Cisa - Fontevivo (PR) e l'autostrada del Brennero - Nogarole Rocca (VR) I Lotto (cosiddetto Tibre).

I 265,3 milioni di euro investiti nel corpo autostradale sono dettagliati di seguito:

## SPESE PER INVESTIMENTI IN SICUREZZA E MANUTENZIONE

(importi in euro/milioni)

|                              | ANNO 2018              |               | ANNO 2019              |               |
|------------------------------|------------------------|---------------|------------------------|---------------|
|                              | Manutenzione ordinaria | Investimenti  | Manutenzione ordinaria | Investimenti  |
| A4 Torino-Milano             | 30,51                  | 11,50         | 29,38                  | 9,50          |
| A21 Torino-Piacenza          | 29,17                  | 3,30          | 33,80                  | 20,20         |
| A6 Torino-Savona             | 16,32                  | 25,20         | 17,57                  | 63,30         |
| A12 Livorno-Sestri Levante   | 19,71                  | 13,30         | 22,75                  | 39,50         |
| A15 Parma-La Spezia          | 19,51                  | 66,90         | 19,15                  | 65,90         |
| A33 Asti-Cuneo               | 7,56                   | 4,70          | 7,79                   | 10,20         |
| A10 Savona-Ventimiglia       | 24,47                  | 4,90          | 24,25                  | 20,80         |
| A5 Quincinetto-Aosta Ovest   | 10,19                  | 4,60          | 10,97                  | 12,50         |
| A21 Piacenza-Cremona-Brescia | 9,59                   | 14,20         | 11,79                  | 23,50         |
| <b>Totale</b>                | <b>167,03</b>          | <b>148,60</b> | <b>177,45</b>          | <b>265,30</b> |



## IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE

Le strade progettate, costruite e gestite dalle concessionarie del Gruppo intendono far fronte alla richiesta di mobilità in sicurezza di persone e merci. In un sistema complesso e regolamentato, come quello stradale, la coerenza formale e l'aderenza alla normativa di settore risulta parte qualificante del processo di progettazione e gestione.

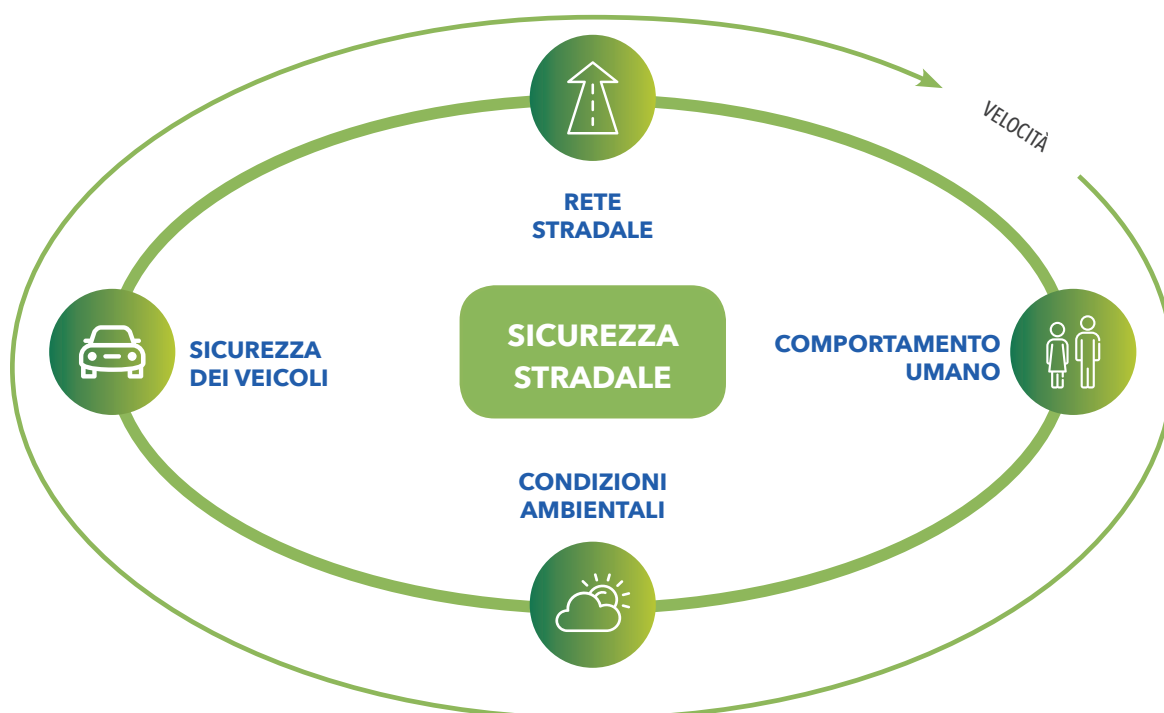
In linea a quanto previsto dai principi guida alla base del "Piano di Azione sulla sicurezza stradale delle Nazioni Unite per il Decennio 2011-2020" e del Manuale per la Sicurezza Stradale dell'Associazione Mondiale della Strada, risulta evidente che solo attraverso un approccio sistemico alla sicurezza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

Le concessionarie del Gruppo hanno da tempo compreso la necessità di adottare tale approccio sistemico, attraverso:

- scelte progettuali e costruttive orientate alla

sicurezza all'interno di un ciclo di efficienza tecnica ed amministrativa, con misure che mirano allo sviluppo o all'adeguamento di strade e che siano pensate per inglobare il fattore umano nei criteri di progettazione, al fine di prevenire gli incidenti o mitigarne le conseguenze sulla persona;

- attenta manutenzione dell'infrastruttura: le tecnologie di ispezione e i metodi messi a punto tendono sia ad accertare lo stato di consistenza e sicurezza dell'opera sia a prevederne l'evoluzione del degrado, mettendolo in relazione alle condizioni d'uso delle infrastrutture di cui l'opera stessa fa parte. L'attività si articola in ispezioni e verifiche di ponti e viadotti, controlli e monitoraggio di opere in sotterraneo e gestione complessiva del patrimonio stradale;
- gestione in sicurezza dell'infrastruttura: con un attento monitoraggio degli eventi che si sviluppano sulla rete e con una capitalizzazione del ritorno di esperienza delle autostrade gestite;
- comunicazione pubblica e promozione della sicurezza tramite la campagna Autostradafacendo.



## MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

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

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

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

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

Conclusa la fase di definizione delle priorità e definita la pianificazione degli interventi da realizzare, si procede quindi alla stesura dei progetti (opex o spesa operativa e capex o spesa di capitale) che, come previsto dalla normativa applicabile, 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 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.

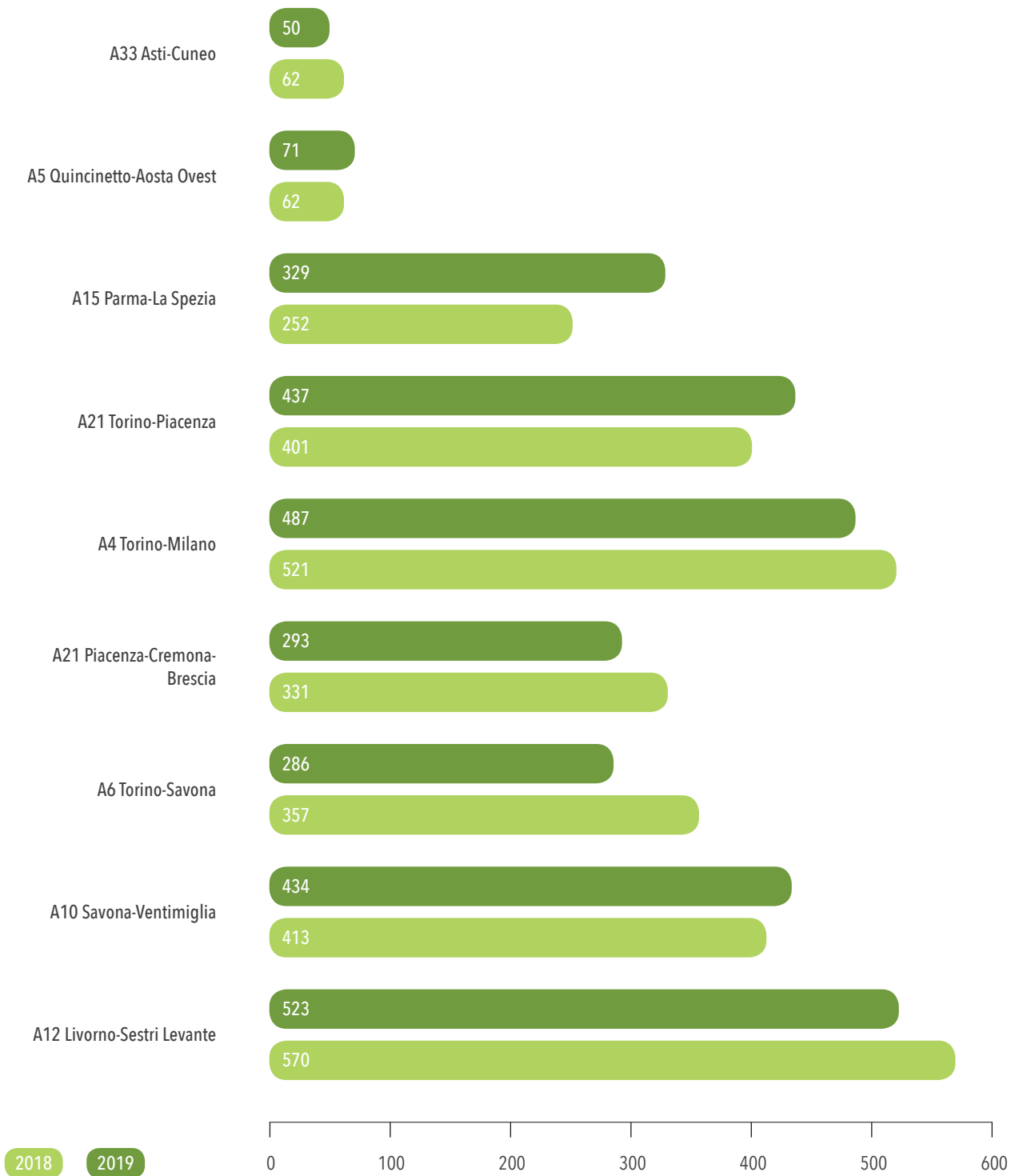
La metodologia è quindi caratterizzata da un approccio integrato e ha carattere innovativo in quanto, tenuto conto della difficoltà di stabilire valori ed indici puntuali della salute di un'infrastruttura, si propone di misurare, attraverso il ricorso a modelli matematici e specifici algoritmi, eventuali 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. Le misurazioni in tempo reale dei parametri strutturali principali sono confrontate con i risultati attesi, calcolati con il modello matematico della struttura al fine di rilevare tempestivamente eventuali criticità dell'opera.

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

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

## NUMERO DI INCIDENTI AUTOSTRADALI SULLA RETE DEL GRUPPO <sup>51</sup>



<sup>51</sup> Per uniformità con le altre tratte autostradali i dati relativi agli incidenti dell'esercizio 2018 di A21 Torino-Piacenza e A4 Torino-Milano sono stati riesposti includendo anche gli incidenti minori senza feriti

Nel 2019 si contano sulla rete delle società concessionarie controllate dal Gruppo un totale di 2.910 incidenti (2.969 nel 2018), di cui 24 mortali (36 nel 2018), con 1.345 feriti (1.286 nel 2018) e 28 decessi (44 nel 2018).

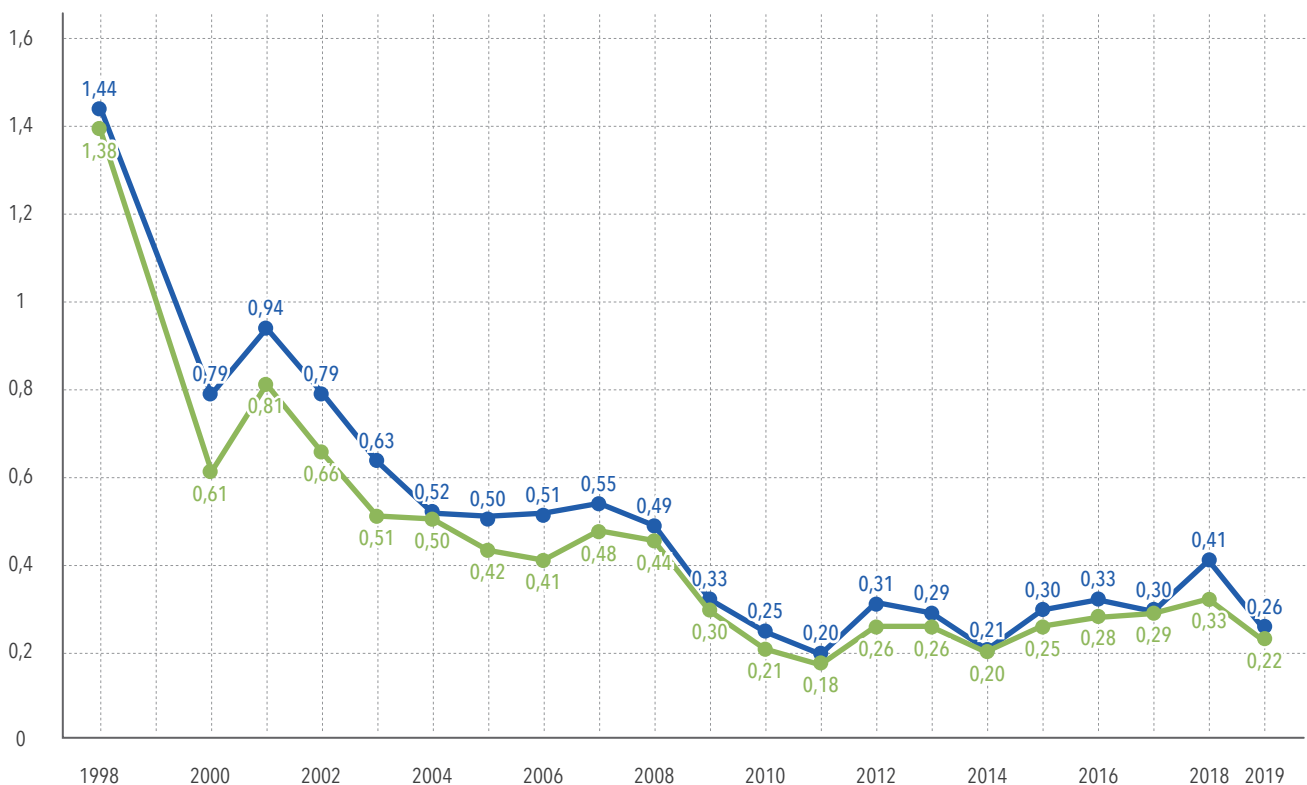
Il grafico di seguito riporta il tasso di incidenti mortali sulla rete gestita dal Gruppo. La forte diminuzione del tasso testimonia l'impegno del Gruppo volto al continuo miglioramento della sicurezza sulla rete gestita.

### TASSO INCIDENTI MORTALI SULLA RETE DEL GRUPPO

(Tasso anni 1998-2019, n. di decessi per incidenti stradali/percorrenza in milioni di veicoli-km\*100)

### TASSO MORTALITÀ SULLA RETE DEL GRUPPO

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



**-67%**

Incidenti mortali dal 2001

Hanno contribuito:

Miglioramento tecnico dell'infrastruttura

Perfezionamento della capacità gestionale

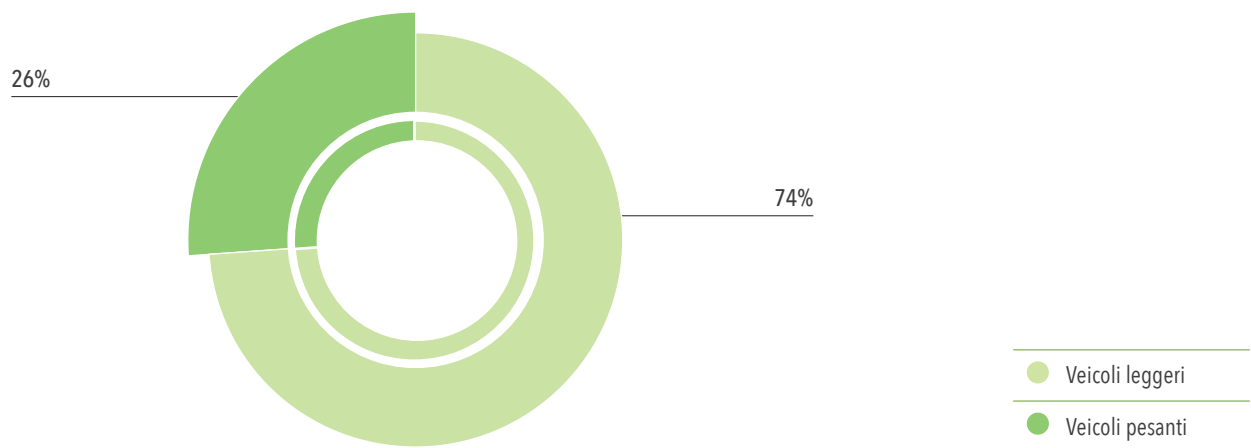
Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

Il 63% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (65% nel 2018), la restante parte a veicoli pesanti.

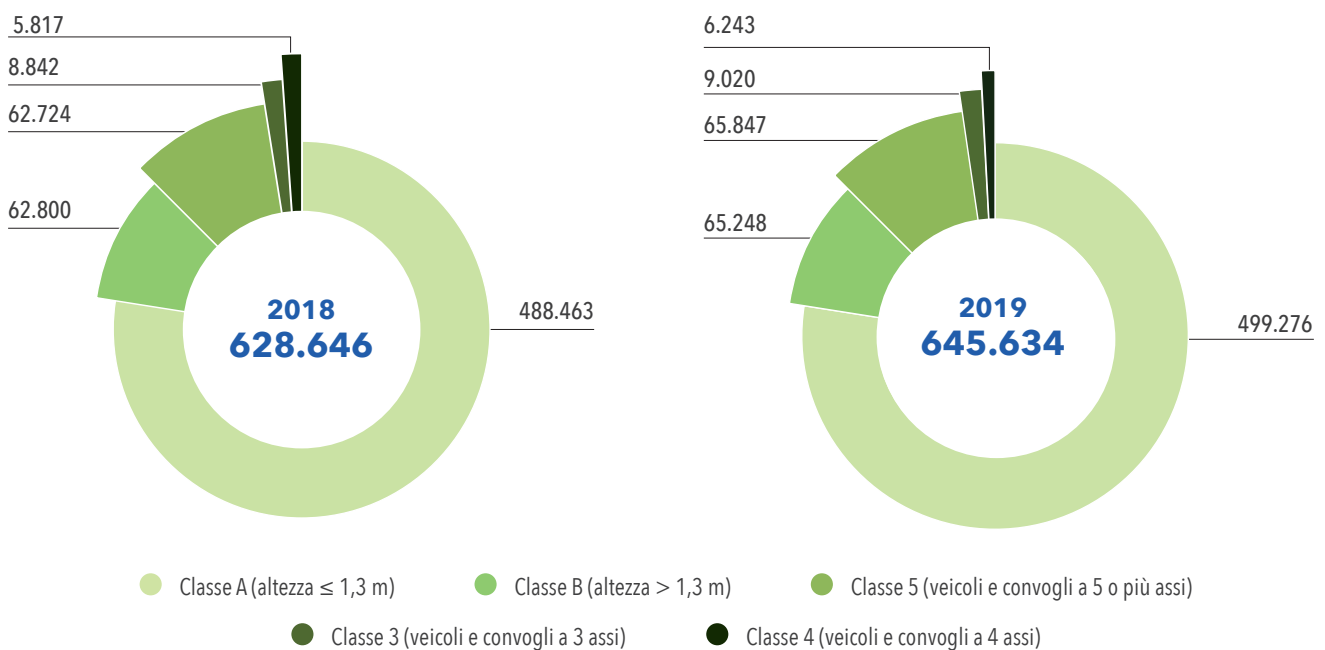
## DATI TRAFFICO

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

### PERCENTUALE DELLE PERCORRENZE VALUTATE IN VEICOLI-KM <sup>52</sup>



### VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO <sup>53</sup>



<sup>52</sup> Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti. Per definizione i veicoli-km sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada, in particolare tra la progressiva di inizio e quella di fine competenza, e si distinguono dai veicoli effettivi, che sono il numero di tutte le unità veicolari, indipendentemente dalla classe di appartenenza, entrate in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi

<sup>53</sup> Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti



## COOPERAZIONE CON LE ISTITUZIONI EUROPEE

S.I.N.A. svolge il ruolo di project manager della *European ITS Platform*, il Tavolo Europeo per le tecnologie ITS (*Intelligent Transport Systems*) che è stato istituito e viene cofinanziato dalla Commissione Europea. L'attività della *European ITS Platform* è gestita dalle istituzioni europee tramite l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) con il coordinamento generale del Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Questa tipologia di gestione favorisce l'armonizzazione dei sistemi ITS e ne massimizza i benefici che invece sarebbero messi a rischio da approcci frammentati e soluzioni diverse per ogni singolo paese. Inoltre, dal 10 marzo 2016 a S.I.N.A. è stata assegnata la presidenza del Comitato Tecnico C.1 Politiche Nazionali e Programmi per la sicurezza stradale, dell'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR), la più antica associazione internazionale nata nel 1909 per iniziativa dei governi di tutto il mondo con lo scopo di favorire il progresso in campo stradale in tutti i suoi aspetti.

Durante il 2019, il Comitato presieduto da S.I.N.A., ha pubblicato la terza edizione del Manuale per la Sicurezza Stradale. Per la redazione di tale Manuale è stato adottato un approccio in linea con pilastri sulle iniziative della sicurezza stradale definiti dall'ONU per il decennio 2011-2020: gestione in sicurezza delle strade (Pilastro 1), strade più sicure e mobilità (Pilastro 2) e utenti della strada più sicuri (Pilastro 3).

S.I.N.A. da oltre 30 anni partecipa attivamente ai programmi di ricerca dell'AIPCR. Da 12 anni inoltre presiede il Comitato Tecnico Nazionale che si

occupa dei Cambiamenti Climatici, delle politiche di mitigazione, adattamento e della resilienza delle infrastrutture. In particolare, nel quadriennio di ricerca 2016-2019 ha presieduto il Comitato Nazionale "Cambiamenti Climatici - Strategie di Adattamento per incrementare la Resilienza delle Infrastrutture" rappresentando l'Italia nel corrispondente Comitato Internazionale.

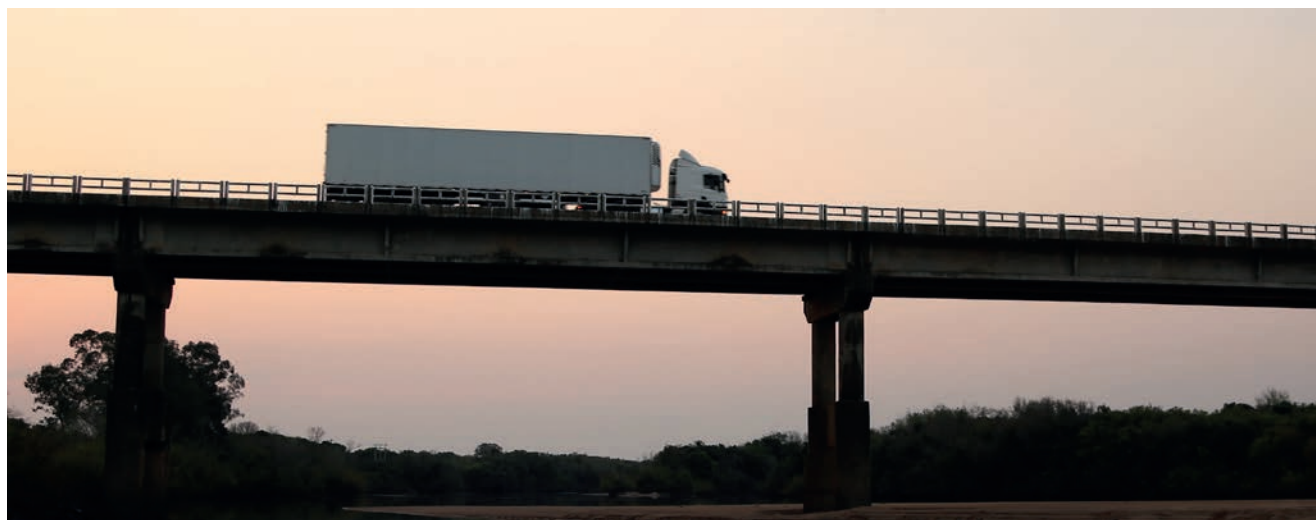
Le attività del Comitato hanno riguardato l'analisi delle strategie per l'adattamento ai cambiamenti climatici al fine di accrescere la resilienza delle infrastrutture stradali, attraverso la raccolta di casi studio.

Il Comitato ha operato in continuità con i lavori svolti nel corso dei precedenti quadrienni di ricerca, affrontando il tema in coerenza con le indicazioni tecniche dell'omologo Comitato Internazionale e nel pieno rispetto degli indirizzi strategici delineati dall'Associazione a livello mondiale.

Le risultanze sono state sintetizzate nel rapporto "Adattamento ai cambiamenti climatici e strategie per migliorare la resilienza delle strade. Analisi del contesto italiano" che fa parte del quaderno "Le strade del futuro. Rapporto di sintesi finale - Comitati Tecnici e Task Force Piano Strategico PIARC Italia 2016-2019". Sono inoltre state illustrate nel mese di maggio 2019 a Roma nell'ambito del XXVIII Convegno Nazionale Italiano PIARC.

S.I.N.A. ha ottenuto la presidenza di questo Comitato anche per il prossimo quadriennio 2020-2023.

Per maggiori dettagli si rimanda alla pagina internet dell'Associazione (sito nazionale: <https://www.aipcr.it/web2/>, sito internazionale: <https://www.piarc.org/>).



## 50° anniversario della Convenzione di Vienna

*Sede delle Nazioni Unite, Ginevra - 25 marzo 2019*

La sicurezza stradale è stata argomento del dibattito a cui hanno partecipato esperti provenienti dai 5 continenti. S.I.N.A. è stata invitata a presentare in anteprima lo studio "Approccio di sistema alla sicurezza stradale: politiche nazionali ed attuazione", pubblicato in seguito dall'Associazione Mondiale della Strada. Lo studio è stato sviluppato grazie ai contributi di 31 Paesi e fornisce interessanti spunti sulle politiche e sulla pratica adottata dalle autorità stradali in materia di sicurezza della circolazione.



## Convegno nazionale dell'Associazione Mondiale della Strada

*Scuola Superiore di Polizia, Roma - maggio 2019*

S.I.N.A. ha partecipato al convegno sulla sicurezza, il monitoraggio delle infrastrutture, le applicazioni tecnologiche e la sostenibilità.

### Workshop: "Highly Automated Driving: an exploration of benefits, costs and ODD in Europe"

*Sede ASTM S.p.A., Torino - 1 e 2 ottobre 2019*

40 esperti da 12 Paesi hanno partecipato all'incontro in rappresentanza delle principali amministrazioni europee, degli operatori autostradali e della Commissione Europea, con lo scopo di individuare gli sviluppi necessari al fine di preparare la grande viabilità europea in vista di una mobilità sempre più automatizzata e di valutare le opportunità che l'automazione può portare.

## XXVI Congresso Mondiale della Strada

*Abu Dhabi - 6-10 ottobre 2019*

Il congresso, dal titolo "Collegare le culture - Accelerare le economie", è stato organizzato dall'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR) in collaborazione con il Ministero dei Trasporti di Abu Dhabi, con l'obiettivo di presentare i risultati del lavoro svolto dai 22 Comitati dell'AIPCR. S.I.N.A. ha partecipato all'evento organizzando le sessioni: "Programmi e politiche per la sicurezza stradale", "Manuale di Sicurezza Stradale e obiettivi ONU" e "Costruire partenariati per una migliore sicurezza stradale".

## Workshop internazionale: "Tecnologia e Formazione: una minaccia o un'opportunità?"

*Torino - 17 ottobre 2019*

Incontro organizzato dall'EFA (*European Driving School Association*) e da SIMUSAFE (*Simulation of behavioural aspects for safer transport*) per affrontare il tema dei veicoli autonomi e della sicurezza considerando l'aspetto della formazione sia dei conducenti che degli istruttori di guida.



## AUTOSTRADAFACENDO

### Autostradafacendo

Istituto comprensivo "Pietro Verri" di Biassono (MB)

4 febbraio 2019

Gli alunni delle classi seconde medie, nell'ambito del progetto di educazione stradale, hanno incontrato gli esperti di S.I.N.A.. Durante l'incontro i ragazzi hanno posto una serie di domande sulla sicurezza e sul codice della strada.

Nell'ambito del progetto "Ogni esperienza lascia un segno", al progetto Autostradafacendo i ragazzi hanno dedicato una "piastrella" con la descrizione "sono attento alla sicurezza perché amo e rispetto la vita" e l'hanno collocata all'ingresso della scuola.



### Autostradafacendo - Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale

6-12 maggio 2019

L'Associazione Italiana Chef (AIC) oltre alle attività istituzionali che le sono proprie è attenta e presente anche in attività relative al sociale ed è sensibile alle problematiche che interessano la categoria di appartenenza. Tra queste grande interesse è rivolto alla sicurezza stradale, tematica centrale in relazione alla turnazione e agli orari di lavoro degli associati. Il lavoro nel settore della ristorazione, infatti, svolgendo molto spesso fino a tarda notte, espone gli chef ai pericoli e ai rischi presenti sulle strade. In occasione della Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale, sono state organizzate delle giornate dedicate alle classi quinte degli Istituti Alberghieri del Lazio per sensibilizzare i ragazzi su questa tematica così rilevante.



### Pullman azzurro

Castelnuovo Garfagnana (LU) - 22 maggio 2019

Larderello (PI) - 24 maggio 2019

Ligonchio (RE) - 10 agosto 2019

Il Pullman Azzurro in uso dalla Polizia e il materiale messo a disposizione da Autostradafacendo sono stati utilizzati per condurre i ragazzi attraverso un percorso formativo che si pone l'obiettivo di far conoscere e far rispettare le rigide regole sancite dal codice della strada.



### Seminario: "Gestione in sicurezza delle infrastrutture stradali: dal progetto alla gestione della grande viabilità"

Università Roma 3, Roma - 3 giugno 2019

Seminario organizzato con l'obiettivo di potenziare l'offerta didattica e formativa accademica per gli allievi dei corsi di laurea in Ingegneria Civile e di Laurea Magistrale in Ingegneria delle Infrastrutture Viarie e Trasporti con focus sulla sicurezza stradale.



## Progetto Icaro

Catania - 4 giugno 2019

In collaborazione con il Pullman Azzurro, circa 200 partecipanti tra studenti e professori sono stati coinvolti nell'iniziativa della sicurezza stradale che ha permesso loro di visitare un impianto di produzione fotovoltaico catanese e avvicinarsi ad una nuova "cultura dell'energia" innovativa e sostenibile.



## "Cronisti in classe", Campionato di Giornalismo

5 giugno 2019

L'iniziativa organizzata da "QN-Il Giorno" in collaborazione con Autostradafacendo ha coinvolto più di 3.800 studenti lombardi, con la pubblicazione di 187 pagine realizzate dai ragazzi sul quotidiano. Al termine di questo percorso Autostradafacendo ha premiato il migliore prodotto sulla sicurezza stradale dal titolo "Allarme incidenti sulle strade - conoscere i rischi può diminuire il numero delle vittime".

## "Sicurezza 2.0: La sfida del futuro"

Otranto - 29 settembre-1° ottobre 2019

Annuale incontro del servizio di Polizia Stradale con le concessionarie italiane alla presenza delle autorità istituzionali e dei principali referenti nazionali e internazionali che si occupano della sicurezza stradale. Oggetto dell'incontro è stata un'analisi delle strategie utili ad aumentare i livelli di sicurezza della grande viabilità nazionale.



## "Master in Tunnelling"

Politecnico di Milano, Milano - 14-19 giugno 2019

Corso altamente specializzante finalizzato a fornire competenze multidisciplinari utili a formare professionisti dotati di capacità progettuali, operative e manageriali, presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico. Tra i docenti è stato invitato un esperto di S.I.N.A. che ha affrontato il tema "Fire safety and risk reduction: from active and passive systems to operational provisions", tema inserito nel più ampio modulo didattico: "Fire and explosion in tunnels: prevention and mitigation measures".



## LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

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

Le principali situazioni di emergenza sono legate a fenomeni nevosi, allagamenti, incendi, frane e smottamenti. Nel 2019 sono stati gestiti un totale di 54 eventi nevosi della durata totale di circa 771 ore (79 eventi nevosi della durata totale di circa 1.265 ore nel 2018) grazie all'impiego di 1.058 mezzi e di circa 22 mila tonnellate di fondenti (sali e cloruri, circa 30 mila tonnellate di fondenti nel 2018). Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati inoltre gestiti 18 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 34 mezzi. Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti e anche di 1.713 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.



**732 KM CIRCA**

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

## SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

| TIPOLOGIA EVENTO              | 2018             | 2019             |
|-------------------------------|------------------|------------------|
|                               | n. eventi/durata | n. eventi/durata |
| Eventi nevosi (ore neve)      | 1.265            | 771              |
| Allagamenti (n. eventi)       | 6                | 18               |
| Frane/smottamenti (n. eventi) | 1                | 3                |
| Incendi (n. eventi)           | 46               | 30               |

## POLITICHE E GESTIONE PER LA QUALITÀ E LA SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

Il Gruppo ASTM considera la gestione per la qualità e la sicurezza del traffico stradale essenziale per la sostenibilità nel tempo dei propri obiettivi strategici di business.

Le società del Gruppo 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 capaci-

tà 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 9001:2015, con l'impegno a migliorarne nel tempo l'efficacia per 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 processi 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.

Nel corso del 2019 ha preso altresì rapido avvio il progetto di implementazione, da parte di tutte le concessionarie autostradali di appartenenza, di un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale conforme alla norma ISO 39001, con l'obiettivo di ottenere la relativa certificazione entro l'anno 2020.

Un primo traguardo è stato raggiunto da Autostrada dei Fiori S.p.A. che ha sviluppato il progetto pilota ed ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001 a settembre 2019.

Il miglioramento continuo del nuovo sistema, integrato con il sistema ISO 9001, è finalizzato alla diminuzione del numero di incidenti stradali sui tronchi gestiti, con specifico riguardo ai casi con conseguenze gravi per le persone coinvolte.

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 "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" (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 sostegno della predisposizione e dello 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".

## CUSTOMER SATISFACTION

Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità e la sicurezza stradale, è impegnato a monitorare la qualità percepita dagli utenti delle proprie infrastrutture autostradali. A tal fine le società concessionarie effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione del cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

Ad integrazione di tale attività, nel corso del 2019, le concessionarie del Gruppo ASTM hanno dato vita al Progetto di Customers Experience "Progetto Qui Nord Ovest" insieme al Codacons, principale associazione dei consumatori italiana e a Markonet.

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

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

Le segnalazioni provengono da automobilisti che liberamente partecipano e interagiscono: non solo tematiche che influenzano negativamente la Customer Experience ma anche consigli e proposte, complimenti e giudizi costruttivi.

Il Progetto si è avvalso dei seguenti canali di comunicazione:

- il sito [quinordovest.it](http://quinordovest.it) che, oltre a descrivere obiettivi e finalità del progetto, raccoglie le principali informazioni relative alle tratte coinvolte, ad integrazione dei siti ufficiali, promuove il territorio attraverso sezioni specifiche dedicate ad eventi e itinerari turistici e pone in rilievo il Codice della Strada. I visitatori possono interagire mediante due form, attraverso i quali rilasciare segnalazioni e suggerimenti. Il sito ha registrato 208.112 visite da 10.132 utenti unici;



- la pagina Facebook “Qui Nord Ovest”, attraverso la quale gli utenti possono inviare segnalazioni e commenti tramite messaggio privato o commenti ai post, che ha raggiunto oltre 300 mila persone (rapporto ottimale di soddisfazione);
- la linea mobile, alla quale inviare segnalazioni e immagini tramite messaggi “WhatsApp” (161 segnalazioni raccolte);
- la diffusione dei numeri telefonici di rete fissa dei centri operativi delle concessionarie autostradali, dove segnalare emergenze in autostrada (es. presenza di oggetti o animali sulla carreggiata).

Nella sua totalità, il Progetto ha generato 867 segnalazioni, tra suggerimenti, commenti positivi e negativi, di cui 202 puntuali su criticità, tempestivamente inviate alla concessionaria di competenza per favorire gli interventi. Le criticità sono state raggruppate in macrocategorie: 37 sono riferite alle aree di servizio (chiusura notturna servizio bar, mancanza servizio Wi-Fi), 45 al manto stradale (asfalto ammalorato), 22 agli oggetti sulla carreggiata, 23 alla segnaletica (assenza di avvisi relativi a cantieri), 5 alla vegetazione e 70 ad altro (chiusura casello anche in situazioni di traffico elevato, malfunzionamento servizio carte e bancomat).



Questo programma di lavoro è servito agli automobilisti come punto di riferimento informativo sempre aggiornato e si è rivelato utile alla rete del Gruppo ASTM per interagire con gli utenti, nell'ottica del miglioramento continuo, e per garantire una migliore esperienza di viaggio.

Dall'analisi della ricerca è emerso come l'attenzione degli utenti sia risultata piuttosto polarizzata sul tema della sicurezza stradale e ancor di più su quella infrastrutturale: appare evidente in tal senso una crescente attenzione che quasi sempre sfocia in una dichiarata preoccupazione per le condizioni strutturali di autostrade, viadotti e gallerie. In concomitanza con gli eventi di cronaca che hanno visto coinvolte le autostrade italiane, con il conseguente interessamento da parte dei media, è stato rilevato l'aumento di un flusso, seppur disarticolato, di commenti e posizionamenti d'opinione.

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

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

## LE TARIFFE AUTOSTRADALI

La principale fonte di ricavo del Gruppo è rappresentata dall'incasso del pedaggio autostradale, che gli utenti corrispondono a fronte dell'utilizzo dell'infrastruttura. Il pedaggio 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.

La tariffa finale unitaria, che ogni utente corrisponde alle concessionarie, include tre componenti: la quota di competenza della concessionaria, il sovracanoone da devolvere allo Stato e l'IVA. La quota di tariffa di competenza della concessionaria consente 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 sovracanooni 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).

## EPC

Nel settore EPC (*Engineering, Procurement and Construction*) ASTM opera attraverso le proprie controllate Itinera, attiva nel settore delle costruzioni, S.I.N.A., società di ingegneria, ed Euroimpianti, società di impiantistica.



\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2019

## COSTRUZIONI

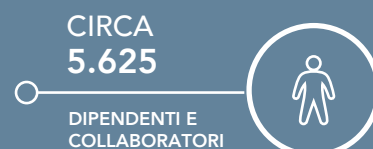
Il Gruppo ASTM è presente nel settore delle costruzioni attraverso Itinera, player internazionale nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di progetti di edilizia civile e industriale.

### RESPONSABILITÀ ECONOMICA



\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo Itinera 31 dicembre 2019

### PERSONE



## BUSINESS

### LA NOSTRA PRESENZA NEL MONDO:

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



### GRANDI OPERE INFRASTRUTTURALI



100 + km  
TUNNEL  
REALIZZATI



1.000 + km  
INFRASTRUTTURE  
STRADALI  
E FERROVIARIE  
REALIZZATE



Itinera si colloca tra le società leader del settore su scala internazionale per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (strade, autostrade, ferrovie, metropolitane), di edilizia civile ed industriale (porti, aeroporti, ospedali, università, centri commerciali), oltre che nello sviluppo di progetti di concessioni greenfield.

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

Nell'ambito delle proprie attività Itinera ha implementato un Sistema di Gestione Integrato (SGI) applicato alla Qualità, Ambiente, Sicurezza, Responsabilità d'impresa, Risk Management e Sicurezza del Traffico Stradale in conformità alle Norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, OHSAS 18001, SA8000, ISO 31000 e ISO 39001.

Nel corso del 2019, Itinera ha innalzato i propri standard in tema di sicurezza, adottando ed attuando efficacemente un sistema di gestione sicurezza conforme alla norma ISO 45001 di recente emanazione.

Ha inoltre acquisito una certificazione secondo la ISO 39001 "Road Traffic Safety Management Systems" identificante uno standard di gestione per la riduzione del rischio principalmente relativo all'attività di manutenzione autostradale all'interno dell'organizzazione.

Il sistema di gestione ha un approccio "Risk Based Thinking", che prevede la gestione del rischio nell'intero sistema ed in particolar modo nelle attività di pianificazione, di analisi, di valutazione ed operative, che in tal modo diventa un metodo sistematico per la prevenzione del rischio.

## CORSI DI FORMAZIONE

Itinera pone massima attenzione alla formazione continua dei propri dipendenti, a tutti i livelli. Nel corso del 2019 sono state erogate circa 248 mila ore di formazione per dipendenti e collaboratori.

A partire dal 2019 è stato implementato un nuovo sistema formativo presso il cantiere situato in Danimarca per la costruzione del ponte Storstrøm. La logica su cui si fonda il nuovo sistema è che il coinvolgimento diretto nel processo di apprendimento (*training on the job*) rafforza la consapevolezza su quelli che sono i rischi presenti in cantiere e di conseguenza aumenta la probabilità di prevenire gli incidenti. A tale scopo la modalità con cui viene impartita la formazione prevede la simulazione di scenari reali di possibile accadimento in cantiere, gestiti in un contesto che rimanda al format tipo di un videogioco. Tali scenari sono in costante evoluzione così da avere una simulazione il più attinente possibile alla reale situazione in cantiere.



## UN IMPEGNO COSTANTE PER LO SVILUPPO DELLE NOSTRE INFRASTRUTTURE: RICOSTRUITO IN TEMPI RECORD IL NUOVO VIADOTTO "MADONNA DEL MONTE" SULL'A6 TORINO-SAVONA

In data 21 febbraio 2020 è stato inaugurato, in tempo record, il nuovo viadotto "Madonna del Monte" sulla A6 Torino-Savona gestita dalla società concessionaria Autostrada dei Fiori, investito il 24 novembre 2019 da un'imprevedibile e violenta frana del volume complessivo di circa 15mila m<sup>3</sup>, staccatasi dal versante sovrastante, non classificato a rischio idrogeologico nella cartografia regionale e non di pertinenza della società concessionaria, che si è abbattuta a notevole velocità e con grande energia contro il manufatto autostradale in direzione Nord tra i caselli di Savona e Altare.

Alla cerimonia di inaugurazione hanno partecipato, tra gli altri, Paola De Micheli - Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giovanni Toti - Presidente della Regione Liguria, Ilaria Caprioglio - Sindaco di Savona e Bernardo Magri - Amministratore Delegato di Autostrada dei Fiori.

La ricostruzione del nuovo viadotto in acciaio, lungo 58 metri e realizzato ad un'unica campata senza pilastri intermedi per scavalcare interamente la zona oggetto della frana, è avvenuta in circa 70 giorni, in anticipo rispetto ai tempi originariamente previsti, e ha visto l'impegno di una media giornaliera di 40 addetti in rappresentanza delle circa 30 società impegnate nei lavori sotto il coordinamento della concessionaria Autostrada dei Fiori e di Itinera, tra i principali player globali nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di edilizia civile e industriale.

L'impalcato, del peso di circa 300 tonnellate, è stato realizzato in acciaio di tipo "corten", scelto per le migliori caratteristiche di resistenza alla corrosione e agli agenti atmosferici.

Nell'ambito dei lavori del nuovo viadotto sono state installate circa 1.300 metri di barriere di sicurezza con il massimo livello di contenimento.



La stretta tempistica di realizzazione del nuovo viadotto è stata possibile grazie agli sforzi sostenuti dalle imprese che hanno partecipato ai lavori e alla proficua collaborazione, a vari livelli, di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione della nuova infrastruttura.

"Siamo tutti particolarmente orgogliosi di essere riusciti a restituire, in tempi così stretti, ai nostri utenti e alla Regione Liguria un'infrastruttura di grande importanza per il territorio oltre che un asse viario strategico per i collegamenti tra la Liguria e il nord ovest del Paese" ha commentato Bernardo Magri, Amministratore Delegato di Autostrada dei Fiori.

Per maggiori informazioni si fa riferimento al Bilancio di sostenibilità di Itinera, disponibile sul sito internet della società nella sezione "Sostenibilità".



## INGEGNERIA

Il Gruppo ASTM è attivo nel settore dell'ingegneria dello sviluppo, del controllo e della manutenzione delle opere infrastrutturali attraverso la sua controllata S.I.N.A..

### RESPONSABILITÀ ECONOMICA



### PERSONE



L'INGEGNERIA È UN FATTORE CHIAVE PER GLI OPERATORI DEL TRASPORTO E DELLA MOBILITÀ

### BUSINESS



**INGEGNERIA:**  
FATTORE CHIAVE  
PER LA MOBILITÀ



Con riferimento al tema della sicurezza dell'infrastruttura, di assoluta rilevanza nella matrice di materialità del Gruppo ASTM, per quanto concerne lo sviluppo e l'implementazione dei sistemi di ritenuta stradale, la società detiene un know-how consolidatosi sin dagli anni '60 mediante attività di studio, ricerche e sperimentazioni con prove in scala reale su barriere di sicurezza di propria concezione, avendo consolidato nel tempo la collaborazione con i più importanti e qualificati Centri di Ricerca e Laboratori (Politecnico di Milano - Laboratorio di Ricerca sui Sistemi di Trasporto (LAST); CSI-IMQ di Bollate-Milano; TRANSPOLIS di Lione).

A questo proposito, specifiche procedure operative guidano lo studio delle soluzioni tecniche e progettuali più appropriate ed avanzate per lo sviluppo dei sistemi di ritenuta, verificate tramite l'utilizzo di modelli di calcolo e simulazione numerica. Culmine del processo operativo sono le prove d'urto al vero - o "crash-test" - sul prototipo del dispositivo, che vengono eseguite secondo gli standard normativi vigenti, sia europei (Norme EN 1317) che nazionali, presso campi di prova e/o laboratori ad esse abilitati. Tali prove hanno lo scopo di certificare il sistema progettato, rendendolo così marcabile CE da parte dei *Notify Body*.

Su queste basi sono stati sviluppati e vengono con continuità implementati nuovi prodotti e sistemi di ritenuta di tipologia S.I.N.A., tutti marcati CE, di differente classe prestazionale in relazione alla destinazione d'uso. Nel 2019 i prodotti disponibili sono più di venti e comprendono soluzioni integrate di barriera di sicurezza con pannelli fonoassorbenti per bordo, ponte o viadotto, certificati, con l'integrazione di apposito sbraccio per corpo illuminante di tipo LED, soluzione ottimale anche sotto il profilo dell'ecocompatibilità. Da rilevare, gli studi di approfondimento e messa a punto - anche sperimentali - di due sistemi atti a migliorare le prestazioni del vincolo a terra di barriere infisse nel terreno, dei quali sono state depositate domande di brevetto. Per uno di questi sistemi (sistema DNA), nel 2019 è avvenuta la pubblicazione formale del brevetto Italia.

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

La stretta coniugazione tra le attività di studio e pro-

gettazione dei sistemi di ritenuta e quelle di progettazione degli interventi di sostituzione e ammodernamento delle barriere di sicurezza, genera un circolo virtuoso che consente di ottimizzare i dispositivi in funzione delle esigenze che vengono raccolte in sede di progettazione e realizzazione delle nuove installazioni, nonché di disporre del know-how e degli strumenti di simulazione tipici della fase di studio anche per certificare l'aderenza alle normative ed alle buone prassi di alcune particolari installazioni, mediante test sperimentali statici e dinamici eseguiti con l'attrezzatura "Marte", anch'essa brevettata da S.I.N.A..

Di particolare rilevanza, in tale ambito, lo studio commissionato dall'Autostrada dei Fiori e completato nel 2019 per l'ammodernamento dei dispositivi di ritenuta stradale esistenti sulle tratte gestite, studio finalizzato a individuare gli interventi necessari a elevare la sicurezza passiva dell'infrastruttura e l'ordine di priorità degli stessi.

Più recentemente, anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT ha chiesto alle concessionarie il programma degli interventi necessari all'ammodernamento delle barriere, promuovendo così il criterio secondo cui è necessario dare priorità agli investimenti con un maggior ritorno in termini di incremento della sicurezza.

Nel mese di agosto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inoltre emanato "I criteri di priorità generali per la sostituzione delle barriere di sicurezza", da applicarsi quali linee guida nella pianificazione degli interventi finalizzati alla riqualificazione di barriere. S.I.N.A., coinvolta sostanzialmente da tutte le concessionarie del Gruppo, ha svolto specifiche analisi che, oltre ai criteri individuati dal MIT, hanno tenuto conto delle specificità delle singole tratte, delle differenti condizioni operative oltre che delle situazioni puntuali rilevabili caso per caso, programmando tutti gli interventi necessari al completo ammodernamento dei dispositivi.

Sempre in tema di sicurezza dell'infrastruttura S.I.N.A. ha intrapreso un progetto di monitoraggio viadotti caratterizzato da un importante contenuto tecnologico ed innovativo. Il sistema è costituito da un elevato numero di sensori che misurano in continuo le grandezze caratteristiche della struttura. Il consistente numero di informazioni generato da tali strumenti viene quindi allocato in un cloud ed ana-

lizzato con algoritmi specifici. Le strutture vengono modellate numericamente per monitorarne il comportamento ed ottenere informazioni su eventuali danneggiamenti o processi di degrado. Tra la fine del 2018 ed il 2019 sono stati installati più di 2.000 sensori per il monitoraggio di 10 viadotti sulla rete autostradale del Gruppo ASTM. La scelta dei viadotti da monitorare è coerente con l'assessment prodotto per diverse concessionarie del Gruppo da S.I.N.A. e finalizzato ad individuare i margini di sicurezza delle opere d'arte, eventuali misure gestionali da attuare in attesa di intervenire e le priorità degli interventi di riqualificazione. Le attività di assessment di ponti e viadotti vengono ripetute annualmente e tengono conto dell'evoluzione dello stato di conservazione delle strutture per come rilevati in corso d'anno in esito alle attività ispettive.

Dal 2018 si segnala che S.I.N.A. ha investito nell'acquisizione di competenze nell'ambito del *Protocollo di Sostenibilità Envision*, un sistema di rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili, avviando

annualmente corsi di formazione e aggiornamento del personale certificato come *Envision Sustainability Professional* e quindi abilitato all'utilizzo di tale sistema.

S.I.N.A. dispone inoltre di apparecchiature tecnologicamente avanzate e di un laboratorio attrezzato anche per prove ambientali. In particolare, la società ha acquisito esperienze significative nella determinazione degli inquinanti prodotti dal traffico stradale, ferroviario ed aeroportuale, nei settori dell'acustica, della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo. Nel corso del 2019, oltre all'aggiornamento programmato della strumentazione in dotazione, è stato allestito un laboratorio mobile per il monitoraggio degli inquinanti aero dispersi e dei parametri meteorologici. Sono proseguite inoltre senza soluzione di continuità le verifiche acustiche di rispondenza alle normative cogenti ed agli obiettivi di mitigazioni, svolte presso ricettori afferenti alle principali concessionarie del Gruppo, in particolare localizzati lungo l'Autostrada dei Fiori A10.

Nel corso del 2019 S.I.N.A., nell'ambito di un progetto di implementazione di misure a sostegno della sostenibilità, ha eliminato l'utilizzo di contenitori in plastica monouso e distribuito ai propri dipendenti una borraccia ed un bicchiere multiuso che renderanno possibile la diminuzione di rifiuti non degradabili.



## IMPIANTI

### RESPONSABILITÀ ECONOMICA



\*Dati IAS IFRS  
al 31 dicembre 2019  
inclusivi dei rapporti  
intercompany

### PERSONE



### EUROIPIANTI

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 ASTM. 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, strutture ospedaliere e strutture universitarie. L'azienda presenta inoltre 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 supervisione.

La ricerca costante di nuovi ambiti operativi da sviluppare, unitamente all'inserimento di personale altamente specializzato, hanno permesso ad Euroimpianti di ampliare continuamente le proprie competenze consentendo durante l'anno 2019 l'acquisizione di commesse da primari operatori come l'Università degli Studi di Torino e l'Università Federico II di Napoli.

La società dimostra quotidianamente sensibilità alle problematiche legate alla salvaguardia e alla tutela dell'ambiente, investendo risorse nella realizzazione di 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*.

L'intervento di *Energy Saving* dell'impianto di illuminazione pubblica realizzato nel comune di Giaveno (TO) 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. Inoltre, nel corso dell'anno 2019 la società ha acquisito la concessione di un progetto per la riqualificazione energetica dell'impianto di illuminazione pubblica del Comune di Piossasco (TO), che consiste nella riconversione di circa 2.700 corpi illuminanti con apparecchi con sorgente luminosa a LED.

Euroimpianti ha ricevuto, a inizio 2019, il "Certificato d'Eccellenza" di Certiquality, un importante riconoscimento che il primario Ente certificatore italiano rilascia alle realtà che si sono distinte per l'impegno ed il lavoro all'insegna della Qualità.



# TECNOLOGIA

## RESPONSABILITÀ ECONOMICA

€ 75  
MILIONI



RICAVI  
NEL 2019\*

\*Dati IAS IFRS  
al 31 dicembre 2019  
inclusivi dei rapporti  
intercompany

## PERSONE

308

DIPENDENTI





## SINELEC

SINELEC raccoglie le competenze tecnologiche di ASTM nell'ambito del pedaggio elettronico, dei sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transportation Systems* - ITS) e delle telecomunicazioni, rappresentando per il Gruppo sia l'ICT service provider di riferimento, con responsabilità dei servizi digitali e delle reti di telecomunicazione, sia il player tecnologico che si occupa, con un approccio *end-to-end*, dei sistemi di esazione pedaggio, info-mobilità, monitoraggio e gestione del traffico e delle infrastrutture delle concessionarie.

Attiva da oltre 20 anni nel settore autostradale, SINELEC comprende a fondo le necessità operative e di manutenzione, aspetti che guidano la crescita del suo portfolio finalizzato ad un reale miglioramento dell'ecosistema di trasporto. Lo sviluppo di soluzioni innovative per la gestione sicura ed intelligente del traffico e delle infrastrutture è una delle priorità dell'azienda che, in linea con le politiche del Gruppo, considera la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile un prerequisito chiave per la crescita del Paese e per il benessere dei cittadini.

## SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

La società opera nel campo della progettazione e sviluppo di impianti completi per l'esazione del pedaggio: dispositivi di pista, sistemi di acquisizione dati, piattaforme di controllo di stazione e sistemi di elaborazione e riconciliazione delle informazioni a livello finanziario. Operativamente installato in oltre 800 varchi sul territorio nazionale, il sistema di esazione di SINELEC è predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET).

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

## SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)

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

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

LIBRA/S è una piattaforma che consiste in una componente di campo (stazioni di pesatura) e di un sistema di controllo centrale, che tramite strumenti di diagnostica, data-analysis e reporting rende possibile il monitoraggio ed una visione di alto livello della rete di stazioni di pesa monitorate, supportando il cliente nell'ottimizzazione della gestione *day-by-day* e nell'elaborazione di opportuni modelli di manutenzione predittiva.

## SMART ROAD

SINELEC può essere considerata uno dei principali player italiani coinvolto nel processo di digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto stradale grazie alla sua ventennale esperienza nello sviluppo di so-

luzioni per il traffico.

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

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

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

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

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

Verranno inoltre implementati sistemi intelligenti di monitoraggio delle infrastrutture stradali che attraverso piattaforme IoT forniranno le informazioni ne-

cessarie ad alimentare innovativi strumenti di supporto alla decisione.

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

## CERTIFICAZIONI ED IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITÀ

SINELEC dal 2001 ha implementato un sistema di gestione per la qualità certificato secondo lo standard 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 la certificazione del suo sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro secondo la norma OHSAS 18001:2007 e secondo la norma ISO 14001:2015 per la gestione ambientale.

Il sistema di gestione per l'ambiente e la sicurezza sono un importante presidio preventivo per la gestione degli incidenti di natura ambientale e di sicurezza.

SINELEC ha ricevuto nel corso del 2019 il Certificato di Eccellenza Gold. Il riconoscimento è stato assegnato da Certiquality, primario ente di certificazione italiano con oltre 8.000 aziende clienti.

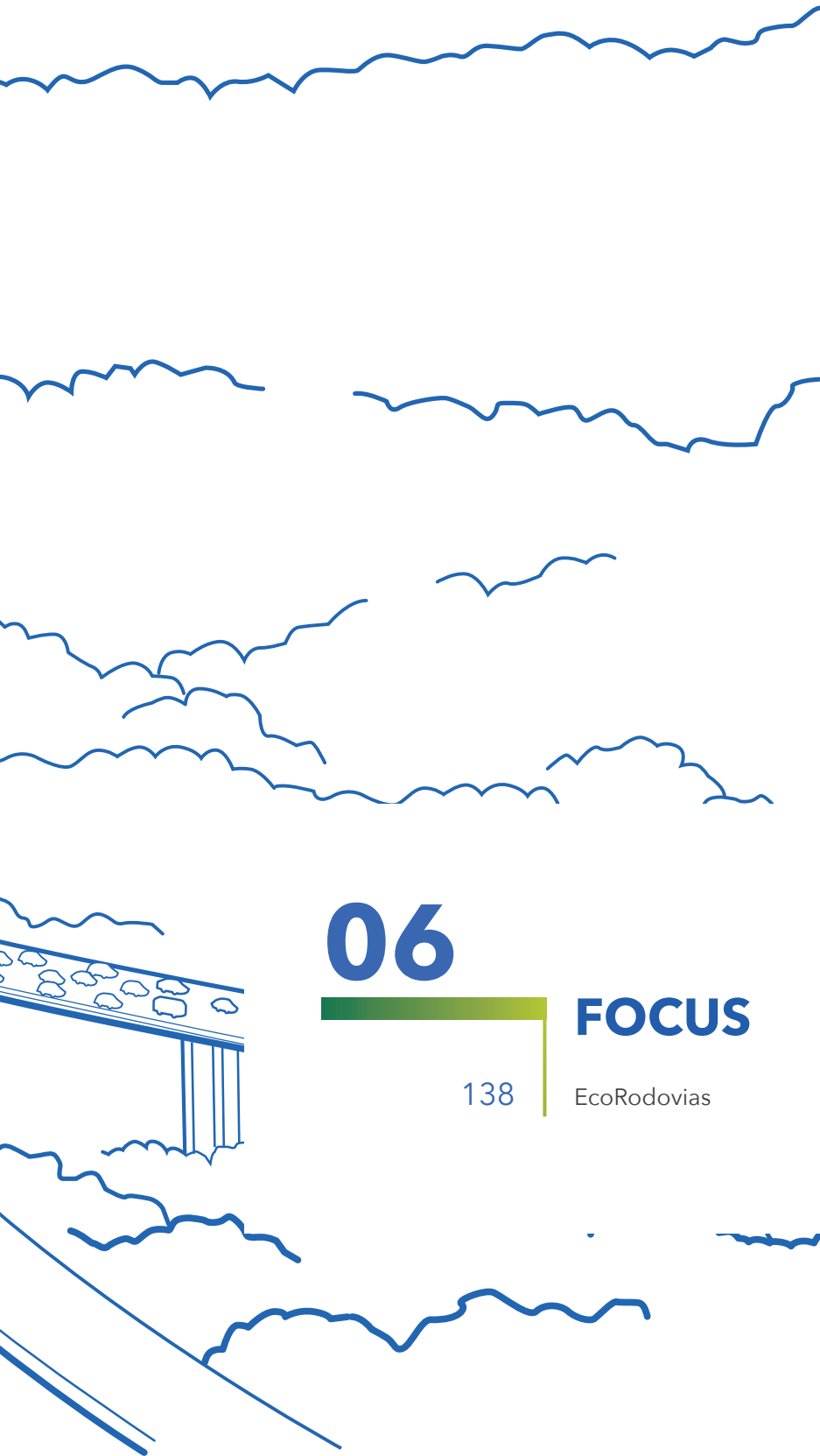
L'importante attestato sottolinea l'impegno della Società verso il miglioramento continuo attraverso un sistema di gestione integrato.

L'Attestato viene quindi assegnato a quelle realtà che hanno svolto un percorso virtuoso dimostrando "eccellenza" nel modo di lavorare di ogni giorno.

Infine, con l'obiettivo di rispondere ai nuovi bisogni degli utenti ed essere in linea con l'evoluzione del mercato automotive, SINELEC sta promuovendo 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 "Programmi diffusione carburanti alternativi" del capitolo "La nostra responsabilità verso l'ambiente".





**06**

**FOCUS**

138

EcoRodovias

# ECORODOVIAS

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

Fonte: Sustainability Report 2018 Gruppo EcoRodovias (ad esclusione di ricavi e market cap)

## CAPITALE INDUSTRIALE

R\$ 9,3  
MILIONI\*



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

\*Pari a circa 2 milioni di euro

## CAPITALE FINANZIARIO

R\$ 9,1  
MILIARDI\*



MARKET CAP  
AL 31.12.2019

\*Pari a circa 2 miliardi di euro

## CAPITALE UMANO

3.742

DIPENDENTI  
ECORODOVIAS



47  
MILA

ORE DI  
FORMAZIONE  
SULLA PIATTAFORMA  
'ESCOLA DA GENTE'

100%

DELLA FORZA LAVORO  
HA FREQUENTATO  
UN CORSO  
ANTI-CORRUZIONE

## CAPITALE SOCIALE

### ECOVIVER

UN PROGRAMMA AZIENDALE DEDICATO A EROGARE FORMAZIONE SU TEMI AMBIENTALI COME ACQUA, ENERGIA E RIFIUTI.

NEL 2018 HANNO PARTECIPATO AL PROGRAMMA 276 SCUOLE PUBBLICHE IN 20 CITTÀ, RAGGIUNGENDO 18 MILA STUDENTI

## CAPITALE NATURALE

OLTRE  
600  
MILA KWH

RIDUZIONE DEI  
CONSUMI DI  
ENERGIA  
ELETTRICA

KWH

85%

DEI DIPENDENTI  
FORMATI  
SULLE  
TEMATICHE  
AMBIENTALI

## CAPITALE INTELLETTUALE

OLTRE  
100

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



Il portafoglio di EcoRodovias comprende 11 concessioni autostradali per un totale di 3.086 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 del 2019 con ricavi pari a 2,9 miliardi di Reais, in aumento del 17% rispetto all'anno 2018.

Con riferimento ai fatti connessi ad azioni civili e indagini penali che hanno coinvolto alcune società del Gruppo Ecorodovias in relazione a taluni illeciti asseritamente commessi, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo "Altre informazioni" delle Note Esplicative del Bilancio Consolidato 2019 del Gruppo ASTM.

Maggiori informazioni sono inoltre disponibili sul sito internet della società all'indirizzo:

[www.ecorodovias.com.br](http://www.ecorodovias.com.br)

## VALORI, POLITICHE E PRINCIPI

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

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

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

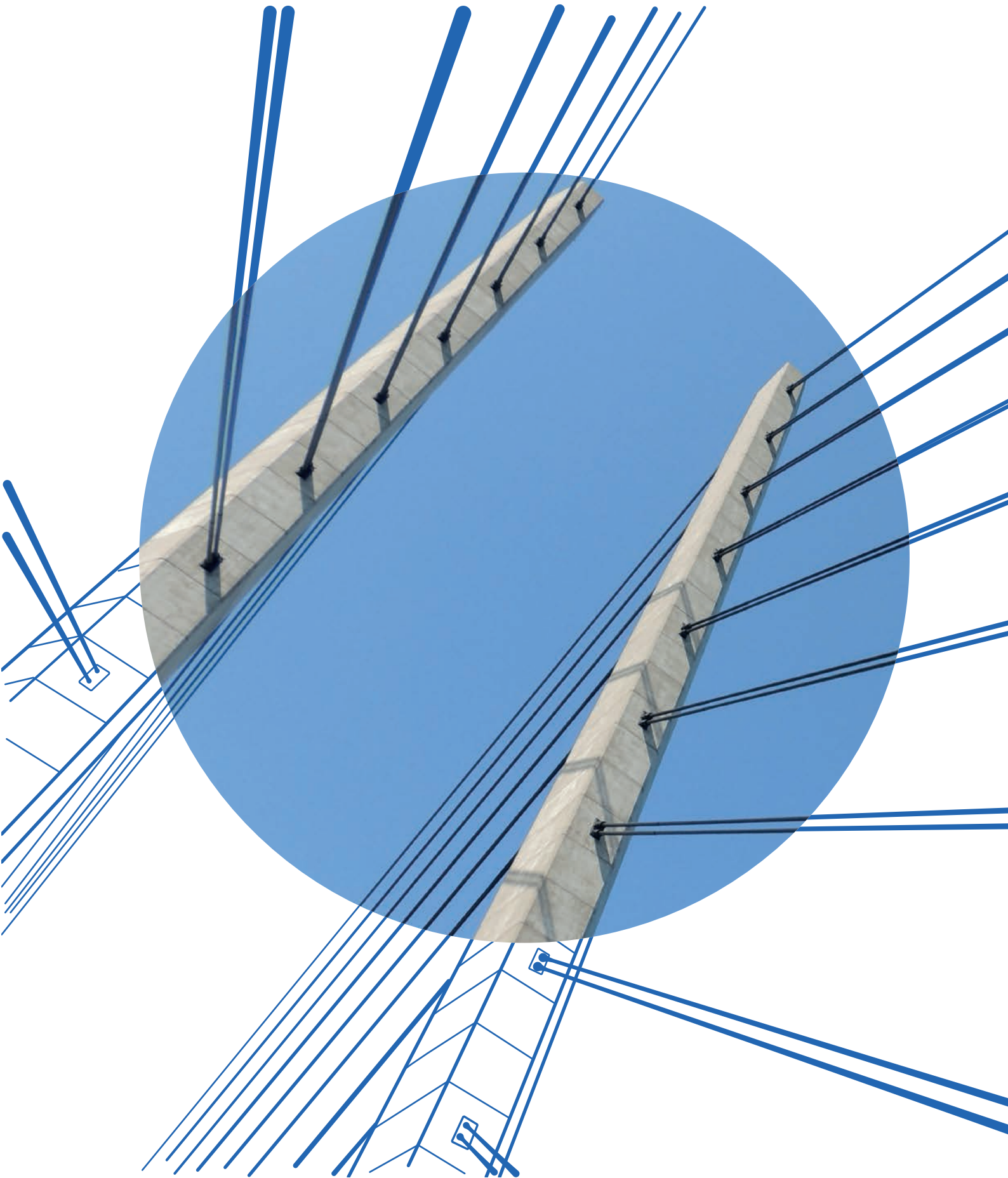
Nelle operazioni quotidiane, il *Compliance Program* e il Programma Anti-corruzione contribuiscono a ridurre l'esposizione di EcoRodovias al rischio.

Come riflesso degli sforzi per mantenere gli standard sociali e ambientali di Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza, le concessioni stradali di EcoRodovias sono certificate ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001, alcune in fase di transizione alla ISO 45001. Le concessioni Ecovias ed Ecopistas sono certificate ISO 39001 nel sistema di gestione della sicurezza stradale.

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

## CORPORATE SUSTAINABILITY INDEX (ISE)

È dal 2011 che le azioni di EcoRodovias sono state incluse 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.





# 07



## ALLEGATI

142

Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM

144

*GRI Content Index*



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

| ASPETTI MATERIALI   | RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS  | SDGs  | PERIMETRO DEGLI IMPATTI   | RUOLO DI ASTM  |
|---|--|---|---|--|
| <b>Sostenibilità economico-finanziaria</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 201: Performance economica (2016)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Governance e compliance</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 307: Compliance ambientale (2016)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9, 16</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Gestione responsabile della catena di fornitura</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Anti-corruzione</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 205: Anti-corruzione (2016)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 16</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 302: Energia (2016)</li> <li>• GRI 305: Emissioni (2016)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7, 11, 12, 13</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> <li>• Fornitori di energia elettrica</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>• Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> |
| <b>Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 301: Materiali (2016)</li> <li>• GRI 303: Acqua (2016)</li> <li>• GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7, 11, 12, 13</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Sicurezza dell'infrastruttura</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3, 11</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3, 8</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Diversità, pari opportunità e inclusione</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 402: Lavoro e relazioni industriali (2016)</li> <li>• GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)</li> <li>• GRI 406: Non discriminazione (2016)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5, 8, 10, 16</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |
| <b>Attrazione e valorizzazione del capitale umano</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>• GRI 401: Occupazione (2016)</li> <li>• GRI 404: Formazione e istruzione (2016)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4, 8</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppo ASTM</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>  |

| ASPETTI MATERIALI                                   | RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS  | SDGs       | PERIMETRO DEGLI IMPATTI   | RUOLO DI ASTM  |
|---|--|------------|---|--|
| <b>Rispetto dei diritti umani</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 408: Lavoro minorile (2016)</li> <li>● GRI 409: Lavoro forzato (2016)</li> </ul>                   | ● 8, 16    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Fornitori</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> |
| <b>Relazione con gli Stakeholder</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 413: Comunità locali (2016)</li> </ul>   | ● 11, 17   | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |
| <b>Impatti sul territorio</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 202: Presenza sul mercato (2016)</li> <li>● GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)</li> </ul> | ● 8, 9, 11 | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |
| <b>Sicurezza stradale</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 3, 11    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Utenti autostradali, con riferimento ai comportamenti di guida</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM</li> </ul>                                  |
| <b>Tutela del paesaggio e della biodiversità</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 11, 12   | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |
| <b>Privacy e sicurezza delle informazioni</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 418: Privacy dei consumatori (2016)</li> </ul>   | ● 16       | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |
| <b>Innovazione</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Università e Centri di Ricerca</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> |
| <b>Qualità del servizio e customer satisfaction</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9, 17    | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |
| <b>Inquinamento acustico</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9, 11    | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  |



# GRI CONTENT INDEX

| GRI Standard                              | Descrizione General Standard Disclosures                                  | Pagina    | Note |
|---|---|-----------|------|
| <b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)</b> |   |           |      |
| <b>Profilo dell'organizzazione</b>        |   |           |      |
| 102-1                                     | Nome dell'organizzazione  | 4         |      |
| 102-2                                     | Attività, marchi, prodotti e servizi                                      | 12-15     |      |
| 102-3                                     | Luogo della sede principale   | 12        |      |
| 102-4                                     | Luogo delle attività  | 14        |      |
| 102-5                                     | Proprietà e forma giuridica   | 12        |      |
| 102-6                                     | Mercati serviti   | 12-14     |      |
| 102-7                                     | Dimensione dell'organizzazione  | 14; 66    |      |
| 102-8                                     | Informazione sui dipendenti e altri lavoratori                            | 57-61     |      |
| 102-9                                     | Catena di fornitura   | 50-53     |      |
| 102-10                                    | Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura | 4         |      |
| 102-11                                    | Principio precauzionale   | 22-32     |      |
| 102-12                                    | Iniziative esterne  | 103-105   |      |
| 102-13                                    | Adesione ad associazioni  | 118-120   |      |
| <b>Strategia e analisi</b>                |   |           |      |
| 102-14                                    | Dichiarazione di un alto dirigente  | 2-3       |      |
| 102-15                                    | Impatti chiave, rischi e opportunità                                      | 22-32     |      |
| <b>Etica e Integrità</b>                  |   |           |      |
| 102-16                                    | Valori, principi, standard e norme di comportamento                       | 15; 33-36 |      |
| <b>Corporate Governance</b>               |   |           |      |
| 102-18                                    | Struttura della governance  | 18-19     |      |
| 102-29                                    | Identificazione e gestione degli impatti economici, sociali e ambientali  | 18-19     |      |

| GRI Standard                              | Descrizione General Standard Disclosures                                  | Pagina     | Note  |
|---|---|------------|---|
| <b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)</b> |   |            |   |
| <b>Coinvolgimento degli Stakeholder</b>   |   |            |   |
| 102-40                                    | Elenco dei gruppi di Stakeholder  | 37         |   |
| 102-41                                    | Accordi di contrattazione collettiva                                      | 63         |   |
| 102-42                                    | Individuazione e selezione degli Stakeholder                              | 37         |   |
| 102-43                                    | Modalità di coinvolgimento degli Stakeholder                              | 37-38      |   |
| 102-44                                    | Temi e criticità chiave sollevati   | 38         |   |
| <b>Pratiche di reporting</b>              |   |            |   |
| 102-45                                    | Soggetti inclusi nel bilancio consolidato                                 | 4; 13      |   |
| 102-46                                    | Definizione dei contenuti del report e perimetri dei temi                 | 4-7; 40-41 |   |
| 102-47                                    | Elenco dei temi materiali   | 38         |   |
| 102-48                                    | Revisione delle informazioni  | 4          |   |
| 102-49                                    | Modifiche nella rendicontazione   | 4          |   |
| 102-50                                    | Periodo di rendicontazione  | 4          |   |
| 102-51                                    | Data del report più recente   | 4          |   |
| 102-52                                    | Periodicità della rendicontazione   | 4          | La periodicità della pubblicazione del Bilancio di sostenibilità è annuale. |
| 102-53                                    | Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report                | 7          |   |
| 102-54                                    | Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standards</i> | 4          |   |
| 102-55                                    | Indice dei contenuti GRI  | 144-151    |   |
| 102-56                                    | Assurance esterna   | 7; 152-153 |   |

| GRI Standard   | Descrizione Specific Standard Disclosures                  | Pagina                | Note  |
|--|--|-----------------------|---|
| <b>Sostenibilità economico-finanziaria</b>             |  |                       |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |  |                       |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 40-42; 142-143        |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti                | 50; 52                |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 46               |   |
| <b>GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA (2016)</b>           |  |                       |   |
| GRI 201 -1   | Valore economico direttamente generato e distribuito       | 46                    |   |
| <b>Gestione responsabile della catena di fornitura</b> |  |                       |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |  |                       |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143        |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti                | 50-53                 |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 50-53            |   |
| <b>GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)</b>  |  |                       |   |
| GRI 204 -1   | Proporzione di spesa verso fornitori locali                | 51                    |   |
| <b>Anti-corruzione</b>                                 |  |                       |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |  |                       |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143        |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti                | 7; 33-34              |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-8; 23               |   |
| <b>GRI 205: ANTI-CORRUZIONE (2016)</b>                 |  |                       |   |
| GRI 205-3  | Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese        |                       | Nel corso del 2019 non si sono registrati episodi di corruzione |
| <b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>          |  |                       |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |  |                       |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143        |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti                | 87;89; 93;<br>100-101 |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 88-90            |   |
| <b>GRI 302: ENERGIA (2016)</b>                         |  |                       |   |
| GRI 302-1  | Energia consumata all' interno della organizzazione        | 88-89                 |   |
| GRI 302-4  | Riduzione del consumo di energia                           | 89-90; 93             |   |
| <b>GRI 305: EMISSIONI (2016)</b>                       |  |                       |   |
| GRI 305-1  | Emissioni dirette di GHG (Scope 1)                         | 90                    |   |
| GRI 305-2  | Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2) | 90                    |   |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures  | Pagina           | Note  |
|---|--|------------------|---|
| <b>Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti</b> |  |                  |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>                |  |                  |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143   |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti  | 99-100           |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-8; 52; 99-100  |   |
| <b>GRI 301: MATERIALI (2016)</b>                              |  |                  |   |
| GRI 301-1   | Materiali utilizzati per peso o volume   | 52               | In ottica di miglioramento continuo, il Gruppo svilupperà il sistema di raccolta e consolidamento dei dati, al fine di reperire le informazioni sull'utilizzo di materiali rinnovabili. |
| <b>GRI 303: ACQUA (2016)</b>                                  |  |                  |   |
| GRI 303-1   | Prelievi di acqua per fonte  | 98-99            |   |
| <b>GRI 306: SCARICHI E RIFIUTI (2016)</b>                     |  |                  |   |
| GRI 306-2   | Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento   | 101-102          |   |
| GRI 306-3   | Sversamenti significativi  |                  | Nell'esercizio 2019 non sono stati registrati sversamenti significativi   |
| <b>Attrazione e valorizzazione del capitale umano</b>         |  |                  |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>                |  |                  |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143   |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti  | 34; 63; 70-71    |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 70-71       |   |
| <b>GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)</b>                            |  |                  |   |
| GRI 401-1   | Nuove assunzioni e turnover  | 61-63            |   |
| GRI 401-2   | Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato | 70-71            |   |
| <b>GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE (2016)</b>                |  |                  |   |
| GRI 404-1   | Ore medie di formazione annua per dipendente   | 76               |   |
| <b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>                          |  |                  |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>                |  |                  |   |
| <b>GRI 403: GESTIONE DELLA TEMATICA (2018)</b>                |  |                  |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143   |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti  | 34; 78-79; 82-83 |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-8; 78-83       |   |
| GRI 403-1   | Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro  | 78               |   |
| GRI 403-2   | Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti  | 78-79; 82-83     |   |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures   | Pagina         | Note  |
|---|---|----------------|---|
| GRI 403-3   | Servizi di medicina del lavoro  | 78             |   |
| GRI 403-4   | Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro                   | 78             |   |
| GRI 403-5   | Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro   | 75-76          |   |
| GRI 403-6   | Promozione della salute dei lavoratori  | 83             |   |
| GRI 403-7   | Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali | 81-82          |   |
| <b>GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)</b>  |   |                |   |
| GRI 403-9   | Infortuni sul lavoro  | 85-87          |   |
| <b>Diversità, pari opportunità e inclusione</b>       |   |                |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>        |   |                |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro   | 41-42; 156-157 |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti   | 7; 65-66; 71   |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-8; 75-76     |   |
| <b>GRI 402: LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI (2016)</b> |   |                |   |
| GRI 402-1   | Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi   |                | Il periodo minimo previsto per il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto dalle leggi in vigore nei Paesi in cui il gruppo opera e, ove presenti nei contratti collettivi applicati. |
| <b>GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ (2016)</b>   |   |                |   |
| GRI 405-1   | Diversità degli organi di governo e tra i dipendenti  | 19; 65-69      |   |
| GRI 405-2   | Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini   | 72             |   |
| <b>GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)</b>            |   |                |   |
| GRI 406-1   | Episodi di discriminazione e misure correttive adottate   | 71             | Nel 2019 non sono stati registrati casi accertati di discriminazione.   |
| <b>Rispetto dei diritti umani</b>                     |   |                |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>        |   |                |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro   | 41-42; 142-143 |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti   | 52-53          |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 52-53     |   |



| GRI Standard                                   | Descrizione Specific Standard Disclosures  | Pagina         | Note   |
|--|--|----------------|--|
| <b>GRI 408: LAVORO MINORILE (2016)</b>         |  |                |  |
| GRI 408-1                                      | Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile                           | 52-53          |  |
| <b>GRI 409: LAVORO FORZATO (2016)</b>          |  |                |  |
| GRI 409-1                                      | Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio             | 53             |  |
| <b>Relazioni con gli Stakeholder</b>           |  |                |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143 |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 103-105        |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-8; 103-105   |  |
| <b>GRI 413: COMUNITÀ LOCALI (2016)</b>         |  |                |  |
| GRI 413-2                                      | Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali              |                | Non sono state rilevate attività legate a significativi impatti negativi, attuali e potenziali, sulle comunità locali. |
| <b>Privacy e sicurezza delle informazioni</b>  |  |                |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143 |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 36             |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-8; 36        |  |
| <b>GRI 418: PRIVACY DEI CONSUMATORI (2016)</b> |  |                |  |
| GRI 418-1                                      | Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti |                | Nel corso del 2019 non risultano casi accertati di violazioni in materia di privacy e di perdita di dati dei clienti.  |
| <b>Sicurezza stradale</b>                      |  |                |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143 |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 40; 112-125    |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 112-125   |  |
| <b>Governance e compliance</b>                 |  |                |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143 |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 18-19          |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-8; 18-19     |  |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures                  | Pagina              | Note |
|---|--|---------------------|------|
| <b>GRI 307: COMPLIANCE AMBIENTALE (2016)</b>        |  |                     |      |
| GRI 307-1   | Non conformità con leggi e normative in materia ambientale | 87                  |      |
| <b>Tutela del paesaggio e della biodiversità</b>    |  |                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                     |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143      |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 5-6; 97-99          |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 97-99          |      |
| <b>Innovazione</b>                                  |  |                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                     |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143      |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 132-135             |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4; 133-135          |      |
| <b>Qualità del servizio e customer satisfaction</b> |  |                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                     |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143      |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 123-125             |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 123-125        |      |
| <b>Sicurezza dell'infrastruttura</b>                |  |                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                     |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 41-42; 142-143      |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 112-116;<br>130-131 |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 112-116;<br>130-131 |      |

| GRI Standard                                       | Descrizione Specific Standard Disclosures                | Pagina                        | Note |
|--|--|-------------------------------|------|
| <b>Inquinamento acustico</b>                       |  |                               |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>     |  |                               |      |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143                |      |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti              | 96                            |      |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                   | 4-8; 96                       |      |
| <b>Impatti sul territorio</b>                      |  |                               |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>     |  |                               |      |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 41-42; 142-143                |      |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti              | 26-34; 55-59;<br>104-113      |      |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                   | 4-8; 26-34;<br>55-59; 104-113 |      |
| <b>GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO (2016)</b>        |  |                               |      |
| GRI 202 -2   | Porzione di senior manager assunti dalla comunità locale | 68                            |      |
| <b>GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI (2016)</b> |  |                               |      |
| GRI 203-2  | Impatti economici indiretti significativi                | 53-54; 110-113                |      |



Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona 25,  
20144 Milano  
Italia

Tel: +39 02 83322111  
Fax: +39 02 83322112  
www.deloitte.it

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

**Al Consiglio di Amministrazione di  
ASTM S.p.A.**

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della ASTM S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo ASTM") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 aprile 2020 (di seguito "DNF" o "Bilancio di Sostenibilità").

**Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

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

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

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

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

**Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità**

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 172039 | Partita IVA IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.



## Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
  - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo ASTM, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di ASTM S.p.A. e con il personale delle principali società del Gruppo ASTM e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.



## Deloitte.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo ASTM:

- a livello di capogruppo 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, ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Halmar International LLC, S.A.T.A.P. S.p.A., SALT p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SINELEC S.p.A., SINA S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco o riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo ASTM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 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, 29 aprile 2020





Connessi al domani! Idee, persone e valori

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