



autostrade // per l'italia

Dichiarazione consolidata
di carattere non finanziario
del Gruppo Autostrade per l'Italia
redatta ai sensi del D.lgs. 254/2016

A1 Panoramica
e Direttissima

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2022

INDICE

Lettera agli Stakeholder

6

01
Business
responsabile

9

02
Autostrade
per l'Italia
per l'ambiente

37

03
Le persone di
Autostrade
per l'Italia

59

04
Nuovo modello
di mobilità

89

05
L'infrastruttura
sostenibile

105

07
Governance solida
e sostenibile

123

06
Relazione con
il territorio e
le comunità

113

08
Finanza
sostenibile

143

Nota metodologica

160

GRI Content Index

163

Allegati

171

Relazione di Revisione

175



MISSION

Rendere la mobilità sempre più sostenibile, sicura, innovativa ed efficiente per rispondere alle esigenze presenti e future della comunità.

A23 Viadotto Somplago

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

L'anno 2022 è stato fondamentale nel percorso di evoluzione del gruppo Autostrade per l'Italia: molti sono gli obiettivi realizzati, molti altri li stiamo realizzando per i viaggiatori, per lo sviluppo dei territori attraversati dalla nostra rete e per tutti i nostri stakeholder.

Siamo oggi un gruppo industriale che integra, come leader nazionale, diverse competenze dall'ingegneria al mondo delle costruzioni, dalle tecnologie sostenibili ai servizi innovativi di mobilità; pronti ad affrontare le sfide che quotidianamente comporta la gestione di una rete complessa ed essenziale per la mobilità delle persone e delle merci all'interno del Paese. Operiamo con esperienza, professionalità e alto senso di responsabilità, sostenuti da una solida compagine azionaria oggi rappresentata da CDP Equity e dai fondi gestiti da Blackstone e Macquarie oltre ad Appia Investment e Silk Road.

Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profondi e rapidi cambiamenti: dalla rivoluzione tecnologica trainata dalla transizione energetica, allo sviluppo di tecnologie di supporto al guidatore fino alla guida assistita, autonoma e connessa. In questo contesto, in considerazione dei crescenti volumi di traffico e dell'età della rete, diventa fondamentale ammodernare e potenziare il nostro sistema infrastrutturale, ma nel contempo dobbiamo diventare un punto di riferimento per lo sviluppo della mobilità del futuro sempre più sostenibile, sicura ed intelligente anche con nuovi servizi innovativi per i clienti.

Ogni giorno lavoriamo per garantire il raggiungimento degli standard più elevati sia per quanto riguarda la sicurezza degli utenti e dei lavoratori, sia per qualità del servizio sia infine per quanto riguarda la sicurezza e la resilienza della rete, spina dorsale del Paese.

Negli ultimi anni, il modello di sorveglianza della rete si è radicalmente trasformato attraverso una revisione dei processi interni, la progressiva digitalizzazione di molte attività e, infine, l'assegnazione a terzi delle attività di sorveglianza con circa 37.000 ispezioni effettuate solo nel 2022.

Anche quest'anno ha visto un'importante crescita sia delle manutenzioni che degli investimenti. Nel 2022 sono stati spesi circa 1,8 miliardi di euro nell'ambito dell'ingente piano di manutenzioni e investimenti di gruppo che ha l'obiettivo di estendere la vita utile delle infrastrutture e potenziare i nodi critici della rete. Il rinnovato dialogo con le istituzioni ci ha permesso di sbloccare opere strategiche per il Paese e oggi circa 14 miliardi di progetti sono pronti per essere avviati. Inoltre, all'inizio del 2022, il gruppo ha lanciato Mercury, un programma di innovazione tecnologica che contribuirà alla trasformazione dell'infrastruttura autostradale, rendendola più digitale, sostenibile e sicura. Siamo alle porte di una vera e propria rivoluzione nel mondo della mobilità e ci apprestiamo ad essere un player di riferimento.

Nel corso dell'anno, la società ha sviluppato un proprio percorso ESG e, in quest'ambito, si è impegnata al raggiungimento degli obiettivi Net Zero che prevedono il contenimento del riscaldamento globale ad un livello non superiore a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali entro il 2050.

Progettiamo infrastrutture sostenibili e innovative, rispondendo per intero ai requisiti di sostenibilità economica, sociale, ambientale lungo l'intero ciclo di vita dell'opera. Un'ulteriore prova dell'impegno della società nell'integrare l'attenzione ai temi ambientali e sociali nella propria strategia è la prima emissione obbligatoria sostenibile di Autostrade collocata a inizio 2023.

Promuoviamo una crescita sostenibile e inclusiva, nonché lo sviluppo delle nostre risorse e dei nostri talenti consapevoli che il futuro è fatto innanzitutto dalle persone. Per questa ragione il gruppo ha sviluppato sinergie con il mondo delle università e, negli ultimi due anni, ha assunto 1.800 risorse nell'ambito di un piano straordinario che a regime prevede 2.900 assunzioni per rafforzare prevalentemente le aree STEM (Science, Technology Engineering and Mathematics).

I risultati finanziari e non finanziari dell'esercizio 2022 sono di piena soddisfazione e mostrano la capacità del gruppo di creare valore per i propri stakeholders. Nel 2022 i margini operativi della società sono tornati ai livelli precedenti il manifestarsi della pandemia da Covid-19.

La stabilità del quadro regolatorio con l'efficacia a marzo 2022 del nuovo Atto Aggiuntivo e dell'allegato Piano Economico Finanziario e la validità del percorso di trasformazione intrapreso è attestato anche dal merito di credito di Autostrade per l'Italia tornato nel corso dell'anno a Investment Grade.

Nel corso del 2022, abbiamo lavorato tutti insieme ogni giorno con impegno, costanza e professionalità: una squadra di 9.300 persone che ha contribuito alla trasformazione del gruppo e ai risultati dell'esercizio. Rendiamo merito alle donne e agli uomini di Autostrade a cui va il nostro più sentito ringraziamento.

Elisabetta Oliveri
Presidente

Roberto Tomasi
Amministratore Delegato



Esistono infinite strade per trasformare il futuro. Sostenibilità e innovazione sono la nostra.

01 BUSINESS RESPONSABILE

- 10 Chi siamo
- 14 La trasformazione di Autostrade per l'Italia
- 18 Analisi di materialità
- 24 La trasformazione della mobilità
- 34 Sustainability Rating 2022



A23 Viadotto Somplago

CHI SIAMO

Il Gruppo Autostrade per l'Italia ("Autostrade per l'Italia" o il "Gruppo") è il primo operatore autostradale italiano con una rete in concessione di circa 3.000 km, pari a circa il 49% dell'intera rete a pedaggio italiana, e uno dei principali operatori della mobilità autostradale in Europa. Il gruppo integra competenze lungo l'intera filiera dai servizi di ingegneria, alle costruzioni e allo sviluppo di sistemi di mobilità innovativa e sostenibile, secondo le direttrici definite nel Piano di Trasformazione avviato nel 2020.

Alla data del 31.12.2022, l'assetto azionario della capogruppo è il seguente:

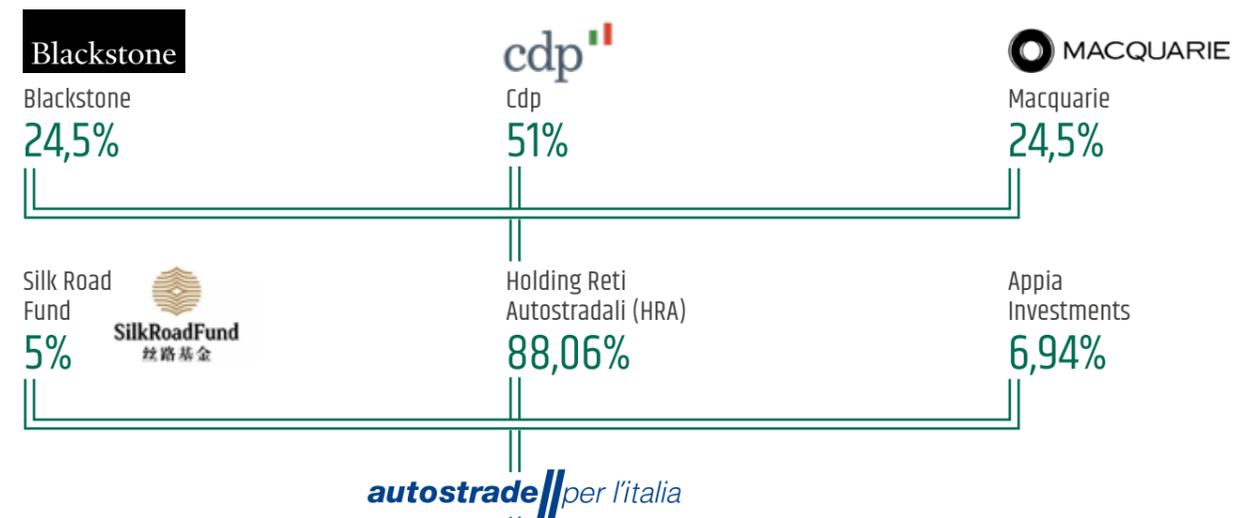
AZIONISTA	N. DI AZIONI DETENUTE	PERCENTUALE DI CAPITALE SOCIALE DETENUTA
Holding Reti Autostradali S.p.A.	547.776.698	88,06%
Appia Investments S.r.l.	43.148.952	6,94%
Silk Road Fund Ltd	31.101.350	5%

Il 5 maggio 2022 è stata finalizzata l'**acquisizione dell'88,06%** del capitale sociale della Società detenuto da Atlantia S.p.A. da parte di Holding Reti Autostradali S.p.A. (HRA), veicolo di investimento partecipato da CDP Equity (51%), Blackstone Infrastructure Partners (24,5%) e dai fondi gestiti da Macquarie Asset Management (24,5%).

Il Gruppo si presenta con l'**organigramma** che segue nella pagina successiva:



Foto: A14 Viadotto Alento



Le concessionarie autostradali del Gruppo



 Autostrade per l'Italia
Km rete: 2.855 - Scadenza concessione: 2038

ALTRE SOCIETÀ CONCESSIONARIE

 Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco
Km rete: 6 - Scadenza concessione: 2050

 Raccordo Autostradale Valle d'Aosta
Km rete: 32 - Scadenza concessione: 2032

 Società Autostrada Tirrenica
Km rete: 55 - Scadenza concessione: 2028

 Tangenziale di Napoli
Km rete: 20 - Scadenza concessione: 2037

Le altre controllate non autostradali sono:

AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONE



2ª società di ingegneria a livello nazionale per numero di risorse, con all'attivo circa 1.000 professionisti che svolgono attività di progettazione, direzione lavori e construction management. La società ha un ruolo centrale di coordinamento degli interventi di manutenzione, potenziamento e ammodernamento sulla rete, e con le proprie competenze e risorse, è in grado di offrire servizi di ingegneria evoluti al Paese con un approccio "design to sustainability".



1ª società di costruzioni in Italia per attività eseguite in via diretta e operatore integrato di soluzioni per l'ammodernamento e la manutenzione delle infrastrutture, in grado di gestire progetti complessi e di grandi dimensioni, mettendo a disposizione le proprie competenze non solo per il Gruppo ma anche per il territorio nazionale e utilizzando macchinari, tecniche e materiali a basso impatto ambientale, con attenzione mirata alle risorse naturali.

AREA INNOVAZIONE E TECNOLOGIA



Una delle principali società di Intelligent Transportation Systems a livello europeo. Nata come centro d'eccellenza della ricerca e dell'innovazione di Autostrade per l'Italia, Movyon sviluppa sistemi per il monitoraggio e la gestione delle infrastrutture (ad esempio "Argo" in partnership con IBM), per il controllo e la gestione della viabilità e della sicurezza stradale, per il pagamento dei pedaggi. Oggi circa il 75% delle forniture di tecnologie di esazione in Italia è assicurato da Movyon, che conta circa 38 brevetti registrati e oltre 4000 sistemi di monitoraggio attivi lungo il territorio nazionale.



Nata nel 2021 con l'obiettivo di sviluppare servizi avanzati per la mobilità attraverso soluzioni volte a migliorare l'esperienza di viaggio a 360°, puntando su innovazione, tecnologia e sostenibilità, dentro e fuori dalla rete autostradale. Free To X sta oggi realizzando il piano di infrastrutturazione e gestione della rete di ricariche per veicoli elettrici lungo tutta la rete autostradale, il cui completamento è previsto entro l'estate 2023 con circa 100 aree di servizio attrezzate in grado di garantire la copertura di tutti i 3.000 km di rete autostradale. Free To X è anche la società che ha sviluppato e avviato il servizio di "cashback" che consente di accedere al ristoro del pedaggio per tempi di percorrenza superiori agli standard di riferimento a causa di lavori sulla rete e che mette a disposizione degli utenti nuovi servizi interattivi, per conoscere in tempo reale lo stato del traffico sulle autostrade.



Costituita nel gennaio 2022, è impegnata nello sviluppo di soluzioni tecnologiche per la produzione di energia da fonti rinnovabili che valorizzino le aree lungo e intorno alla rete autostradale. La vocazione di Elgea è anche quella di esplorare e sviluppare soluzioni impiantistiche innovative con specificità nel settore autostradale anche attraverso progetti pilota; ad esempio le ipotesi, già in studio, di pensiline fotovoltaiche a copertura dei mezzi pesanti o di barriere autostradali fono-assorbenti integrate con soluzioni fotovoltaiche. Elgea nasce dall'esigenza di sviluppare e gestire impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile e si occupa delle attività di ricerca e individuazione delle aree più adatte per la costruzione di impianti fotovoltaici; dello sviluppo delle iniziative (i.e. fino all'ottenimento delle autorizzazioni alla costruzione ed esercizio) fino all'attività di gestione degli impianti, una volta entrati in esercizio, finalizzata principalmente a garantire la copertura del fabbisogno energetico del gruppo Autostrade per l'Italia.

ALTRI SERVIZI

ADMOVING, che si occupa della vendita di spazi pubblicitari sulla rete Autostrade per l'Italia (Autostrade per l'Italia, SAM, e Tangenziale di Napoli), SAT (Autostrada Tirrenica), Autostrada Torino Savona e Gruppo Strada dei Parchi.

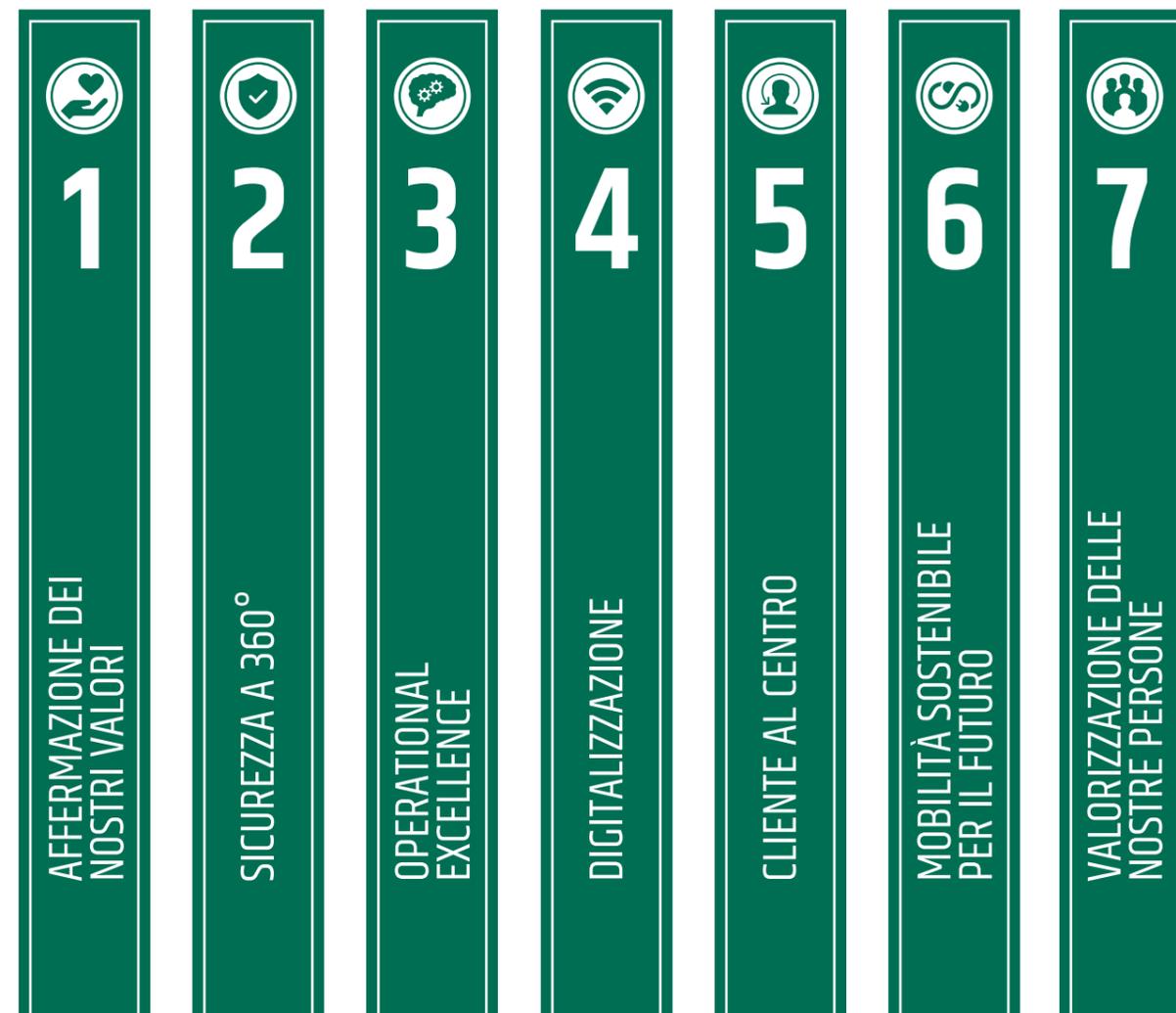
ESSEDIESSE, che svolge attività di erogazione di servizi amministrativo-contabili e fiscali, amministrazione del personale e payroll, immobiliari e generali.

GIOVE CLEAR, che svolge attività di pulizia offerte ai clienti delle Aree di Servizio lungo la rete autostradale adottando tutti gli strumenti ecologici e sostenibili presenti sul mercato dei prodotti per la pulizia ed il decoro.

LA TRASFORMAZIONE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Nel 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato un processo di trasformazione, basato su sette pilastri fondamentali, che ha profondamente modificato il modo di operare e del Gruppo, ponendo al centro del suo operato la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture, la capacità di dialogo con tutti gli stakeholder chiave, nonché lo sviluppo delle proprie risorse e dei propri talenti, perseguendo un percorso di crescita sostenibile ed inclusiva.

I PILASTRI DEL PIANO DI TRASFORMAZIONE



La trasformazione coinvolge tutte le società del Gruppo che operano nei servizi di ingegneria, di costruzione e nella realizzazione di soluzioni tecnologiche al servizio della mobilità.



Per una più ampia condivisione e partecipazione di tutti gli stakeholder al Piano di radicale cambiamento Autostrade per l'Italia ha lanciato "Next", programma di deployment e divulgazione dei progetti e delle iniziative legate ai sette Pilastri del Piano.



È in questo contesto di cambiamento che la sostenibilità assume un ruolo chiave, integrandosi con la strategia del Gruppo per cogliere la sfida rappresentata dagli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile.



I risultati conseguiti nel 2022, che saranno approfonditi in dettaglio, sono particolarmente significativi e riguardano tutte le dimensioni (ambiente, sociale e governance) della sostenibilità, come attestato dall'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, il network partecipato da imprese di tutto il mondo impegnate a realizzare un quadro economico, sociale ed ambientale atto a "promuovere un'economia mondiale sana e sostenibile".

Per quanto concerne l'ambiente e in particolare con riferimento al contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico, il Gruppo ha adottato un approccio scientifico Net Zero attraverso la validazione di SBTi (Science Based Target initiative) dei target di riduzione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU e lo scenario di contenimento dell'incremento delle temperature a 1.5°C al 2050. In linea con i target dichiarati, le emissioni del gruppo sono scese nel 2022 di oltre il 6% ed è cresciuto l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, che rappresenta una quota superiore al 90% del totale delle fonti di approvvigionamento.

All'obiettivo di ridurre l'impronta carbonica del comparto stradale nel suo insieme contribuiscono anche i progetti di potenziamento e digitalizzazione della rete che consentiranno di ridurre le congestioni e di razionalizzare i flussi di traffico e l'installazione di una rete di stazioni di ricarica elettrica ad alta potenza che entro il 2023 sarà disponibile in 100 aree di servizio grazie all'investimento realizzato da Free To X. Significativi risultati sono stati conseguiti anche in merito ai livelli di riciclo dei rifiuti prodotti, pari quasi al totale, al risparmio delle risorse idriche utilizzate.

I SISTEMI DI GESTIONE DEL GRUPPO

Le Società del Gruppo operano per l'implementazione e miglioramento continuo dei propri **Sistemi di Gestione** con approccio integrato e sinergico ed in coerenza con il Piano di Trasformazione, finalizzato al miglioramento continuo delle performance e dell'efficacia dell'azione di contenimento dei rischi. Tali sistemi di gestione saranno oggetto di approfondimento nei successivi capitoli.

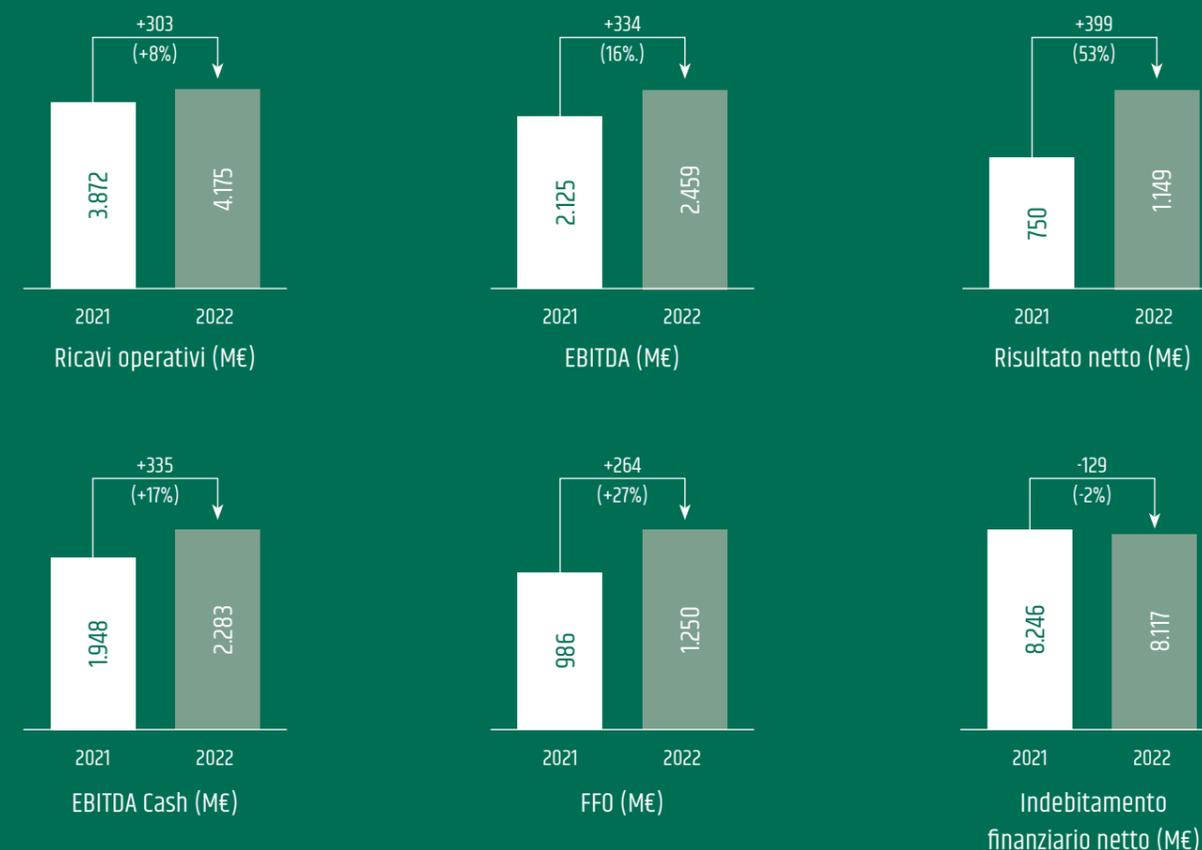
La certificazione Envision conseguita dal progetto del Passante di Bologna, con il più alto livello possibile, Platinum, attesta la determinazione del Gruppo ad intervenire lungo tutto il ciclo di vita dell'infrastruttura garantendo l'adozione di criteri di progettazione sostenibili grazie ad un sempre maggiore impiego di materiali con ridotte emissioni e riutilizzo dei materiali e la considerazione dei bisogni delle comunità interessate dagli interventi infrastrutturali.

Sotto l'aspetto dell'attenzione alle persone il Gruppo ha operato avendo come obiettivo prioritario la sicurezza di clienti e lavoratori, facendo segnare una riduzione di oltre il 30% dell'indice che misura la frequenza degli infortuni sulle ore lavorate, e la creazione di un ambiente lavorativo inclusivo e attento a ogni diversità, come attestato dalle certificazioni conseguite in merito a Diversity & Inclusion (ISO 30415) e Parità di Genere (UNI/PDR 125:2022).

Infine, per il raggiungimento degli obiettivi di trasformazione sostenibile, il Gruppo ha rafforzato ulteriormente il proprio sistema di Governance sui temi ESG con la costituzione del Comitato endoconsigliare ESG&HS, del Comitato ESG manageriale e della Funzione Centrale Sustainability, ed è stata inoltre allargata la Comunità degli ESG Ambassadors per promuovere la sostenibilità ad ogni livello organizzativo.

Dati economico finanziari

Autostrade per l'Italia, attraverso le proprie attività, contribuisce allo sviluppo del tessuto economico e sociale delle aree in cui opera. Si riportano di seguito i principali indicatori economico finanziari consuntivati dal Gruppo nel 2022 e il confronto con l'esercizio precedente.



In particolare:

- i **ricavi operativi** pari a 4.175 milioni di euro sono in aumento di 303 milioni di euro rispetto al 2021 grazie al miglioramento del traffico sulla rete delle concessionarie (+9,3%);
- il **marginale operativo lordo** (EBITDA³), pari a 2.459 milioni di euro, si incrementa di 334 milioni di euro rispetto al 2021, per l'effetto della crescita dei ricavi;
- Il **risultato netto consolidato** pari a 1.149 milioni di euro è in aumento di 399 milioni di euro per

effetto del miglioramento dell'EBITDA e dei minori oneri fiscali, su cui incide l'operazione di affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia completata nel 2022 (effetto positivo sugli oneri fiscali pari a 96 milioni di euro);

- L'**EBITDA Cash** ed il **Cash Flow Operativo** ("FFO") aumentano rispettivamente di 335 milioni di euro e 264 milioni di euro rispetto al 2021.

(3) Una descrizione di dettaglio dei principali IAP (Indicatori Alternativi di Performance) è riportata nel capitolo 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni" della Relazione Finanziaria Annuale 2022.

ANALISI DI MATERIALITÀ

Gli stakeholder

Nello svolgimento della propria attività, il Gruppo Autostrade per l'Italia si relaziona con numerose categorie di stakeholder, vale a dire tutti i soggetti e le istituzioni che sono direttamente e/o indirettamente influenzati dalle attività e dai risultati dell'organizzazione, o che influenzano attivamente l'operato della Società.

La presente dichiarazione di carattere non finanziario rappresenta un'occasione per il Gruppo Autostrade per l'Italia per condividere con i propri portatori di interessi le principali performance, gli impatti rilevanti, eventuali ambiti di miglioramento e obiettivi futuri definiti relativamente alla sfera sociale, ambientale e di governance.

Si tratta inoltre di un'opportunità per arricchire il dialogo con tutti gli stakeholder, per considerare le loro aspettative e punti di vista nella formazione del processo decisionale di Gruppo.

Di seguito vengono riportate le sei categorie di stakeholder maggiormente rilevanti per il Gruppo:

1. Fornitori
2. Clienti
3. Società e Ambiente (Università, centri di ricerca, enti per la tutela del territorio)
4. Investitori e comunità finanziaria
5. Istituzioni
6. Dipendenti

Come riportato di seguito, per ciascuna categoria il Gruppo ha individuato i principali canali di coinvolgimento al fine di ottimizzare la comunicazione e il coinvolgimento.

Il Gruppo ha impostato un processo di dialogo partecipativo e costruttivo, basato su una comunicazione costante e trasparente che permette un'interazione continua con i propri stakeholder.

Di seguito, vengono rappresentate le principali modalità di coinvolgimento per ogni categoria individuata:



Foto: A1 Viadotto Marinella e Galleria Boscaccio



DIPENDENTI

- Sistemi di performance management
- Programmi di formazione per tutta la popolazione aziendale
- Canali di comunicazioni digitalizzati e inclusivi costantemente aggiornati (Intranet, Next TV, Autostrade informa, ...)
- Tavoli negoziali e di confronto con le organizzazioni sindacali
- Canali di segnalazione con garanzia di massima tutela per il segnalato e per il segnalante (Ethics Office, Piattaforma di Whistleblowing)



SOCIETÀ E AMBIENTE

- Incontri periodici con le istituzioni locali
- Conferenze e comunicati stampa
- Collaborazioni con Università e centri di ricerca
- Siti internet e Social Network
- Partnership con associazioni profit, Fondazione, ONG del territorio
- Progetti per la valorizzazione culturale del territorio



ISTITUZIONI

- Collaborazioni e Protocolli d'intesa (INAIL, Protocolli di Legalità, ..)
- Gruppi di lavoro congiunti e trasversali a tutti i temi della mobilità sostenibile e della gestione dell'asset infrastrutturale
- Incontri con organismi tecnici



CLIENTI

- Informativa su viabilità aggiornata, multicanale e inclusiva
- Call center di servizio e assistenza
- Email dedicate ai clienti per suggerimenti e reclami
- Social Network e siti web
- Strutture interne deputate alla gestione dei clienti
- Comitati di incontro e carte dei servizi
- App dedicate per servizi di infoviabilità e accessibilità



INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIE

- Comunicati sui risultati periodici e sulle operazioni finanziarie di rilievo
- Meeting informativi, Conference Call e struttura di Investor Relations dedicata all'interlocuzione con la comunità finanziaria e con gli investitori e agenzie di rating
- Sito web costantemente aggiornato e pubblicazione della reportistica finanziaria e non finanziaria
- Road-show dedicati



FORNITORI

- Piattaforma di on boarding realizzata su requisiti oggettivi e trasparenti e utilizzata anche come canale di comunicazione delle iniziative aziendali verso la supply chain
- Iniziative di formazione e coinvolgimento dei fornitori (Workshop HS, Workshop formativo su piattaforma Open-es, Digital Vendor Day)
- Incontri di coordinamento e capacity building (Alleanza HS)
- Audit e verifiche
- Panel di fornitori selezionato per survey sui temi della sostenibilità
- Canali di segnalazione con garanzia di massima tutela per il segnalato e per il segnalante (Ethics Office, Piattaforma di Whistleblowing)

Analisi di materialità 2022

Il Gruppo Autostrade per l'Italia, in linea con le richieste della nuova edizione dello standard di rendicontazione "GRI Standards 2021", ha aggiornato la propria analisi di materialità per la rendicontazione delle informazioni non finanziarie 2022, identificando i temi materiali che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali significativi dell'azienda e che influenzano in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni dei suoi stakeholder

Il concetto di materialità è, infatti, strettamente connesso al concetto di impatto: i temi materiali sono quelli che rappresentano gli impatti più significativi dell'organizzazione sull'economia, l'ambiente e le persone, compresi gli impatti sui diritti umani.

L'individuazione dei temi materiali, avvenuta tramite benchmark, analisi dei megatrends di settore e analisi di contesto ha comportato talune revisioni delle tematiche individuate nel 2021 e l'introduzione di due nuovi temi materiali.

Per ogni tema materiale sono stati poi valutati gli impatti secondo una duplice prospettiva:

LE PRINCIPALI TAPPE DEL PROCESSO



Considerando i risultati ottenuti per ogni impatto (Scala, Portata e Probabilità), e tenendo in considerazione quanto emerso dalle interviste, è stato possibile associare un coefficiente di valutazione per ogni impatto e definire la priorità degli impatti positivi e negativi, come di seguito rappresentati.

- "Inside - Out": quelli positivi o negativi, attuali o potenziali generati dall'Organizzazione
- "Outside - In": quelli positivi o negativi, attuali o potenziali subiti dall'Organizzazione

La mappatura dei temi materiali e degli impatti significativi è stata poi sottoposta, attraverso iniziative di stakeholder engagement, ad ulteriore revisione e validazione.

Nel dettaglio, l'aggiornamento delle tematiche potenzialmente materiali e dei relativi impatti associati è stato condotto, innanzitutto, a partire da un'analisi del contesto in cui opera il Gruppo (analisi di benchmark attraverso i principali peers, analisi dei Megatrends di settore e media analysis).

Dall'analisi di contesto sono state introdotte due nuove tematiche (Business Model Resilience e Biodiversità). Considerandone l'applicabilità in diversi ambiti, si è ritenuto opportuno trattare trasversalmente nell'analisi il tema dei diritti umani.

Ad ogni tema materiale sono stati associati uno o più impatti positivi e negativi, attuali e potenziali generati dalle attività del Gruppo Autostrade per l'Italia, definendo una mappatura temi-impatti significativi che è stata sottoposta ad un processo di valutazione attraverso attività di stakeholder engagement.

Al fine di presentare il contributo di Autostrade per l'Italia agli impegni dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, la lista dei temi materiali è stata associata ai Sustainable Development Goals.

IMPATTI NEGATIVI	PRINCIPALE PROSPETTIVA D'IMPATTO
Inquinamento acustico, inquinamento e consumo del suolo, inquinamento del sottosuolo ed inquinamento causato dal non corretto smaltimento dei rifiuti prodotti e depauperamento di risorse materiali	
Non conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale	
Infortuni e malattie professionali dei dipendenti o terze parti sui luoghi di lavoro di Autostrade per l'Italia	
Violazione dei diritti umani lungo la catena di fornitura	
Inadeguata gestione e presidio della rete anche in relazione a fenomeni esogeni (ad esempio eventi climatici come gli eventi nevosi) tale da causare aumento dell'incidentalità e/o reclami	
Violazioni della sicurezza riguardante la privacy dei clienti e perdite dei dati - databreach	
Mancato allineamento della catena di fornitura agli obiettivi aziendali ESG (ad es. sicurezza sul lavoro, condizioni di lavoro, gestione dei rifiuti, riduzione impronta CO ₂)	
Limitato consenso da parte della comunità locale per la realizzazione di opere pubbliche, in un territorio che viene avvertito come vicino agli interessi quotidiani dei cittadini (effetto NIMBY)	
Interruzione del business con ricadute negative sulla società	
Non conformità a leggi, normative, standard interni ed esterni applicabili ed eventi di corruzione, frodi e conflitti di interesse e diffusione di comportamenti anti-competitivi, anti-trust	
Aumento del turnover, perdita di conoscenze e competenze chiave	
Aumento dei consumi ed inefficienza energetica	
Danneggiamento degli equilibri ecosistemici e della biodiversità e mancato allineamento alle richieste normative, standard e linee guida in materia	
Non conformità a leggi e regolamenti sulla privacy e la protezione dei dati	
Non conformità alla normativa in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (D.lgs. 81/2008)	
Discriminazioni/abusi durante le operazioni aziendali	
Aumento del rischio di obsolescenza (mancato adeguamento dei servizi offerti alle nuove tecnologie, ai mutamenti e alle future esigenze del mercato e mancata innovazione dei processi interni)	
Limitato accesso al mercato dei capitali a causa di un mancato adeguamento normativo e regolatorio rispetto ai temi ESG (es. Tassonomia europea)	



IMPATTI POSITIVI

PRINCIPALE
PROSPETTIVA D'IMPATTO

Prevenzione e riduzione degli incidenti stradali grazie ad un efficace presidio della circolazione ed un'efficiente gestione delle possibili situazioni di emergenza stradale.	
Riduzione emissioni gas inquinanti, cosiddetti "climalteranti", e contributo allo sviluppo di un'economia climaticamente neutra e al raggiungimento degli obiettivi climatici attraverso approvvigionamenti verdi, infrastrutture e tecnologie sia green che smart	
Efficienza nell'uso delle risorse naturali lungo tutta la catena del valore attraverso il riutilizzo di materiali, il riciclo e il recupero degli scarti prodotti con conseguente riduzione dell'impatto ambientale. Contributo allo sviluppo di un modello economico circolare ed al raggiungimento di obiettivi nazionali ed europei.	
Creazione di valore, valorizzazione del potenziale di ciascuno, rispetto delle pari opportunità e dei diritti umani dei dipendenti, fornitori e utenti, con impatto positivo sul contesto sociale.	
Aumento della consapevolezza del dipendente sui temi di salute e sicurezza grazie ad attività di formazione e informazione	
Adozione e rispetto - a tutti i livelli aziendali - dei principi di etica ed integrità anche grazie ad attività di promozione ed efficacia dei sistemi di controllo interno	
Riconoscimento da parte dei clienti grazie all'erogazione di servizi di alta qualità (ad es. fluidità del traffico), innovativi e sostenibili	
Aumento e valorizzazione delle competenze dei dipendenti, formazione nuove generazioni	
Resilienza del modello di business con capacità di adattamento ai cambiamenti e mitigazione dei rischi	
Creazione di valore per la comunità e il territorio in cui opera l'organizzazione grazie alla facilità di spostamento e la libertà di movimento sul territorio, connessione tra i territori e stimolo agli scambi	
Riduzione degli impatti ESG di Autostrade per l'Italia e miglioramento della performance ESG della catena di fornitura grazie all'introduzione di criteri di sostenibilità nella selezione e valutazione dei fornitori	
Sviluppo di un business innovativo, tecnologicamente avanzato e sostenibile (es. soluzioni di traffic management e di smart tolling per i pedaggi, smart road o Multimodal Digital Mobility Services)	
Contributo agli obiettivi nazionali ed europei di salvaguardia e conservazione degli ecosistemi e della biodiversità anche attraverso la valorizzazione delle aree con accordi specifici con enti (es. WWF)	
Garanzia di continuità operativa aziendale rispetto alla cybersecurity e di continuità del servizio per gli utenti	

TEMATICHE MATERIALI 2022 E SDGS

ENVIROMENT

Lotta al cambiamento climatico



Tutela delle risorse naturali



Biodiversità



SOCIAL

Salute e sicurezza sul lavoro



Sicurezza stradale



Inclusione, Valorizzazione, sviluppo delle risorse umane



Customer experience



Presidio delle infrastrutture



Rapporto con la comunità



GOVERNANCE

Governance e integrità



Privacy e cybersecurity



Catena di fornitura



Business model resilience



Innovazione e digitalizzazione



LA TRASFORMAZIONE DELLA MOBILITÀ

Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profonda e rapida trasformazione in più direzioni, con cambiamenti sostanziali e repentini e numerosi sono i percorsi avviati. In particolare, il passaggio dai carburanti tradizionali fossili alle autovetture alimentate con sistemi elettrici o con biocarburanti sta avvenendo in tempi relativamente più brevi rispetto a quanto inizialmente previsto. Anche per quanto riguarda la guida autonoma la ricerca è in fase avanzata e porterà nel medio termine ad una maggiore diffusione di queste soluzioni. Nei prossimi anni, quindi, la decarbonizzazione della mobilità, lo sviluppo delle tecnologie di guida assistita, le numerose applicazioni dei servizi innovativi di mobilità (Smart Mobility Services) determineranno un cambiamento radicale nei sistemi di mobilità che saranno ancora più sicuri, efficienti e sostenibili.



INNOVAZIONE

Sul Viadotto Capodichino è in corso la realizzazione di un sistema di illuminazione radente e "intelligente", capace di coniugare il risparmio energetico (-15%) alla comunicazione tra veicoli e autostrada che rappresenta il futuro dell'illuminazione stradale. Il progetto, sviluppato tutto all'interno del Gruppo con la collaborazione di Movyon e Amplia elimina l'utilizzo e l'ingombro dei pali, sostituiti da corpi illuminanti installati sulle barriere di sicurezza e dotati anche di un sistema di rilevamento del traffico. Questo innovativo sistema è in grado di stabilire una comunicazione tra il tratto stradale e i veicoli in transito, nell'ottica di implementare le Smart Road.

Altro progetto innovativo è quello con l'Università Federico II volto a sviluppare un sistema sensoristico per le opere d'arte finalizzato alla sorveglianza dinamica costante e in tempo reale delle strutture della rete

AMBIENTE

Intervento sul Punto manutenzione di Fuorigrotta

Installazione di pannelli solari accoppiati ad un sistema di accumulo per il fabbisogno del punto manutenzione. Risparmio di 9,6 tonnellate di CO₂ all'anno.

Efficientamento Fabbricato e Svincolo Arenella

Completata con l'approvazione del MIT l'intervento che prevede anche l'installazione di pannelli fotovoltaici capaci di produrre 123 kilowattora annui con una produzione extra di 80 kilowattora che viene immagazzinata (tramite sistemi di accumulo) per l'uso notturno.

Rimboschimento reliquati

Nel 2022 sono state effettuate operazioni di rimboschimento di 2,4 ettari che consentono un assorbimento annuo di CO₂ pari a 5,6 t CO₂

Sostituzione e ammodernamento parco auto

Rinnovato il parco auto della società con l'acquisto di 10 autovetture ibride con una riduzione stimata del 30% di CO₂ emessa rispetto alle precedenti.

GOVERNANCE

Rafforzata la governance della sostenibilità con la nomina di un "ESG Program Manager" per lo scouting, promozione e monitoraggio di nuovi progetti ESG.



L'IMPEGNO PER L'ECONOMIA CIRCOLARE

Da due anni Amplia partecipa al progetto di ricerca RAPCON, finanziato dalla Fondazione Cariplo nell'ambito del Bando per l'Area della Ricerca Scientifica "Economia Circolare: Ricerca per un Futuro Sostenibile". Gli altri partner del progetto sono ITC-CNR, Politecnico di Milano (capofila), Università di Bologna e CTI-COOP. L'obiettivo è la valutazione delle prestazioni del calcestruzzo ottenuto utilizzando aggregati di conglomerato bituminoso riciclato (Recycled Asphalt Pavement - RAP) (RAP concrete o RAPCON), con particolare riguardo al comportamento alla corrosione delle armature incorporate.

L'INTEGRAZIONE COME VALORE

Continua l'impegno per l'inserimento professionale in azienda di rifugiati. Per tale attività il 13 giugno Amplia Infrastructures ha ricevuto dall'UNHCR - Agenzia delle Nazioni Unite per i Rifugiati il logo "Welcome. Working for refugee integration".

Il 3 ottobre Amplia Infrastructures ha conseguito l'Attestato di valutazione in ambito di Diversity & Inclusion ai sensi della ISO 30415.

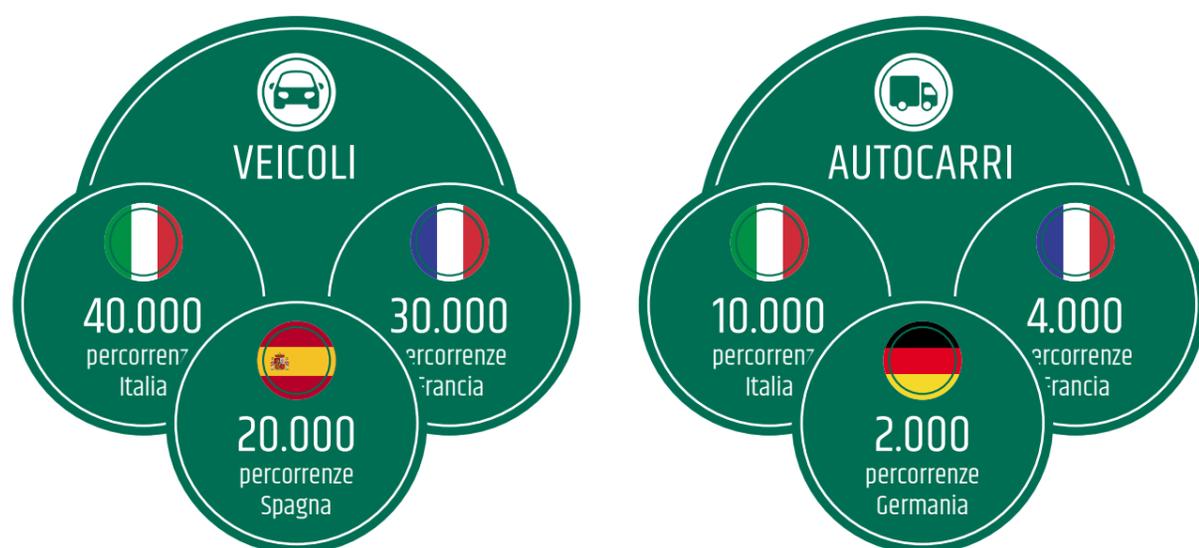


Foto: Illuminazione radente Tangenziale di Napoli Viadotto di Capodichino

Piano di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia

La rete autostradale italiana è caratterizzata da elementi che la differenziano dalle altre reti europee. Le autostrade italiane, quarte per estensione (dopo Spagna, Germania e Francia) in Europa, comprendono 1200 km di ponti e 800 km di gallerie, sei volte in più di quelli presenti in Germania con una media di ponti e viadotti del 14 % contro una media europea del 2,6% oltre ad avere il 50 % delle gallerie del continente.

Questi dati oggettivi confermano la complessità di costruzione, gestione e manutenzione della rete autostradale italiana. Tale rete svolge poi un ruolo a servizio della mobilità del Paese che non ha pari in Europa. Il numero medio di veicoli ed autocarri che percorrono ogni giorno le autostrade è illustrato di seguito:



L'osservazione della realtà italiana evidenzia che la domanda di trasporto di persone e merci sulla rete autostradale non è sostanzialmente trasferibile ad altre modalità di trasporto e le analisi a livello europeo sulle proiezioni al 2050 confermano il ruolo prevalente del trasporto su gomma nel mix modale, data anche la prossimità degli insediamenti residenziali e produttivi del Paese agli accessi autostradali. A titolo esemplificativo basti pensare che il 60 % dei centri della manifattura si trova a meno di 10 km da un casello autostradale e oltre l'80% a meno di 20 km.

Pertanto, la sfida rappresentata dalla sostenibilità del trasporto può essere superata solo con il coinvolgimento e la valorizzazione del trasporto autostradale, dove Autostrade per l'Italia è il principale operatore.

In tale contesto di riferimento il Gruppo si pone pertanto come abilitatore del trasporto sostenibile e intende guidarne la transizione. Il Gruppo è infatti impegnato nella realizzazione di un piano al 2038 di oltre 14 miliardi di euro tra nuovi investimenti e ammodernamento della rete. Si tratta di uno dei più importanti programmi di sviluppo e investimento infrastrutturale del Paese, una parte significativa del quale sarà realizzata nei prossimi anni, con rilevanti ricadute in ambito occupazionale e sulla crescita economica del sistema Paese.

Cogliendo questa sfida e ponendosi quale agente promotore di cambiamento e innovazione, il Gruppo ha definito la sua strategia di sostenibilità, pienamente integrata con il Piano di Trasformazione del Gruppo e in linea con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Il piano, che copre tutti i temi materiali rilevanti per il Gruppo, definisce strategie, obiettivi e azioni per il loro conseguimento, declinando in modo trasparente e verificabile il percorso intrapreso nella direzione dello sviluppo sostenibile.

I pilastri del piano di sostenibilità sono così individuabili lungo tutte le dimensioni ESG.



AMBIENTE

- Azzerare l'impronta carbonica del Gruppo al 2050 secondo il percorso validato da SBTi, che prevede entro il 2030 la riduzione delle emissioni di scope 1 e 2 (baseline 2019) del 67,8%, e una riduzione dello scope 3 del 52% in termini di intensità per milione di euro investito e del 55% delle emissioni derivanti da beni e servizi acquistati nell'ambito del business costruzioni verso terzi (extra-captive)
- Contribuire al contenimento delle emissioni prodotte dalla mobilità autostradale attraverso una gestione sempre più evoluta della rete e l'offerta di nuovi servizi
- Ridurre al minimo l'impatto ambientale derivante dalla realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, assicurandone la sostenibilità durante tutto il suo ciclo di vita: progettazione, realizzazione, gestione e smaltimento. Lungo questo percorso si pone la progressiva estensione alle principali opere infrastrutturali della certificazione Envision, già conseguita nel 2022 dal progetto del Passante di Bologna;
- Rafforzare le strutture operative a prevenzione di avversi eventi climatici



SOCIALE

- Assicurare i più alti livelli di sicurezza, presidio e resilienza della rete a tutela dei clienti che utilizzano le infrastrutture e di tutte le persone che lavorano lungo la rete
- Realizzare un ambiente di lavoro inclusivo, in cui la diversità e l'unicità di ogni persona siano valorizzate, nella convinzione che l'incontro tra diversità sia un fattore di arricchimento per ogni persona e per l'organizzazione nel suo insieme
- Promuovere lo sviluppo economico e sociale delle comunità e coinvolgere tutta la catena del valore per accrescere l'attenzione sulla sostenibilità
- Definire un nuovo rapporto con i clienti e con il territorio, grazie all'arricchimento dei servizi offerti per rendere l'esperienza di viaggio più piacevole e connessa con il contesto esterno all'autostrada, offrendo soluzioni che vanno oltre il tragitto ingresso-uscita autostradale e che si estendono all'intero tragitto percorso



GOVERNANCE

- Attuare un solido sistema di governance che integri la sostenibilità nel business aziendale, e assicuri e promuova i valori di legalità, trasparenza, rispetto della persona, rafforzando i presidi di gestione e prevenzione
- Sviluppare i fattori abilitanti al cambiamento, quali innovazione, digitalizzazione, finanza sostenibile che abbracciano e potenziano tutti i temi della strategia di sostenibilità, accelerandone l'implementazione

In coerenza con l'analisi materialità e con la strategia del Gruppo si riportano di seguito kpi e target dei temi materiali.

TEMA MATERIALE	KPI	TARGET	RISULTATI AL 31/12/2022	
 Environment	Lotta al cambiamento climatico	NA	1) Calcolata baseline di Gruppo al 2019 Scope 1,2,3 2) Validazione dei target Scope 1,2,3 Science Based Target Initiative (SBTi) nel luglio 2022	
		Emissioni in: tCO ₂ e (variazione percentuale anno corrente vs 2019)	2030, Gruppo: Riduzione Scope 1+2 del 67.8% in termini assoluti al 2030 (vs 2019)	Scope 1-2 -7,2% vs 2021
		tCO ₂ e /M€ (variazione percentuale anno corrente vs 2019)	2030, Gruppo: Riduzione Scope 3 - 52% per €M di CapEx legato allo sviluppo infrastrutturale al 2030 vs 2019 (equivalente al 27,5% di riduzione assoluta) - 55% per €M di Operating profit legato ai lavori di sviluppo infrastrutturale extra captive al 2030 vs 2019	Stima scope 3 tCO ₂ eq=1.313.400 purchased goods, capital goods
		Numero di stazioni di ricarica elettrica attivate ⁴	2023, Autostrade per l'Italia: 100 stazioni di ricarica attivate	44 stazioni di ricarica attivate
		Tutela delle risorse naturali	2023, Autostrade per l'Italia: - Certificazione Envision per 100% Progetti Grandi Opere (Passante di Bologna e Gronda di Genova) - Certificazione Envision altri progetti (A13 Bologna-Ferrara) - Definizione e adozione Linee Guida Protocollo Envision per infrastrutture autostradali	- Passante di Bologna certificato Envision nel 2022 - Certificazione Gronda di Genova, stato di avanzamento: 25% - Certificazione A13 Bologna-Ferrara, stato di avanzamento: 25% - Linee Guida Protocollo Envision per infrastrutture autostradali, stato di avanzamento: 90%
		Biodiversità	% rifiuti destinati a processi di recupero / riciclo/riutilizzo ⁵	2030, Gruppo: >90%
		% di avanzamento attività di mappatura aree e specie protette	2023, Autostrade per l'Italia: completamento della mappatura aree e specie protette	40%

(4) Il progetto prevede la realizzazione di 2 stazioni di ricarica in Tangenziale di Napoli

(5) Rifiuti di produzione diretta delle Società del Gruppo non destinati alla discarica

TEMA MATERIALE	KPI	TARGET	RISULTATI AL 31/12/2022	
 Social	Sicurezza stradale	Tasso di Incidentalità Mortale ⁶	2024, Gruppo: 0,22 Il Gruppo si pone l'obiettivo di ridurre ulteriormente tale valore nel medio termine (2030) a 0,20	0,22
	Salute e sicurezza sul lavoro	LTIFR (Lost Time Injury Frequency Rate) ⁷	<2023, Gruppo e ditte terze: <10 Il Gruppo si pone l'obiettivo di ridurre ulteriormente tale valore nel medio termine (2030) al di sotto di 1	LTIFR= 8
	Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane	ore di formazione/anno	2023, Gruppo: 25h/anno per dipendente	26,9
		% donne in posizione apicale ⁸	2023, Autostrade per l'Italia: 30% (N-1,N-2)	19,8%
		% gender pay gap ⁹	2023, Gruppo: 0 pp	0
Customer experience	% piste aggiornate con tecnologia contactless (escluso telepass)	2023, Autostrade per l'Italia: 100% delle piste aggiornate con tecnologia contactless	33%	

(6) Il progetto prevede la realizzazione di 2 stazioni di ricarica in Tangenziale di Napoli

(7) LTIFR = Numero totale infortuni sul lavoro con inabilità di almeno un giorno, esclusi gli infortuni in itinere su mezzi propri / ore lavorate x 1.000.000

(8) Percentuale delle posizioni occupate da donne al primo e secondo riporto di AD e Presidente, valutate con metodologia Hay

(9) Pay Gap valutato a parità di ruolo organizzativo svolto

TEMA MATERIALE	KPI	TARGET	RISULTATI AL 31/12/2022
Governance e integrità	% numero di processi rilevanti con dashboard implementata ¹⁰	2023, Autostrade per l'Italia: 100%, su tutti i processi rilevanti (>10)	50%
	h/anno di alta formazione legalità e anticorruzione	2023, Gruppo: 16h/anno RUP ¹¹ e 12h/anno Dirigenti Nuovi Dirigenti; 6h/anno Dirigenti già in forza	20h Responsabile Unico Procedimento e 12h Dirigenti
	Classe di integrazione Sistema di Gestione Integrato Autostrade per l'Italia ¹²	2023, Autostrade per l'Italia: Classe A (7 schemi integrati)	Rendicontazione da gennaio 2023
	% fornitori in albo con due diligence effettuata/totale fornitori presenti in albo	2023, Autostrade per l'Italia: 100% fornitori presenti in albo con due diligence effettuata	Rendicontazione da gennaio 2023
Privacy e Cybersecurity	% fornitori responsabili esterni del trattamento dati personali sottoposti ad assessment ¹³	2023, Autostrade per l'Italia: 30% fornitori responsabili esterni del trattamento dati personali sottoposti ad assessment ¹³	Rendicontazione da gennaio 2023
	% potenziamento sistemi di monitoraggio di periferia ¹⁴	2023, Autostrade per l'Italia: 60%	25% (perimetro gallerie e stazioni di esazione)
	n. data breach dati clienti	2023, Gruppo: 0	0
Catena di fornitura	% fornitori contrattualizzati nel 2023, valutati con nuovo sistema di vendor monitoring ¹⁵	2023, Autostrade per l'Italia: 100%	Rendicontazione da gennaio 2023
	% fornitori valutati secondo criteri ESG ¹⁶	2023, Autostrade per l'Italia: 100% (escluso gare aperte)	100%
Innovazione e Digitalizzazione	Digital Coverage ¹⁷	2023, Autostrade per l'Italia: 75%	60% ¹⁷

(10) Il KPI definisce la % di processi rilevanti con transazioni monitorate attraverso sistemi evoluti (dashboard) sul totale processi rilevanti

(11) Responsabile Unico del Procedimento ai sensi del D.Lgsi 50/2016 e s.m.i.

(12) Sistema di classi definito dall'Ente Certificatore: il target relativo alla classe A è raggiunto con un numero di sistemi di gestione integrati almeno pari a 7

(13) Il target è in linea con in linea con piano triennale che prevede di coprire il 100% dei fornitori responsabili esterni del trattamento dati personali dei clienti in 3 anni

(14) Ci si riferisce al potenziamento di sistemi avanzati di cybersecurity applicati ad asset della rete quali gallerie e stazioni di esazione

(15) Si intendono i fornitori contrattualizzati nel 2023 per importi > 2,5 mil. Il nuovo sistema di vendor monitoring integra criteri ESG, quali: Open-es e verifiche in ambito HSE

(16) Si intendono i fornitori qualificati contrattualizzati iscritti ad Open-es ed iscritti all'Albo (ad eccezione delle procedure aperte o con manifestazione di interesse preliminare)

(17) KPI di misurazione della quantità e la qualità della copertura fornita dalle tecnologie digitali all'interno dell'azienda e del beneficio dell'adozione di tali tecnologie nei processi. Il risultato al 31/12/2022 è un valore preconsuntivo che verrà consolidato nel corso del 2023 a seguito dell'analisi delle survey

ESG RATING 2022

La strategia ESG di Autostrade per l'Italia ha consentito alla società di ottenere rating ESG significativi rilasciati dalle principali agenzie riconosciute a livello internazionale.

MOODY'S | ESG Solutions

Autostrade per l'Italia ha ottenuto a marzo 2023 il rating 60 (giudizio "advanced") da parte di Moody's ESG Solutions, un valore che pone il gruppo nel primo quartile (A1) delle aziende del settore, un incremento di 5 punti rispetto al precedente rating ottenuto a gennaio 2022 (55 punti, giudizio "robust", posizionamento A2).



Con specifico riferimento al settore ambientale, Autostrade per l'Italia ha ricevuto da parte di CDP (ex Carbon Disclosure Project) lo scorso dicembre 2022 il rating B (valutazione corrispondente al giudizio Management, che riconosce cioè l'implementazione di azioni coordinate sui temi ambientali). Il ranking di

Nel mese di luglio 2022 è stato anche ottenuto da Sustainalytics (Morning Star) il rating 6.2 (Negligible Risk) in una scala che va da 0 (low risk) a 40 (severe risk), classificandosi al primo posto nell'ambito del settore delle infrastrutture di trasporto e tra i primi venti tra le oltre 14.000 aziende valutate in tutto il mondo. Sulla base di tale rating a gennaio 2023 Autostrade per l'Italia è stata inclusa nei tre indici "ESG Global 50 top rated", "ESG Industry top rated" e "ESG regional top rated".

CDP si basa su una scala da A Leadership, il valore più elevato, a D Disclosure ed è valutato su un campione di circa 20.000 aziende. Il rating pone Autostrade per l'Italia in linea con la media europea e al di sopra della media (valutazione C) del settore costruzioni, cui è stata associata Autostrade per l'Italia.



Foto: A1 Viadotto Aglio

02 AUTOSTRADE PER L'ITALIA PER L'AMBIENTE

38 Lotta al cambiamento climatico

47 Tutela risorse naturali

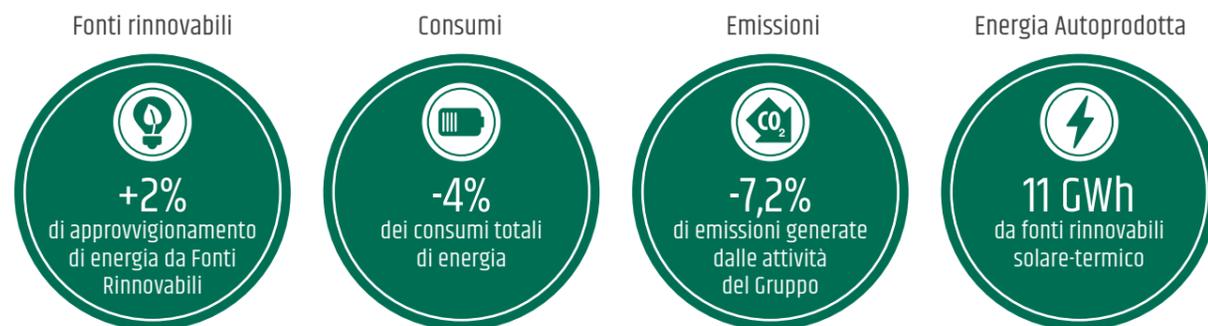


A1 Galleria Croci di Calenzano

LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

TEMA MATERIALE	TARGET 2023	SDG
Lotta al cambiamento climatico	È stata raggiunta nel 2022 la certificazione dei target di riduzione Scope 1,2,3 Science Based Target initiative (SBTi)	 

HIGHLIGHTS 2022



Il rispetto dell'ambiente, l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali e l'abbattimento delle emissioni di gas serra che ne compromettono l'equilibrio sono oggi uno degli obiettivi del Gruppo, parte integrate del suo modello di business ed elementi guida del percorso sostenibile intrapreso, in linea con gli SDGs ONU.

Autostrade per l'Italia ha fatto propria l'ambizione "Net Zero" in uno scenario di contenimento al 2050 del riscaldamento globale a 1,5° rispetto ai livelli preindustriali, formalizzando il suo impegno secondo lo standard previsto da SBTi (Science Based Target initiative)¹.

Nel mese di agosto 2022, infatti, il Gruppo ha ottenuto da SBTi la validazione degli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 e nel mese di dicembre la strategia è stata anche

(1) SBTi è un'iniziativa congiunta tra Carbon Disclosure Project (CDP), il Global Compact delle Nazioni Unite, il World Resources Institute (WRI) e il WWF avente l'obiettivo di spingere le aziende a fissare target di riduzione delle emissioni di CO₂ coerenti con l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale a 1,5/2 gradi rispetto ai livelli preindustriali.

oggetto di valutazione da parte di CDP (ex Carbon Disclosure Project)², la principale agenzia di rating specializzata sui temi ambientali che ha assegnato ad Autostrade per l'Italia il rating B.

Gli impegni di riduzione assunti per le diverse categorie di emissioni sono definiti come segue:

- riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019);
- Riduzione dell'"intensità emissiva", riferita alle emissioni di gas serra di scope 3 entro il 2030 (su baseline 2019), del 52%³ derivanti da investimenti legati all'ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del 55%⁴ derivanti da beni e servizi acquistati nell'ambito del business costruzioni verso terzi (extra-captive della società **Amplia**). In particolare, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni derivanti dall'utilizzo di acciaio e calcestruzzo da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia e della società Amplia. Nei paragrafi successivi saranno descritte le iniziative di decarbonizzazione individuate dal Gruppo.

Il conseguimento di questi obiettivi impatterà anche sulla operatività del business, includendo attività quali l'elettificazione dell'autoparco, l'approvvigionamento da fonti rinnovabili, l'impiego di materiali con ridotte emissioni, i rapporti con i fornitori.

Autostrade per l'Italia pone una rilevante attenzione nell'applicazione della politica energetica in particolare del proprio Sistema di Gestione dell'Energia. Si impegna ad adottare le azioni correttive e le strategie necessarie per raggiungere e migliorare l'efficienza energetica e la prestazione energetica, in tutti i processi aziendali, favorendone un uso consapevole.

A tal proposito, è in corso l'ampliamento della certificazione ISO 50001 a tutta la rete Autostrade per l'Italia - Sistema di Gestione dell'Energia - con l'obiettivo di garantire un miglioramento continuo rapportandosi alle best practice e agli standard internazionali.

(2) CDP (ex Carbon Disclosure Project) è il sistema di divulgazione a livello globale per la gestione degli impatti ambientali del settore privato, il più importante e diffuso sistema di reporting in grado di fornire informazioni e dati ambientali ad investitori e mercato.
 (3) 52% t CO₂ e/€Milioni di euro di investimenti legati allo sviluppo infrastrutturale in concessione.
 (4) 55% tCO₂ e/€Milioni di euro di Risultato Operativo legato allo sviluppo infrastrutturale per clienti terzi (extra captive).

LA CARBON FOOTPRINT



SCOPE 1

Emissioni derivanti da fonti **controllate direttamente dal Gruppo** come, ad esempio, i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, combustibili per i generatori di emergenza, per il riscaldamento, la cogenerazione etc.



SCOPE 2

Emissioni derivanti da fonti **non controllate direttamente dal Gruppo** e associate alla generazione di energia elettrica, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo.



SCOPE 3

Emissioni da fonti **che non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma che sono indirettamente legate all'attività aziendale**. Comprende tutte le emissioni indirette generate dalla catena del valore del Gruppo come, ad esempio, quelle connesse alla catena di fornitura (cd Scope 3 upstream), i viaggi dei dipendenti, emissioni dovute all'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti (cd Scope 3 downstream) etc.

Nei paragrafi successivi verranno evidenziate le attività di monitoraggio dei consumi di energia elettrica e delle emissioni di CO₂ nell'anno 2022, nonché i piani di intervento per la loro riduzione messi in atto dal Gruppo ai fini del raggiungimento degli obiettivi climatici prefissati.

Consumi di energia ed emissioni del Gruppo

Il Gruppo monitora i consumi energetici e le emissioni associate alle proprie attività con l'obiettivo di ridurre progressivamente il proprio impatto emissivo e raggiungere i target definiti. Rispetto al 2021, si registra una riduzione del 4% dei consumi passando da circa 1.622 TJoule consumati nel 2021 a circa 1.560 TJoule consumati nel 2022. Tale riduzione è principalmente riconducibile ai consumi di energia elettrica che dal 2021 al 2022 si riducono del 6%. I dati relativi al 2020 sono stati inseriti in conformità allo standard di rendicontazione ma non sono comparabili con gli anni 2021 e 2022 per il diverso perimetro (principalmente mancanza di Pavimental/Amplia e Tecne).

I principali vettori energetici del Gruppo per quantità consumata sono l'energia elettrica, pari al 49% dei consumi totali e il gasolio, pari al 35%. A partire dall'esercizio corrente sono rendicontati anche i consumi di olio combustibile (BTZ); tale vettore energetico è utilizzato da Amplia per i propri impianti di produzione del conglomerato bituminoso.

CONSUMO DI ENERGIA DELL'ORGANIZZAZIONE

GRI 302-1	UDM	2022	2021 ⁵	DELTA (%)	2020
Totale consumi di energia	TJoule	1.560	1.622	-4%	1.093
Combustibili non rinnovabili, di cui	TJoule	783	798	-1,9%	386
Benzina	TJoule	7,8	3,4	129%	2
GPL	TJoule	52,5	36,7	43%	12
Gasolio/Diesel	TJoule	542,1	586,0	-8%	298
Gas Naturale/Metano	TJoule	88,1	93,5	-6%	74
Olio combustibile	TJoule	92,5	78,4	18%	-
Consumo totale di energia elettrica, di cui	TJoule	776,9	824,1	-6%	707
Da fonti non rinnovabili	TJoule	45,8	109,5	-58%	-
Da fonti rinnovabili	TJoule	731,1	714,6	2%	-

Nel 2022, le emissioni complessive di Scope 1 e 2 calcolate con il metodo "location based" (vedi box di approfondimento), in linea con i consumi, si riducono del 7,2%.

Considerando invece le emissioni complessive di Scope 1 e 2 calcolate con il metodo "market based" (vedi box di approfondimento), si registra una riduzione del 7,8%. Un risultato raggiunto principalmente grazie a minori consumi e all'incremento di energia da fonti rinnovabili.

Per il primo anno, nel 2022, il Gruppo ha inoltre introdotto la stima delle emissioni indirette Scope 3 principalmente riconducibili alle attività di acquisto di beni e servizi e capital goods. Nel 2022 il Gruppo ha generato un totale di 1.313.400 tonnellate di CO₂eq di emissioni indirette Scope 3.

(5) Il 2021 è stato ricalcolato considerando tutti i consumi di Amplia.

EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA

GRI 305-1: 305-2: 305-3	UDM	2022	2021 ⁶	DELTA (%)	2020
Emissioni dirette totali - Scope 1 ⁷	tCO ₂ eq	56.589	57.839	-2,1%	26.985
Benzina	tCO ₂ eq	577,3	252,2	129%	151
GPL	tCO ₂ eq	3.441,3	2.404,2	43%	759
Gasolio/Diesel	tCO ₂ eq	40.400	43.760,3	-8%	21.942
Gas Naturale/Metano	tCO ₂ eq	5.034,6	5.354,4	-6%	4.133
Olio combustibile	tCO ₂ eq	7136	6.068,4	18%	-
Emissioni indirette - Scope 2 - Location Based ⁸	tCO ₂ eq	56.064,2	63.557,2	-11,8%	56.930
Emissioni indirette - Scope 2 - Market Based	tCO ₂ eq	3.733	7.617	-51,0%	61.462
TOT Scope 1 + 2 (Location Based)	tCO ₂ eq	112.653	121.397	-7,2%	83.915
TOT Scope 1 + 2 (Market Based)	tCO ₂ eq	60.322	65.456	-7,8%	88.447
Emissioni indirette - Scope 3	tCO ₂ eq	1.313.400	N/A	N/A	N/A
Totale Carbon Footprint 2022 (Location Based)	tCO ₂ eq	1.426.053	N/A	N/A	N/A
Totale Carbon Footprint 2022 (Market Based)	tCO ₂ eq	1.373.722	N/A	N/A	N/A



SCOPE 2 - ENERGIA ELETTRICA

Il metodo **location-based** prevede la contabilizzazione delle emissioni derivanti dal consumo di elettricità, applicando fattori di emissione medi nazionali per i diversi Paesi in cui viene acquistata l'energia elettrica.

Il metodo **market-based** prevede la determinazione delle emissioni GHG derivanti dall'acquisto di elettricità considerando fattori di emissione specifici comunicati dai fornitori. Per gli acquisti di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili si attribuisce un fattore emissivo pari a zero.

(6) Il 2021 è stato ricalcolato considerando tutti i consumi di Amplia.
 (7) La fonte utilizzata per i fattori di emissione di Scope 1 è il Dipartimento dell'ambiente, dell'alimentazione e degli affari rurali (DEFRA UK).
 (8) L'approccio "Location-based" è basato su fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia per confini geografici ben definiti. La fonte utilizzata è ISPRA 2020.

Foto: Impianto fotovoltaico A4 Galleria Fonica Cinisello Balsamo



Interventi per la riduzione e neutralizzazione delle emissioni

Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione il Gruppo ha messo in atto una serie di iniziative classificabili su tre livelli, in base al loro impatto sulle tipologie di emissioni:

1. Iniziative di riduzione delle emissioni dello Scope 1, 2 e 3;
2. Iniziative per l'assorbimento delle emissioni di carbonio;
3. Interventi residuali di compensazione (es. rimboschimento). Il percorso si inserisce ed integra il Piano di Trasformazione definito dal Gruppo nel corso del 2022.

INTERVENTI DI RIDUZIONE			
Scope 1	Sostituzione parziale della flotta aziendale con veicoli ibridi/ elettrici	Progetto Gasolio Free	Progetto pilota GNL
Scope 2	Iniziative di efficientamento energetico	Investimenti nella produzione di energia rinnovabile	Fornitura elettrica 100% da fonti energetiche rinnovabili
Scope 3	Utilizzo di materiali di costruzione "green"	Stazioni di ricarica per veicoli elettrici lungo tutta la rete	
Interventi per l'assorbimento delle emissioni	Interventi di rimboschimento		

SCOPE 1: VEICOLI ELETTRICI/IBRIDI E RIDUZIONE DEI CONSUMI DI GASOLIO

Per raggiungere l'obiettivo di riduzione di Scope 1 il Gruppo prevede la progressiva sostituzione del parco auto con vetture elettriche e ibride e l'installazione di colonnine di ricarica presso le sedi Corporate e i punti manutenzione.

Il progetto "gasolio free" prevede la graduale sostituzione delle caldaie a gasolio con nuovi impianti alimentati con pompe di calore o con vettore energetico a basso impatto ambientale, quali metano o GPL, con una riduzione stimata del 45% delle emissioni di CO₂ rispetto al perimetro considerato.

Nel corso del 2022 anche per rispondere all'emergenza causata dalla crisi geopolitica, sono state adottate misure per la razionalizzazione dei consumi nelle sedi e il contenimento della temperatura nelle sedi.

Sono inoltre allo studio l'utilizzo di asfalto "tiepido" e

il progetto di riduzione delle emissioni degli impianti di Amplia⁹.

SCOPE 2: EFFICIENZA ENERGETICA E FONTI RINNOVABILI

Il fabbisogno di energia elettrica del Gruppo Autostrade per l'Italia è stato coperto nel 2022 per circa il 90% da fonti rinnovabili certificate. Entro il 2023 è previsto il passaggio a tali fonti da parte di tutte le società italiane del Gruppo con conseguente azzeramento dello Scope 2 "Market based".

Relativamente alla riduzione emissiva, già dal 2008 il Gruppo ha avviato un programma per la regolazione della luminosità degli impianti, attraverso la sostituzione dell'illuminazione permanente con illuminazione a LED nelle stazioni e in galleria e la sostituzione dell'illuminazione delle torri faro con apparecchi illuminanti a ottica più efficiente in termini di consumi. È attualmente in corso per 450 gallerie il progetto di sostituzione degli attuali apparecchi di illuminazione

agli ingressi delle gallerie con nuovi apparecchi a tecnologia a LED. L'investimento stimato è di oltre 23 milioni di euro e consentirà, una volta realizzato, di ottenere un risparmio energetico di circa 10 GWh/anno.

Il Gruppo ha inoltre realizzato già dal 2014 tre impianti di trigenerazione, localizzati presso la Direzione Generale di Roma e il CED di Calenzano (FI), che consentono di autoprodurre oltre 2 GWh/anno di energia elettrica.

Sono operativi 164 impianti fotovoltaici in esercizio, per una potenza complessiva installata di 10,8 MWp e un'energia elettrica prodotta di circa 12 GWh/anno (produzione media annua), di cui il 40% in autoconsumo diretto in sito.

La Società ha anche realizzato impianti per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili a servizio degli edifici (solare termico), in grado di garantire una produzione media superiore a 400 MWh/anno.

Autostrade per l'Italia ha deciso di puntare sulla produzione di energia rinnovabile sfruttando la capillarità dell'asse autostradale. A tal fine è stata costituita la società Elgea. Tramite il progetto "Green Island" la società si occuperà di sviluppare nuovi impianti fotovoltaici per 150 MW/anno. (vedi box)

SCOPE 3: STIMA EMISSIONI

Per determinare la baseline delle emissioni di scope 3 upstream del Gruppo è stata adottata una metodologia coerente con il "Greenhouse Gas Protocol's Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard" ("GHG Protocol")

In particolare, le emissioni associate con la categoria sono state stimate tramite l'impiego dei fattori emissivi ("EF") derivati dal UK "Greenhouse gas reporting: conversion factors ("BEIS") ai materiali (calcestruzzo e acciaio) che compongono le seguenti voci di spesa

- Acquisizione di beni e servizi
 - Piano di manutenzioni Autostrade per l'Italia (manutenzioni ordinarie)
 - Ricavi Extra Captive di Amplia per le Grandi Opere
- Capital goods
 - Piano investimenti di Autostrade per l'Italia
 - Quota straordinaria del piano di manutenzioni Autostrade per l'Italia



Nel 2022 l'azione di Elgea Spa - Gruppo Autostrade per l'Italia è stata volta alla individuazione delle aree adatte all'installazione e all'analisi di prefattibilità su un primo cluster di impianti fotovoltaici in sviluppo lungo il sedime autostradale.

La produzione di energia elettrica dagli impianti fotovoltaici installati lungo il sedime autostradale consentirà ad Autostrade per l'Italia di coprire il proprio fabbisogno di energia elettrica.

Nel corso del 2022 Elgea ha avviato le attività di analisi, sopralluoghi e verifica di idoneità delle principali aree non utilizzate lungo il sedime autostradale, con la individuazione delle aree adatte a realizzare un primo target di 140 MW di impianti fotovoltaici.

La mission di Elgea prevede anche lo sviluppo finalizzato alla realizzazione di impianti di produzione di biometano, per produrre il combustibile necessario alle attività del Gruppo, ad esempio, negli impianti di produzione del bitume di Amplia.

Vanno anche in questa direzione gli accordi sottoscritti nel mese di novembre con ENI e Cassa Depositi e Prestiti e con Coldiretti. Queste partnership stipulate con operatori nazionali strategici per il Paese nascono per "fare sistema" a livello nazionale valorizzando il ruolo di Autostrade per l'Italia nei territori che attraversa, e prevede l'avvio di un percorso mirato a sviluppare iniziative congiunte per la transizione energetica delle proprie attività, con un focus sulla mobilità sostenibile e sulla decarbonizzazione della rete autostradale italiana.

Infine, la natura capillare e distribuita lungo tutto il territorio nazionale della rete autostradale potrà portare Elgea a dialogare con molteplici realtà del territorio e con il suo tessuto imprenditoriale al fine di valorizzare terreni adiacenti all'infrastruttura e per trovare soluzioni energetiche anche a servizio delle attività circostanti.

La metodologia adottata consente di determinare la maggior parte delle emissioni dello scope 3 complessivo del Gruppo.

(9) Gli impianti di produzione di Amplia sono gli unici rilevanti per quanto riguarda le emissioni di ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e altre emissioni (PM10). Per il 2022 una loro stima è pari a 13 t (SOx), 9,8 t (NOx), 913 Kg (PM10).

SCOPE 3: UTILIZZO DI MATERIALI DI COSTRUZIONE "GREEN"

Per ridurre le emissioni Scope 3 upstream indirette del Gruppo e raggiungere gli impegni assunti con SBTi, Autostrade per l'Italia ha attivato tavoli tecnici di studio e confronto con i produttori dei materiali da costruzione per verificare la possibilità di utilizzo di materiali da costruzione "green" ovvero con minori fattori emissivi.

Gli studi prendono in considerazione i materiali che rappresentano l'80% del totale delle emissioni derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, in particolare calcestruzzo e acciaio. Dalle analisi svolte, a parità di caratteristiche tecniche, tali materiali potrebbero essere progressivamente sostituiti con altri a basso impatto emissivo, prodotti con nuove tecnologie anche in grado di ridurre le emissioni o catturare la CO₂.

Si tratta comunque di scenari di sostituzione che potranno essere accelerati in funzione di fattori esogeni, quali ad esempio la possibilità di inserire i nuovi requisiti nei bandi di gara.

ALTRE EMISSIONI SCOPE 3

Autostrade per l'Italia ha tra i propri obiettivi strategici quello di sviluppare una mobilità innovativa, digitalizzata e sostenibile attraverso interventi di ammodernamento, potenziamento e digitalizzazione dell'infrastruttura. Non si tratta dunque, dello Scope 3 secondo il modello GhG ma delle iniziative incluse nel programma Mercury di cui si farà specifico riferimento nella sezione "Modello di mobilità".

Di questo ambizioso programma, oltre alla realizzazione del smart solutions per migliorare la fluidità del traffico. È già in corso il piano di installazione di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza da parte di Free To X sulla rete autostradale, con una distanza media tra loro di 50 km. In ogni stazione saranno installate 4-6 colonnine multi-client con un tempo medio per la ricarica di 15-20 minuti assicurando un'esperienza di viaggio simile a quella con un veicolo con motore a combustione tradizionale. A dicembre 2022 risultano installate 44 stazioni.

IL MOBILITY MANAGEMENT

next
to People

next
to ESG



IDEE IN MOVIMENTO. GUIDIAMO LA SOSTENIBILITÀ.
AZIONI E COMPORAMENTI PER UNO STILE DI VITA GREEN.

Il Mobility Management rappresenta per il Gruppo uno strumento per favorire il cambiamento in chiave sostenibile. Nel corso del 2022 è stata creata una campagna di comunicazione ad hoc che ha portato alla redazione del Manifesto di Mobility Management (vedi sotto), con l'utilizzo di Next Tv per sensibilizzare i dipendenti sul tema e il lancio di una survey di gruppo.

Grazie alla survey sono state raccolte informazioni utili per rafforzare il percorso della mobilità sostenibile, in particolare:

Gli impegni di riduzione assunti per le diverse categorie di emissioni sono definiti come segue:

- le caratteristiche degli spostamenti dei dipendenti (mezzo utilizzato, km percorsi, tipologia di percorso, eventuale multi-modalità);
- le potenziali preferenze dei dipendenti per le modalità di spostamento alternative;
- analisi della "complessità" del territorio e della viabilità;
- ulteriori azioni da mettere in campo al fine di ottimizzare gli spostamenti casa lavoro.

Per rispondere al meglio alle grandi sfide di mobilità è stata creato un team ad hoc, il cui obiettivo è l'individuazione di nuove forme di mobilità sostenibile (anche grazie alle sinergie con le altre Società del Gruppo).

Nel 2022 è stato realizzato il primo piano di Mobility Management di Gruppo che verrà aggiornato annualmente al fine di rafforzare in una ottica di miglioramento continuo, il tema della mobilità sostenibile.

PROGRAMMA MERCURY



Foto: A4 Agrate Ovest



Il Gruppo inoltre ha attivato una serie di iniziative che potranno essere progressivamente ampliate:

1. riattivazione post- pandemia del servizio navetta aziendale per le sedi di Roma e Firenze;
2. possibilità di effettuare il lavoro da remoto secondo gli accordi aziendali;
3. E-bike presso le sedi corporate di Roma e Firenze, in collaborazione con Free To X;
4. installazione di rastrelliere per il parcheggio di biciclette in alcune sedi aziendali;
5. convenzione con società di leasing per il noleggio a lungo termine o per l'acquisto a prezzo scontato di auto elettriche o hybrid plug in, in collaborazione con Youverse;
6. attivazione di un progetto pilota di car pooling per i plessi di Firenze (finalizzato a inizio 2023);

Nel corso del 2023 si prevede di:

- attivare il servizio car pooling per l'intero Gruppo;
- attivare le stazioni di ricarica per autovetture elettriche.

ASSORBIMENTO DELLA CO₂: IL RIPOPOLAMENTO VERDE

Autostrade per l'Italia ha anche avviato un progetto di "ripopolamento verde" finalizzato alla riqualificazione delle aree limitrofe al sedime autostradale tramite la piantumazione di essenze vegetali.

Il progetto, oltre ad avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria e sull'assorbimento di CO₂, contribuisce anche al miglioramento del paesaggio. Entro il 2024 verranno ripopolati 60 ettari costituiti da spazi non utilizzati nelle aree di servizio, aree limitrofe a svincoli, stazioni di esazione e carreggiate autostradali.

L'iniziativa favorirà per il rimboschimento l'utilizzo di piante autoctone al fine di rispettare l'ecosistema originario, per massimizzare nel più breve tempo possibile l'assorbimento di CO₂.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA, ENI E CASSA DEPOSITI E PRESTITI

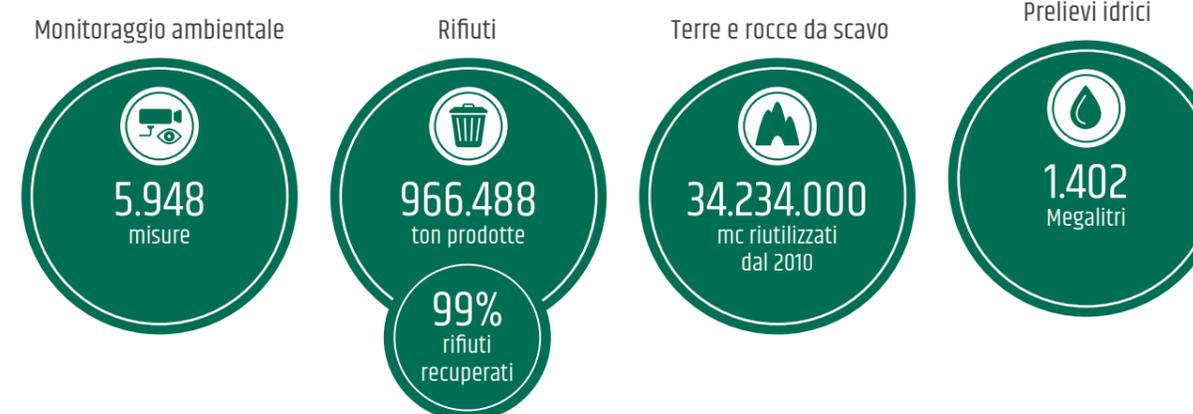
Autostrade per l'Italia ha avviato nel corso del 2022 importanti collaborazioni con primari partner industriali ed istituzionali, in particolare nel campo della transizione energetica, della sostenibilità dei trasporti e della logistica, per l'identificazione e valutazione di specifiche progettualità che possano generare valore aggiunto per le attività del Gruppo e che possano supportare la realizzazione del piano strategico di trasformazione di Autostrade per l'Italia. Tra queste, si segnala:

- un accordo con Eni e Cassa Depositi e Prestiti per lo sviluppo di iniziative congiunte nel campo della mobilità sostenibile, tramite lo sviluppo di nuovi vettori energetici per la decarbonizzazione della rete autostradale italiana, della produzione di energia rinnovabile, con l'installazione di parchi fotovoltaici nelle aree di Autostrade per l'Italia o in prossimità della rete, e dell'economia circolare, mediante lo sviluppo di prodotti sostenibili, ad esempio, per la pavimentazione autostradale;
- un accordo con la Confederazione Nazionale Coldiretti per sviluppare iniziative volte al rafforzamento dell'infrastruttura logistica strumentale e funzionale alla filiera agroalimentare (es. poli di smistamento), promuovendo modelli di efficientamento del trasporto merci in ottica di sostenibilità, e all'incremento dell'utilizzo di energia rinnovabile, sviluppando impianti agro-fotovoltaici e comunità energetiche (c.d. CER) sfruttando i terreni adiacenti alla rete autostradale in prossimità di aziende associate Coldiretti.

TUTELA RISORSE NATURALI

TEMA MATERIALE	TARGET 2023	SDG
Tutela delle risorse naturali	>90% rifiuti destinati a processi di recupero/riciclo/riutilizzo ¹⁰ Ottenimento certificazione Envision¹¹ per la Gronda di Genova ¹¹	 

HIGHLIGHTS 2022



Il programma ambientale per la tutela delle risorse naturali

Nel 2022, Il Gruppo Autostrade per l'Italia ha rafforzato il proprio impegno ambientale, al fine di operare nel rispetto dell'ecosistema naturale e, in particolare, di favorire la tutela della biodiversità, delle risorse idriche e delle materie prime. Il Gruppo, facendo propri i principi inseriti nella Costituzione Italiana, è pienamente consapevole dell'importanza che riveste il mantenimento e la salvaguardia dell'equilibrio ambientale del pianeta a beneficio delle generazioni presenti e future.

(10) Ci si riferisce ai rifiuti di produzione diretta delle Società del Gruppo.

(11) Envision è un protocollo la cui implementazione consente di ottenere un rating di sostenibilità dell'infrastruttura (<https://www.envisionitalia.it/>).

Il programma ambientale del Gruppo si sviluppa su tre direttrici:

- rafforzamento della cultura della prevenzione e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali;
- innovazione nella lavorazione e nella selezione dei materiali utilizzati nella costruzione delle infrastrutture;
- misurazione delle Performance.

A conferma dell'impegno sul fronte della tutela delle risorse naturali, Autostrade per l'Italia ha esteso la certificazione ISO 14001 all'intero perimetro di attività e in particolare ai cantieri per la realizzazione delle nuove opere.

La gestione dell'impatto ambientale degli investimenti

Le realizzazioni infrastrutturali, gli ampliamenti di tratte esistenti o la costruzione di nuove tratte, determinano impatti potenzialmente significativi sull'ambiente, il paesaggio e le comunità locali, sia nelle fasi di costruzione che in quelle successive di gestione.

Il Gruppo promuove una gestione proattiva degli impatti sull'ambiente attraverso il coinvolgimento dei principali stakeholder, sia locali che nazionali, fin dalle fasi di approvazione del progetto (Dibattito pubblico, Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Conferenza dei Servizi).

Gli interventi di mitigazione vengono identificati a partire dal progetto esecutivo sulla base dell'analisi degli effetti generati dall'infrastruttura su tutte le matrici ambientali: suolo e sottosuolo, ambiente idrico superficiale, vegetazione, flora e fauna, emissioni di rumore, vibrazioni e inquinanti atmosferici, paesaggio ed archeologia.

Autostrade per l'Italia adotta un modello di gestione ambientale che coinvolge i diversi attori nel processo costruttivo. I progetti per la realizzazione di nuove opere includono, infatti, uno specifico capitolato che definisce gli obblighi dell'appaltatore in materia di tutela ambientale e un piano di controllo qualità che consente il monitoraggio di tali obblighi da parte della Direzione Lavori.

Autostrade per l'Italia effettua un monitoraggio attraverso misure strumentali e di campo estese a tutte le componenti ambientali nelle fasi ante, in corso e post operam. Nel caso in cui dal monitoraggio dovessero emergere criticità, viene convocato un gruppo di crisi con la presenza dell'appaltatore, della direzione lavori e degli specialisti del monitoraggio, per definire le necessarie azioni di mitigazione da attuare.

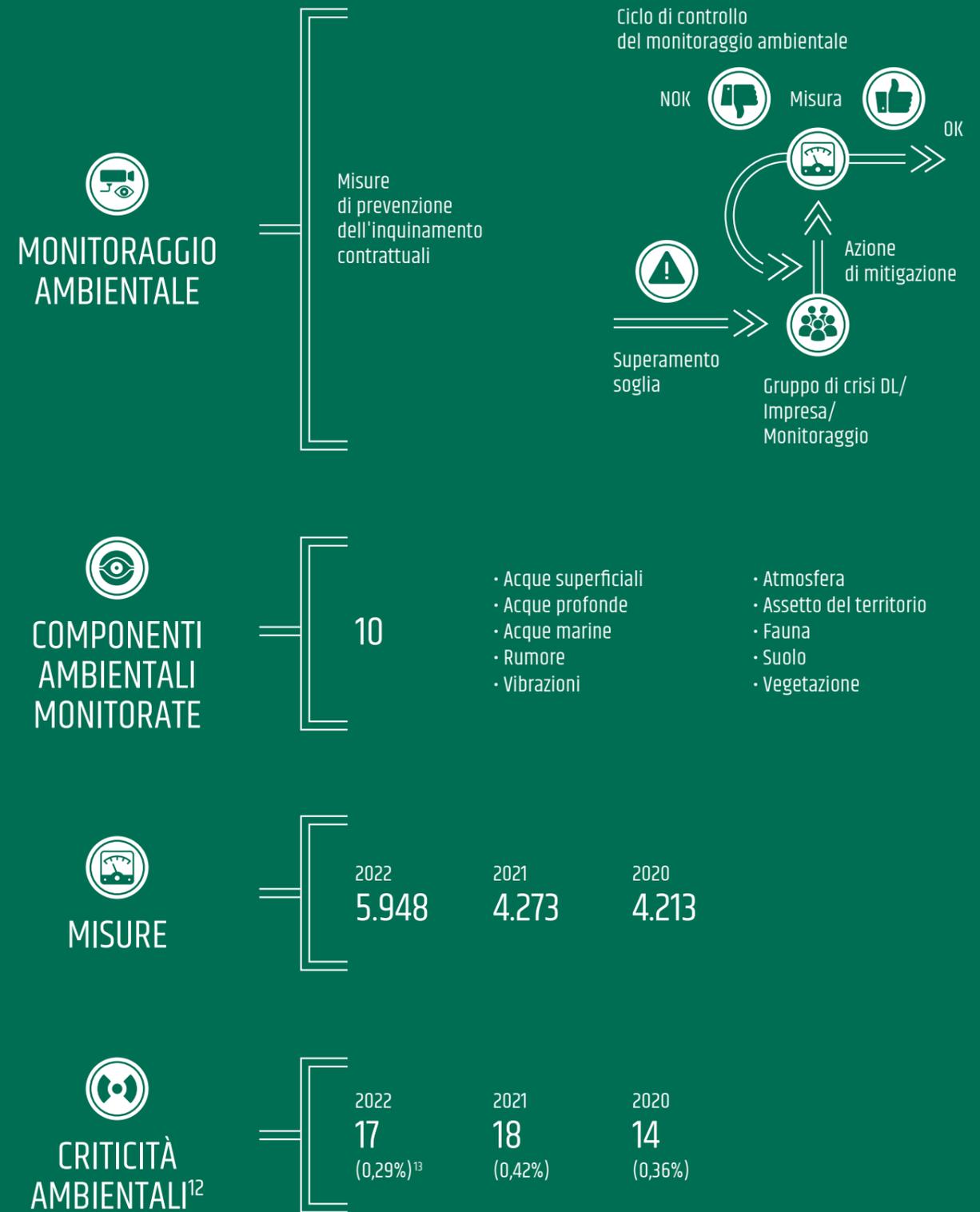
Il monitoraggio ambientale, insieme alle attività di sorveglianza svolte dalle figure specializzate nell'ambito della Direzione Lavori, rappresenta lo strumento di verifica degli interventi di mitigazione definiti negli studi ambientali e di controllo degli impatti generati nel corso della costruzione.

La numerosità delle misure effettuate e l'utilizzo di soglie preventive inferiori ai limiti di legge garantiscono la capillarità dei controlli e il presidio continuo delle situazioni di emergenza.

Le misure effettuate nel 2022 presentano un lieve decremento di criticità (17 vs 18) rispetto al 2021. Nell'ultimo anno solo in un caso si superano le CSC (Concentrazione soglie di contaminazione) per il parametro Cromo VI sulla Autostrada A8 e pertanto continua il monitoraggio, 12 casi non risultano correlati con l'esecuzione dei lavori autostradali e altri 4 casi sono in corso di approfondimento per verificare le effettive cause.

Autostrade per l'Italia attraverso gli Osservatori Ambientali garantisce una completa trasparenza nei rapporti con gli stakeholders mettendo a disposizione tutte le informazioni relative ai progetti, ai lavori e alle misure di monitoraggio ambientale effettuate (vedi ad esempio l'Osservatorio relativo al progetto Gronda di Genova: <https://osservatorio.grondadigenova.it/>).

IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEI LAVORI



(12) Superamenti dei limiti di legge o delle soglie d'azione, inferiori ai limiti di legge.
 (13) Percentuale delle criticità ambientali rispetto alle misure effettuate.

Le azioni volte a contribuire alla transizione all'economia circolare

L'economia circolare prevede la costruzione di un modello di produzione e consumo basato sull'utilizzo di prodotti e risorse naturali esistenti. Gli output del sistema di produzione diventano nuovi input che vengono reintrodotti nel ciclo economico minimizzando così la produzione di rifiuti ed estendendo il ciclo di vita dei prodotti generando nuovo valore. A tal fine il Gruppo si impegna a ridurre la pressione sulle risorse naturali attraverso un'attenta gestione del ciclo dei rifiuti (stoccaggio/riutilizzo/riciclo) e l'efficientamento dei materiali utilizzati e delle tecniche di progettazione.

Nell'ambito del proprio impegno nell'aumentare il riutilizzo dei materiali, in linea con i principi dell'economia circolare, il Gruppo ha proseguito lo sviluppo del progetto di ricerca HiPER (Highway Pavement Evolutive Research) che ha l'obiettivo di incrementare la percentuale di recupero dell'asfalto fresato proveniente dalla demolizione di pavimentazioni esistenti. Sono stati attivati, a tal fine, specifici progetti di Ricerca e Sviluppo che fanno seguito ai risultati del progetto di Ricerca ERA - Extreme Recycling of Asphalt - nato dalla collaborazione di Amplia con l'Università Politecnica delle Marche. È in corso la sperimentazione lungo 400 Km di rete di competenza delle direzioni di Bologna e Firenze.

Ulteriori progetti di ricerca riguardano l'utilizzo dei materiali geocompositi da impiegare in soluzioni di ripristino superficiale con le medesime garanzie in termini prestazionali di interventi e di ripristino profondi; un'alternativa alle materie prime maggiormente utilizzate per le infrastrutture stradali che richiede un minor impiego di materiali vergini e una minore produzione di rifiuti (fresato stradale). Ulteriori studi, infine, sono volti alla definizione di nuove miscele di conglomerato bituminoso che prevedono sia l'introduzione di nuovi materiali sia l'utilizzo di sottoprodotti e scarti industriali.

Il recupero dell'asfalto fresato, prodotto dalle attività di manutenzione della pavimentazione e più in particolare dalle demolizioni del manto autostradale è un obiettivo del Gruppo. Gli attuali capitolati della Società consentono infatti alle imprese appaltatrici, l'utilizzo del fresato recuperato nell'ambito dei pacchetti della pavimentazione per valori pari a: 30% per lo strato di base, 25% per lo strato di collegamento e 15% per lo strato di usura.

Amplia è tra i principali appaltatori coinvolti nella manutenzione e realizzazione della pavimentazione sulla rete del Gruppo. La società ha il know-how e la dotazione tecnica per il mantenimento, il ripristino e la realizzazione di ogni tipo di pavimentazione, sia in conglomerato bituminoso che cementizio. Amplia è dotata di 12 impianti di confezionamento di conglomerato bituminoso, fissi e mobili, dislocati lungo tutta la rete autostradale, che consentono di operare con tempestività ed efficienza, eseguendo in proprio l'intero ciclo produttivo dalla produzione del conglomerato sino alla sua posa in opera. Il recupero del fresato è autorizzato dagli Enti Competenti per l'impiego all'interno del proprio ciclo produttivo oppure avviene mediante conferimento a terzi autorizzati, consentendo quindi il recupero pressoché totale della produzione annuale e contribuendo in modo sostanziale all'ottima performance di gruppo nel recupero/riciclo dei rifiuti.

UN ESEMPIO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE: IL RIUTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Autostrade per l'Italia, insieme alle Società del Gruppo **Amplia** e **Tecne**, dedica particolare attenzione allo sviluppo di modalità costruttive finalizzate alla riduzione del consumo di risorse naturali, come inerti da cava e suolo, e al contenimento della produzione di rifiuti. Tutti i progetti delle nuove opere sono regolati, oltre che dalle disposizioni del capitolato ambientale, dai "Piani di utilizzo" per l'impiego ecocompatibile delle terre e rocce da scavo in qualità di "sottoprodotti"¹⁴.

Con riferimento al **Piano di Investimenti** in via di realizzazione, la percentuale media di riutilizzo dei materiali da scavo prevista a fine lavori è pari al **92%**¹⁵. Al fine di garantire queste prescrizioni progettuali, sono state realizzate una serie di rigorose procedure di tutela ambientale e di controllo dei materiali.

PROCESSO DI CONTROLLO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO



A partire dal 2010, l'attenzione posta dal Gruppo nella definizione di scelte progettuali orientate a favorire il riutilizzo dei materiali da scavo e nell'attuazione dei controlli in cantiere ha consentito il riutilizzo di oltre **34,2 milioni** di mc di terre e rocce da scavo per gli appalti legati al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia. Tali materiali sono stati impiegati per la realizzazione delle opere autostradali e delle opere compensative sul territorio, coprendo la quasi totalità del fabbisogno e comportando una significativa riduzione dell'approvvigionamento da cava e dello smaltimento in discarica.

TERRE E ROCCE DA SCAVO RIUTILIZZATE COME SOTTOPRODOTTI		
Terre e rocce da scavo riutilizzate come sottoprodotti negli appalti di Autostrade per l'Italia	2022: 484 (migliaia metri cubi)	2021: 317 (migliaia metri cubi)
	Valore cumulato 2010-2022 (migliaia metri cubi)	
	34.234	

Considerando il piano di investimenti della Società e i volumi di materiali che verranno movimentati, il corretto riutilizzo delle terre e rocce da scavo avrà un ruolo fondamentale per la riduzione dell'impatto ambientale nel corso dei prossimi anni.

(14) I sottoprodotti, a livello generale, possono essere definiti come scarti di produzione che la normativa consente di gestire come beni e non come rifiuti, se soddisfano tutte le condizioni previste (art. 184-bis del D.L.vo 152/2006 e altre normative di riferimento).

(15) Percentuale definita dal rapporto tra il volume totale di terre e rocce da scavo di cui è previsto il riutilizzo nel progetto come sottoprodotti e il volume totale degli scavi.

UN ESEMPIO DI ECONOMIA CIRCOLARE: IL PROGETTO PER L'AREA DI SERVIZIO BELLOSGUARDO

La futura area di Servizio Bellosguardo si colloca nel tratto Barberino del Mugello -Firenze nord interessato dai lavori per l'ampliamento alla terza corsia. Il progetto prevede che la nuova area di servizio e l'area a verde si collochino sopra il rilevato costituito dalle terre scavate per la realizzazione della galleria Santa Lucia.

Le caratteristiche del terreno, basso contenuto di materia organica, vista l'origine da scavi a grandi profondità e visto il trattamento a calce necessario per garantire le caratteristiche geomeccaniche per il riutilizzo, potrebbero creare difficoltà per fare attecchire adeguatamente le piante, mettendo a rischio la buona riuscita del progetto.

Per questa ragione, si è avviata una fase sperimentale con il supporto di IRSA-CNR e Università Bicocca di Milano per definire tutti gli aspetti di scelta delle piante, trattamento dei terreni e accorgimenti operativi.

Le prove svolte presso il laboratorio del CNR hanno avuto lo scopo di valutare le caratteristiche dei terreni presenti (smarino) e di trovare gli idonei trattamenti al fine di migliorarne le caratteristiche chimiche/biologiche per garantire un miglior attecchimento delle piante.

Sono state così individuate le migliori specie vegetali da testare, congiuntamente a tre diverse tipologie di ammendanti.

La sperimentazione ha lo scopo di verificare (a valle di un ciclo stagionale):

- misurazioni su tutte le piante sopravvissute per valutarne il numero definitivo;
- carotaggi nei siti di prova attuali per verificare l'approfondimento delle radici (pH, attività microbica);
- ulteriori prove su un numero limitato di piante con lo smarino nell'area dell'impianto definitivo.

Gestione dei rifiuti

Il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale attraverso una migliore gestione delle tecnologie e dei materiali utilizzati, il riutilizzo delle risorse impiegate, il riciclo e il recupero degli scarti prodotti. Il Gruppo, nel 2022, ha recuperato quasi la totalità dei rifiuti prodotti e prevede di mantenere elevate percentuali di recupero anche per i prossimi anni.

I rifiuti prodotti nel 2022 sono pari a circa **966mila** tonnellate, in aumento rispetto al 2021 soprattutto per i rifiuti legati alle attività di demolizione, con una percentuale di recupero/riciclo totale del Gruppo prossima al 99%. Il risultato è dovuto soprattutto ad una sempre più diffusa applicazione da parte di Amplia dei principi dell'economia circolare nel recupero del fresato.

PESO TOTALE DEI RIFIUTI GENERATI DAL GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA SUDDIVISO PER TIPOLOGIA

GRI 306-3	UDM	2022	2021	2020
Rifiuti per tipologia				
Rifiuti legati alle attività di demolizione	t	939.434,7	631.952,1	15.274
Imballaggi	t	5.469,6	8.707,5	1.459
Rifiuti legati alle attività da ufficio	t	1.157,0	318,0	161
Fanghi	t	1.176,7	6.429,9	4.608
Rifiuti urbani	t	7.336,5	7.059,1	4.453
Olii, lubrificanti e altre sostanze pericolose	t	86,7	199,7	59
Altri rifiuti non pericolosi	t	10.175	14.527,1	1.420
Altri rifiuti contenuti sostanze pericolose	t	1.652,1	1.518,5	574
Totale rifiuti prodotti	t	966.488,3	670.711,9	28.008



Foto: A1
Fotosimulazione grafica Area di Servizio Bellosguardo

RIFIUTI PRODOTTI DAL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

GRI 306-5 - 306-4	UDM	2022			2021			
Rifiuti per destinazione		Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti	Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti	Delta (%)
Rifiuti destinati a discarica	t	1.686,3	4.039,9	5.726,2	1.532,4	39.827,2	41.359,6	-86%
Rifiuti destinati a recupero	t	371,5	959.538,1	959.909,6	284,0	624.275,4	624.559,4	54%
Incenerimento o altro smaltimento	t	92,2	760,3	852,5	109,5	4.683,3	4.792,8	-82%
Totale rifiuti prodotti	t	2.149,9	964.338,4	966.488,3	1.926,0	668.785,9	670.711,9	44%

GRI 306-5 - 306-4	UDM	2020		
Rifiuti per destinazione		Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti
Rifiuti destinati a discarica	t	11	771	782
Rifiuti destinati a recupero	t	127	23.860	23.987
Incenerimento o altro smaltimento	t	517	2.722	3.239
Totale rifiuti prodotti	t	655	27.353	28.008

Nel 2022, registrando un trend costante rispetto al 2021, sono state utilizzate circa 1,8 milioni di tonnellate di materiali principalmente impiegate nelle attività di sviluppo e manutenzione della rete autostradale. Nella tabella di seguito sono riportati i materiali utilizzati dal Gruppo, suddivisi per tipologia.

MATERIALI UTILIZZATI DAL GRUPPO

GRI 301-1	UDM	2022	2021	2020
Carta	Ton	521	258	212
Conglomerato bituminoso	Ton	649.448	627.199	4.102
Fresato	Ton	600.045	469.711	3.223
Assorbente sepolite	Ton	237	379	166
Vernici/diluenti	Ton	133	14	209
Metallo, ferro e acciaio	Ton	2.307	169	63
Vetro	Ton	501	451	185
Batterie	Ton	27	10	21
Cemento	Ton	96.693	39.933	29.887
Granulato	Ton	89.474	52.659	-
Inerti	Ton	320.551	311.701	-
Bitume	Ton	26.640	13.466	-
Emulsioni di bitume	Ton	1.801	3.141	26
Plastica	Ton	481	417	488
Legno	Ton	3	0,05	-
Fluidi de-icing e anti-icing	Ton	26.776	20.207	-

Biodiversità

Il territorio italiano è caratterizzato da un patrimonio tra i più significativi in Europa in termini di biodiversità floristica e faunistica. La rete gestita dal Gruppo, con i suoi oltre 3000 km di estensione attraverso aree caratterizzate da molti elementi di biodiversità (aree montane, parchi naturali etc.).

Il Gruppo riconosce tra le sue priorità la difesa della biodiversità e del paesaggio naturale ed è, pertanto, impegnato nella prevenzione e nella mitigazione degli impatti sull'ecosistema naturale in cui opera al fine di individuare un equilibrio tra lo sviluppo infrastrutturale e il patrimonio naturale.

Dalle diverse analisi effettuate si possono ricondurre i principali impatti sulla biodiversità a due diverse tipologie:

- Ammodernamento e costruzione nuove infrastrutture;
- Gestione della rete autostradale.

In relazione al primo aspetto, come descritto nel paragrafo "La gestione dell'impatto ambientale degli investimenti" (a cui si rimanda per una trattazione più dettagliata), il Gruppo effettua un attento esame degli impatti ambientali delle opere (tra cui quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità) e, attraverso le misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico nelle aree potenzialmente impattate. Alla data del 31.12.2022 non vi sono state criticità.

Ricordiamo inoltre che l'impegno di Autostrade per l'Italia di richiedere la certificazione Envision (vedi paragrafo apposito per approfondimenti nei capitoli precedenti) per le nuove grandi opere (ad esempio Gronda) fornisce una garanzia in merito allo studio e alla minimizzazione degli impatti sugli habitat e gli ecosistemi dei progetti infrastrutturali. Ricordiamo

inoltre che nel 2022 sono state identificate delle apposite linee guide interne da utilizzare su un insieme di cantieri al fine di monitorare e ridurre gli impatti sul territorio.

In relazione alla gestione della rete, Autostrade per l'Italia nel 2022 ha iniziato un percorso di approfondimento dei possibili impatti che la rete autostradale può avere sugli ecosistemi delle aree naturali protette nazionali, regionali e locali (tra cui la Rete Natura 2000⁽¹⁶⁾), limitrofe o adiacenti alla rete autostradale.

Al fine di salvaguardare la flora e la fauna, Autostrade per l'Italia ha attivato e ha in piano alcune attività, tra cui le più significative sono:

- Policy aziendale su protezione di biodiversità, ecosistemi e habitat, attività conclusa nel 2022;
- Mappatura delle aree protette adiacenti/limitrofe alla rete autostradale, attività conclusa nel 2022 con l'individuazione di circa 90 aree naturali;
- Mappatura delle specie protette (incluse nella lista rossa dell'ONU) prioritarie presenti nelle aree identificate, attività in corso al 2023;
- Analisi delle interazioni e dei possibili impatti della rete autostradale sugli habitat e sulle specie prioritarie e definizione di KPI di monitoraggio, attività da concludere entro il primo trimestre 2024;

Le attività di analisi e di monitoraggio, volte ad avere un quadro di dati completo e aggiornato per definire procedure e interventi per ridurre criticità e rischi di impatti della rete autostradale sulla biodiversità, saranno effettuate anche attraverso il confronto con stakeholder esterni.

Nel corso del 2022 è stato avviato un progetto, a tutela del suolo e del sottosuolo, per la copertura di circa 100 depositi cloruri per evitare la dispersione del sale a causa delle precipitazioni meteoriche. Inoltre, saranno predisposti impianti di captazione

(16) La rete Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. In Italia, i SIC (Siti di Interesse Comunitario), le ZSC (Zone Speciali di Conservazione) e le ZPS (Zone di Protezione Speciale) coprono complessivamente circa il 19% del territorio terrestre nazionale e più del 13% di quello marino.

e trattamento acque nelle zone limitrofe ai depositi al fine di ridurre l'impatto dei cloruri nei terreni antistanti, ed è proseguito il progetto di riforestazione (con piante autoctone) di alcune aree di proprietà. Tale iniziativa (si veda paragrafo su ripopolamento verde) seppur avviata nell'ambito della riduzione della impronta carbonica risulta rilevante anche in ambito biodiversità, al fine di rendere disponibili alla vivificazione nuove aree a verde.

L'attenzione alla tutela e alla gestione delle risorse idriche

Autostrade per l'Italia assieme alle altre concessionarie del Gruppo assicura la gestione degli scarichi, periodicamente monitorati, degli iter autorizzativi e degli eventuali adattamenti dei sistemi di trattamento delle acque secondo le migliori tecnologie disponibili, sia per i fabbricati che per le acque meteoriche dei piazzali delle Aree di Servizio.

Per quanto riguarda le acque di piattaforma per le nuove opere (tra cui gli ampliamenti a 3° e 4° corsie),

ove prescritto dai procedimenti di valutazione di impatto ambientale, sono stati installati sistemi di trattamento sottoposti a manutenzione periodica. Inoltre, sono previste modalità operative per la prevenzione della contaminazione delle acque meteoriche (coperture dei cumuli di cloruri, stoccaggio di rifiuti in cassoni coperti e vasche di contenimento per vernici e pitture). In caso di sversamenti dovuti a incidenti, gli interventi sono coordinati dai Centri Esercizio secondo procedure consolidate che prevedono, ove necessario, l'attivazione degli interventi di bonifica tramite ditte abilitate e qualificate. I consumi idrici, sia da acquedotto che da acque sotterranee tramite pozzi, sono oggetto di costante monitoraggio e rilevamento periodico.

Nel 2022 è stato avviato il progetto pilota di Natural Accounting, finalizzato alla rilevazione di situazioni di emergenza quali perdite non identificate.

I prelievi idrici del Gruppo nel 2022 sono pari a 1.402 mega litri in forte riduzione rispetto allo scorso anno (-30%) grazie alla razionalizzazione dei consumi e a una puntuale attività di monitoraggio per prevenire perdite accidentali. Il risparmio nei prelievi idrici è particolarmente significativo se si considera che la maggior parte dei prelievi idrici avviene in Italia e che l'intero Paese è considerato ad altissimo stress idrico.

PRELIEVO IDRICO DEL GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

GRI 303-3 FONTE DI PRELIEVO	UDM	2022	2021	2020
Acque sotterranee	ML	616	612	456
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	184	174	36
Risorse idriche di terze parti	ML	696	1.193	458
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	427	954	36
Acqua di superficie	ML	-	105	394
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	-	105	-
Acqua prodotta	ML	89	97	-
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	-	93	-
Prelievo idrico totale	ML	1.402	2.007	1.308



Riduzione dell'impatto acustico dell'infrastruttura

La riduzione dell'inquinamento acustico è un impegno concreto per Autostrade per l'Italia che ha sviluppato un piano nazionale di interventi di contenimento e abbattimento del rumore (PCAR), secondo le disposizioni del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 29/11/2000¹⁷. Il programma prevede l'installazione di barriere antirumore su una superficie complessiva di circa 4.000.000 mq con un'altezza media di 4,2 metri e di coperture antirumore su una superficie complessiva di circa 160.000 mq. L'ordine

di realizzazione degli interventi è definito sulla base di una graduatoria nazionale che tiene conto di un indice di priorità acustica, legato ai livelli di rumore ed alla popolazione esposta. L'avanzamento del progetto al 2022 è di circa il 45,6% se valutato in termini di carreggiata risanata e del 58% se misurato sulla percentuale di popolazione interessata.

L'investimento complessivo è di oltre 1 miliardo di € con installazione di mitigazioni acustiche su oltre 1.000 km di rete. Le misure interessano circa 3 milioni di persone, dislocate in 14 regioni e oltre 700 comuni, residenti in prossimità dell'arteria autostradale.

Per il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione acustica sono stati previsti interventi quali:

- installazione di barriere antirumore;
- installazione di coperture antirumore totali o a cielo aperto (baffles);
- interventi diretti sugli edifici (infixi antirumore).

Foto: A10 Arenzano

(17) Attuativo della legge quadro 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

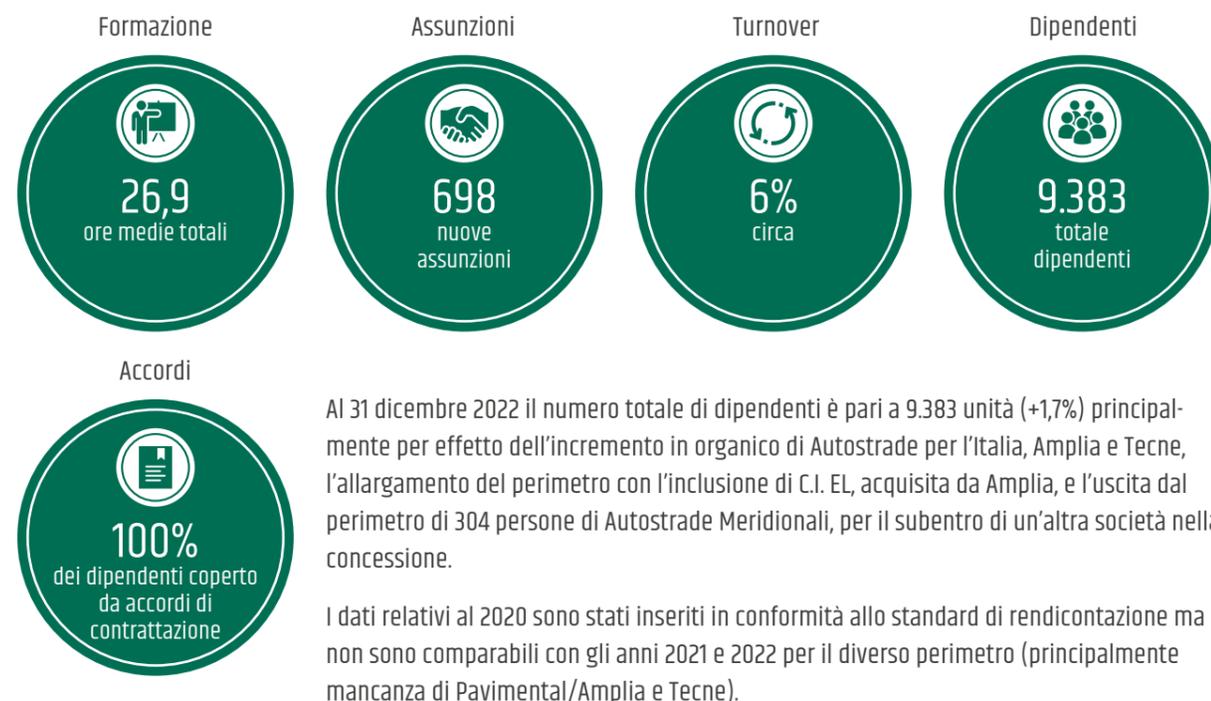
03 LE PERSONE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

- 62 Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle nostre risorse
- 74 Diversity, Equity & Inclusion
- 79 Sicurezza sul lavoro



TEMA MATERIALE	TARGET 2023	SDG
Inclusione, valorizzazione sviluppo delle risorse umane	25 ore di formazione/anno per dipendente	   

HIGHLIGHTS 2022



NUMERO DI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA DI IMPIEGO E GENERE									
GRI 2-7 ¹	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full time	1.419	6.586	8.005	1.320	6.545	7.865	934	4.737	5.671
Part time	781	597	1.378	790	565	1.355	807	660	1.467
Totale	2.200	7.183	9.383	2.110	7.110	9.220	1.741	5.397	7.138

(1) Il 99% dei dipendenti operano nel territorio italiano, il restante 1% opera in Polonia.

NUMERO DI DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO E PER GENERE									
GRI 2-7	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	1.993	6.740	8.733	1.922	6.637	8.559	1.612	5.235	6.847
Tempo determinato	207	443	650	188	473	661	129	162	291
Totale	2.200	7.183	9.383	2.110	7.110	9.220	1.741	5.397	7.138

Nel 2022 la percentuale di dipendenti appartenenti alle categorie protette rappresenta il 7% del totale, in ottemperanza alla normativa nazionale in materia.

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO E PER GENERE						
GRI 405-1	2022		2021		2020	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti	13,3	86,7	12,6	87,4	10,7	89,3
Quadri	22,1	77,9	22,2	77,8	25,6	74,4
Impiegati	29,1	70,9	28,6	71,4	27,3	72,7
Esattori	25,6	74,4	23,6	76,4	20,8	79,2
Operai	14,3	85,7	14,7	85,3	24,9	75,1
Totale	23,5	76,5	22,9	77,1	24,4	75,6

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO E PER GENERE IN POLONIA				
GRI 405-1	2022		2021	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti				
Quadri	33,3	66,7	33,3	66,7
Impiegati	39,3	60,7	39,1	60,9
Esattori				
Operai		100		100
Totale	15,2	84,8	12,3	87,7

ATTENZIONE, SVILUPPO E VALORIZZAZIONE DELLE NOSTRE RISORSE

Welfare e Well-being

Autostrade per l'Italia è da sempre impegnata nel garantire alle proprie persone un contesto lavorativo sicuro e in grado di valorizzare le competenze.

Nel 2022 il Gruppo Autostrade per l'Italia ha confermato l'impegno nello sviluppo di politiche di Welfare aziendale indirizzate a tutta la popolazione con diverse iniziative volte a soddisfare e prendersi cura dei bisogni dei propri collaboratori in termini di benessere sociale e di conciliazione con la propria vita privata.

Da sottolineare gli accordi definiti per consentire ai dipendenti un maggiore equilibrio vita-lavoro usufruendo dello smart working e del diritto alla disconnessione con soluzioni che incidono concretamente sul miglioramento del Work Life Balance: elasticità oraria della prestazione, diritto alla disconnessione di quattro ore per chi lavora in smart working e l'adozione del concetto "Working from Everywhere". In tale contesto, per il periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2023

verrà prorogata l'applicazione del modello organizzativo in cui si fa ricorso al lavoro ibrido, in un'alternanza equilibrata con il lavoro in presenza.

Tra le attività maggiormente apprezzate ci sono quelle che riguardano il sostegno alla genitorialità (flessibilità oraria, integrazione economica dell'indennità di maternità obbligatoria e congedo parentale, asilo nido), ampliamento di strumenti e misure a favore della tutela del diritto alla salute, permessi solidali, previdenza complementare. In particolare, il Gruppo ha formalizzato un vademecum per la genitorialità che declina gli strumenti a favore dei neo genitori aggiornato sulla base del decreto legislativo n. 105/2022, nel novembre 2022. L'azienda, inoltre, nel corso dell'anno ha garantito, grazie ad un apposito accordo siglato con le rappresentanze sindacali, la possibilità di conversione del premio di risultato in flexible benefit⁽²⁾, garantendo in caso di conversione una percentuale di incentivazione del 15% sulla conversione.

Nell'anno 2022 è stata altresì concessa a favore di tutta la popolazione aziendale l'erogazione di un importo aggiuntivo per l'acquisto di buoni carburanti.

(2) Per *flexible benefit* si intende quella serie di beni o servizi che un'azienda può decidere di mettere a disposizione di propri dipendenti oltre alla normale retribuzione aziendale.

Sono 87 le persone che nel corso dell'anno hanno usufruito del congedo parentale per la nascita di un figlio.

CONGEDO PARENTALE									
GRI 401-3	2022			2021			2020		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di risorse che hanno diritto al congedo per nascita del figlio	119	37	156	131	36	167	7	6	13
Numero totale di risorse che hanno fatto uso del permesso per congedo parentale durante l'anno	30	57	87	31	56	87	25	29	54
Di cui tornati allo stesso posto di lavoro ⁽³⁾ dopo il congedo	30	53	83	31	52	81	27	27	54
Numero totale delle risorse che hanno mantenuto lo stesso posto di lavoro 12 mesi dopo il ritorno dal congedo parentale	26	46	72	29	33	62	11	29	40



(3) Ritorno a lavoro in una posizione uguale a quella precedente il congedo o comparabile.

Di seguito si illustrano le principali iniziative di welfare aziendale destinate alle persone di Autostrade per l'Italia:



HEALTH CARE

- Polizza sanitaria
- Vaccinazione antinfluenzale
- Iniziative di formazione, informazione e confronto per promuovere una cultura del benessere, uno stile di vita sano e proporre soluzioni per mantenersi in forma e in salute
- Screening di prevenzione oncologica in azienda, in partnership con il Policlinico Gemelli di Roma
- Counseling: Programma di supporto psicologico a distanza



FAMILY CARE

- Congedo parentale usufruibile a ore
- Potenziamento dei contributi di maternità offerti dallo Stato (+20% di integrazione nel periodo di astensione obbligatoria e + 50% di integrazione nel periodo di astensione facoltativa nei primi due mesi e 20% negli ulteriori tre mesi)
- Paternity leave (+ 3% giorni di riconoscimento del congedo al padre in caso di nascita di un figlio)
- Baby care e asilo nido per i figli dei dipendenti
- Contributo retta scolastica mensile per figli di 49 dipendenti della sede di Roma
- Borse di studio e summer camp per i figli dei dipendenti
- Fragilità: Servizio dedicato ai colleghi Caregiver per aiutarli nell'assistenza dei propri famigliari
- Convenzioni aziendali
- Polizze assicurative per i dipendenti e i loro famigliari



PEOPLE CARE

- Fondo pensionistico complementare
- Istituti contrattuali e tutela delle persone incrementalmente rispetto alla normativa vigente
- Consulenza Legale e Fiscale "L'ALTRA RETE": La community aziendale sul mondo del volontariato
- Carpooling per i dipendenti
- Orientamento informativo e formativo per il rientro da periodi di lunga assenza

Ascolto delle persone

Negli ultimi tre anni sono state molte le iniziative di ascolto attivate dal Gruppo attraverso survey e focus group, per coinvolgere tutte le proprie persone, per garantire una reale contribuzione ai risultati aziendali da parte di ciascun dipendente incidendo di conseguenza sul benessere organizzativo degli stessi.

In particolare, nell'ambito del progetto di cambiamento culturale Dare Valore, è stato effettuato nel mese di settembre 2022, a distanza di due anni dalla precedente, un sondaggio di "analisi culturale" per comprendere se la cultura, nella percezione delle persone, favorisca l'emergere di comportamenti più coerenti con gli obiettivi e le scelte strategiche di Autostrade per l'Italia analizzando le dimensioni culturali rappresentate dal modello scelto per tale indagine (Modello di Trompenaars).

L'analisi dei risultati è stata condivisa con i dipendenti.

Il programma di inclusività fareDI+, diversità e inclusione un valore per tutti, portato avanti dalla Capogruppo, ha istituito durante l'anno dei Gruppi di Volontari denominati ERG (employees resource group) per attivare un canale di ascolto bidirezionale finalizzato alla co-creazione di iniziative/progetti maggiormente personalizzati ed aderenti ai reali bisogni delle proprie persone nell'implementazione del proprio programma di inclusività. Gli ERG contribuiscono a promuovere un approccio inclusivo, a fornire supporto all'organizzazione per i relativi obiettivi DEI. Nell'ambito del gruppo sono quattro gli ERG che si sono costituiti sul tema Gender, Intergenerazionalità, Disabilità, LGBTQ+.

E sempre con riferimento ai temi di Diversity, Equity & Inclusion, a fine 2022 è stata lanciata una survey DEI finalizzata ad indagare le tematiche di clima e benessere aziendale, valori e inclusione rivolta a tutti i dipendenti. Per migliorare il grado di dialogo e di ascolto verso tutti i dipendenti, la survey è stata accompagnata da un Roadshow declinato per tappe in cui l'alta Direzione con la Presidente,

l'Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia e la Direzione Human Capital and Organization del Gruppo hanno visitato tutte le direzioni di tronco. Grazie a questa iniziativa, il tasso di risposta ha raggiunto livelli molto apprezzabili pari al 42% del personale di Gruppo.

Valutazione della performance e politiche retributive

Il Gruppo è costantemente impegnato a promuovere lo sviluppo professionale della persona e a valutare ogni collaboratore, seguendo approcci basati su criteri oggettivi e inclusivi in base al profilo professionale, al ruolo organizzativo e al potenziale, in coerenza con gli obiettivi di business e le peculiarità personali.

È attualmente in corso la rivisitazione del sistema di valutazione delle performance, della mappatura delle competenze e della politica retributiva. L'obiettivo è assicurare un sistema di misurazione delle performance più agile, esteso a tutte le persone (nel 2022 sono stati inclusi nel perimetro anche esattori e operai), con una metrica dettagliata e la previsione di momenti di autovalutazione e un sistema di valutazione esteso al responsabile, collaboratori e peer, basato su KPI standard, capace di misurare obiettivi e competenze coerenti con il ruolo. Il nuovo sistema, in progressiva espansione, ha coinvolto nel processo di autovalutazione circa 5.000 persone.

Per quanto riguarda la politica retributiva, il Gruppo valorizza le competenze ed esperienze, la remunerazione delle risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità, nonché lo sviluppo di un sistema che premi e trattienga le eccellenze e favorisca la motivazione e il coinvolgimento delle risorse del Gruppo nella creazione di valore sostenibile nel tempo. Si impegna altresì a garantire gender pay gap nullo a qualunque livello organizzativo.

La valutazione della retribuzione per categorie contrattuali evidenzia l'assenza di differenziali tra quanto mediamente percepito da donne e uomini a parità di ruolo ricoperto nell'organizzazione. Allo scopo di diffondere la cultura della sostenibilità e farne parte integrante del sistema di remunerazione e incentivazione, il Gruppo ha rivisto le componenti variabili della remunerazione (Premio di risultato, MBO, Long Term Incentive Plan) inserendo indicatori ESG.

Autostrade Corporate University

Nell'ambito del piano di Trasformazione Industriale 2021-2024 è nato il progetto Autostrade del Sapere, un sistema di evoluzione e scambio di competenze continuo, dove insegnare ed imparare al tempo stesso, creando una rete di partnership prestigiose attraverso la quale educare le nuove generazioni, coltivare i mestieri e potenziare le attività formative. La mission del Gruppo su questi temi è:

- Costruire una rete di relazioni e partnership che, come l'infrastruttura autostradale, percorra l'intero Paese e lo unisca da parte a parte con la "Forza del Sapere";
- Promuovere il networking per formare nuove professioni, consolidare vecchie e nuove competenze, coltivare i mestieri di ieri, di oggi e di domani;
- Potenziare il talento naturale e una sua espressione consapevole a tutti i livelli;
- Creare una connessione con il mondo universitario e della Ricerca & Sviluppo per favorire la formazione continua, sostenere l'innovazione e la Digital Transformation.

Con l'obiettivo di lavorare sulle competenze e sul valore dei talenti di ogni età, garantire il trasferimento e il miglioramento continuo delle competenze tecniche e manageriali, il Gruppo ha costituito nel 2020 Autostrade corporate University, un luogo fisico in grado di erogare corsi per oltre 200.000 ore annue a circa 7.000 risorse (di cui 2000 operai di ditte

esterne) sia in modalità tradizionale che e-learning. La Corporate Academy di Autostrade per l'Italia è infatti un sistema di gestione della conoscenza concreto, in evoluzione e articolato su Faculty che coincidono con il "core business" di Autostrade per l'Italia. In particolare, le Faculty sono:

- Infrastructures Faculty;
- Operations Faculty;
- Digital Faculty;
- ESG Faculty;
- Project Management Faculty.

I corsi dell'Autostrade Corporate University possono essere tenuti da docenti certificati interni e professionisti esterni, oltre che in partnership con le principali Università italiane. Due le linee di azione principali sulle quali si articola il progetto che punta a tutelare e consolidare il sapere aziendale, proiettandolo verso il futuro grazie all'innovazione e la digitalizzazione. Autostrade Corporate University è un provider riconosciuto del Consiglio Nazionale degli ingegneri i cui corsi e percorsi formativi rilasciano crediti formativi ai colleghi discenti e contestualmente ai colleghi docenti. Autostrade Corporate University è infatti un'Accademia del sapere creata per garantire la formazione tecnico professionale di base e abilitante al ruolo e promuovere, anche grazie ad oltre 70 trainer interni, l'aggiornamento continuo delle competenze e la crescita professionale delle figure impiegate nei comparti legati al core business. L'Autostrade Corporate University si caratterizza per tutta la formazione tecnico specialistica funzionale al core business, ma anche per la formazione compliance (privacy, modello 231, anticorruzione, codice etico) dedicata a tutta la popolazione aziendale, e per i programmi di alta formazione manageriale, realizzati in collaborazione con le principali Business School italiane e rivolti a manager e talenti, oltre i programmi di alta formazione in apprendistato per garantire una formazione tecnico specialistica sui temi di ingegneria, digitalizzazione e manageriali realizzati in collaborazione con Politecnico di Milano e Politecnico di Torino.

Si tratta del Master di alto apprendistato in Ingegneria e Gestione Integrata delle reti, alla sua 2 edizione, dedicato a 20 studenti assunti con contratto biennale di alto apprendistato.

Il Management e il Middle Management (circa 400 risorse) è stato coinvolto nel corso del 2022 in percorsi di Governance per potenziare lo sviluppo della Cultura della Legalità e Anticorruzione a tutti i livelli dell'organizzazione.

Al Management è stato dedicato un programma manageriale partito nell'ultima parte dell'anno 2021 per rafforzare le competenze di comunicazione, fornire un data driven approach e diffondere la cultura della sicurezza e della sostenibilità attraverso interventi formativi su Etica, Diversity & Inclusion, Sostenibilità a 360°. Analogamente, è stato avviato un intenso programma dedicato a rafforzare il valore della sicurezza attraverso la figura di ambasciatori della sicurezza.

L'incremento dell'organico si affianca alla valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di conoscenza già presente in azienda con la conseguente necessità di re-skilling e up-skilling del personale. A questo scopo risponde l'obiettivo di incrementare le ore di formazione medie per dipendente, con l'estensione del perimetro a tutte le società del Gruppo e un'espansione dell'offerta formativa, con focus su digitalizzazione, monitoraggio infrastrutture, diversità e inclusione.

Complessivamente, nel 2022, il Gruppo ha erogato 252.792 ore totali di formazione per i propri dipendenti.

ORE MEDIE DI FORMAZIONE ANNUA PER GENERE

GRI 404-1	2022		2021		2020	
	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie
Uomini	191.394	26,6	170.155	24	64.766	12
Donne	61.398	27,9	61.795	29,4	14.361	8,3

ORE MEDIE DI FORMAZIONE PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE

GRI 404-1	2022		2021		2020	
	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie
Dirigenti	5.818	40,7	3.590	25,1	2.984	26,4
Quadri	15.711	31,5	27.278	60,4	4.401	13,8
Impiegati ⁴	205.806	34,6	177.231	30,2	59.213	20,2
Operai	25.457	9,1	23.852	8,8	12.530	8

(4) La categoria impiegati comprende anche gli esattori.

Foto: Community donne con laurea STEM (Science, Technology, Engineering, Mathematics)



Partnership con le Università

Per arricchire la conoscenza e favorire l'individuazione dei talenti sono state avviate partnership con alcune delle più importanti Università del Paese e, tra queste, **il Politecnico di Milano, il Politecnico di Torino e la School of Management del Politecnico di Milano**. Con questi atenei, Autostrade per l'Italia ha stretto un accordo per la realizzazione di un Master di II livello in Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti autostradali. Si tratta del primo master co-progettato da un'impresa privata e da tre eccellenze universitarie nazionali dedicato a 20 talenti under 30, con eccellente percorso accademico. Il Master, della durata di 24 mesi, viene offerto attraverso un contratto di alta formazione in apprendistato che consente di lavorare e formarsi con un percorso accademico finalizzato a rafforzare, con un programma di oltre 1400 ore, competenze tecnico specialistiche, funzionali per la gestione di una infrastruttura autostradale complessa. I talenti avranno l'opportunità di accompagnare l'azienda nel percorso di digital transformation accrescendo le competenze ingegneristiche, digitali e manageriali interne.



In collaborazione con **SDA Bocconi School of Management**, Autostrade per l'Italia ha promosso la 2 edizione dell'Executive Custom Program "Off Road Future Leaders", un'offerta formativa di 160 ore dedicata ad una selezione di "middle manager", finalizzata a consolidare il talento dei "future leaders" per essere agenti responsabili e consapevoli del cambiamento, orientati positivamente alle sfide e alla realizzazione del nuovo asset strategico.



Prosegue l'offerta di alta formazione manageriale dedicata ai manager del gruppo con il Master "Advanced Management Program", un'offerta formativa di 160 ore, co-progettata con **LuiSS Business School** e **IE Business School Madrid** e destinata ai Manager, con l'obiettivo di potenziare conoscenze, competenze e strumenti per gestire al meglio le componenti di "corporate & business management".



Nel corso dell'anno 2022 il programma Autostrade del Sapere, la piattaforma di conoscenza condivisa con il mondo universitario, si è arricchito di ulteriori partnership strategiche con le più prestigiose Università e Scuole di Business per potenziare le attività formative della propria Corporate University. Sono stati attivati cinque nuovi accordi con eccellenze universitarie (Università Milano Bicocca, Università di Firenze, Politecnico di Bari, Università di Genova, Università di Brescia). Le iniziative avviate coprono aree che vanno dallo sviluppo di iniziative dalla ricerca e sviluppo (green building materials, Smart Cities, Smart Mobility) alle attività di talent attraction ed employer branding. Il programma Autostrade del Sapere consta alla fine dell'anno 2022 di 16 partnership attive nei seguenti ambiti:



Sant'Anna di Pisa: Partnership per ricerca e formazione in Compliance & Anticorruzione.



Collaborazioni per stage curriculari per lauree specialistiche o Master con College des Ingénieurs per studenti MBA, con Università Tor Vergata per Master in Anticorruzione.



Federico II di Napoli: Partnership per attività di progettazione e formazione in ingegneria della manutenzione di ponti e viadotti e progettazione BIM.



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Università La Sapienza di Roma: Sponsorship Master in Analisi, Monitoraggio Infrastrutture e Accordo Quadro su Diversità, Equità ed Inclusione con finanziamento dottorato.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI GENOVA

Università di Genova: Fellow Sponsorship dottorati di ricerca in "Smart Cities" e "Smart Mobility" per la progettazione di servizi e tecnologie a corredo della rete autostradale e finalizzati alla valutazione di soluzioni per lo sviluppo della mobilità urbana nel territorio genovese.



Politecnico di Bari



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

Università degli Studi di Firenze



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
MILANO
BICOCCA

Bicocca

In coerenza con la strategia del progetto Autostrade del Sapere, l'azienda continua ad affrontare in modo sistematico la carenza di competenze che interessa e interesserà tutto il settore infrastrutture e in particolare il settore costruzioni.

Con questo scopo, è stata avviata la seconda edizione della Smart Infrastructure Academy, iniziativa ospitata presso il Polo Universitario Federico II di San Giovanni a Teduccio (Napoli), un programma di Alta Formazione con l'obiettivo di formare esperti di progettazione, gestione e monitoraggio delle infrastrutture. Un percorso dedicato a 25 giovani laureati e contestualmente dedicato a 18 colleghi con l'obiettivo di accrescere competenze e trasferire know-how grazie ad un affiancamento realizzato prima dell'inserimento aziendale. Accanto alla Smart Infrastructure Academy ha preso avvio nel 2022 la Amplia Academy. Questa è nata come scuola dei mestieri allo scopo di creare competenze per infrastrutture sostenibili. Amplia si è posta l'obiettivo di sviluppare politiche attive che orientino la domanda di lavoro verso i mestieri di cui necessita il settore (es: carpentieri, conducenti di mezzi, manovali), e di progettare e supportare percorsi formativi che aiutino le scuole (superiori ed ITS) a far crescere giovani interessati e motivati ad intraprendere nuovi percorsi professionali. Da aprile sono state organizzate otto aule con oltre 120 studenti formati.

Autostrade per l'Italia persegue finalità analoghe attraverso il progetto Distretto Italia, nato in occasione del Semestre di Presidenza del Consorzio Elis 2022 - 2023. Il progetto ha lo scopo di rispondere attraverso il coinvolgimento dei più importanti gruppi industriali italiani all'emergenza rappresentata dalla carenza di competenze, dallo skill mismatch e dal fenomeno di dispersione giovanile NEET (Not in Education, Employed or Training).

Il progetto prevede tre diverse linee di azione che verranno attivate nel corso del 2023:

- "Accademia dei Mestieri", per creare una visione comune alle aziende coinvolte, individuando le competenze necessarie e best practices per la costruzione dei mestieri mancanti oggi e necessari domani;
- "Scuola per la Scuola", per disegnare, insieme alle scuole ed alle Università, percorsi di alternanza scuola-lavoro (PCTO - Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) congiunti, erogabili su larga scala con ricorso a training digitale ed esperienze sul campo, per favorire l'acquisizione delle competenze trasversali e la conoscenza dei mestieri;
- "Officine Futuro", che mira a realizzare un Piano Nazionale di Orientamento che parte dall'ascolto dei ragazzi (fin dalla scuola secondaria di I grado) offrendo un percorso funzionale, alla scoperta della propria vocazione professionale attraverso la conoscenza delle proprie abilità e la comprensione del mondo del lavoro del futuro.

Infine, in un'ottica di miglioramento del gender balance attraverso la formazione di talenti femminili, sono state attivate iniziative in collaborazione con le principali scuole di business e politecnici con i quali Autostrade per l'Italia ha stretto accordi di collaborazione tecnico scientifica e didattica. Tra queste, la partecipazione ai career day, l'ingaggio di studenti in challenge aziendali, il supporto allo studio con erogazione di due Borse di Studio a favore di studentesse STEM (Scienze, tecnologia, ingegneria e matematica) di laurea triennale del Politecnico di Milano. L'impegno di Autostrade per l'Italia per orientare alla scelta di un percorso di laurea STEM, con particolare riferimento alle donne, parte dalle scuole, dove a maggio 2022 si è concluso un programma di formazione e sensibilizzazione (oltre 20 ore) dedicate agli studenti ed ai loro docenti tenuto dagli HR Manager, Maestri di Mestiere e Role Model di Autostrade per l'Italia.

D BRAIN

Nel luglio 2022, Autostrade per l'Italia ha preso parte al D Brain Forum, una plenaria di confronto e condivisione tra istituzioni, aziende e terzo settore che operano per la giustizia e l'innovazione sociale, con lo scopo di diffondere e condividere le nuove linee guida, policy aziendali e modelli inclusivi.

Incentrato su "Disability" e "Diversity", il Forum ha rappresentato un'occasione per approfondire, esternare e condividere quali siano i "nodi" dell'inclusione lavorativa, le criticità che vivono le persone con disabilità e le difficoltà delle aziende nel reclutare le risorse e per poterle effettivamente valorizzare.

Al D Brain Forum hanno preso parte i ragazzi con disabilità cognitiva che hanno partecipato all'implementazione del modello Ability Garden in Autostrade per l'Italia, un modello di innovazione sociale e inclusione lavorativa caratterizzato dal riconoscimento e rispetto delle caratteristiche della persona e fondato sul "capabilities approach". L'Associazione Ability Garden Onlus opera "con le persone per le aziende", mirando a implementare e diffondere un modello di inclusione lavorativa.

L'IMPEGNO DI AUTOSTRADe PER L'ITALIA NELLA DIFFUSIONE DEGLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE

Nel corso del 2022 il progetto che intercetterà per il secondo anno oltre 600 studenti, tra coloro che partecipano ai progetti "Alternanza Scuola-Lavoro" con il Gruppo, avrà una novità: coinvolgimento dei ragazzi nella Call for Innovation alla quale saranno chiamati tutti i partecipanti per "sfidarsi" in gruppo su project work aziendali ispirati agli Obiettivi dell'Agenda 2030, obiettivi di sostenibilità, promozione ed industrializzazione di una infrastruttura innovativa e resiliente e di uguaglianza di genere per garantire pari opportunità tra donne e uomini nello sviluppo economico.

Foto: A14 Galleria Pedaso



Attrazione di nuovi talenti

Nel 2022 scende il tasso di uscita passando dal 11% al 6%, mentre è sostanzialmente stabile quello in entrata.

Da segnalare l'incremento nelle assunzioni di giovani talenti fino a 30 anni che hanno rappresentato il 29% del totale delle assunzioni a tempo indeterminato, a fronte del 19% del 2021.

CESSAZIONI E TURNOVER					
GRI 404-1	UDM	2022	2021	2020	
Totale cessazioni	N.	528	997	463	
Tasso di turnover ⁵	%	6%	11%	7%	
Uomini	N.	431	881	424	
	%	6%	13%	8,1%	
Donne	N.	97	116	39	
	%	5%	6%	2,4%	
Numero e percentuale di cessazione per fasce d'età					
<30 anni	N.	34	20	8	
	%	6%	5%	3,4%	
30-50 anni	N.	201	153	40	
	%	5%	4%	1,7%	
50 anni	N.	293	824	415	
	%	7%	18%	9,6%	
Numero e percentuali di cessazione per Paese					
Italia	N.	514	983	463	
	%	6%	11%	7%	
Estero	N.	14	14	-	
	%	21%	17%	-	

(5) Calcolato sui lavoratori a tempo indeterminato.

ASSUNZIONI					
GRI 404-1	UDM	2022	2021	2020	
Totale assunzioni e suddivisioni per genere	N.	980	1.029	422	
Percentuale assunzioni rispetto al totale dipendenti	%	11%	12%	6,2%	
Uomini	N.	785	832	312	
	%	12%	12%	6%	
Donne	N.	195	197	110	
	%	10%	10%	7%	
Numero e percentuale di assunzioni per fasce d'età					
<30 anni	N.	286	197	95	
	%	47%	44%	41%	
30-50 anni	N.	548	609	295	
	%	15%	17%	13%	
50 anni	N.	146	223	32	
	%	3%	5%	1%	
Numero e percentuali di assunzioni per Paese					
Italia	N.	969	1.026	422	
	%	11%	12%	6,2%	
Estero	N.	11	3	-	
	%	17%	4%	-	

DIVERSITY, EQUITY & INCLUSION

TEMA MATERIALE	TARGET 2023	SDG
Inclusione, valorizzazione sviluppo delle risorse umane	30% - 70% % Gender gap (donne - uomini) ⁶ 0% Gender pay gap ⁷	   

HIGHLIGHTS 2022

Leadership inclusiva



Organico



Certificazioni



La valorizzazione delle diversità ha un ruolo centrale tra gli obiettivi ESG del Gruppo, siano queste di genere, di età o di formazione allo scopo di creare un ambiente di lavoro in cui ogni persona si senta valorizzata e motivata. In quest'ottica, il Gruppo Autostrade per l'Italia in linea con le Best practice si impegna costantemente a:

- Adottare politiche per assicurare la parità di genere e riconoscere la diversità, trattando tutte le

persone con dignità e rispetto in ogni momento;

- Agire in modo responsabile ed etico, promuovendo una condotta che rifletta l'inclusione durante le funzioni lavorative all'interno o all'esterno dei luoghi di lavoro e in tutti gli altri eventi e programmi promossi dall'azienda;
- Sostenere e difendere la parità di genere e l'inclusione attraverso programmi di formazione continui per migliorare le proprie conoscenze

(6) Percentuale riferita alle posizioni al primo e secondo riporto di AD e Presidente, valutate mediante punteggi attribuiti con metodologia Hay.

(7) Pay gap valutato a parità di ruolo organizzativo svolto

e favorire l'evoluzione culturale dell'organizzazione, pratiche organizzative e relazioni con gli stakeholders inclusive.

In particolare, quest'anno il Gruppo ha impresso una marcata accelerazione per garantire un ruolo sempre più centrale alle proprie persone, adottando, anche in coerenza il processo di *Dialogue for Company Value*, misure e strumenti volti a garantire il rispetto delle pari opportunità e a valorizzare le diversità. Nel dettaglio le e principali iniziative definite e implementate negli ultimi due anni riguardano:

- Realizzazione e diffusione di un Decalogo antimolestie;
- Integrazione principi DE&I nel Codice Etico, Ethical Rules e in alcune procedure aziendali estese al Gruppo;
- Inserimento della Policy DE&I di Gruppo nel Sistema Integrato di Gestione, a supporto degli indirizzi strategici dell'organizzazione secondo valori guida e obiettivi specifici per ciascun sistema di gestione (qualità, sicurezza della circolazione stradale, ambiente, sicurezza sul lavoro, sicurezza delle informazioni, protezione dei dati personali e cloud, anticorruzione, diversity & inclusion);
- Conclusione del processo di certificazione UNI 125:2022 - parità di genere;
- Ottenimento della ISO 30415 Gestione del capitale umano - Diversità e Inclusione.

Per diffondere il nuovo modello di leadership e concentrarsi soprattutto sui 5 comportamenti organizzativi quali innovazione, inclusività, responsabilità, agilità e condivisione, è stato, inoltre, definito un progetto di formazione sulla leadership inclusiva che ha coinvolto oltre 250 quadri. Il percorso si inserisce in un contesto di ibridazione delle modalità lavorative (presenza in sede e remoto) e vuole fornire ai responsabili di struttura nuove leve di leadership coerenti con il cambiamento di contesto.

Proseguendo il processo virtuoso intrapreso nel 2022 con la stesura del primo Gender Equality Plan, nel 2023 si prevede la pubblicazione del primo Bilancio di Genere con l'obiettivo di stabilire le priorità e obiettivi concreti (basati su un'approfondita valutazione dello status quo) e misure specifiche che saranno attuate per migliorare la parità di genere all'interno del Gruppo.

DECALOGO ANTI MOLESTIE

Nel 2022, Autostrade per l'Italia ha aggiornato il decalogo anti-molestie, precedentemente pubblicato nel dicembre 2021. Il documento è un'integrazione del Codice Etico per creare consapevolezza e stimolare a segnalare gli eventuali abusi. Il documento riflette la priorità del Gruppo di garantire un ambiente di lavoro ispirato alla tutela della dignità e dell'invulnerabilità della persona, nonché alla garanzia dei principi di rispetto e correttezza nei rapporti interpersonali.

Il Decalogo ha infatti l'obiettivo di evidenziare in cosa consistono le molestie e quali sono i comportamenti con cui ciascuna persona può contribuire a contrastarle.



Foto: Campagna Mestieri

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCE D'ETÀ - 2022

GRI 405-1	<30	30-50	>50
Totale dipendenti	7%	43%	50%
Dirigenti	-	57%	43%
Quadri	-	47%	53%
Impiegati	11%	51%	38%
Esattori	8%	23%	69%
Operai	8%	43%	50%

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCE D'ETÀ - 2021

GRI 405-1	<30	30-50	>50
Totale dipendenti	7%	42%	51%
Dirigenti	-	59%	41%
Quadri	-	40%	60%
Impiegati	8%	49%	43%
Esattori	7%	24%	69%
Operai	6%	43%	51%

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCE D'ETÀ - 2020

GRI 405-1	<30	30-50	>50
Totale dipendenti	4,4%	34,5%	61,1%
Dirigenti	-	46,9%	53,1%
Quadri	-	24,5%	75,5%
Impiegati	4,4%	40,3%	55,3%
Esattori	5%	22,0%	74,0%
Operai	5,4%	42,7%	51,9%

L'organico all'estero è composto da 79 unità impiegate in Pavimental Polska, così suddivise:

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCE D'ETÀ - 2022

GRI 405-1	<30	30-50	>50
Totale dipendenti	13%	71%	16%
Dirigenti	-		
Quadri	-	100%	
Impiegati	14%	79%	7%
Operai	13%	64%	23%

PERCENTUALE DI DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCE D'ETÀ - 2021

GRI 405-1	<30	30-50	>50
Totale dipendenti	12%	73%	15%
Dirigenti			
Quadri		100%	
Impiegati	13%	83%	4%
Operai	13%	67%	20%

Nell'ambito del percorso di riduzione del gender gap, il Gruppo ha definito una policy recruiting che consiste nell'impegno a considerare per ciascuna nuova posizione aperta almeno una donna su tre nelle fasi finali della selezione.

Per la copertura delle posizioni dirigenziali pesate con metodologia Hay grade è stato avviato un percorso di sviluppo manageriale dedicato a talenti femminili selezionati per costruire la pipeline e garantire la copertura interna delle posizioni. Obiettivo è un incremento di almeno il 30% del talento femminile all'interno dell'organizzazione che porterà un maggiore equilibrio nella parità di genere nelle posizioni di vertice.

A giugno 2021 Autostrade per l'Italia ha pubblicato il manifesto per la promozione della diversità, con il quale si impegna pubblicamente a considerare la

diversità, equità e inclusività principi cardine a cui legare le scelte aziendali, a raggiungere un equilibrio tra lavoro, famiglia e tempo libero, a riconoscere la centralità del benessere delle persone e infine ad adottare i criteri di parità, equità, inclusività e trasparenza per le assunzioni, le retribuzioni e gli avanzamenti di carriera. Il Gruppo si è posto l'obiettivo di incrementare la percentuale di donne in posizione di vertice. Nel 2022 la percentuale di donne che ricoprono le posizioni apicali, intendendo con questo i riporti diretti dell'Amministratore Delegato o del Presidente e il livello organizzativo immediatamente sottostante, era pari al 19,8%. Il Gruppo si è posto l'obiettivo di portare tale quota al 30% entro il 2023 con l'impegno di raggiungere almeno il 25%, pertanto sono in fase di implementazione una serie di iniziative di sviluppo volte al raggiungimento dell'obiettivo.

L'IMPEGNO DI SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA

Per la prima volta nella storia della società nel 2022 il numero di risorse di genere femminile a diretto riporto dell'Amministratore Delegato è superiore al numero di risorse di genere maschile.



Women's Empowerment Principles (WEPS)

Il Gruppo conferma il suo impegno anche a livello nazionale e internazionale aderendo a numerose iniziative contro la discriminazione e per la valorizzazione della diversità, quali il network Valore D, i Women's Empowerment Principles promossi dal Global Compact e da United Nations Women. Il Gruppo inoltre quotidianamente diffonde e favorisce comportamenti inclusivi, considerando tali attività anche come elemento di valutazione annuale di tutti i dipendenti.

Certificazioni

Il Gruppo ha intrapreso un percorso per garantire un ruolo sempre più centrale alle proprie persone, adottando misure e strumenti volti ad assicurare il rispetto delle pari opportunità e a valorizzare le diversità. In coerenza con il processo di Dialogue for Company Value, è stato definito un set di nuovi strumenti per

la misurazione, il monitoraggio e la rendicontazione periodica delle performance e dell'avanzamento del programma rispetto agli obiettivi prefissati ed agli eventuali gap rilevati nei processi di audit per la certificazione di parità (prassi UNI/PdR 125:2022) e l'asseverazione del sistema di gestione delle risorse (ISO 30415) ottenuti nell'anno 2022.

Nel mese di giugno 2022 la società ha ottenuto anche la certificazione "Dyslexia Friendly Company", riconosciuta dall'AID, diventando così un'azienda dyslexia friendly, impegnata in percorsi di formazione e sensibilizzazione dedicati alle persone con disturbi del neurosviluppo, introducendo anche buone pratiche per i processi di reclutamento e selezione.

Ability Garden

Un ulteriore progetto in corso, chiamato Ability Garden, ha come obiettivo quello di realizzare un ponte tra la scuola e il mondo del Lavoro per garantire un collocamento realmente mirato di risorse diversamente abili perché fondato sull'analisi e osservazione delle abilità residue di persone con disabilità fisiche cognitive e sensoriali. Ability Garden è un modello di innovazione sociale e lavorativa dedicato a giovani con disabilità intellettiva e neurodiversità. Si tratta di un laboratorio di orientamento vocazionale dedicato ai giovani in uscita dal percorso scolastico che mira a individuare le loro attitudini, e favorire il loro inserimento nel mondo aziendale.

L'inclusione sociale è uno dei principi fondamentali del nuovo percorso avviato da Autostrade per l'Italia che scegliendo Ability Garden desidera sperimentare un nuovo processo di selezione e inclusione lavorativa di persone con disabilità cognitive e neurodiversità.

Autostrade per l'Italia ha lanciato una prima sperimentazione nel mese di maggio 2022 con 15 ragazzi. Il progetto continuerà nel 2023 e 2024 con l'obiettivo di ampliare il network di aziende virtuose che possano aderire per creare un bacino di attrazione dal quale attingere risorse diversamente abili da impiegare in azienda in modo mirato superando le quote di assunzione previste dalle norme vigenti.

SICUREZZA SUL LAVORO

TEMA MATERIALE

TARGET 2023

SDG

Salute e sicurezza sul lavoro

<7 LTIFR⁸
(Lost Time Injury Frequency Rate)

Il Gruppo si pone l'obiettivo di **ridurre ulteriormente** tale valore nel medio termine (2030) al di sotto di 1



HIGHLIGHTS 2022

Infortunati



* Dipendenti e ditte terze

H&S



Per il Gruppo Autostrade per l'Italia la tutela delle proprie persone è un fattore determinante che guida ogni momento della pianificazione ed esecuzione delle proprie attività.

La missione del gruppo "zero incidenti" punta ad assicurare luoghi di lavoro e cantieri sicuri a 360°.

A tal fine viene perseguita la progressiva riduzione del fenomeno infortunistico attraverso un mirato programma di miglioramento basato su cultura organizzazione e metodi di lavoro.

Il Gruppo si avvale anche del servizio di medicina sul lavoro che attraverso il Medico Competente effettua la sorveglianza sanitaria (visite, sopralluoghi, riunioni periodiche etc.) al fine di identificare, minimizzare ed eliminare i pericoli correlati alle attività lavorative. Infine, attraverso riunioni periodiche, vengono consultati i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) nella valutazione dei rischi e nell'individuazione, programmazione e realizzazione delle iniziative in ambito di salute e sicurezza.

La Governance dei temi Health & Safety (HS) è stata ulteriormente rafforzata nel 2022 con la costituzione del Comitato endoconsigliare ESG&HS, che con il Comitato manageriale Salute, Sicurezza e Ambiente promuove la diffusione e il radicamento di una solida cultura della sicurezza aziendale per migliorare continuamente le performance in materia.

(8) LTIFR: numero totale infortuni sul lavoro con inabilità di almeno un giorno, esclusi gli infortuni in itinere su mezzi propri/ore lavorate x 1.000.000. L'obiettivo è riferito a dipendenti e ditte terze di Autostrade per l'Italia e delle altre Società del Gruppo.

Le Linee Guida di HSE e RTS⁹ Management del Gruppo Autostrade per l'Italia, emesse nel 2022, definiscono i principi cardine da attuare nell'implementazione dei processi di gestione HSE ed RTS nel Gruppo Autostrade per l'Italia e gli strumenti per indirizzarne il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance. Le Società del Gruppo implementano la componente Salute e Sicurezza del sistema di gestione integrato conforme alle norme ISO 45001 ed in linea con il programma H&S che codifica l'approccio all'HS management del Gruppo e nasce con lo scopo di migliorare continuamente, attraverso l'adozione delle best practices internazionali, la riconoscibilità di Autostrade per l'Italia come "H&S management leader", contribuendo alla realizzazione di luoghi di lavoro sicuri "a 360°", in linea con la missione zero incidenti del Gruppo.

VISION

Alimentare l'orgoglio di appartenere a un'organizzazione che pone come valori fondanti salute e sicurezza, per il bene della comunità.

Nel dettaglio, i **principi** a cui si ispira il programma sono:



(9) Road traffic safety (RTS).

Di seguito una descrizione di maggiore dettaglio degli obiettivi e delle attività del programma.

Il Programma H&S

Il Programma H&S è stato lanciato nel 2021 con l'obiettivo di descrivere attraverso quali strumenti i principi della Vision e Mission H&S del Gruppo sono integrati in tutte le fasi in cui si articola l'attività di Autostrade per l'Italia, dalla progettazione, alla costruzione, alla gestione ed esercizio della rete autostradale e in tutte le attività gestite dalla Società del Gruppo.

MISSION

Essere al servizio del Paese, contribuire al suo sviluppo e promuovere la salute e la sicurezza come bene comune, prendendosi cura delle persone e divenendo il loro punto di riferimento per giungere all'obiettivo zero incidenti.

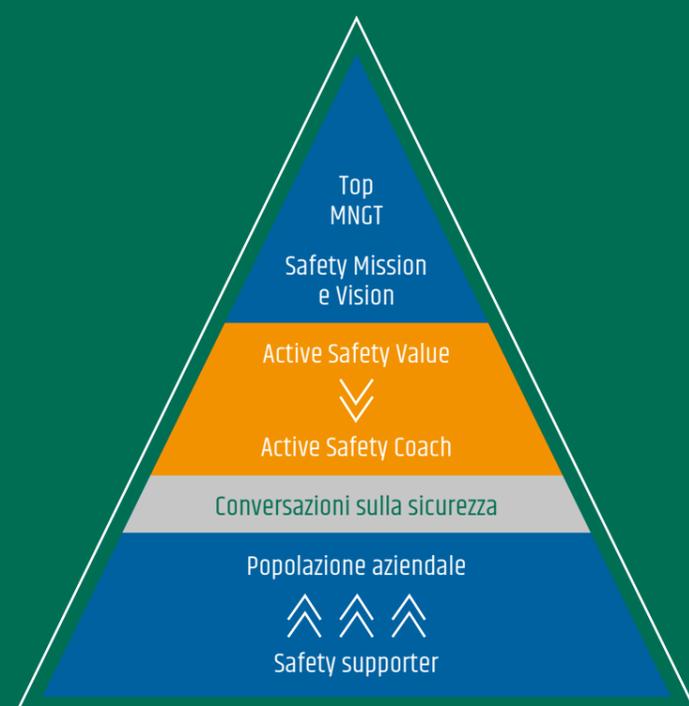
I SETTE PILLAR DEL PROGRAMMA H&S DEL GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA



Ogni elemento chiave è declinato in obiettivi, iniziative e progetti specifici in linea con la vision e la mission del Gruppo.

Due iniziative di ampio respiro e di rilievo del programma sono il programma «Active Safety Value» e la «Safety Academy», che curano il coinvolgimento rispettivamente del personale di Gruppo e del personale delle imprese appaltatrici. Entrambi utilizzano strumenti e metodologie formative innovative per ispirare e trasmettere conoscenze e competenze, insieme a differenti canali di comunicazione per raggiungere e coinvolgere tutto il personale. Entrambe le iniziative mirano a creare valore solido e di lungo termine agendo sulla dimensione sociale della sostenibilità del Gruppo.

Il Programma Active Safety Value



Il progetto Active Safety Value (ASV), nasce con l'obiettivo di diffondere la missione e la visione HS del Gruppo rafforzando la cultura di dipendenti e terzi. Il Gruppo Autostrade per l'Italia ritiene infatti che la salute e la sicurezza delle persone, che lavorano all'interno del Gruppo e che contribuiscono quotidianamente al successo dei progetti e delle attività del Gruppo stesso, debbano avere la **priorità assoluta**. La salute e la sicurezza non sono obiettivi da perseguire, non sono concetti astratti, ma sono veri e propri **valori** su cui si fonda la **cultura aziendale** del Gruppo. Il termine "Active" sottolinea il metodo per attivare un **processo virtuoso** che porta al continuo miglioramento della qualità della sicurezza in azienda e che incoraggia l'adozione delle buone pratiche per un comportamento responsabile e sicuro, per sé stessi e per gli altri.

Progettato nel secondo semestre del 2020 ed avviato nel 2021 il programma continua la propria azione attraverso workshop ed eventi di alto impatto ed ingaggio emotivo.

Il programma si fonda sulle figure degli Active Coach e Supporter che attraverso il coinvolgimento dei lavoratori agiscono come agenti del cambiamento sul territorio. Lo strumento principale è la "conversazione sulla sicurezza", uno spazio dedicato ad affrontare concretamente gli aspetti comportamentali della salute e della sicurezza, nonché l'ambiente di lavoro per assicurarne il miglioramento continuo.

Il Gruppo ha sviluppato una metodologia distintiva, adattata alla propria organizzazione e allo specifico ambito operativo.

L'Active Safety Value arricchisce, integra ed assicura la crescita nelle tre dimensioni dell'**Health and Safety management**:

- **Il Lavoro**, con azioni di miglioramento quotidiane che interessano chi opera in autostrada e nei cantieri;
- **L'Organizzazione**, attraverso la condivisione a cascata di obiettivi e strumenti del programma e la valorizzazione di Leader informali, i "supporter", che contribuiscono con la loro attività a dare feedback per il miglioramento del programma;
- **La Cultura**, attraverso la diffusione di messaggi chiave legati ai valori del Gruppo e al lavoro sicuro ("Prendersi cura", "Autenticità", "Proattività", "Esempio", "Reputazione", "Fiducia", "Coinvolgimento", "Cambiamento", "Persona", "Misurazione"). Nel biennio 2021-2022 sono state coinvolte - nel programma - circa 3000 persone attraverso più di 100 workshop e oltre 700 conversazioni.

E la comunità Active Safety a dicembre 2022 è composta da più di 180 Safety Coach e 250 Safety Supporter.

Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2022 la popolazione aziendale ha partecipato a oltre 64.000 ore di formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, tenuti principalmente da docenti interni e, in misura minore, da docenti esterni.

Nell'ambito delle attività di coinvolgimento, partecipazione e formazione - a carattere volontario - dei lavoratori, risultano significative le iniziative del progetto Active Safety Value.

In particolare, nel 2022, le attività del programma Active Safety Value - realizzati prevalentemente con lo strumento del workshop - hanno comportato più di 6500 ore di formazione.

Altre iniziative di formazione, contenute nel programma H&S, hanno coinvolto i lavoratori delle imprese appaltatrici attraverso la diffusione e la condivisione di regole e comportamenti da adottare nei cantieri, in linea con la mission "zero incidenti" del Gruppo.

Il Gruppo ha inoltre implementato - con il portale Active Safety - un ecosistema fisico digitale per la divulgazione delle iniziative, alle informazioni e ai progressi in termini di salute e sicurezza sul lavoro.

Prevenzione e mitigazione dei rischi e degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Il Gruppo rafforza continuamente la capacità degli strumenti con l'obiettivo di potenziare la capacità di individuare rischi, stimolando comportamenti consapevolmente orientati al rispetto delle regole e atteggiamenti proattivi autonomi. In questo ambito le iniziative principali portate avanti nel 2022 sono state:

- il **coinvolgimento delle persone** da parte di Safety Coach e Safety Supporter, con l'obiettivo in primis di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza;
- la "**Stop Work Authority**" che conferisce ai lavoratori del Gruppo il diritto/dovere di intervenire per interrompere le attività laddove ravvisassero eventuali carenze delle necessarie misure di sicurezza previste dai sistemi procedurali ed organizzativi di Autostrade per l'Italia (vedi Box di seguito).

Nel 2022 è stato formalizzato il **Manuale degli Standard di prevenzione del Rischio**, con oltre 50 Standard, che descrivono le modalità di prevenzione dei rischi che le Società del gruppo devono tenere in considerazione nell'adozione degli strumenti operativi di controllo e monitoraggio, a integrazione di quanto già previsto dalle norme di legge, con l'obiettivo di eliminare e, ove ciò non sia possibile, minimizzare i rischi per la Salute, la Sicurezza sul Lavoro e l'Ambiente derivanti dalle attività lavorative.

Il Gruppo ha anche sottoscritto **due Protocolli d'intesa**, il **primo** "Per la sicurezza di filiera" con Ministero del Lavoro e rappresentanti sindacali e il **secondo** con INAIL, cui hanno aderito anche le organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti e delle costruzioni, che ha messo le basi per una collaborazione strutturata e permanente finalizzata alla diffusione della cultura della prevenzione in tutta la filiera, attraverso iniziative congiunte che comprendono la sperimentazione di soluzioni ad alto valore tecnologico e il ricorso a innovative metodologie di formazione.

I PROTOCOLLI CONDIVISI E LA STOP WORK AUTHORITY PER I LAVORATORI

Il 2 marzo 2022, Autostrade per l'Italia ha sottoscritto un protocollo con le associazioni sindacali presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali a cui è seguito ad ottobre 2022 un protocollo con INAIL e associazioni sindacali che prevede l'impegno delle parti a realizzare una serie di iniziative innovative, che rendono l'Active Safety Value, promossa da Autostrade per l'Italia, una best practice sui temi della sicurezza sul lavoro nel comparto delle costruzioni e dei trasporti.

Tra le iniziative previste dall'accordo si segnala l'istituzione della "Stop Work Authority" con la quale si formalizza l'autorità di ciascun lavoratore della Società, indipendentemente dalla propria posizione, anzianità o ruolo, di interrompere il lavoro quando si ritiene che questo non sia svolto in sicurezza, che possa condurre, per sé o per altri, a incidenti, infortuni o malattie professionali.

Nelle intese è stata condivisa, tra l'altro, l'importanza dell'innovazione e dell'adozione ed il continuo sviluppo di strumenti ed interventi di coinvolgimento tra i quali:

- Il programma Active Safety;
- *Safety Walk and talk*: visite periodiche del management presso i cantieri e le sedi di lavoro, con decorrenza almeno mensile, finalizzate a verificare la conformità degli aspetti legati alla Salute e Sicurezza mediante il confronto con i lavoratori e con le imprese appaltatrici. Infatti, nel 2022 è stata svolta la giornata della sicurezza dove l'amministratore delegato ed i direttori hanno visitato i cantieri;
- *Safety Meeting*: brevi incontri in cui viene discusso un tema relativo alle attività lavorative;
- *Safety Moment*: riflessioni relative alla Sicurezza sul lavoro che precedono tutte le riunioni; con esposizione di esperienze quotidiane, anche fuori dall'ambito lavorativo, che possano portare alla condivisione di lezioni apprese in materia di Sicurezza e Salute sul Lavoro.

Foto: dipendenti del Gruppo Autostrade impegnati in attività di monitoraggio e sorveglianza



I livelli di controllo

Un'iniziativa fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza è rappresentata dal rafforzamento delle verifiche di I° e II° livello sui cantieri, che nel 2022 ha visto realizzare oltre 3.300 ispezioni con una progressiva e significativa (più del 50%) riduzione delle non conformità segnalate. Tali controlli permettono al Gruppo di avere un quadro sempre più preciso della situazione e di identificare efficacemente azioni preventive da adottare.

Il Gruppo adotta uno standard (proprietario DNV) unico per l'analisi degli incidenti e dei quasi incidenti in materia di salute e sicurezza, al fine di assicurare un efficace ed efficiente flusso di dati ed informazioni sugli eventi e diffondere sistematicamente le lezioni apprese. La procedura prevede la ricerca delle cause alla radice degli eventi incidentali, ovvero un'analisi basata su metodologia di individuazione sistematica delle **cause di base** con l'obiettivo di identificare le soluzioni più adeguate a evitare che eventi analoghi si ripetano. Scopo dell'analisi delle cause alla radice è quello di evidenziare le lacune dei processi e dei sistemi o il motivo alla base dell'evento.



Nel 2022, inoltre, è stata realizzata e condivisa con gli stakeholder interni la Dashboard H&S di Gruppo Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di:

- assicurare la disponibilità di dati e KPI relativi alle performance infortunistiche - fruibili con semplicità, tempestività e affidabilità - a supporto dei processi decisionali, operativi e di controllo in ambito di salute e sicurezza, assicurandone la coerenza, tramite un repository unico;
- monitorare l'evoluzione delle performance e confrontarle con i target definiti;
- monitorare l'efficacia delle iniziative intraprese in ambito di salute e sicurezza per ridurre il fenomeno infortunistico e identificare aree e opportunità di miglioramento.

Infortuni sul lavoro

L'indice di frequenza infortuni nel 2022 risulta pari ad 8, in forte riduzione rispetto al 2021 (riduzione di oltre il 30%)

Nonostante lo sforzo profuso in materia di prevenzione dal Gruppo, anche nel 2022 si sono verificati incidenti con conseguenze mortali che hanno coinvolto dipendenti e terzi nel corso dell'orario di lavoro.

Due incidenti - connessi ad incidenti stradali - occorsi a lavoratori di imprese appaltatrici causati dall'investimento da parte di utenti esterni, per i quali gli approfondimenti hanno indicato tra le cause principali il comportamento dell'utente.

Due incidenti connessi strettamente alle attività lavorative di cantiere occorsi rispettivamente ad un dipendente della Società Amplia causato dall'interferenza uomo-macchina e ad un dipendente di ditta subappaltatrice della controllata di Amplia che opera in Polonia, causato da caduta dall'alto.

Un ultimo incidente, non incluso nella tabella - dovuto ad investimento in area di servizio - è occorso ad un dipendente della Società Giove Clear durante l'orario di lavoro nel dicembre 2022, sulle cui circostanze sono tuttora in corso accertamenti.

INFORTUNI SUL LAVORO DEL GRUPPO AUTOSTRADRE PER L'ITALIA - 2022

GRI 403-9 ¹⁰	UDM	DIPENDENTI	DIPENDENTI DI SOCIETÀ TERZE ¹¹	TOTALE
Infortuni sul lavoro	N	113	86	199
<i>Di cui infortuni gravi¹²</i>	N	2	-	2
<i>Di cui infortuni mortali</i>	N	1	3	4
Ore lavorate	Migliaia di ore	15.129	9.763	24.892
Indice di frequenza infortuni ¹³		7,5	8,8	8,0
Indice di frequenza infortuni gravi		0,1	-	0,10
Indice di mortalità sul lavoro		0,1	0,3	0,20

(10) Le principali tipologie di infortunio per i dipendenti diretti sono dovute a distrazione (inciampo/scivolamento/urti vari), movimentazione manuale dei carichi, discesa dai mezzi, investimento. Invece, per i dipendenti indiretti le principali casistiche di infortunio occorse nel periodo di reporting sono state schiacciamento; urto/taglio; caduta/scivolamento; disturbo muscolare; incidente a bordo mezzo, investimento.

(11) Il dato è riferito a dipendenti di ditte terze che svolgono attività sulla rete in concessione ad Autostrade per l'Italia e alle società controllate (es. cantieri relativi ai lavori delle nuove opere, lavori e servizi di manutenzione).

(12) Infortuni rispetto ai quali si prevede che la persona non torni al lavoro prima di 6 mesi.

(13) I tassi infortunistici sono calcolati moltiplicando il rapporto tra il numero di infortuni e le ore lavorate per 1.000.000.

INFORTUNI SUL LAVORO DEL GRUPPO AUTOSTRADRE PER L'ITALIA - 2021

GRI 403-9	UDM	DIPENDENTI	DIPENDENTI DI SOCIETÀ TERZE	TOTALE
Infortuni sul lavoro	N	172	124	296
<i>Di cui infortuni gravi</i>	N	-	-	-
<i>Di cui infortuni mortali</i>	N	-	3 ¹⁴	3
Ore lavorate	Migliaia di ore	16.024	8.010	24.034
Indice di frequenza infortuni		10,7	15,5	12,3
Indice di frequenza infortuni gravi		-	-	-
Indice di mortalità sul lavoro		-	0,4	0,12

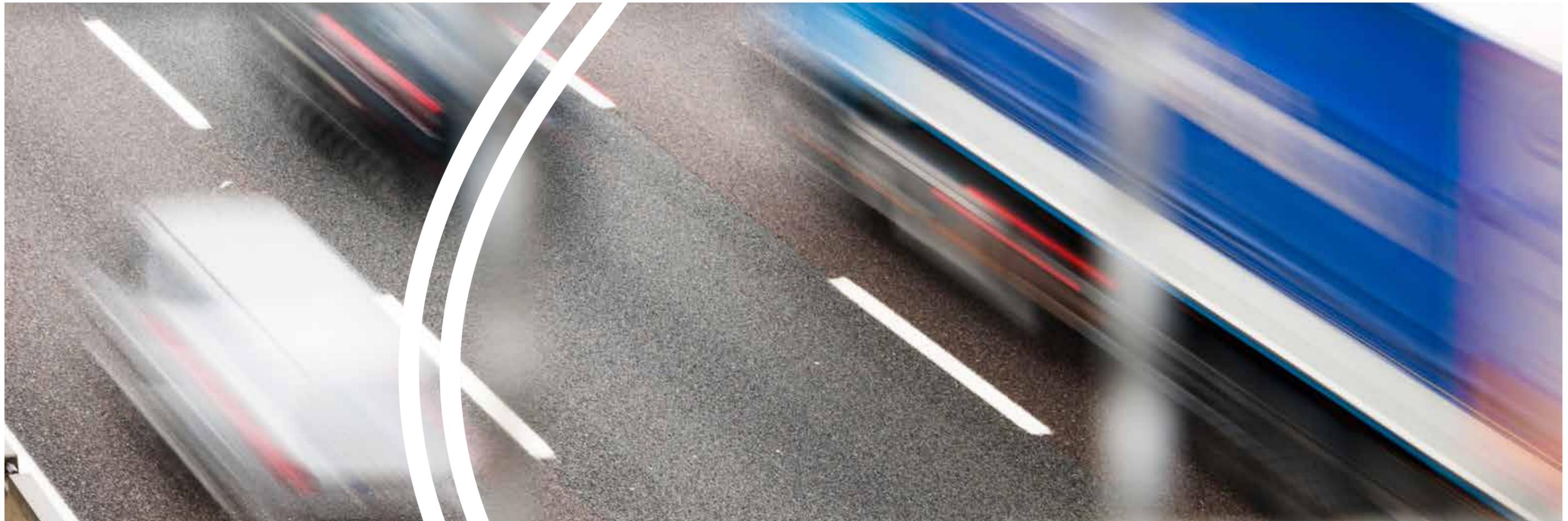


Foto: dipendenti del Gruppo Autostrade impegnati in attività di monitoraggio e sorveglianza

(14) Il numero di decessi dichiarato nel 2021 pari a 5 è dovuto a un consolidamento improprio del perimetro degli indiretti.

04 NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ

- 90 Mobilità smart e integrata
- 93 Digital Transformation
- 95 Sicurezza della circolazione
- 100 Presidio delle Infrastrutture



MOBILITÀ SMART E INTEGRATA

Le innovazioni tecnologiche e la rivoluzione della mobilità

Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profonde trasformazioni. Alcune di questa avranno un impatto in tempi relativamente brevi, come il passaggio dai carburanti tradizionali fossili all'elettrico; per altre, quali la guida autonoma, i tempi di sviluppo e diffusione sul mercato richiederanno decenni.

L'implementazione di soluzioni innovative unite alla sempre maggiore disponibilità di dati offrono una occasione unica per progettare e implementare sistemi e servizi che possano contribuire in modo decisivo allo sviluppo di soluzioni volte al miglioramento della sicurezza, della efficienza e della sostenibilità ambientale. L'utilizzo sempre più esteso di sensori e strumenti in grado di leggere lo stato dell'infrastruttura contribuirà inoltre allo sviluppo di sistemi di monitoraggio continuo dell'infrastruttura. La progressiva decarbonizzazione della mobilità, lo sviluppo delle tecnologie di guida assistita, connessa e autonoma dei veicoli e le numerose applicazioni dei servizi innovativi di mobilità (Smart Mobility Services) trasformeranno in modo radicale il sistema dei trasporti su gomma nei prossimi anni.

Il Programma Mercury



Il Gruppo ha lanciato il Programma Mercury per contribuire a questa trasformazione dei sistemi

di mobilità che sta coinvolgendo tutto il sistema industriale italiano ed europeo. Le autostrade saranno le infrastrutture sulle quali troveranno per prima applicazione alcune di queste innovazioni, come lo sono state per lo sviluppo della mobilità di persone e merci dal primo dopoguerra. Stazioni di ricarica elettrica rapida, ambiente per la guida assistita di livello tre e successivi, veicoli connessi in tempo reale all'infrastruttura, servizi di informazione, pedaggiamento e gestione in tempo reale del deflusso e degli incidenti sono solo alcuni degli esempi già in corso. Il tutto in un contesto in cui la sicurezza delle informazioni scambiate rispetto a possibili attacchi cyber, le garanzie di utilizzo corretto dei dati e la salvaguardia della privacy sono elementi essenziali nel garantire attendibilità e sicurezza dei sistemi.

Il Programma Mercury è coerente con le Linee Guida attuative della direttiva ITS europea e con le specifiche funzionali del DM Smart Road 70/2018. Il Gruppo ha l'obiettivo di rendere la propria rete conforme alle specifiche indicate nel decreto stesso per una migliore gestione dell'infrastruttura e del traffico e al tempo stesso di essere il luogo privilegiato per la sperimentazione dei veicoli a guida autonoma. Il decreto individua gli standard funzionali per strade più connesse e sicure che possano dialogare con gli utenti a bordo dei veicoli, per fornire in tempo reale informazioni su traffico, incidenti, condizioni meteo.

Il Programma Mercury è composto da cinque linee di ricerca che impegneranno Autostrade per l'Italia e le società del Gruppo - Movyon, Elgea, Amplia, Tecne e Free To X.

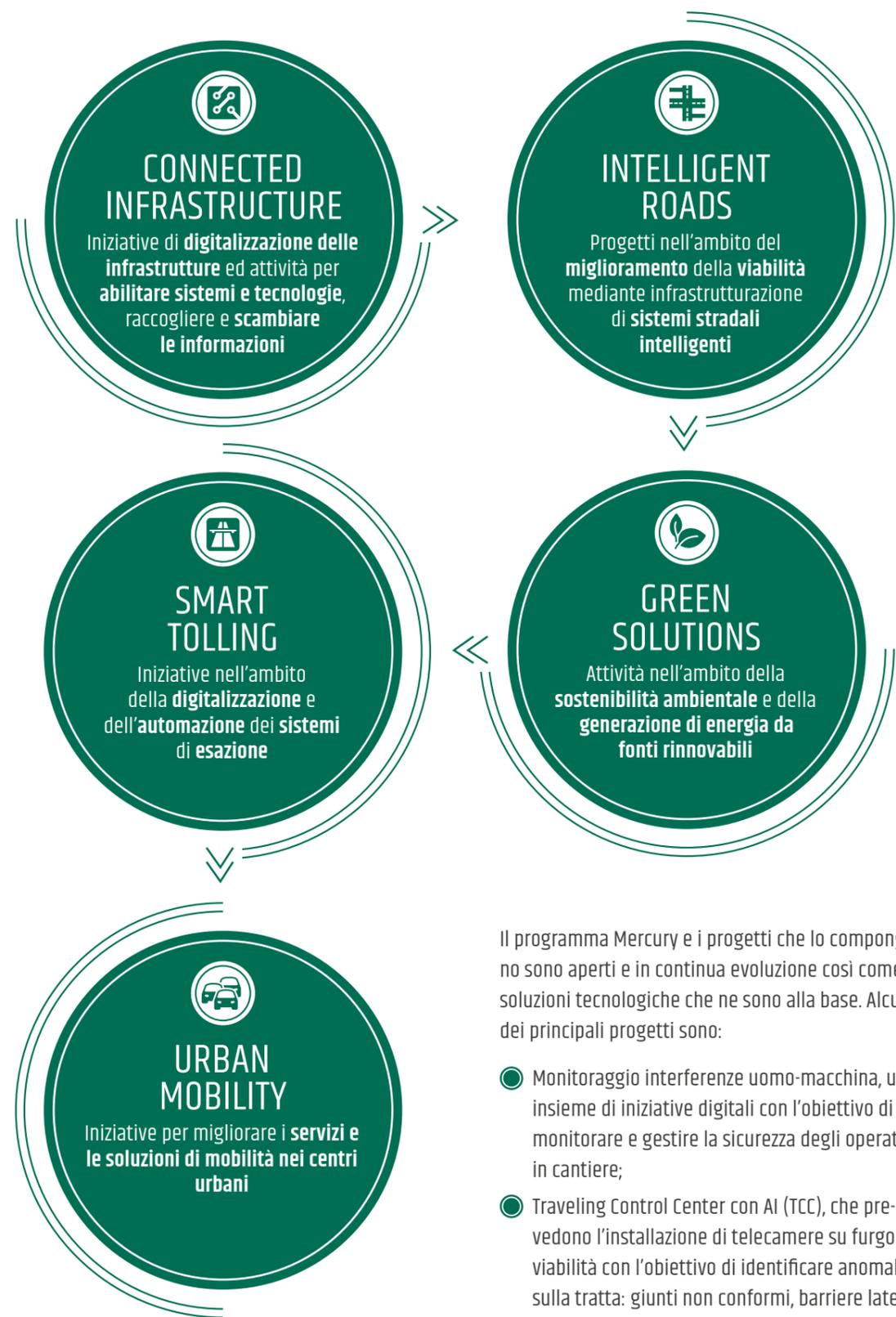
- **Connected Infrastructure**, che si compone di iniziative che mirano a implementare soluzioni tecnologicamente avanzate che abilitano le iniziative degli altri cluster e riguardano:
 - le reti Internet of Things - IoT di sensori che abilitano ad esempio il monitoraggio delle strutture (Structural Health Monitoring - SHM);
 - l'infrastruttura wired passiva per il trasporto dei dati che abilitano dei sistemi di comunicazione fault tolerant, ad elevata velocità (10G) e ridondanti (collegamento in fibra ottica sui ca. 3000 km di infrastruttura stradale e l'ammodernamento della rete attiva, con l'introduzione di nuovi apparati DWDM che consente l'evoluzione verso una rete flessibile, efficiente, affidabile e a prova di futuro, cioè senza limiti di scalabilità);
 - le reti wireless private 5G e i sistemi di trasmissione dati C-ITS per la comunicazione I2X - infrastructure to everything;
 - l'implementazione di applicativi di raccolta, archiviazione e previsione dei dati di traffico, che abilitano servizi per una migliore gestione della mobilità, i servizi e sistemi di scambio informazioni per la gestione coordinata delle informazioni e dell'operatività stradale;
 - la gestione coordinata della messaggistica da inviare all'utente attraverso i sistemi di comunicazione tradizionali come i Pannelli a Messaggio Variabile, i canali radio, le App, fino a quelle più innovative con i veicoli connessi attraverso le Road Side Unit - RSU (fisiche o virtuali);
- **Intelligent Roads**, che prevede la implementazione di diverse iniziative in ambito ITS, tra cui: soluzioni di rilevamento per il traffico e per il monitoraggio delle strutture, trasmissione, elaborazione e comunicazione dei dati, il monitoraggio e la gestione dei cantieri, gestione dinamica delle corsie, iniziative sull'infomobilità. Tali iniziative sono finalizzate a migliorare la sicurezza della circolazione, il controllo e la qualità del traffico e della mobilità, a monitorare le opere dell'infrastruttura stradale (ponti, viadotti,

gallerie), ad informare ed assistere gli utenti sin dalla pianificazione del viaggio.

Il progetto ricopre ed estende i requisiti della Smart Road come da decreto DM70/2018.

- **Flexible Pricing**, finalizzato a rendere più flessibili i meccanismi di pagamento del pedaggio con la finalità di ampliare le possibilità di pagamento e di semplificare tali operazioni, di trasformare il sistema di esazione in uno strumento di policy (pricing) per incentivare comportamenti sostenibili e la multi-modalità e per mitigare le eventuali turbative del traffico quali code e congestioni.
- **Green Solutions**, che riguarda le innovazioni della rete necessarie per accompagnare la transizione energetica dei veicoli, attraverso l'installazione diffusa di stazioni di ricarica elettrica ad elevata potenza, distribuzione di idrogeno compresso e GNL. Questo progetto, inoltre, comprende le iniziative di generazione dell'energia elettrica da fonte rinnovabile attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici nelle aree di pertinenza autostradale.
- **Urban Mobility**, che realizza i sistemi che consentono di integrare la mobilità autostradale con quella delle aree metropolitane mediante la gestione "custom" del viaggio, ad esempio attraverso la prenotazione e il pagamento della sosta, l'uso dei sistemi MaaS (Mobility-as-a-Service), la gestione dell'intermodalità con i sistemi di TPL (Trasporto Pubblico Locale), l'ottimizzazione del controllo semaforico del traffico ed altro.

Sono di seguito rappresentate in forma sintetica le *direttrici di sviluppo* del Programma Mercury.



Il programma Mercury e i progetti che lo compongono sono aperti e in continua evoluzione così come le soluzioni tecnologiche che ne sono alla base. Alcuni dei principali progetti sono:

- Monitoraggio interferenze uomo-macchina, un insieme di iniziative digitali con l'obiettivo di monitorare e gestire la sicurezza degli operatori in cantiere;
- Traveling Control Center con AI (TCC), che prevedono l'installazione di telecamere su furgoni viabilità con l'obiettivo di identificare anomalie sulla tratta: giunti non conformi, barriere laterali e alla conformità della segnaletica dei cantieri.

DIGITAL TRANSFORMATION

Nel corso del 2022, Autostrade per l'Italia ha proseguito nel percorso di digital transformation dei sistemi e dei processi aziendali. I progetti di trasformazione digitale coinvolgono tutte le aree funzionali dell'organizzazione, secondo le tre direttrici "Cliente", "Operations", e "Corporate" con l'obiettivo di favorire una governance dell'azienda basata su una maggiore trasparenza dei flussi informativi e su processi decisionali sempre più "data driven".

Di seguito si riportano le principali iniziative realizzate per le tre aree nel corso dell'anno.

Cliente

FREETOX Sostenibilità. Innovazione. Mobilità
L'obiettivo di questa sezione del progetto di digital transformation è l'implementazione di nuove soluzioni tecnologiche e di servizi innovativi per migliorare l'esperienza di viaggio e la viabilità. Tra le principali soluzioni sviluppate e implementate tramite Free To X: applicazione B2C disponibile pubblicamente e gratuitamente da settembre 2021. L'applicazione prevede l'accesso a tre servizi principali:

- Il servizio di Cashback consente al viaggiatore di richiedere un rimborso qualora sia incorso in un ritardo dovuto alla presenza di cantieri programmati lungo il suo tragitto;
- Il servizio di Pianificazione Viaggio consente di calcolare un percorso inserendo un punto di partenza ed uno di destinazione, fornendo informazioni sul tempo di percorrenza stimato, sul costo del pedaggio, sulle aree di servizio e i prezzi di carburante lungo la tratta e lo streaming in diretta delle telecamere lungo la rete autostradale;
- Il servizio di Stimacode permette di pianificare un viaggio a partire dal giorno successivo e fino a sette giorni dalla richiesta, fornendo informazioni sulla presenza di cantieri e l'impatto sul tempo di

percorrenza e sulla chiusura o riapertura di tratte e stazioni.

Operations

Questa area di progetto ha come obiettivo lo sviluppo di nuovi strumenti per ottimizzare la gestione dell'infrastruttura. Tra gli strumenti progettati vi è l'Asset Register centralizzato, che permette un censimento digitale di Ponti, Viadotti, Gallerie, e degli Impianti presenti sulla rete, al fine di migliorare complessivamente la gestione, attraverso, ad esempio, l'ottimizzazione del processo di ispezione. L'iniziativa permette inoltre l'implementazione di uno strumento di "self BI" (Business Intelligence) su ponti e viadotti, per consentire agli utilizzatori di condurre analisi e produrre report in totale autonomia.

Altri progetti previsti per ottimizzare la gestione dell'infrastruttura sono:

- l'implementazione del progetto Argo che prevede lo sviluppo di nuove funzionalità legate alla piattaforma di Asset Management Argo, che intervengono su ispezioni, gestione Ordini di Lavoro (ODL), catalogo difetti e ottimizzazione dell'APP mobile per la gestione del processo di ispezione stesso, anagrafica (generazione modelli BIM), gestione opere e generazione del report ispettivo;
- l'implementazione dell'applicativo PMS (Pavement Management System), sviluppato per gli operatori che si occupano della manutenzione del manto della rete autostradale. PMS offre la possibilità di gestire tutto il flusso di informazioni prestazionali sulle pavimentazioni elaborando predizioni sul loro stato. Al contrario della situazione attuale in cui le informazioni sono puntuali e statiche, PMS visualizza i trend e consente delle predizioni a medio-lungo termine.

Corporate

Nell'area Corporate il progetto di digital transformation si è focalizzato sulla adozione di strumenti innovativi di supporto, tracciabilità, semplificazione dei processi decisionali.

Prosegue inoltre la progressiva dematerializzazione dei processi che, all'interno del programma di trasformazione digitale, rappresenta un importante obiettivo di sostenibilità, garantendo comunque il valore giuridico del documento eliminando il più possibile i supporti cartacei.

GREEN IT INDEX

Nel 2022 Autostrade per l'Italia ha adottato in via sperimentale il Green IT Index, che misura l'efficienza dei codici software in termini di consumo energetico, in accordo con gli standard CISQ. Il Green IT si basa su una scala da 1 (minima efficienza) a 4 (massima efficienza) attraverso l'analisi statica sul codice sorgente.

L'indice fornisce informazioni per ciascuna applicazione aziendale sinteticamente e in maniera aggregata, sulla efficienza in termini di utilizzo delle risorse (tempo macchina, CED/Cloud, ...)



Foto: A26 Gallerie Stresa e Mottarone

SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

TEMA MATERIALE	TARGET 2024	SDG
Sicurezza della circolazione	0,22 tasso di incidentalità mortale ¹ 0,20 Target di medio termine 2030	

HIGHLIGHTS 2022



Nel 2022 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 14.288 incidenti. Il tasso di incidentalità globale è 29,1 in diminuzione rispetto al valore 29,4 segnato nel 2021. Il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,26 in aumento rispetto allo 0,22 del 2021 ma in flessione rispetto al dato 0,27 del 2019, anno precedente la crisi da Covid 19, con condizioni di traffico quindi comparabili. Anche il tasso di incidentalità mortale pari a 0,22 nel 2022 segna una riduzione rispetto al valore 0,23 registrato nel 2019.

La sicurezza della circolazione è un obiettivo fondamentale per ogni gestore di una rete autostradale e l'ambizione del Gruppo è quella di confermare il trend degli indicatori che misurano l'incidentalità, anche in condizioni di volumi di traffico normali. In particolare, l'obiettivo entro il 2024 sarà di mantenere il tasso di incidentalità mortale a 0,22 e di raggiungere un valore pari 0,20 al 2030.

(1) Tasso di incidentalità mortale (TIM) = Numero di incidenti mortali per 100 milioni di km percorsi.

ANDAMENTO PRINCIPALI INDICATORI DI SICUREZZA STRADALE

	2022	2021	2020
Numero complessivo di incidenti	14.288	13.538	10.021
Tasso di incidentalità globale ²	29,1	29,4	26,7
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone ³	6,9	7,0	5,9
Tasso di incidentalità mortale (TIM)	0,22	0,21	0,18
Tasso di mortalità ⁴ (TM)	0,26	0,22	0,21
Indice PISM ⁵ (Punti con incidentalità sopra la media)	31,94	31,97	18,9

(Dati 2022 provvisori)

Il grafico di seguito riportato evidenzia la marcata riduzione del tasso di mortalità sulla rete del Gruppo Autostrade per l'Italia a partire dall'anno 2000.



Nel corso degli anni sono stati realizzati molti interventi che hanno contribuito a ridurre il tasso di mortalità lungo la rete del Gruppo di oltre il 71% dal 2000. Tra questi:

- misure specifiche sui punti con incidentalità superiore alla media tra cui la segnaletica di preavviso, l'installazione di impianti luminosi e di pavimentazioni speciali;
- l'introduzione del sistema Tutor per la rilevazione della velocità media, presente su circa 1.300 km di rete di Autostrade per l'Italia e delle sue Controllate;
- utilizzo di asfalto drenante sul 100% della rete idonea a questa tipologia di pavimentazione;
- l'aumento dei tratti con pavimentazioni speciali ad alta aderenza;
- le iniziative di coinvolgimento degli stakeholder e le campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza;
- la chiusura di tutti i varchi aperti sullo spartitraffico con strutture mobili per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza.

(2) Tasso incidentalità globale=numero totale di incidenti per 100 milioni di km percorsi.

(3) Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone= numero di incidenti con conseguenze alle persone per 100 milioni di km percorsi.

(4) Tasso di mortalità=numero di morti per 100 milioni di km percorsi.

(5) L'Indice PISM (Punti con Incidentalità Superiore alla Media) è riferito alla sola rete di Autostrade per l'Italia.

Di seguito i principali interventi realizzati nell'anno.

PROGETTI DI FORMAZIONE DIGITALE

Sono in corso i Progetti di Formazione digitale per chi opera su strada e per gli utenti del mondo dell'auto-transporto, in particolare:

- È stato avviato nel 2022, per Autostrade per l'Italia, il Portale formazione Segnaletica per Operatori Imprese con focus sulla segnaletica dei cantieri che consente di formare gli operatori delle imprese appaltatrici sulle prescrizioni e gli obblighi del personale impegnato nell'installazione, movimentazione e rimozione della segnaletica in presenza di traffico;
- È previsto nel febbraio 2023, per Autostrade per l'Italia, l'avvio del progetto "Portale formazione per la Sicurezza Stradale per Autotrasportatori" che consente la fruizione di materiale formativo, con un'attestazione finale e il rinnovo periodico.

Nel 2023 inoltre sarà prevista l'estensione di entrambi i portali a tutte le altre società Concessionarie del Gruppo.

PROGETTI PER LA MITIGAZIONE DELL'INCIDENTALITÀ

Autostrade per l'Italia ha provveduto a dotare i mezzi di preavviso di attenuatori d'urto a protezione dei cantieri mobili e all'installazione di lampeggianti aggiuntivi su autocarri pesanti per aumentare la visibilità dei mezzi di protezione in quanto maggiormente esposti al traffico. Sempre in ottica di prevenzione dell'incidentalità sono state avviate campagne di sensibilizzazione attraverso eventi, materiale formativo e momenti di confronto diretto con la Polizia Stradale e il personale di Autostrade per l'Italia.

In occasione dell'esodo estivo si è tenuta la campagna "L'unione fa la sicurezza" lungo aree di servizio della rete, incentrata sulla corretta condotta di guida del mezzo, l'utilizzo della cintura di sicurezza per tutti i passeggeri, l'importanza di una corretta alimentazione e di un sano ritmo di sonno, oltre alla

(6) Si intendono interventi di potenziamento al piede anti intrusione cinghiali, sostituzione di rete standard con rete faunistica e combinazioni di più interventi.

disincentivazione alla guida in stato di alterazione psicofisica.

Per ridurre l'incidentalità causata dall'attraversamento della carreggiata da parte della fauna locale, il Gruppo è intervenuto con il potenziamento delle reti di recinzione⁶. Nel 2022, il potenziamento di tali reti antintrusione ha interessato circa 500 km raggiungendo oltre 1000 km di copertura dal 2019. Le aree a rischio sono state individuate con un modello di programmazione degli interventi basato sugli eventi di avvistamento di animali selvatici registrati nei 3 anni precedenti (2019-2021). Nel 2023, è previsto il potenziamento di ulteriori 180 km di rete antintrusione. Nel 2022, gli incidenti con conseguenze innescati dall'investimento di animali, nelle tratte elementari di 5 km all'interno delle quali è stato realizzato almeno un intervento di potenziamento, si sono ridotti dell'86% non registrando alcun evento mortale.

Per ridurre l'incidentalità per fuoriuscita e sbandamento dovuti a distrazione e colpi di sonno, si sono adottate soluzioni quali l'installazione di bande rumorose (rumble strips e microcumuli) per un totale di circa 227 km nel 2022. Il piano di estensione 2023 prevede la realizzazione di 374 Km di bande rumorose di cui 262 km di Rumble e 112 km di microcumuli.



Per promuovere i comportamenti di guida corretti, nel 2022 Autostrade per l'Italia ha realizzato, in partnership con Polizia di Stato, la campagna di sensibilizzazione "Ci sono limiti da superare, altri da rispettare", in collaborazione con Ambra Sabatini, campionessa paralimpica medaglia d'oro sui 100 metri a Tokyo. La campagna è stata diffusa live su quotidiani, radio, web, in maxi-affissioni nelle Aree di Servizio della rete autostradale e in alcune delle principali città italiane

A novembre 2022 sono stati pubblicati sui canali web e social di Autostrade per l'Italia 3 pillole video che vedono protagonista, insieme ad Ambra Sabatini, anche Massimo Stano, maratoneta atleta delle

Fiamme Oro della Polizia e campione olimpico. I tre spot mirano a rafforzare, con uno stile ed un linguaggio coinvolgente ed ingaggiante, l'importanza del rispetto dei limiti di velocità, l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza e i rischi dell'uso dello smartphone alla guida.

In collaborazione con la Polizia Stradale, è proseguita la campagna di alcol e drug test anche nel 2022. In particolare, vi è stato l'impiego del primo laboratorio mobile di analisi di secondo livello per l'accertamento sul posto della guida sotto effetto di sostanze stupefacenti. Con l'ausilio di medici ed analisti, da un campione di saliva, la strumentazione a bordo del laboratorio è in grado di restituire il risultato in pochi minuti, consentendo alle pattuglie di Polizia Stradale di accertare la violazione sul posto.

Interventi per la gestione delle emergenze

Un aspetto rilevante della sicurezza della circolazione è rappresentato dalla gestione delle possibili situazioni di emergenza e per questo il Gruppo ha adottato procedure di prevenzione e soluzioni volte a garantire la transitabilità in sicurezza delle tratte autostradali in caso di eventi particolari.

La gestione delle emergenze è attribuita alle direzioni delle sedi territoriali (Direzioni di Tronco), con il supporto della struttura centrale di Coordinamento Viabilità (nel caso in cui vengano coinvolte più regioni) al fine di garantire una migliore tempestività negli interventi e ridurre la necessità di movimentare mezzi e personale.

Anche considerando il crescente aumento degli eventi climatici estremi, il Gruppo pone particolare attenzione alle emergenze legate ad eventi nevosi, allagamenti, frane/smottamenti e incendi, attuando attività di monitoraggio e migliorando costantemente gli interventi dovuti a tali cause.

Le principali situazioni emergenziali che nel corso del 2022 hanno richiesto degli interventi sono riportate nella tabella di seguito:

INTERVENTI DOVUTI AD EVENTI NEVOSI, ALLAGAMENTI, FRANE/SMOTTAMENTI E INCENDI				
		2022	2021	2020
Eventi nevosi	Ore neve*km	38.004	69.616	67.055
Allagamenti	Numero eventi	236	301	391
Frane/smottamenti	Numero eventi	9	26	150
Incendi	Numero eventi	1.398	1.491	1.210

La gestione innovativa della mobilità

Autostrade per l'Italia è il primo operatore italiano ad aver ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione della sicurezza stradale ISO 39001. I progressi tecnologici e la crescente disponibilità di dati offrono la possibilità di progettare e implementare sistemi che possono contribuire in modo determinante al miglioramento della sicurezza, dell'efficienza e della sostenibilità del traffico. Autostrade per l'Italia è impegnata nello sviluppo di sistemi di gestione della mobilità che permettano di implementare modelli previsionali a supporto delle decisioni di pianificazione delle attività dei cantieri, di individuare soluzioni per la mitigazione delle code e di ottimizzare la gestione del traffico e delle potenziali situazioni di emergenza con un'accuratezza della stima fino al 97,5%. Per questa iniziativa Autostrade per l'Italia - prima azienda italiana - ha ricevuto nel 2022 il premio TIBCO "Lighthouse Award - Everyone. Everywhere".

Tra le iniziative finalizzate all'incremento della sicurezza della circolazione vanno menzionate:

- lo sviluppo del Tutor 3.0 che oltre alla funzione standard di rilevare le violazioni ai limiti di velocità consentirà di registrare volumi di traffico e classi veicolari, e calcolare i tempi di percorrenza;
- sistemi di rilievo delle merci pericolose per ricostruirne il percorso e identificare le tratte con il maggior numero di transiti;
- sistema anticollisione da introdurre nei furgoni nel servizio di Viabilità. Il sistema è in grado di rilevare, ad una distanza di circa 300 metri, eventuali veicoli in rotta di collisione attivando

dissuasori acustici per richiamare l'attenzione del conducente che ha invaso la corsia di emergenza e allertare l'operatore affinché raggiunga una posizione di sicurezza. Nel 2022 sono stati allestiti 16 veicoli con questa tecnologia e nel 2023 sono previste altre 18 installazioni;

- la conclusione della sperimentazione di un mezzo posa/rimozione con automatica/semiautomatica per i cantieri fissi. Per il 2023, tutte le imprese operanti sulle Direzioni di Tronco si doteranno di almeno un mezzo con questo allestimento, riducendo l'esposizione al traffico degli operatori su strada;
- estensione dei sistemi di geolocalizzazione dei mezzi autorizzati a svolgere il servizio di soccorso meccanico, al fine di monitorare la gestione degli interventi e valutare i tempi di risoluzione degli eventi.

Tra le iniziative finalizzate all'incremento della sicurezza della circolazione vanno menzionate:

- sistemi di mobility management proattivi, che consentono di stimare i flussi veicolari e determinare i ritardi imputabili a lavori;
- sperimentazione sistemi di rilevamento automatico di alcune categorie di non conformità, rispetto agli standard, sulla rete Autostrade per l'Italia. In ausilio, lo sviluppo di un applicativo in grado di gestire queste non conformità, monitorandone i tempi di risoluzione;
- sperimentazione di modelli previsionali per gli incidenti sulla rete al fine di supportare la scelta di azioni di mitigazione del fenomeno incidentale.

PRESIDIO DELLE INFRASTRUTTURE

Il nuovo modello di sorveglianza di Autostrade per l'Italia

Negli ultimi anni il modello di sorveglianza adottato da Autostrade per l'Italia è radicalmente cambiato, sviluppandosi nella direzione verso una terziarizzazione delle attività più critiche e della utilizzazione di tecniche, metodologie e strumentazioni sempre più sofisticate.

Dalla fine del 2019 la sorveglianza degli asset della rete, in relazione alle attività di Sorveglianza di legge delle opere d'arte della rete (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie), è stata affidata ad un consorzio mediante gara a evidenza pubblica. Anche le attività ispettive anche sugli altri asset "minori" (barriere di sicurezza e barriere acustiche, presidi idraulici, siti di interesse geotecnico e strutture di sostegno e presidio della rete) sono state terziarizzate.

L'attività di sorveglianza è allineata a quanto previsto dalle Linee Guida Ponti (2020) e Linee Guida Gallerie (2022) che rappresentano una sostanziale evoluzione del modello di gestione delle opere d'arte sia in termini di modalità che di frequenza delle attività ispettive. In particolare, le linee guida prevedono diversi livelli di analisi, secondo un approccio multi-livello, con un grado di approfondimento e dettaglio crescente. Questo approccio mira individuare le misure necessarie ai fini della manutenzione a breve termine e a definire più compiutamente le modalità di gestione del patrimonio infrastrutturale in un'ottica di medio-lungo termine.

Nel corso del 2022 sono state effettuate 37.000 ispezioni e in particolare:

- 595 gallerie sulla rete ispezionate, con il 100% delle ispezioni realizzate rimuovendo i rivestimenti e il 92% eseguite con laser scanner;
- 1.981 Ponti e viadotti e 1.799 Cavalcavia;
- Circa 4.500km di barriere di sicurezza ispezionate.

Autostrade per l'Italia si è, inoltre, posta l'obiettivo di definire e sviluppare un sistema di asset management per la sorveglianza di tutti gli asset della rete autostradale, attraverso una revisione del sistema documentale attualmente in uso nonché dei processi aziendali, al fine di avere un controllo più strutturato, omogeneo e standardizzato nella gestione dell'infrastruttura stessa. Al riguardo, nell'ambito del percorso di evoluzione strategica e tecnologica intrapreso da Autostrade per l'Italia, che vede l'introduzione di nuovi strumenti per la gestione innovativa degli asset della Rete e la valorizzazione del patrimonio dati, e in considerazione della complessità della rete infrastrutturale gestita, a partire da 2020 è stato avviato il progetto ARGO per lo sviluppo di una piattaforma di asset management.

Nel 2020 è stato completato l'inserimento in ARGO di tutte le anagrafiche dei ponti e viadotti con luce maggiore di 10m; a partire da gennaio 2021 le suddette opere sono state progressivamente ispezionate dagli operatori utilizzando l'app mobile associata ad Argo.

A partire da gennaio 2022 è stato avviato l'inserimento delle schede anagrafiche in ARGO dei cavalcavia. Contestualmente sarà avviato l'inserimento di altri asset a partire dalle gallerie e successivamente le pavimentazioni, barriere di sicurezza e altri asset minori.

I benefici che derivano dal nuovo sistema di gestione dell'infrastruttura sono molteplici:

- integrazione delle attività di ispezione, monitoraggio strutturale e manutenzione per un monitoraggio continuo delle infrastrutture;
- integrazione con sistemi IoT (Internet Of Things) dei dati inviati dai sensori installati sulle infrastrutture per raccogliere ulteriori indicazioni per l'analisi dello stato dell'opera e nella pianificazione degli interventi;
- impiego dell'Intelligenza Artificiale per l'analisi delle immagini ed eventuali suggerimenti sugli approfondimenti da effettuare con i controlli e le ispezioni fisiche.

In merito alle pavimentazioni, le tipologie di verifiche effettuate sono, ad oggi, essenzialmente due:

1. verifiche prestazionali attraverso rilievi strumentali su condizioni funzionali (Regolarità e Aderenza) e su condizioni strutturali (Portanza);
2. verifiche visive dello stato delle pavimentazioni (degrado superficiale).

I rilievi strumentali sono eseguiti ciclicamente attraverso Veicoli ad Alto Rendimento (V.A.R.), mentre le verifiche visive sono effettuate nell'ambito di sopralluoghi mirati a validare l'elenco degli interventi necessari a ripristinare le condizioni ottimali delle pavimentazioni, definito "piano esigenziale".

Per ridurre la scala e gli impatti degli interventi, ottenendo benefici sia dal punto di vista della sicurezza che della sostenibilità ambientale, il Gruppo è impegnato nella ricerca delle migliori tecnologie al fine di passare ad un modello di manutenzione preventiva.

In questo filone si inserisce il progetto Hiper (Highway Pavement Evolutionary Research) che si articola su due aree principali:

- un sistema di gestione, con metodologie di analisi innovative, in grado di elaborare tutte le informazioni relative alle pavimentazioni;
- la ricerca di nuovi materiali, come ad esempio l'impiego di geocomposti per aumentare la durata degli interventi manutentivi.

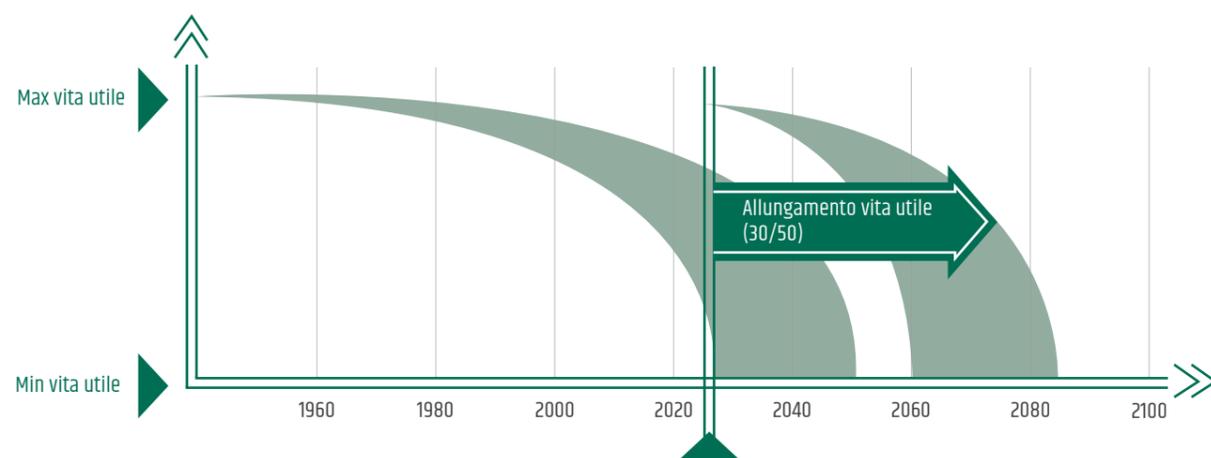
Piano assessment dell'infrastruttura

Con la pubblicazione tra il 2020 e il 2022 da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio di ponti/gallerie esistenti, è emersa l'esigenza e la richiesta da parte pubblica di non limitarsi alla risoluzione di criticità locali ma di valutare globalmente l'opera, così da definire una strategia di intervento finalizzata all'estensione della vita utile residua e all'adeguamento alle norme vigenti. Solo operando in questo modo, infatti, è realmente possibile aumentare i livelli di affidabilità, intesa come la capacità del sistema strutturale di assolvere, in determinate condizioni d'uso e per un fissato tempo di esercizio (vita nominale), le funzioni per cui è stato progettato.

A partire dal 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato Piani di Assessment di durata pluriennale su vari asset della rete, comprendenti attività diverse e strettamente interconnesse (rilievi di dettaglio, modellazioni 3D, indagini sui materiali, verifica delle resistenze delle sezioni più sollecitate) finalizzate alla acquisizione di uno stato di conoscenza profondo delle strutture e a valutarne le prestazioni sia in rapporto ai requisiti del progetto originario, sia rispetto ai carichi introdotti dalle nuove norme per le opere di nuova costruzione.

Tali attività si inquadrano nell'ambito di una cosiddetta «Ispezione di punto zero» volta ad accrescere e migliorare il patrimonio informativo degli asset attraverso il raggiungimento di un elevato livello di conoscenza utile alla sua corretta gestione e a valutare la tipologia di intervento di ammodernamento/adeguamento delle opere, fermo restando che eventuali interventi (evolutivi) volti al ripristino della funzionalità delle opere vengono definiti e gestiti nell'ambito della sorveglianza, ovvero del presidio della rete.

Tutte le iniziative di Assessment sono definite in accordo con le Strutture tecniche dal MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e vedono il coinvolgimento dei più importanti organismi Universitari italiani.



Ponti viadotti e cavalcavia

A seguito dell'emanazione delle Linee Guida Ponti, Autostrade per l'Italia sin da subito ha previsto, in funzione degli esiti delle ispezioni di legge, lo svolgimento di valutazioni che hanno lo scopo di affinare il giudizio circa lo stato di conservazione delle opere di ponti e viadotti della rete; tali valutazioni ingegneristiche e sperimentali, comprensive di prove di carico e di attività di monitoraggio, sono finalizzate ad approfondire l'effetto strutturale delle difettosità rilevate e ad adottare eventuali conseguenti misure di mitigazione da porre in essere sulle opere.

Per l'esecuzione delle suddette valutazioni è necessario eseguire indagini strutturali, geotecniche e geologiche, con l'obiettivo di raggiungere un elevato livello di conoscenza per l'analisi dell'opera. Al riguardo, vi sono una serie di attività strettamente connesse e necessarie allo svolgimento di tali indagini e prove, quali: redazione del piano di indagine, il censimento degli impianti interferenti di enti terzi, l'utilizzo di mezzi speciali (es. By-bridge, PLE, etc.) con

relativa segnaletica per la parzializzazione della sede autostradale, eventuali realizzazioni di opere civili e/o attività manutentive propedeutiche allo svolgimento delle indagini, ripristini, struttura di assistenza tecnica, etc...

Gallerie

A partire dal 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato un importante Piano di Assessment di durata pluriennale per valutare lo stato di conservazione delle gallerie esistenti, al fine di accrescere e migliorare il patrimonio informativo degli asset.

Il programma delle prime ispezioni approfondite (Assessment) delle gallerie comprende diverse attività strettamente interconnesse e con grado di approfondimento successivo (rilievi di dettaglio, modellazioni 3D, indagini sui materiali, ispezioni approfondite, verifiche di sicurezza etc.) finalizzate all'acquisizione di uno stato di conoscenza profondo delle strutture e a valutarne le prestazioni sia in rapporto ai requisiti del progetto originario, sia rispetto ai carichi introdotti dalle nuove norme per le opere di nuova costruzione. Il piano di assessment

parte dalla raccolta e dall'analisi della documentazione disponibile di as-built e delle indagini standard (carotaggi, laserscanner e georadar), dallo studio delle ispezioni preliminari necessarie al calcolo delle classi di attenzione sulla scorta delle quali si pianifica l'ispezione iniziale approfondita di assessment che necessita sia di sopralluoghi visivi, che di indagini di approfondimento ed è finalizzato a valutare lo stato di consistenza dei rivestimenti.

Si prevede di completare le prime ispezioni approfondite di tutti i fornic della rete entro il 2037.

Altre attività di assessment

Altre attività di assesment riguardano:

- Le pavimentazioni;
- Le aree a maggiore propensione al dissesto della rete autostradale per le quali Autostrade per l'Italia ha sviluppato e calibrato una metodologia di studio, chiamata Progetto ANIDRO (ANalisi IDROgeologica), avente come principale scopo l'individuazione di tali dati con fini preventivi (monitoraggio) e gestionali (pianificazione/ esecuzione lavori). Il Progetto è supportato da una specifica Banca Dati (BD ANIDRO AAN) in cui sono archiviate tutte le principali conoscenze a carattere geologico-geotecnico dei tratti di rete indagati, oltre ai risultati dei rilievi periodici delle tratte autostradali per il monitoraggio geotecnico. Sulla base delle conoscenze ad oggi acquisite e alla luce delle possibilità offerte dalle nuove tecnologie di rilievo e monitoraggio, si sta procedendo con l'Assessment dello stato di suscettibilità idrogeologica dell'infrastruttura autostradale;
- I muri di sostegno e opere di presidio geotecnico. Dal mese di giugno 2021 è iniziata una approfondita attività di catalogazione e rilievo di dettaglio delle strutture di sostegno (muri di sostegno, sottoscarpa, controripa e muri d'ala) finalizzata alla definizione dell'ubicazione georeferenziata delle opere, delle caratteristiche geometriche e costruttive, fornendo prime indicazioni sullo stato generale della struttura ispezionata;

- Multiservizi: Autostrade per l'Italia ha eseguito una ricognizione di tutte le infrastrutture multiservizi (stazioni radio base) per la fornitura di servizi di telefonia mobile voce e dati presenti sulla rete in concessione, nonché la valutazione delle condizioni di sicurezza delle strutture medesime ai sensi delle vigenti Norme tecniche per le Costruzioni.



Foto: A1 Galleria Nazzano

05 L'INFRASTRUTTURA SOSTENIBILE

- 106 Framework dell'Infrastruttura Sostenibile
- 109 Catena di fornitura sostenibile



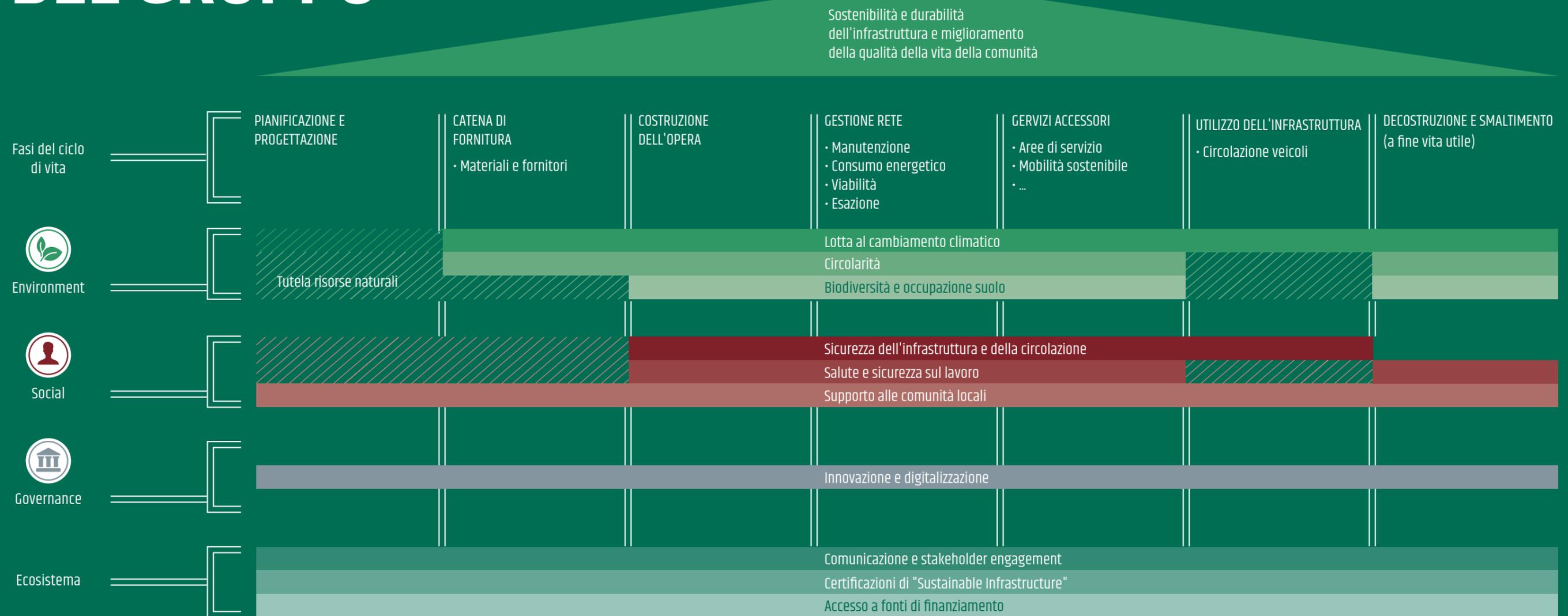
A1 Stazione di ricarica Area di Servizio San Zenone Ovest

La pianificazione e la progettazione hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione di una infrastruttura che possa garantire in ogni fase del suo ciclo di vita l'equilibrio tra salvaguardia dell'ambiente e sviluppo sociale ed economico del territorio. È un processo che coinvolge numerosi attori, interni ed esterni, che richiede capacità di ascolto e di valutazione delle istanze, fino alla scelta di inserire nei disciplinari tecnici e nei bandi di gara criteri che premiano i fornitori in grado di rispettare determinati requisiti ESG.

Sotto questo aspetto è particolarmente significativo che nel marzo 2022 il progetto del "Passante di Bologna" si sia qualificato come prima infrastruttura in Europa a ricevere la certificazione Envision con il più alto livello di rating raggiungibile.

Il Gruppo è impegnato a seguire lo stesso iter nel 2023, anche per altre opere previste dal Piano di investimenti, in particolare la Gronda di Genova ed il progetto A13 (Bologna-Ferrara).

IL FRAMEWORK DELL'INFRASTRUTTURA SOSTENIBILE DEL GRUPPO



LA CERTIFICAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEI PROGETTI “ENVISION”



Il protocollo Envision® nasce nel 2012 dalla collaborazione tra ISI, Institute for Sustainable Infrastructure e lo Zofnass Program for Sustainable Infrastructure presso la Harvard University. È il primo sistema di rating per progettare e realizzare opere infrastrutturali sostenibili ed è un utile strumento per attestare l'impegno del Gruppo Autostrade per l'Italia nella ricerca di soluzioni progettuali più efficaci in termini di sostenibilità e che garantiscono un approccio

olistico già nelle fasi di progettazione dell'infrastruttura.

Il protocollo offre un punto di vista oggettivo e mette a disposizione una griglia di analisi con una visione a tutto tondo sulla qualità di un investimento, partendo dall'efficacia economica dello stesso, fino ad arrivare a temi più esplicitamente legati alla sostenibilità come il rispetto e la valorizzazione dell'ecosistema, il miglioramento della qualità della vita, l'efficienza energetica, l'impiego efficiente delle risorse, il coinvolgimento degli stakeholder nel processo decisionale e progettuale.

In Italia, ICMQ e Stantec sono enti accreditati ad effettuare le verifiche di terza parte, attraverso soggetti qualificati direttamente da ISI, assegnando il livello di certificazione finale al progetto valutato.

Ad oggi esistono circa 90 certificazioni rilasciate nel mondo. Il protocollo Envision si basa sull'assegnazione di crediti raggruppati in 5 macrocategorie, che costituiscono le macroaree secondo cui viene valutata la sostenibilità del progetto:

- Quality of life: come il progetto risponde alle esigenze della comunità;
- Leadership: come è avvenuto il coinvolgimento degli stakeholder;
- Resource allocation: come è stato pianificato l'uso delle risorse disponibili;
- Natural world: come si è intervenuti a tutela della salvaguardia dell'habitat preesistente;
- Climate and risk: come il progetto risponde alle sfide di resilienza poste dai cambiamenti climatici.

Foto: Masterplan Passante di Bologna



CATENA DI FORNITURA SOSTENIBILE

Coerenza, trasparenza e proattività sono i criteri in base ai quali il Gruppo si relaziona con la propria catena di fornitura, nella consapevolezza che il suo coinvolgimento e integrazione svolgano un ruolo chiave per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e sociali del Gruppo.

Ai fornitori è richiesto di sottoscrivere i principi etici e comportamentali riportati nel Codice Etico, facendo propri gli impegni di natura ambientale e sociale, con particolare riferimento ai requisiti di salute e sicurezza esplicitati nel documento.

Nel 2022 il Gruppo si è avvalso prevalentemente di fornitori nazionali per una percentuale di spesa pari

al 98,7%, in linea con i valori fatti registrare nel 2021.

Nel 2022 Autostrade per l'Italia si è avvalso principalmente di fornitori appartenenti alle seguenti categorie merceologiche: servizi di ingegneria e architettura, lavori di manutenzione e costruzione e agli ambiti afferenti all'Information Technology.

I fornitori attivi nel Gruppo Autostrade per l'Italia nel 2022 sono pari a 4.400 per un totale di spesa pari a circa 3,52 €mld, di cui 4.020 fornitori locali per i quali sono stati spesi circa 3,47 €mld. La percentuale di spesa per i fornitori locali non si discosta dai valori dello scorso anno.

PROPORZIONE DELLA SPESA EFFETTUATA A FAVORE DI FORNITORI LOCALI

GRI 204-1	2022	2021	2020
Proporzione di spesa verso fornitori locali ¹	98,7%	98,7%	98%

Per estendere alla catena di fornitura il percorso che attribuisce centralità alla sostenibilità, promuovendone comportamenti sostenibili, il Gruppo si è impegnato a relazionarsi in ottica ESG in tutte le fasi del rapporto con i fornitori:

- al momento dell'iscrizione all'albo viene richiesto ai fornitori di compilare un questionario ESG;
- è stato avviato un sistema di vendor management con il lancio della piattaforma Open-es;
- specifici criteri ESG vengono adottati nella fase di approvvigionamento dei beni e servizi, e nella definizione dei termini contrattuali.

Dal 2021 Autostrade per l'Italia ha gettato le basi per un nuovo modello di catena di fornitura sostenibile e ha deciso di adottare una piattaforma digitale per la selezione dei fornitori secondo dei parametri ESG. La piattaforma selezionata, Open-es, è oggi utilizzata da importanti realtà industriali italiane ed internazionali. L'avvio dell'operatività della piattaforma ha avuto inizio in aprile 2022 e ne usufruiscono Autostrade per l'Italia, Amplia e Tecne.

(1) Per fornitori locali si intende fornitori appartenenti al perimetro nazionale

L'adesione alla piattaforma Open-es consente al Gruppo di ottimizzare il processo di quantificazione e monitoraggio del grado di sostenibilità di tutti gli attori che compongono la supply chain del Gruppo, accelerando il raggiungimento dei target di decarbonizzazione. La piattaforma, inoltre, si configura come un luogo virtuale di confronto nel quale il Gruppo è nelle condizioni di svolgere un ruolo da protagonista all'interno delle aree di collaborazione della piattaforma dove le aziende facenti parte della community mettono a fattor comune esperienze, best practice e soluzioni per accelerare il mutuo sviluppo sostenibile. Un percorso virtuoso di reciproco miglioramento, modellato sui quattro pilastri delle Stakeholder Capitalism Metrics del World Economic Forum. L'obiettivo del Gruppo è, infatti, quello di promuovere la definizione di una strategia di sostenibilità, grazie alla creazione di un ecosistema per uno sviluppo sostenibile condiviso, favorendo il dialogo e sviluppando un patrimonio condiviso di conoscenza sui temi ESG. Open-es permette di valutare, sotto il profilo ESG, i fornitori attribuendo per ogni area di valutazione uno specifico punteggio.

Sensibilizzazione dei fornitori attraverso il questionario di sostenibilità

Anche nel 2022, a tutti gli operatori che si abilitano nell'Albo Fornitori è stato sottoposto un questionario di sostenibilità articolato in tre sezioni strutturate sulla base dei principi di riferimento, quali:

- consumi (idrico, di gasolio, di energia elettrica ecc.), segnalazione di eventi negativi in ambito di tutela ambientale, adesione ad associazioni su temi ambientali (Criteri E);
- trend di frequenza infortuni sul lavoro, rapporti con le organizzazioni sindacali, adesione ad associazioni che promuovono iniziative in ambito sociale, composizione organico, politiche salariali

(Criteri S);

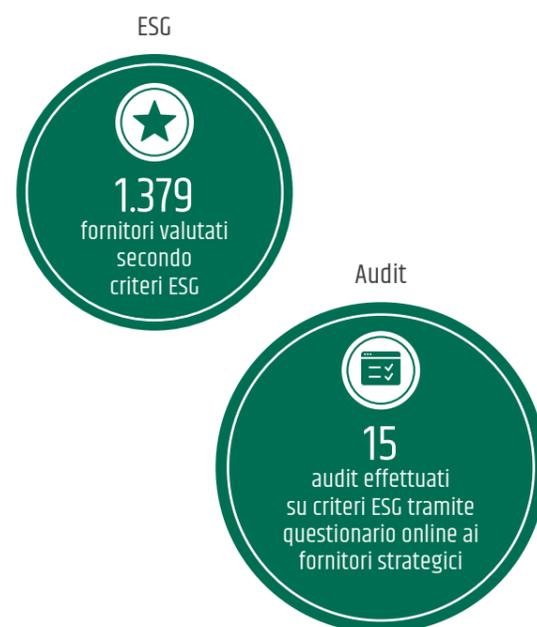
- adozione di un Codice Etico, redazione di un Report Sostenibilità, possesso di certificazioni ambientali e sociali, eventuali sanzioni per reati di corruzione, livello di controllo esercitato sulla catena di sub-fornitura e relative garanzie (Criteri G).

Un secondo questionario è previsto anche su Open-es, con affondo sulle metriche dei "quattro pilastri" (Principi di Governance, Pianeta, Persone e Prosperità), selezionate nel modello Open-es per la loro chiarezza e versatilità a copertura di tutti i settori e modelli di business.

Alla luce di quanto detto, i fornitori sono quindi sottoposti ad un duplice adempimento, permettendo di sviluppare una maggiore sensibilizzazione alle tematiche ESG.

In termini numerici relativamente ai fornitori iscritti all'albo nel corso del 2022 sono stati valutati secondo criteri ESG 1.379 fornitori, su 15 dei quali, considerati strategici per il loro ruolo lungo la catena di fornitura, sono stati condotti specifici audit documentali (tabella di seguito).

HIGHLIGHTS 2022



I fornitori iscritti all'albo valutati secondo criteri ESG sono stati 1.379, dei quali circa 1.210 su criteri sociali e ambientali. I nuovi valutati sugli stessi criteri sono stati 328.

I fornitori qualificati iscritti alla piattaforma Open-es sono ca. 1.900, dei quali nel corso dell'anno 500 hanno partecipato a due workshop, durante i quali si è dato vita a tavoli di confronto tematici su specifici aspetti di rilevanza ESG. Tali confronti rientrano nelle più ampie attività di promozione della sostenibilità che il Gruppo, forte del proprio ruolo quale uno dei più importanti operatori economici del Paese, intende sviluppare lungo tutto la propria catena del valore.

Inserimento di criteri ESG premianti

Autostrade per l'Italia, ha previsto di introdurre nelle gare pubblicitiche e privatistiche criteri premianti legati ai parametri ESG, quali:

- possesso certificazioni specifiche in ambito Qualità, Ambiente e Sicurezza;
- rispetto dei principi della parità di genere e adozione di misure di promozione delle pari opportunità generazionali e di genere;
- tutela dei salari e delle condizioni di lavoro del personale non dipendente impiegato nell'esecuzione del contratto;

- adozione di strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro (c.d. work/life balance);
- utilizzo di politiche aziendali volte ad assicurare la conformità alle norme ambientali, il risparmio e l'efficientamento energetico;
- adozione sistemi di monitoraggio del livello di inquinamento, degli sprechi pericolosi e dell'impatto sull'ambiente in termini di inquinamento di aria, acqua e terra.

È stato inoltre previsto, ove possibile, l'utilizzo dei criteri ambientali minimi (CAM) per le categorie di forniture e affidamenti per i quali essi sono stati predisposti.

Il Gruppo Autostrade per l'Italia conferma l'obiettivo dichiarato nel precedente esercizio di ridefinire entro il 2023 il ciclo di vita dell'appalto, al fine di considerare sistematicamente gli impatti ambientali e sociali che possono derivare dall'approvvigionamento di beni e servizi e dalla realizzazione delle opere. Nel corso del 2023 emerterà, a questo fine, nuove linee guida interne contenenti le regole per l'introduzione dei criteri ESG nelle documentazioni di gara. Ulteriore iniziativa prevista per il 2023 è il sistema di Vendor Monitoring, un tool innovativo implementato da Autostrade per l'Italia, che permette di valutare ciascun fornitore anche sulle componenti ESG, volto ad accrescere la consapevolezza sia da parte di Autostrade per l'Italia sull'importanza della qualità (anche sotto il profilo ESG) sia da parte dei fornitori sulle attività di monitoraggio implementante, tese a migliorare la performance su specifici aspetti

06 RELAZIONE CON IL TERRITORIO E LE COMUNITÀ



A14 Grottamare Alta

Il rapporto con la comunità e il territorio è uno degli elementi di primaria importanza per Autostrade per l'Italia, e per questa ragione il Gruppo si impegna ad ascoltare tutti coloro che, a vario titolo, hanno un rapporto con la Società considerando i loro interessi e analizzandone la compatibilità con gli obiettivi aziendali. Al fine di favorire una maggiore interlocazione con tutti gli stakeholder e per rafforzare il supporto alla comunità locale, il Gruppo promuove annualmente diverse tipologie di iniziative, tra cui eventi, incontri, partnership e sponsorizzazioni.

La novità introdotta nel 2022 riguarda la misurazione e valutazione di queste iniziative per determinarne l'efficacia attraverso la valutazione di KPI quali-quantitativi. Per ogni iniziativa, infatti, al fine di valutarne la rilevanza sul territorio sono stati sottoposti a misurazione sia i destinatari diretti, cioè tutti coloro che sono stati direttamente coinvolti sulle donazioni, sponsorizzazioni ed eventi sul territorio, sia tutti i destinatari indiretti, cioè tutti coloro che sono stati coinvolti potenzialmente tramite media, social e stampa.

Operare di concerto con il territorio

IL CONFRONTO SULLE NUOVE OPERE

La realizzazione di grandi opere infrastrutturali prevede in ogni fase il confronto con le comunità locali: a partire dalla scelta progettuale, che ha dirette conseguenze sull'iter approvativo e sulla valutazione di impatto ambientale, sino alla gestione dei cantieri e, successivamente, ai cicli di manutenzione e ammodernamento. Il costante rapporto con gli enti locali e la popolazione è uno strumento essenziale a disposizione dell'azienda per rispondere ai bisogni del territorio, effettuando una costante analisi dell'impatto dell'infrastruttura in ambito sociale, ambientale ed economico. Per questa ragione il Gruppo ha voluto arricchire le occasioni di dialogo già da alcuni anni, anticipando in alcuni casi le richieste della comunità. Esempi in tal senso sono il Débat Public (procedura

di confronto con la comunità utilizzata in Francia) realizzato nel 2009 per la Gronda di Genova e più di recente il confronto pubblico sul progetto del Passante di Bologna.

Importanti strumenti di concertazione e verifica condivisa sulla realizzazione delle opere sono gli Osservatori ambientali e i Comitati costituiti dai rappresentanti di Autostrade per l'Italia, delle Amministrazioni locali e nazionali, delle ARPA e degli altri enti coinvolti nei progetti. Su questi tavoli vengono gestiti gli impatti rilevati dal monitoraggio ambientale o eventualmente segnalati da cittadini ed Enti di vigilanza e controllo e si condividono soluzioni di mitigazione funzionali alla realizzazione dell'opera, nel rispetto delle esigenze delle comunità e del territorio.

Inoltre, al fine di massimizzare l'engagement degli stakeholder territoriali, Autostrade per l'Italia organizza periodici eventi sul territorio che rappresentano momenti nei quali Autostrade per l'Italia racconta il suo impegno verso le comunità locali e i territori, non solo in termini di ammodernamento e di potenziamento della rete, ma raccontando le opere compensative, in un'ottica di gestione integrata e sostenibile della mobilità.

I principali eventi svolti nel 2022 sono stati:

- Presentazione del tratto a tre corsie in A1 tra Barberino e Firenze Nord - Galleria Santa Lucia;
- Ambiente Innovazione Mobilità, Il Passante Di Bologna "Un modello di infrastruttura Sostenibile";
- La Rete del Futuro, Autostrade per l'Italia dialoga con il Territorio, Marche e Abruzzo;
- La Rete del Futuro, Autostrade per l'Italia dialoga con il Territorio, Toscana;
- Tangenziale di Napoli, "Più Moderna, Tecnologica, Green";
- Inaugurazione Primo Lotto lavori di compensazione Galleria Casellina, Scandicci.

Iniziative a favore della comunità

IL PROGETTO SMART GENOVA

Nel 2022 il Gruppo Autostrade per l'Italia ha avviato il progetto "Smart Genova", che si fonda su elementi fondamentali:

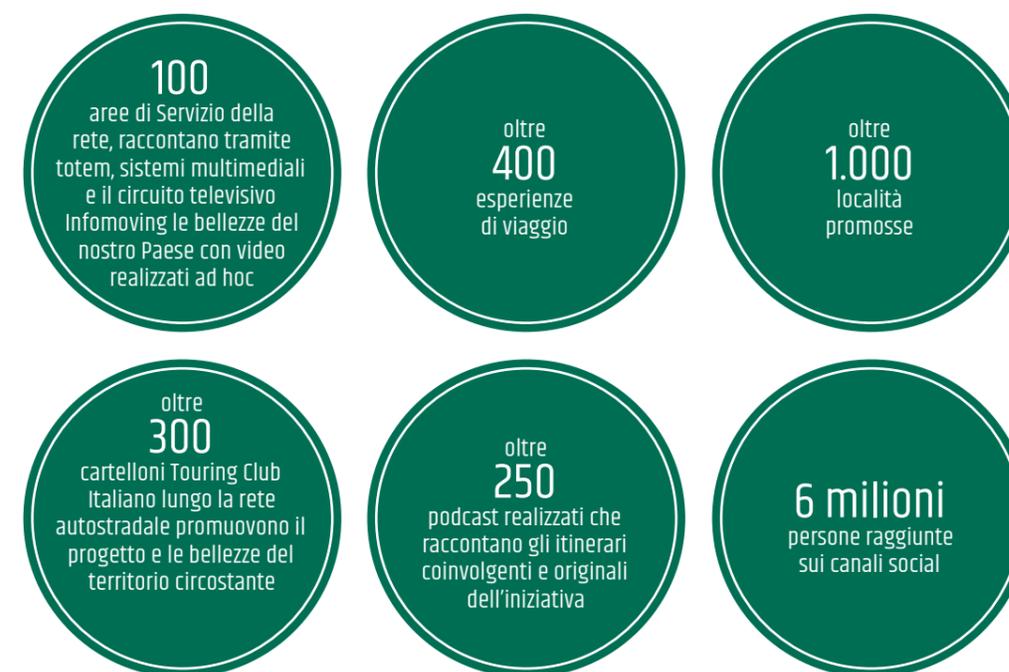
- Smart City, che prevede la realizzazione in ambito urbano di infrastrutture per offrire soluzioni innovative che consentano il monitoraggio della viabilità e degli accessi, migliorino la qualità di vita dei cittadini e abilitino lo sviluppo di servizi a valore aggiunto;
- MaaS (Mobility-as-a-Service), che consiste nello sviluppo di una piattaforma integrata e APP di mobilità che offrano servizi a valore aggiunto direttamente ai cittadini con applicazioni di informazione, prenotazione e pagamento delle soluzioni Smart pensate per la città;
- Smart Logistics, che ha l'obiettivo di ottimizzare il flusso di mezzi pesanti per decongestionare l'area urbana mediante il controllo attivo della logistica tra i varchi stradali e autostradali di accesso alla città, e i distretti portuali. È prevista anche la valutazione della fattibilità dell'utilizzo di tariffe dinamiche.

PROGETTO WONDERS

Scopri l'Italia
DELLE MERAVIGLIE

"Wonders. Scopri l'Italia delle meraviglie" è il nuovo progetto che, in continuità con "Sei in un Paese meraviglioso", promuove il patrimonio culturale, naturalistico ed enogastronomico del nostro Paese in collaborazione con Touring Club Italiano, WWF, Slow Food Italia e la Commissione Nazionale Italiana per l'Unesco.

I numeri dell'iniziativa:



PROGETTI DI SOLIDARIETÀ E DI PROMOZIONE SOCIALE

Da anni Autostrade per l'Italia ha istituito il Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale allo scopo di indirizzare, coordinare e monitorare le iniziative, selezionando annualmente i progetti presentati da associazioni esterne e dipendenti in base ai criteri definiti e pubblicati dal Comitato. Nel 2022 sono stati selezionati 6 progetti relativi a: sviluppo giovani, salute, inclusione e promozione sociale. Complessivamente sono stati stanziati 170 mila euro.

Tra le altre iniziative realizzate nel corso dell'anno si evidenziano inoltre partnership e sponsorizzazioni in occasione di eventi sportivi e culturali, tra cui il Womens' equality festival.

Oltre alle attività coordinate dal Comitato, il Gruppo, in occasione del periodo natalizio, ha individuato tre associazioni impegnate nel sostenere donne vittime di violenza, rifugiate e richiedenti asilo a cui sono state effettuate delle donazioni

OPERE COMPENSATIVE

Un aspetto rilevante legato alla realizzazione delle infrastrutture è quello delle opere compensative, ovvero interventi a favore delle comunità e di miglioramento delle condizioni ambientali dei territori. Il valore degli interventi di compensazione realizzati nel 2022 è stato pari a oltre 46 mln €. Tra le opere di compensazione più significative da eseguire nell'ambito dei nuovi progetti che verranno realizzati nei prossimi anni si ricordano:

- il campo fotovoltaico di 20 MWp previsto nel progetto per la realizzazione della Gronda di Genova. Secondo le ipotesi attualmente in fase di studio, il campo fotovoltaico sarà localizzato su un'opera a mare realizzata con le terre recuperate dalle operazioni di scavo e l'energia prodotta sarà affidata all'ENAC a servizio dell'aeroporto genovese;
- interventi di rimboschimento per un'estensione complessiva di circa 400 ettari su terreni inclusi in alcuni progetti di potenziamento della rete. Tra questi: 201 ettari sulla A14 (Rimini - Cattolica), 140 sempre sulla A14, Passante di Bologna, 30,6 sul tratto Bologna- San Lazzaro e ulteriori 31 ettari per la Gronda di Genova.

Le sponsorizzazioni e le donazioni

Attraverso le attività di sponsorizzazione, Autostrade per l'Italia intende andare incontro alle istanze del territorio attraversato dalla propria rete autostradale. Nel 2022 Autostrade per l'Italia ha sponsorizzato 14 tra eventi ed enti diversi.

Autostrade per l'Italia ha proseguito nel 2022 la sua attività anche nel campo delle donazioni con due iniziative in linea con l'Agenda 2030. In particolare, il Gruppo in collaborazione con "World Food Programme" e "Banco Alimentare" ha donato 500 mila pasti, di cui 400 mila con Banco Alimentare e 100 mila con World Food Programme per l'emergenza in Ucraina.



Per il 12° anno il Gruppo ha sponsorizzato il Giro d'Italia.



Nel 2022 sono stati organizzati degli eventi ciclistici nel Giro E coinvolgendo i dipendenti di Autostrade per l'Italia e ospiti esterni. Al termine degli eventi sono stati anche premiati poliziotti che si sono distinti per merito sulla sicurezza della rete.

Customer Experience

MIGLIORAMENTO DELLA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI

Incrementare la qualità del servizio è un obiettivo prioritario per tutte le diverse aree di business e in primo luogo per quelle in relazione diretta con il cliente della rete autostradale.

Il sistema di customer care mira a:

- migliorare la soddisfazione del cliente mediante la creazione di un rapporto trasparente e aperto;
- risolvere i reclami ricevuti riconoscendo e prestando attenzione alle esigenze e alle aspettative dei reclamanti;
- fornire ai segnalanti un processo di trattamento della segnalazione efficace e di facile utilizzo;
- analizzare e valutare i reclami ai fini della qualità del servizio

In tal senso la disponibilità di diversi canali di informazione e di comunicazione, anche in tempo reale con il cliente, diventa un aspetto fondamentale.

Autostrade per l'Italia mette a disposizione un numero gratuito per il servizio di assistenza telefonica che con 180 linee telefoniche disponibili 24 h su 24, 7 giorni su 7 rappresenta il più grande call center d'Italia nel settore dell'info viabilità.

A questo si aggiungono applicazioni per smartphone, sezioni specifiche nei siti web aziendali, carte dei servizi, le caselle e-mail (info@autostrade.it e reclami@autostrade.it) per ricevere reclami e suggerimenti. Tutti i reclami se fondati, cioè riferiti a disservizi, disfunzioni o inefficienze evidenziate ed effettivamente riscontrate in ambito aziendale, ricevono una risposta esaustiva e definitiva

Nel 2022 sono stati raccolti 2.127 reclami, ascrivibili per la maggior parte alla casistica viabilità e infrastruttura, operazioni di pagamento al casello (esazione) e aree di servizio.

RECLAMI	2022	2021
Aree di Servizio	148	130
Operazioni di pagamento al casello (Esazione)	1.052	4.149
Viabilità e infrastruttura	898	1.449
Altro	29	136
Totale	2.127	5.864

Da oltre dieci anni Autostrade per l'Italia monitora la Corporate Reputation approfondendo le ricadute reputazionali di eventi, notizie, iniziative, servizi, sviluppi societari e strategie aziendali. Il monitoraggio avviene semestralmente (a giugno e a novembre) e coinvolge l'Opinione Pubblica (1000 interviste auto compilate online), il segmento Business della popolazione "Top 5%", ovvero 400 interviste telefoniche a imprenditori, manager e liberi professionisti) e figure ritenute opinion leader nazionali (40 colloqui individuali). Il "Giudizio overall" espresso dalla categoria Top 5% indica da novembre 2021 a novembre 2022 un incremento da 57 a 71 (scala 100), confermando l'apprezzamento per la trasformazione del Gruppo in atto.



CONTATTI E INFORMAZIONI

Per comunicare con l'azienda, inviare suggerimenti, segnalazioni e reclami, per la Procedura di Conciliazione e inviare richieste di rimborso



PERCORSI E PEDAGGI

Per calcolare il percorso di interesse ed ottenere informazioni sul pedaggio e su tempi e distanze di percorrenza



SOCCORSO MECCANICO

Con informazioni sui numeri da contattare e sulle tariffe



MANCATO PAGAMENTO

Per effettuare online il pagamento dei pedaggi non corrisposti e per conoscere gli altri metodi di pagamento



TRAFFICO IN TEMPO REALE

Per consultare la mappa interattiva in tempo reale, per informazioni sul meteo e sulle Aree di Servizio. Si possono inoltre visualizzare in tempo reale le web-cam collocate sulle autostrade



CHIUSURE, LAVORI E ORDINANZE

Per consultare le chiusure previste lungo la rete, con informazioni su date e durate dei lavori in corso e percorsi alternativi consigliati



AREE DI SERVIZIO

Per verificare e individuare i servizi disponibili nelle Aree di Servizio della rete



PREVISIONI METEO

Per consultare la situazione meteorologica per fasce orarie e le allerte meteo della Protezione Civile

NUOVO RAPPORTO CON IL CLIENTE

Il Gruppo è impegnato ad arricchire e migliorare la gamma dei servizi offerti ai propri clienti, e rafforzare la relazione con chi quotidianamente utilizza le infrastrutture. Tra le iniziative rientrano:

- I servizi offerti da Free To X per la gestione e pianificazione del viaggio e del pedaggio e la possibilità di usufruire di punti di ricarica elettrica;
- Il miglioramento ed estensione delle aree a verde, delle zone pic-nic e delle aree giochi nelle aree di servizio della rete a partire da quattro Aree di Servizio Pilota;
- Il progetto pilota per l'inserimento di aree dedicate allo smart working, riunioni, business lounge in area di servizio;
- Inserimento della raccolta differenziata in dodici Aree di Servizio pilota in collaborazione con gli Enti locali di riferimento e con gli affidatari dei servizi e con i fornitori dei servizi di pulizia (Giove Clear, aziende di smaltimento rifiuti);

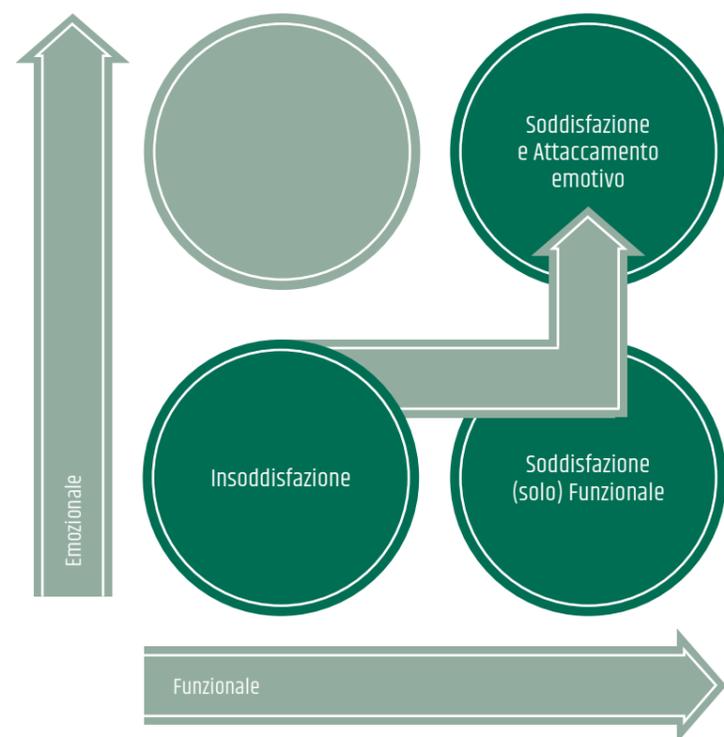
- Upgrade degli impianti di esazione per il pagamento contactless-NFC;
- Il servizio di Cashback, che consente al viaggiatore di richiedere un rimborso qualora sia incorso in un ritardo dovuto alla presenza di lavori programmati lungo il suo tragitto sulla rete di Autostrade per l'Italia.

Rientra nella valutazione del rapporto con il cliente la definizione di un nuovo sistema di misurazione della Customer Satisfaction. Il sistema è stato definito nel 2021 e nel corso del 2022 sono state effettuate le misurazioni pilota con l'obiettivo di costruire la baseline necessaria per la definizione dei nuovi target

Il nuovo sistema considera sia gli aspetti funzionali (valutazione per il servizio in senso stretto) sia la dimensione emozionale che il cliente sviluppa nel viaggiare lungo la rete (suo attaccamento all'azienda).

Per quanto riguarda gli aspetti funzionali, vengono considerati tutti gli elementi che concorrono a definire la valutazione del cliente in termini di soddisfazione, affidabilità e solidità.





ASPETTI FUNZIONALI

Viabilità ordinaria	Caselli	Gestione incidenti ed emergenze	Sicurezza	Manutenzione	Lavori	Soccorso
Personale	Aree di servizio	pagamenti	Punto blu	Call center	Canali informativi	

Sotto il profilo emozionale il sistema ha l'obiettivo di definire come il cliente si ponga nei confronti di Autostrade per l'Italia, in termini di fiducia e vicinanza. Esiste un evidente legame tra le due dimensioni in quanto il miglioramento degli aspetti funzionali dell'esperienza è destinato ad influenzare positivamente la componente emozionale della relazione, con conseguente rafforzamento del legame tra l'azienda e i clienti.

Il sistema prevede la somministrazione di un questionario di 20 minuti (mediante interviste telefoniche o via web), in due rilevazioni annuali,

con il coinvolgimento di 3.000 utilizzatori della rete autostradale e un'ulteriore indagine riservata a 400 autotrasportatori, segmentati per genere, area geografica di appartenenza.

La combinazione delle risposte relative alle due componenti consente di raggruppare i clienti secondo il tipo di relazione che hanno con Autostrade per l'Italia: percentuale clienti insoddisfatti, percentuale dei clienti che hanno una soddisfazione solo funzionale, percentuale dei clienti che oltre alla soddisfazione funzionale hanno un attaccamento emotivo all'azienda.



07 GOVERNANCE SOLIDA E SOSTENIBILE

- 124 Struttura di Governance
- 137 Privacy e Cyber security
- 139 Resilienza del Modello di Business



Etica e integrità di business

100%

2023 Autostrade per l'Italia

100% fornitori presenti in albo con due diligence effettuata

20 h/annuo RUP¹ E 12

h/anno Dirigenti in legalità e anticorruzione



STRUTTURA DI GOVERNANCE

HIGHLIGHTS 2022

Anticorruzione



Segnalazioni



Certificazione



Il sistema di Governance di Autostrade per l'Italia S.p.A. è basato sul modello organizzativo previsto dagli artt.2380-bis e seguenti del Codice Civile ed è costituito dall'Assemblea degli azionisti, dal Consiglio di Amministrazione, al quale viene affidata la gestione aziendale, e dal Collegio Sindacale con funzioni di controllo e vigilanza. A questi organismi, si affiancano l'Organismo di Vigilanza e i Comitati costituiti all'interno del Consiglio di Amministrazione con funzioni propositive e consultive².

Nello svolgimento di tutte le sue attività, i componenti degli organi sociali del Gruppo si attengono al rispetto della normativa applicabile, del Modello Organizzativo 231, del Codice Etico adottato dalla Società, dello Statuto, delle linee guida anticorruzione e dei Regolamenti di funzionamento degli organi sociali. Inoltre, a testimonianza del costante impegno del Gruppo a prevenire e combattere la corruzione e a diffondere i valori dell'integrità, della trasparenza, della qualità e della sostenibilità per far sì che diventino pilastri fondanti per la cultura aziendale, nell'ambito dell'iniziativa *Next to legality*, sono state definite azioni volte al potenziamento del Sistema di Controllo Interno e al monitoraggio continuo dei rischi anche attraverso tecnologie innovative, integrando performance e compliance nei processi aziendali.

Nei paragrafi successivi è fornita una descrizione di dettaglio dell'insieme degli organi, delle regole e dei modelli di ogni livello che governano la struttura aziendale, quindi il funzionamento degli organi societari, la loro composizione, interrelazione, poteri e responsabilità.

(1) Responsabile Unico del Procedimento ai sensi del D.lgs. 50/2016 e s.m.i.

(2) Autostrade per l'Italia, non essendo una società con azioni quotate (solo obbligazioni quotate), ha costituito su base volontaria i comitati ed i relativi Regolamenti, ad eccezione del Comitato Grandi Opere. Inoltre, sono stabiliti su base volontaria anche i criteri di professionalità e di indipendenza dei membri del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione riveste un ruolo centrale nell'ambito del sistema di governo societario di Autostrade per l'Italia essendo investito, ai sensi di Statuto, dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, perseguendone il successo sostenibile. Gli amministratori agiscono e deliberano con indipendenza di giudizio e in autonomia, perseguendo l'interesse della Società con l'obiettivo prioritario della creazione di valore nel lungo termine a beneficio degli azionisti e considerando anche gli interessi degli altri stakeholder e assicurano una disponibilità di tempo adeguata al diligente adempimento dei compiti ad essi attribuiti.

Secondo quanto definito dal relativo regolamento, il Consiglio Amministrazione può essere composto da almeno sette (7) e non più di ventitré (23) membri. La determinazione del loro numero e la successiva elezione è svolta dall'assemblea attraverso un sistema di voto a liste. I candidati nelle liste attestano sotto la propria responsabilità la loro non incompatibilità o non ineleggibilità con la carica di amministratori. I membri eletti tramite le liste di maggioranza devono essere pari almeno al 60% degli amministratori da eleggere, mentre per le liste di minoranza A e B viene riservata la nomina di un consigliere a lista, ma la percentuale non può essere superiore al 40% degli amministratori da eleggere.

Nel 2022, a seguito del cambio di azionariato, la composizione del Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia è stata rinnovata. Attualmente i componenti del CdA sono 14, in carica per gli esercizi 2022-2023-2024.

RIPARTIZIONE DEI MEMBRI DEL CDA PER FASCIA DI ETÀ E GENERE AL 31/12

GRI 405-1	2022		
	Uomini	Donne	Totale
Italia	Numero		
Età < 30 anni	0	0	0
Età 30-50 anni	6	1	7
Età > 50 anni	5	2	7
Totale	11	3	14
Italia	Tasso		
Età < 30 anni	0%	0%	0%
Età 30-50 anni	43%	7%	50%
Età > 50 anni	36%	14%	50%
Totale	79%	21%	100%

Collegio sindacale

Il collegio sindacale assicura l'osservanza della legge e dello Statuto, nel rispetto dei principi di corretta amministrazione e in particolare l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società ed il suo corretto funzionamento.

Il collegio sindacale è costituito da tre (3) ovvero da cinque (5) sindaci effettivi e due (2) supplenti, nominati dall'assemblea, anche nel rispetto delle prescrizioni della Convenzione Unica. L'assemblea, all'atto della nomina dei sindaci e del presidente del collegio sindacale, determina il numero dei componenti del collegio sindacale ed il compenso a loro spettante. La nomina dei componenti del collegio sindacale è effettuata attraverso un sistema di voto a liste. Alle liste

devono essere incluse le dichiarazioni con le quali i candidati attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti richiesti per la carica. Le liste potranno essere presentate individualmente, dall'Azionista di Maggioranza, e individualmente o congiuntamente tra loro, da ciascun Azionista di Minoranza che detenga una partecipazione pari ad almeno il cinque per cento (5%) del capitale sociale della Società. Ogni Azionista può concorrere a presentare una (1) sola lista.

I sindaci restano in carica per tre (3) esercizi e scadranno alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica.

Attualmente i componenti del Collegio sindacale di Autostrade per l'Italia sono sette (7) ed in carica per gli esercizi 2021-2022-2023, di cui il Presidente, quattro (4) sindaci effettivi e due (2) sindaci supplenti.

RIPARTIZIONE DEI MEMBRI DEL CDA PER FASCIA DI ETÀ E GENERE AL 31/12			
GRI 405-1		2022	
	Uomini	Donne	Totale
Italia			
Numero			
Età < 30 anni	0	0	0
Età 30-50 anni	1	0	1
Età > 50 anni	6	0	6
Totale	7	0	7
Italia			
Tasso			
Età < 30 anni	0%	0%	0%
Età 30-50 anni	14%	0%	14%
Età > 50 anni	86%	0%	86%
Totale	100%	0%	100%

Comitato ESG & Health and Safety

Il Comitato ESG & Health and Safety è stato costituito nel 2022 integrando i temi di salute e sicurezza e ridenominando il precedente Comitato Sostenibilità con il fine di promuovere e perseguire il successo sostenibile della Società e contribuire alla creazione di valore nel lungo termine nell'interesse della Società, degli azionisti, degli investitori e di tutti gli stakeholder. Al Comitato sono attribuite funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia ESG e Health and Safety. Il comitato, si riunisce almeno ogni quattro mesi e tutte le aree aziendali del Gruppo sono coinvolte. I compiti principali del Comitato sono:

- guidare la trasformazione delle attività del Gruppo per integrare gli obiettivi ESG e di sostenibilità;
- monitorare l'attuazione della strategia ESG e valutare la fattibilità dei progetti di sostenibilità;
- monitorare l'attuazione della strategia per la salute e la sicurezza e il raggiungimento degli obiettivi in materia di salute e sicurezza.

Oltre al comitato ESG & HS la governance della sostenibilità è assicurata da:

Il Comitato ESG Manageriale presieduto dal CEO di Autostrade per l'Italia, si riunisce almeno ogni tre mesi e:

- propone le linee guida ESG del Gruppo, al Comitato ESG e Salute e Sicurezza;
- convalida il Piano di sostenibilità e ne monitora l'andamento;
- coordina inoltre le attività ESG relazionandosi con gli altri comitati e le divisioni aziendali che si occupano di sostenibilità e le divisioni aziendali coinvolte in progetti legati alla sostenibilità.

A fine 2022, all'interno del Comitato, è stato costituito un comitato Diversity, Equity & Inclusion.

La funzione centrale Sustainability, a riporto del CFO della società.

La Comunità degli ESG Ambassadors, formata da oltre 30 risorse, che hanno il compito di promuovere la sostenibilità ad ogni livello organizzativo e cui nel 2022 sono state dedicate cinque giornate di formazione specifiche.

Comitato Controllo Rischi, audit e parti correlate

Il Comitato Controllo, Rischi, audit e parti correlate è composto prevalentemente da Amministratori non esecutivi e con un'adeguata rappresentanza di indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione stabilisce, di volta in volta, il numero dei componenti del Comitato, in ogni caso, in numero non inferiore a quattro (4), e nomina il suo presidente tra gli amministratori indipendenti.

Fermo quanto precede, nella selezione dei componenti del Comitato, il Consiglio di Amministrazione tiene in debita considerazione la competenza e l'esperienza dei singoli candidati e si accerta che il Comitato nel suo complesso possieda un'adeguata competenza nel settore di attività in cui opera la Società, nell'ottica di una funzionale valutazione dei relativi rischi. Ove possibile, almeno un componente del Comitato possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi. La durata del mandato del Comitato sarà la stessa del Consiglio di Amministrazione, la cessazione anticipata del quale, per qualsivoglia causa, comporterà la decadenza del Comitato.

Il Comitato ha funzioni istruttorie, propositive e consultive, avendo facoltà di esprimere orientamenti, pareri e raccomandazioni al Consiglio di Amministrazione, dandone comunicazione per iscritto. In particolare, supporta il Consiglio di Amministrazione in merito alle decisioni relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e alle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario.

Comitato Grandi Opere

Comitato Grandi Opere: è composto da almeno cinque componenti, tra cui il Presidente, nominati dal Consiglio di Amministrazione. Vi fanno parte di diritto il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore Delegato e un amministratore tratto da ciascuna Lista di Minoranza A (così come definita in Statuto). Fermo quanto precede, nella selezione dei componenti del Comitato, il Consiglio tiene in debita considerazione la competenza e l'esperienza dei singoli candidati. La durata del mandato del Comitato coincide con quella del Consiglio di Amministrazione, la cui cessazione anticipata, per qualsiasi causa, determina la decadenza del Comitato medesimo.

Il Comitato ha come principale area di responsabilità il monitoraggio sulla realizzazione e il completamento degli appalti.

Comitato Remunerazione e nomine

Il Comitato remunerazione e nomine ha funzioni consultive e propositive verso il Consiglio di Amministrazione con riguardo alle politiche di remunerazione e ai piani di incentivazione e alla diffusione di una cultura del valore a lungo termine.

Il Consiglio di Amministrazione stabilisce, di volta in volta, il numero dei componenti del Comitato, in ogni caso, in numero non inferiore a quattro (4), e nomina il suo presidente, tra gli amministratori indipendenti. Nella selezione dei componenti del Comitato, il Consiglio di Amministrazione tiene in debita considerazione la competenza e l'esperienza dei singoli candidati. Almeno un componente del Comitato possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria o di politiche retributive.

Dal 2022, il presente Comitato ha sostituito il suo nome da "Comitato Risorse Umane" al suddetto nome. La durata del mandato del comitato coincide con quella del Consiglio di Amministrazione.

Politiche di remunerazione

La Politica retributiva di Autostrade per l'Italia supporta la strategia di crescita sostenibile della Società e contribuisce alla realizzazione della business strategy attraverso: i) la definizione di sistemi di incentivazione variabili che allineano gli interessi del Management a quelli degli azionisti; ii) la definizione di obiettivi, sia di breve che di medio-lungo termine, focalizzati sulla sostenibilità economico-finanziaria, sull'operatività delle infrastrutture e sulle tematiche ESG; iii) l'individuazione di pacchetti retributivi che garantiscano il riconoscimento delle performance delle risorse interne e che siano, allo stesso tempo, in grado di attrarre figure di alto profilo dall'esterno.

In particolare, la Politica garantisce:

- una componente fissa adeguata alla tipologia di ruolo e al livello di responsabilità gestita, che tiene conto del contesto aziendale e dei riferimenti di mercato ottenuti da benchmark retributivi effettuati per ruoli di livello comparabile per responsabilità e complessità;
- l'allineamento tra il sistema di incentivazione ed il perseguimento dei risultati di medio-lungo periodo della Società, assicurando che una parte significativa della remunerazione sia connessa ai risultati ottenuti, garantendo un legame diretto tra performance e remunerazione anche attraverso la definizione di obiettivi oggettivi e agevolmente misurabili;
- il bilanciamento tra la componente fissa e quella variabile della remunerazione e la stretta correlazione della componente variabile ai risultati dell'Azienda - cd. pay for performance;
- un bilanciamento tra retribuzione variabile di breve termine e di lungo termine maggiormente concentrato sul riconoscimento delle performance di medio-lungo termine;
- un forte orientamento agli interessi degli stakeholder attraverso la previsione di obiettivi ESG;
- l'*attraction* e la *retention* delle risorse chiave per il raggiungimento degli obiettivi strategici;
- la gestione sana e prudente del rischio.

Inoltre, i principi cui la Politica retributiva si ispira garantiscono la meritocrazia, l'equità e le pari opportunità per tutti i dipendenti del Gruppo, oltre a promuovere l'adozione di comportamenti coerenti con il sistema valoriale del Gruppo.

In relazione alla governance del processo di remunerazione, i soggetti coinvolti nella definizione e nell'approvazione delle politiche di remunerazione della Società, destinate ai membri degli Organi di amministrazione e controllo nonché al Top Management sono l'Assemblea, il Consiglio di Amministrazione ed il Comitato Remunerazione e Nomine.

In particolare, l'Assemblea determina il compenso per i componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale mentre il Consiglio di Amministrazione, con il fine di essere supportato nello svolgimento degli incarichi afferenti alle tematiche di remunerazione, ha costituito al suo interno il Comitato Remunerazione e Nomine che ha funzioni istruttorie, consultive e propositive nei confronti del Consiglio di Amministrazione ed è composto da cinque amministratori di cui almeno un componente ha un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria o di politiche retributive, valutate dal Consiglio di Amministrazione al momento della nomina.

Il Comitato, più nello specifico, assiste il Consiglio di Amministrazione nell'elaborazione della politica per la remunerazione degli amministratori esecutivi, degli amministratori che ricoprono particolari cariche e del Top Management valutando periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della politica adottata; presenta proposte o esprime pareri sulla definizione degli obiettivi di performance correlati alla componente variabile di tale remunerazione, sull'erogazione di bonus ed incentivi di lungo termine e sulla definizione degli obiettivi di performance correlati alla componente variabile di tale remunerazione; verifica che la politica retributiva contenga la finalità dei pacchetti di severance. Il Comitato Remunerazione e Nomine può avvalersi dell'ausilio di advisor indipendenti, per verificare l'adeguatezza della struttura retributiva e la competitività dei pacchetti retributivi del vertice societario Presidente, dell'Amministratore Delegato e del Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione e dei ruoli di Top Management, sulla base di specifici panel di riferimento e tramite un'attività di benchmarking.

La Società non è quotata ma è importante sottolineare che gli stakeholder che rappresentano la compagine azionaria partecipano al processo per la definizione delle politiche retributive e per la determinazione della remunerazione.

Gli elementi cardine della politica di remunerazione - e più in generale della gestione delle risorse - sono ispirati ai principi di meritocrazia, equità e pari opportunità per tutti i dipendenti di Autostrade per l'Italia. Infatti, la Politica di Remunerazione viene definita e implementata in piena coerenza con il processo di valutazione degli obiettivi e con il processo di pianificazione strategica delle risorse umane e questo assicura l'allineamento della stessa alle specifiche esigenze del mercato del lavoro in cui il Gruppo opera.

Nello specifico la politica riguardante le remunerazioni prevede:

1. una componente fissa della remunerazione che valorizza competenze ed esperienze e remunera le diverse figure cui la Politica è destinata coerentemente con le caratteristiche del ruolo affidato, con le eventuali deleghe ad esso associate e con le responsabilità connesse. Inoltre, per gli amministratori non esecutivi, la struttura retributiva consiste in un compenso fisso commisurato alla professionalità e all'impegno richiesti loro all'interno dell'Organo di amministrazione;

2. una componente variabile di breve termine (Piano MBO) e una componente variabile di lungo termine (Piano LTI Long Term Incentive), collegate ai risultati aziendali, che garantiscono corrispettivi monetari al raggiungimento di obiettivi quali-quantitativi coerenti con il budget e il Piano Industriale del Gruppo.

Il Piano MBO ha la finalità di allineare le opportunità remunerative al raggiungimento di obiettivi di breve termine ed è rivolto a AD/DG, Top Management, tutti i dirigenti del Gruppo nonché al middle management. Il sistema viene rivisto annualmente dal Comitato Remunerazione e Nomine che fornisce un parere al Consiglio di Amministrazione sull'architettura del piano, sugli obiettivi dell'AD e del Top Management, per l'approvazione finale. Il Piano LTI allinea le opportunità remunerative di medio-lungo termine del management alla generazione di valore per l'azionista, orientando l'operato del Vertice aziendale a garanzia di una sostenibilità nel tempo dei risultati gestionali e ha anche lo scopo di favorire la retention di risorse chiave per la Società, anche in ottica di business continuity e sustainability.

La Politica di Remunerazione, con particolare riguardo alle componenti variabili, supporta il raggiungimento degli obiettivi definiti nel Piano Industriale di Autostrade per l'Italia al fine di creare un collegamento chiaro e coerente tra la strategia aziendale, la strategia di sostenibilità e i sistemi di incentivazione.

Foto: Community ESG Ambassador



Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001

Allo scopo di assicurare condizioni di correttezza e di trasparenza nella conduzione delle attività aziendali, le società del Gruppo hanno adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (Modello 231) con il quale definire un sistema strutturato di regole e controlli ai quali attenersi per perseguire lo scopo sociale in piena conformità alle vigenti disposizioni di legge. Il MOG 231 viene aggiornato annualmente.

Nel 2022 Autostrade per l'Italia ha provveduto ad aggiornare il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 (MOG 231) passando da un approccio "per reati" a un approccio "per processi" coerente col nuovo process model di Autostrade per l'Italia (PWay). Il Modello viene rivisto a valle dell'esecuzione di un risk assessment integrato 231/Anticorruzione anche in risposta alle evoluzioni organizzative e normative interne ed esterne. Il modello si compone di una parte generale e di 13 parti speciali per un totale di 81 attività sensibili trattate (prossimo aggiornamento in febbraio 2023 al fine di essere allineato con le nuove indicazioni D.Lgs. 231).

Nel dettaglio, ogni Società del Gruppo ha un proprio Modello di Organizzazione, che sono coerenti tra loro. Inoltre, ogni Società del Gruppo ha il proprio Internal Control System manager (ICS) e il proprio Responsabile Anti-Corruzione (RAC), coordinati centralmente.

Il MOG 231 è articolato in due parti: una Parte Generale ed una Parte Speciale.

Gli elementi distintivi della Parte Generale sono:

- Principi fondamentali del modello, come segue:
 - Consiglio di Sorveglianza;
 - Gestione delle segnalazioni relative al 231;
 - Formazione e Comunicazione.
- La descrizione dei reati presupposto ex D.Lgs. 231/01.

La **Parte Speciale** è caratterizzata da una struttura per processi con apposite sezioni dedicate alle attività sensibili mappate ed i processi in materia 231.

Il Codice Etico

Il Codice etico definisce i principi e gli impegni di comportamento che regolano i rapporti all'interno del Gruppo e tra questo e tutti gli stakeholders esterni, ed è vincolante per tutti coloro che, a qualsiasi titolo, contribuiscono al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi aziendali, inclusi i componenti degli organi sociali. È parte integrante del più ampio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi ed è uno strumento utile per creare e mantenere nel tempo i Valori, l'integrità nonché per rafforzare la fiducia all'interno e verso il Gruppo.

Il Codice è diffuso a tutti gli stakeholder, è comunicato a tutte le persone del Gruppo e prevede specifici meccanismi e procedure di segnalazione allineati alle normative e agli standard internazionali in materia di whistleblowing per denunciare eventuali violazioni dei principi enunciati. La violazione, o sospetta violazione, del Codice Etico deve essere segnalata immediatamente mediante uno dei canali dedicati messi a disposizione dalle società del Gruppo (ad esempio piattaforma informatica, indirizzi di posta elettronica e posta ordinaria). Le segnalazioni nominative favoriscono la velocità ed efficacia delle indagini, oltre che l'eventuale dialogo con il segnalante, ma vengono accettate anche quelle anonime. Viene garantita la riservatezza sul contenuto della segnalazione e sulla identità dei soggetti segnalanti (ove comunicati) e segnalati, nel rispetto della normativa sulla privacy e delle normative applicabili in tale ambito. È vietato qualsiasi atto di ritorsione o discriminatorio, diretto o indiretto, nei confronti del segnalante o su chiunque abbia sollevato in buona fede

preoccupazioni in merito al rispetto del Codice o a questioni etiche.

Whistleblowing e nuovo processo di gestione delle segnalazioni

Il Gruppo ha istituito l'Ethics Office del Gruppo Autostrade per l'Italia (di seguito anche "Ethics Office") come organismo collegiale responsabile di ricevere ed esaminare, promuovendo un sistema fondato sulla "Speak-up Culture", le segnalazioni - pervenute dal personale aziendale e/o da soggetti terzi - di comportamenti sospetti, violazione delle norme interne (regole di condotta contemplate nel Codice Etico, nella Linea Guida Anticorruzione, nel Modello 231 e più in generale nel corpus normativo aziendale) ed esterne, condotte illecite ed irregolarità circa la conduzione delle attività aziendali del Gruppo. L'Ethics Office, la cui funzione è anche di relazionare il CdA, è composto da:

- Chief Financial Officer (componente);
- Direttore Centrale Legale (componente);
- Direttore Human Capital, Organization & HSE (componente);
- Direttore Internal Audit (coordinatore);
- Direttore Risk, Compliance and Quality (componente).

Le attività dell'Ethics Office sono normate dalla procedura "Gestione delle segnalazioni" di Gruppo, la quale disciplina il processo di ricezione e valutazione delle segnalazioni (e

le modalità di gestione della relativa istruttoria, nel rispetto della normativa in materia di privacy o altra normativa vigente, applicabile al soggetto e all'oggetto della segnalazione). Tale procedura è stata aggiornata nel 2022 allineandola alle novità introdotte dalla Direttiva Europea 2019/1937. In particolare, gli obiettivi dell'aggiornamento sono stati:

- il rafforzamento della tutela del segnalante;
- la definizione dei termini di comunicazione al segnalante circa lo status della segnalazione effettuata;
- la limitazione dei soggetti che possono accedere ai canali di ricezione delle segnalazioni;
- la definizione dei soggetti che possono effettuare le segnalazioni;
- l'ampliamento dei canali di comunicazione verso l'Ethics Office.

Il processo di gestione delle segnalazioni si compone di tre fasi: Ricezione, Esecuzione e Chiusura e, al fine di assicurare l'effettività del processo di segnalazione e garantire la possibilità di procedere con l'inoltro della segnalazione a tutti coloro che sono venuti a conoscenza di situazioni, fatti, circostanze che, ragionevolmente, possano portare a ritenere che un'irregolarità o un illecito si sia verificato, il Gruppo ha predisposto una pluralità di 4 canali tra loro alternativi.

Il Gruppo, al fine di proteggere e salvaguardare il Segnalante e il Segnalato, assicura discrezione e riservatezza nell'intero processo di gestione delle segnalazioni - dalla fase di ricevimento a quella istruttoria e di chiusura - mediante l'implementazione di presidi di controllo in ogni canale predisposto per l'inoltro delle segnalazioni

Nel rispetto della legge, ciascuna società del Gruppo garantisce protezione, anche mediante un sistema sanzionatorio, da qualsiasi atto o forma di ritorsione, discriminazione o penalizzazione, diretta o indiretta, nei confronti di chiunque abbia effettuato una segnalazione (e di chiunque abbia collaborato ad accertare i fatti segnalati), a prescindere che la segnalazione si sia poi rivelata fondata o meno.

Foto: Community ESG Ambassador



Flussi informativi

L'Ethics Office definisce i necessari flussi di comunicazione all'interno del Gruppo e/o verso gli Organi di Amministrazione e Controllo di ciascuna Società. Nell'ambito di tali flussi, l'Ethics Office informa, secondo competenza, anche l'OdV e il Responsabile Anticorruzione della singola società in merito alla segnalazione ricevuta, nonché alle risultanze delle verifiche preliminari ed eventuali successivi accertamenti condotti.

Si segnala che nel 2022, sono state ricevute 120 segnalazioni, di cui 53 classificate come "non inerenti" e 67 come "inerenti". Si segnala, inoltre, che nel 2022 sono pervenute 6 segnalazioni afferenti a presunti episodi di violazione della normativa in materia di anticorruzione, nessuna delle quali è risultata "fondata" all'esito dell'istruttoria.

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle segnalazioni ricevute nel corso del 2022, distinte per natura, oggetto ed esito.

GRI 405-1	FONDATE					NON FONDATE/SUPERATE/NON CIRCOSTANZIATE (GIÀ OGGETTO DI STUDIO)					IN CORSO			TOT.		
	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti	Stato infrastrutture	Totale	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti	Stato infrastrutture	Totale	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti		Stato infrastrutture	Totale
SCI GR				2	2	1	2	2		5					0	7
Corruzione					0	2	4			6					0	6
Codice Etico	12				12	20	1	2		23		1			1	36
Moes./Discr./Mobb.	1				1	10				10	1				1	12
Conflitto di interessi	1				1	3				3	1				1	5
Frodi					0		1			1					0	1
Totale	14	0	0	2	16	36	8	4	0	48	2	1	0	0	3	67

Modello Anticorruzione

Autostrade per l'Italia ha volontariamente implementato, quale strumento di assurance, gestione proattiva del rischio corruzione e rafforzamento della cultura della legalità, un Anti Bribery Management Systems (o ABMS), certificato ISO 37001. Nell'ambito dell'ABMS, Autostrade per l'Italia ha adottato già nel 2021 la Linea Guida Anticorruzione, destinata a tutto il personale del Gruppo nonché a chi opera per nome e per conto o intrattiene relazioni professionali e di affari con le Società del Gruppo. La Linea Guida Anticorruzione si compone di una serie di principi volti a contrastare e prevenire la corruzione in ogni sua forma, confermando nel Gruppo la consapevolezza degli impatti negativi che i fenomeni corruttivi possono avere sul progresso sociale ed economico.

Modello Antifrode

Con l'obiettivo di rendere Autostrade per l'Italia una Fraud Free Zone (FFZ) dove non sia possibile commettere alcun atto illecito, è stato implementato un nuovo Modello Antifrode. Facendo leva sul proprio #IntegrityDNA, il Gruppo ha rafforzato le proprie capacità di prevenire, rilevare tempestivamente e minimizzare l'impatto di ogni eventuale atto fraudolento, attraverso la definizione di nuovi presidi (Controlli e Key Fraud Indicator) automatici, real-time ed intelligenti e attraverso programmi di comunicazione mirati, volti ad incrementare la consapevolezza del rischio frode.

In questo ambito è stata implementata una Dashboard che abilita il monitoraggio "real time" di indicatori multicompliance su potenziali eventi rischiosi, fraudolenti e di business continuity; inoltre nell'ambito di monitoraggio terze parti già iniziato nel 2021 il gruppo si impegna ad effettuare una "Integrity Due Diligence" sul 100% dei fornitori presenti in albo.

Sistema di Controllo interno Dichiarazione non Finanziaria

Nel primo semestre 2022 il Gruppo Autostrade per l'Italia ha avviato un'attività di disegno ed implementazione del Sistema di Controllo Interno Informativa Non Finanziaria (SCIINF), al fine di assicurare l'accountability, la tracciabilità e l'affidabilità dei dati inclusi nella Dichiarazione Non Finanziaria (DNF), analogamente a quanto richiesto per i dati finanziari ai sensi della Legge 262/05.

A tal proposito il Gruppo si è dotato di una Linea Guida SCIINF ed ha predisposto due procedure in materia rispettivamente di Reporting Non finanziario (1° livello) e di Verifica del SCIINF (2° Livello) che al momento sono in corso di finalizzazione.

Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

Il Gruppo Autostrade per l'Italia è costantemente impegnato nel processo di rafforzamento del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nell'ambito del percorso di cambiamento disegnato dal Piano Strategico di Trasformazione. In particolare, Il Gruppo si è prefissato come target 2023 il monitoraggio del 100% delle transazioni rilevanti giornaliere.

In tale contesto, Autostrade per l'Italia ha definito un Framework ICSRM composto da quattro elementi che, opportunamente monitorati, forniscono al Top Management una visione completa circa il raggiungimento degli obiettivi aziendali, nel rispetto di leggi e regolamenti, garantendo l'integrità e l'affidabilità dei dati. Il Framework è caratterizzato da quattro componenti:

- Sistema di Poteri: strumenti (es. procure e deleghe) tramite i quali l'azienda definisce come i poteri debbano essere esercitati verso soggetti esterni o all'interno della Società stessa;
- Risk Management: regole, attività e strumenti per l'identificazione, il monitoraggio e la gestione dei rischi aziendali il cui accadimento può compromettere il raggiungimento degli obiettivi della Società;
- Sistema di Regole: norme che compongono il corpus normativo aziendale per la chiara identificazione dell'accountability e delle modalità di esecuzione delle attività e dei relativi controlli, nonché delle interrelazioni tra le Direzioni / Funzioni coinvolte nei processi / attività normate;
- Sistema di Valori: principi etici e morali che guidano le decisioni di tutti gli individui che fanno parte di Autostrade per l'Italia.

Gli elementi di cui sopra sono monitorati costantemente per garantirne l'efficacia e la coerenza rispetto agli obiettivi aziendali ed alla propensione al rischio definita dal Top Management. Tale

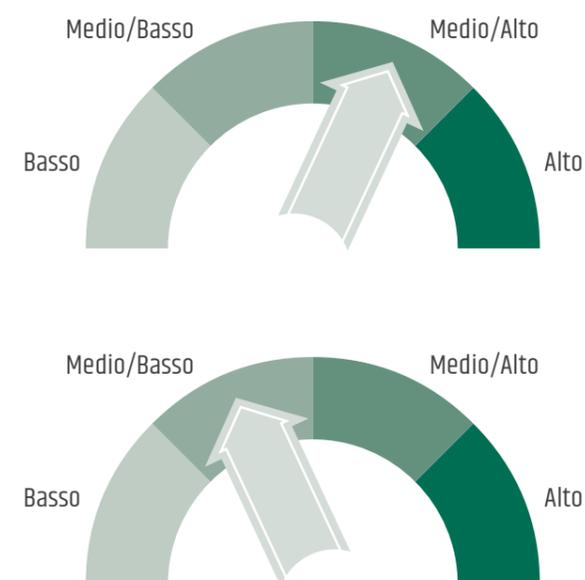
monitoraggio viene effettuato a livello di *Management* (I livello), di *funzioni Risk & Compliance* (II livello), di *Direzione Internal Audit* (III livello) e attraverso attività di *continuous monitoring*.

L'ICSRM, così definito, è abilitatore per l'applicazione della metodologia di Enterprise Risk Management (ERM). L'ERM è un processo che consente di monitorare la capacità aziendale nel raggiungere gli obiettivi di business attraverso l'ottimizzazione delle performance, nel rispetto di norme e regolamenti. Gli aspetti distintivi del modello ERM di Autostrade per l'Italia, implementato secondo le leading practices internazionali e in conformità allo Standard ISO 31000, sono:

- Approccio Strategy Driven finalizzato a individuare un set rappresentativo di rischi con valenza Enterprise ed impatto sui Pillars del Piano Strategico, anche attraverso l'adozione di framework specifici per la valutazione dei rischi strategici volti ad evidenziare l'esposizione al rischio della società tenuto conto del contesto di riferimento, del Business Model e del Piano Industriale. Nello specifico tali framework sono stati utilizzati per valutare i rischi di natura: ESG & Climate Change, Reputazionale, Paese, Global Trends Risk (sulla base del report emesso annualmente dal World Economic Forum);
- Approccio Data Driven, attraverso il ricorso ad analytics, valorizzando i processi di continuous monitoring implementati che analizzano oltre un milione di transazioni al giorno, e grazie allo sviluppo di appositi Key Risk Indicators per la tempestiva rilevazione di possibili trend di rischio con impatto sui Pillars di Piano;
- Approccio integrato: Il processo ERM è coordinato dalla Struttura Risk Management nell'ambito della Direzione Risk Compliance and Quality di Autostrade per l'Italia, coinvolge l'intero Management aziendale, ed integra, in logica sistemica, anche le analisi svolte dalle seguenti figure organizzative nell'ambito dei modelli di controllo di competenza;
- Competenze multidisciplinari per favorire un approccio specialistico all'analisi del portafoglio rischi.

I rischi ESG di Autostrade per l'Italia

L'attuale contesto politico ed economico ha subito profonde modifiche con l'avvento di nuovi rischi e minacce appartenenti ai cosiddetti aspetti di "sostenibilità" o "ESG". Infatti, tra i temi strategici mappati nell'ERM di Autostrade per l'Italia vi è quello ESG ed è così definito: *rischio di mancato adeguamento ai principi ESG mediante iniziative atte al raggiungimento dei target di sostenibilità*. Nel 2022, ai fini della valutazione del rischio ESG Autostrade per l'Italia ha sviluppato un framework dedicato che, partendo dallo scoring dei rischi ERM che presentano impatto sui temi materiali definiti da Autostrade per l'Italia in ambito ESG, consente di determinare uno specifico indicatore (ESG Risk Index) che monitora:



A. ESG Risk Exposure: esposizione al rischio di mancata applicazione dei principi ESG in considerazione del modello di business, del contesto e degli obiettivi strategici di Autostrade per l'Italia;

B. ESG Risk Profile: esposizione al rischio di mancata applicazione dei principi ESG, considerando le azioni di presidio in essere e le attività previste nell'ambito del Piano di Trasformazione.

Tra i principali cluster di rischio relativi alle attività del Gruppo, per i quali si rinvia alla sezione "Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia" della Relazione Finanziaria Annuale, sono presenti alcuni temi con rilevanza ESG, quali quelli legati alla sicurezza delle opere, alla sicurezza della circolazione, alla salute e sicurezza dei lavoratori (safety), alla realizzazione di commesse e investimenti, alla supply chain, alla compliance a leggi e normative, all'ethics & corporate responsibility e all'indisponibilità di persone, sistemi e infrastrutture.

Di seguito si riporta lo schema di sintesi che individua i principali rischi di Autostrade per l'Italia, correlati alle aree tematiche del D.Lgs. 254/2016:

AMBITO RILEVANTE	PRINCIPALI CATEGORIE DI RISCHIO
Ambientali	Commesse e Investimenti
	Supply Chain Management
	Salute e Sicurezza dei Lavoratori (Safety)
	Sicurezza opere
Sociali	Sicurezza Circolazione
	Realizzazione Commesse e Investimenti
	Supply Chain Management
	Indisponibilità Persone, Sistemi e Infrastrutture
Rispetto dei diritti umani	Compliance a Leggi e Normative applicabili
	Ethics & Corporate Responsibility
	Supply Chain Management
Lotta alla corruzione	Compliance a Leggi e Normative
	Ethics & Corporate Responsibility

Tutti i cluster di rischio sopra menzionati sono gestiti con presidi specifici e piani di azione ad hoc, oggetto di monitoraggio costante da parte delle competenti funzioni aziendali.

Oltre ai temi menzionati, si evidenzia che, tenuto conto del business di Autostrade per l'Italia, le conseguenze del cambiamento climatico potrebbero aumentare la gravità degli eventi meteorologici estremi (alluvioni, siccità, sbalzi estremi di temperatura) e, se non affrontate con un approccio strutturato e sistematico, peggiorare le condizioni naturali e idrogeologiche delle aree locali, con possibili impatti negativi sulle infrastrutture e sulla qualità e continuità dei servizi erogati dalla Società; a tal proposito, pertanto, nel corso del 2022 Autostrade per l'Italia

ha avviato una specifica attività di valutazione del rischio di cambiamento climatico, in linea con le raccomandazioni della TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), attraverso:

- L'analisi di vulnerabilità dei diversi asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie) rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico;
- Lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri (ad esempio, +2°C; +4°C);
- L'analisi delle azioni di mitigazione volte a rafforzare la resilienza della rete Autostrade per l'Italia, anche in considerazione del piano di ammodernamento della stessa sull'orizzonte concessorio.

PRIVACY E CYBER SECURITY

TEMA MATERIALE	TARGET 2023	SDG
Privacy e cybersecurity	0 eventi data breach dati clienti 60% potenziamento sistemi di monitoraggio di periferia	

HIGHLIGHTS 2022

Sicurezza delle informazioni



ISO 27001



Cybersecurity



Il Gruppo pone una rilevante attenzione nell'applicazione della normativa in materia Privacy e in particolare del Regolamento Europeo sulla Protezione dei Dati Personali (GDPR UE 2016/679).

Si impegna a tutelare la sicurezza delle informazioni in termini di riservatezza, integrità e disponibilità attraverso la definizione di un sistema di regole e un modello di controllo quali:

- la Linea Guida di Gruppo per la Data Protection;
- la Procedura di Gruppo per la Data Protection Risk Analysis (DPRA) e Data Protection Impact Assessment (DPIA);
- la Procedura di Gestione degli eventi di violazione dei dati personali (c.d. data breach);
- il sistema di gestione certificato ISO/IEC 27001:2017 per la sicurezza delle informazioni.

In particolare, le nuove Linee Guida Data Protection di Gruppo hanno l'obiettivo di formalizzare:

- I. la **Governance** che garantisce l'accountability delle responsabilità contemplate dalla normativa;
- II. i **Principi di Indirizzo** a cui attenersi, tra i quali: Liceità, correttezza e trasparenza, Limitazione delle finalità, Minimizzazione ed esattezza dei dati, Limitazione della conservazione, Privacy by Design/by Default, Segregazione dei trattamenti dei dati personali;
- III. le **regole di comportamento** da rispettare per assicurare la concreta applicazione della normativa Privacy al contesto aziendale;
- IV. il sistema di controllo Privacy per formalizzare, attraverso una struttura ripartita per processi e trattamenti, i controlli e i flussi informativi tra il Titolare, il Data Protection Officer (DPO) e le altre figure previste dal modello di Governance.

Il piano del Gruppo nella Tutela della Privacy

Sono attualmente in corso specifiche iniziative in ambito Privacy con l'obiettivo di garantire la tutela dei Dati Personali e incrementare i livelli di Sicurezza Informatica.

In particolare, le principali iniziative riguardano:

- la formazione privacy su tematiche relative alle nuove tecnologie emergenti (ad esempio cloud, IoT e IA), con l'obiettivo di rafforzare la sensibilizzazione e le competenze delle persone per prevenire e contrastare i rischi legati al trattamento dei dati personali;
- le attività di simulazione di verifiche ispettive da parte delle Autorità, con l'obiettivo di valutare il livello di maturità del modello Privacy e di identificare eventuali aree di miglioramento;
- l'attivazione di una piattaforma centralizzata per tutte le società del Gruppo, finalizzata alla gestione degli adempimenti previsti dal GDPR (tenuta del registro del trattamento dei dati personali, esecuzione del Data Protection Risk Assessment, ove necessario, del Data Protection Impact Assessment, tenuta del registro degli incidenti e dei quasi incidenti);
- la definizione di standard di controllo Privacy sui processi aziendali e il rinnovo della certificazione ISO 27701 – Sistema di gestione della conformità GDPR con l'obiettivo di garantire un miglioramento continuo rapportandosi alle best practice e agli standard internazionali;
- l'attivazione di un servizio centralizzato di Privacy by Design per tutte le nuove iniziative del Gruppo che hanno un impatto sul trattamento dei dati personali, con l'obiettivo di consentire che la protezione dei dati sia integrata nelle progettualità di "process and digital transformation" sin dalla primissima fase di ideazione;

- assessment sui termini di conservazione dei dati per alcuni trattamenti di dati personali con l'identificazione di eventuali gap e del relativo piano di azione;
- assessment sul corretto operato delle Terze Parti nominate "Responsabile Esterno al trattamento dei dati personali" (ex-art. 28 del GDPR).

Con riferimento a quest'ultimo punto, Autostrade per l'Italia ha pianificato un nuovo target per il 2023.

In sintesi, nell'ambito del tema materiale Privacy, il Gruppo si è posto il raggiungimento di 0 eventi data breach sui dati dei clienti e di sottoporre a verifica il 30% delle Terze Parti nominate Responsabili esterni di trattamenti dei dati personali con profilo privacy rilevante.

Infrastruttura IT di Autostrade per l'Italia

Il Gruppo si avvale di una rete proprietaria (rete dati periferica e sistemi centrali) per la gestione dei principali processi aziendali: gestione della mobilità, esazione, intranet e applicazioni gestionali, sicurezza e aree di servizio. Per la gestione di questa infrastruttura IT, il Gruppo si è dotato di un modello di governo e di soluzioni di processo e tecnologiche, con focus sulla security-by-design e sul miglioramento continuo della Cybersecurity aziendale, volto a garantire la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati e delle infrastrutture in conformità agli standard e alle best practice, nazionali e internazionali.

Il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni adottato è certificato ISO/IEC 27001:2017 e, nel 2020, il suo perimetro è stato esteso allo sviluppo sicuro del software. Nel 2022 è stato confermato il perimetro del certificato ISO 27001 agli schemi di certificazione ISO 27017, ISO 27018 e ISO 27701, già estesi nel 2021. Entro il 2023-2024 l'estensione dei certificati avverrà anche nei confronti delle Società Tecne, Amplia e Tangenziale di Napoli. Tale estensione consentirà di rinforzare i presidi di gestione e sicurezza dei servizi cloud e dei dati personali.

Protezione da Cyber attacks: potenziamento degli strumenti di monitoraggio

Nel corso del 2022 è stato completato il progetto "segregazione delle reti utenti". Grazie al completamento di questo progetto, l'accesso alla rete cablata, wifi o VPN (Virtual Private Network) degli uffici aziendali richiede un'espressa autorizzazione tramite blocchi firewall. Sono stati inoltre potenziati le tecnologie ed i processi a supporto della gestione degli accessi logici dei dipendenti ed è in corso l'implementazione dei cloud di security strategy.

Per quanto concerne le iniziative e i progetti volti a mitigare il rischio di Cyber attacks sono da ricordare:

- Il progetto "Innalzamento dei presidi di Cybersecurity" che racchiude gli stream "Mobile Device Management", finalizzato al potenziamento dei presidi Cybersecurity per la gestione dei rischi IT relativi ai dispositivi mobili e "Patching Management" che ha l'obiettivo di mitigare alcune vulnerabilità infrastrutturali;
- "Sicurezza rete IoT/OT" che racchiude una serie di iniziative volte a potenziare la sicurezza delle architetture IT nei confronti degli attacchi informatici. L'obiettivo al 2023 è di potenziare gli strumenti avanzati di monitoraggio continuo per la Cybersecurity applicati ad asset della Società, quali ad esempio gallerie dotate di sistemi PLC (Programmable Logic Controller), SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) e le stazioni di esazione, rispetto cui la Società punta ad avere una copertura pari al 60%.

RESILIENZA DEL MODELLO DI BUSINESS

La Business Resilience è la capacità di operare in un contesto sempre più incerto e volatile per una serie di fattori che vanno dalle crisi internazionali, si pensi alla guerra Russia-Ucraina e i suoi effetti sulla reperibilità di fonti energetiche e all'impatto sull'inflazione e crescita economica, alla sfida posta dai cambiamenti climatici. Usciti, infatti, dall'emergenza Covid, fase in cui la continuità operativa è stata garantita anche grazie all'adozione di modalità di lavoro flessibile, dal mese di febbraio 2022 ci si è trovati di fronte a un nuovo inatteso scenario caratterizzato da spinte inflazionistiche originate dall'incremento della bolletta energetica e da un probabile rallentamento dei tassi di crescita dell'economia. Imprevedibilità e incertezza vanno, tuttavia, governate per assicurare la business continuity e raggiungere l'obiettivo di crescita di lungo periodo.

È in questo contesto che nel mese di novembre 2022, il Gruppo ha approvato per la prima volta le Linee Guida della Business Continuity.

La Business Continuity è l'insieme di processi, strumenti e meccanismi di governance a supporto del business, atto a rafforzare la capacità dell'organizzazione di:

- Prevenire potenziali "interruzioni" dei processi di business (di seguito anche "business interruption" o "incident");
- Gestire tempestivamente e in maniera strutturata, in caso di accadimento;
- Garantire il ripristino dei servizi critici entro tempi accettabili e con livelli di servizio predefiniti.

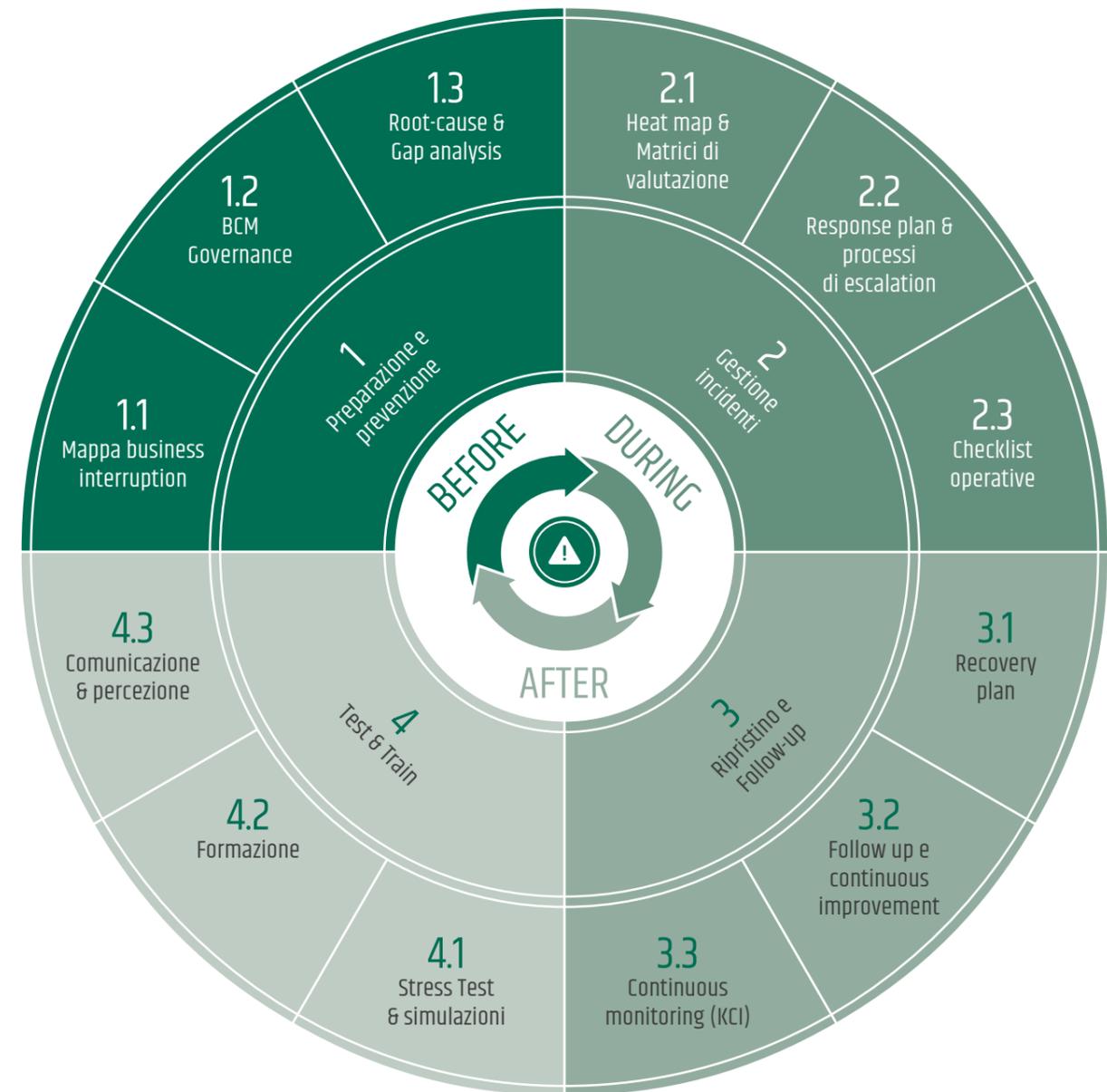
Quanto detto è stato previsto al fine di minimizzare i potenziali impatti e salvaguardare i seguenti elementi:



Le Linee Guida prevedono l'istituzione di un Framework di cui principali step sono di seguito descritti:

- 1. Preparazione e Prevenzione:** Il Gruppo conduce una continua attività di preparazione, sia in ottica "preventiva" per ridurre la probabilità di accadimento dei possibili incidenti, sia in ottica "reattiva" per mettere a punto protocolli di risposta idonei ad abilitare una gestione degli incidenti efficace e strutturata, con tempi di ripristino adeguati e sostenibili;
- 2. Mappa Business Interruption:** vengono effettuati periodici assessment (cd. "business impact analysis") per individuare tutti gli scenari di business interruption applicabili al contesto di gruppo;
- 3. Business Continuity Management (BCM) Governance:** al fine di conseguire un efficace livello di presidio dei rischi di business interruption è necessario che la governance del processo sia chiaramente e coerentemente stabilita;
- 4. Root - Cause & Gap Analysis:** per gli scenari di interruzione potenzialmente più impattanti vengono condotte specifiche analisi (cd. "Deep-dive Analysis"), indagando le possibili "cause-origine", prioritizzandole secondo logiche omogenee predefinite (es. probabilità di accadimento, impatto operativo, impatto mediatico o reputazionale, etc.) e definendo conseguentemente protocolli e strumenti di prevenzione e di reazione atti ad aumentare la resilienza dei processi di business
- 5. Gestione Incident:** in caso di incident di business continuity, dev'essere assicurata la corretta gestione dello stesso, al fine di consentire il ripristino della normale operatività e l'attivazione degli opportuni meccanismi di escalation e piani di comunicazione verso Stakeholder interni ed esterni;
- 6. Ripristino e Follow-up:** coerentemente con la tipologia e il livello di criticità dell'incidente occorso, devono essere attuati i piani di ripristino delle attività interrotte, nel rispetto delle tempistiche definite. Dev'essere inoltre assicurata la valutazione ex-post dell'evento occorso, al fine di identificare le azioni correttive per il miglioramento del framework e dei protocolli di business continuity.

L'implementazione del Framework di Business Continuity è in linea con gli standard e le indicazioni contenute nella norma ISO 22301³, nelle Professional Practices emanate dal Disaster Recovery Institute International⁴ e nelle Good Practices Guidelines emanate dal Business Continuity Institute⁵.



(3) <https://www.iso.org/standard/75106.html>

(4) <https://drii.org/resources/professionalpractices/EN>

(5) <https://www.thebci.org/training-qualifications/good-practice-guidelines.html>

08 FINANZA SOSTENIBILE

145 Tassonomia UE

152 Approccio alla fiscalità



Negli ultimi anni, le priorità e le scelte strategiche dei Governi, delle imprese, degli investitori si sono profondamente evolute e hanno visto affermarsi modelli di sviluppo e di finanza sempre più orientati e attenti alle componenti ESG. In questo scenario l'Unione Europea e i Governi di molti altri paesi hanno deliberato importanti interventi a sostegno della ripresa economica caratterizzati per la prima volta da una forte connotazione "green" e di sostenibilità.

Il mercato dei capitali ha registrato negli ultimi tre anni un costante aumento delle emissioni di debito e degli investimenti «ESG-related». L'attenzione verso prodotti di debito ESG da parte di media, autorità di regolamentazione e investitori è in aumento. È necessario uno scrupolo sempre maggiore nel definire materialità, livello di ambizione di ogni obiettivo, utilizzo delle risorse raccolte e definizione degli indicatori chiave di prestazione (KPI).

La finanza sostenibile integra i principi ambientali, sociali e di governance nelle decisioni di investimento degli operatori finanziari. Per garantire il successo di operazioni finanziarie ESG, è necessaria una strutturazione in linea con i più aggiornati standard di mercato.

In questo contesto mobilitare i capitali pubblici e privati al servizio di una strategia sostenibile è divenuto di cruciale importanza per il raggiungimento dei Sustainable Development Goals ("SDG"). Al tempo stesso, gli obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica e gli impegni "Net Zero" al 2050 sono entrati nell'agenda e negli impegni di molti Governi.

Gli strumenti di finanza sostenibile costituiscono un'importante conferma di come il sistema finanziario possa rispondere all'esigenza di far fronte ai rischi ambientali, ponendosi al servizio del benessere collettivo. Le valutazioni degli investitori che operano in ottica responsabile afferiscono tutte le dimensioni ESG anche se il peso attribuito a ciascuna di queste può variare da investitore a investitore:

- Gli aspetti ambientali possono includere la capacità dell'organizzazione di governare e mitigare i rischi e le opportunità derivanti dai cambiamenti climatici, di preservare la biodiversità, prevenire l'inquinamento e agire in ottica di economia circolare;
- I temi sociali possono riferirsi ad aspetti quali la

disuguaglianza, l'inclusività, le relazioni di lavoro, gli investimenti sulle persone e sulle comunità, nonché questioni relative ai diritti umani;

- I sistemi di Governance, compresi i sistemi e le strutture di gestione, le relazioni con i dipendenti e la remunerazione dei dirigenti hanno un peso ugualmente importante nella valutazione degli investitori.

Nel 2022, Autostrade per l'Italia ha provveduto a redigere il proprio Sustainability Financing Framework (SFF), che individua i KPI e i Target che saranno alla base delle future operazioni di finanziamento del gruppo. I tre KPI previsti dal SFF sono legati alla riduzione dei gas serra di Scope 1&2 (KPI 1), di riduzione di gas serra di Scope 3 (KPI 2), di installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici (KPI 3).

Il SFF è stato sviluppato in linea con le linee guida su base volontaria dei Green Bond/Loan Principles, Sustainable Bond Guidelines ed è strutturato come un framework ad ombrello che copre future emissioni di strumenti di debito e finanziamenti bancari regolati dagli stessi principi.

Il documento è stato sottoposto alla Second Party Opinion (SPO) di Moody's ESG (MESG) che il 30 novembre 2022 ha rilasciato la SPO esprimendo il giudizio "robust" sulla rilevanza dei target identificati e sul livello di ambizione degli stessi.

Il SFF è stato altresì giudicato allineato ai cinque componenti principali dei Sustainability-Linked Bond Principles (SLBP) di ICMA emessi nel 2020 e degli Sustainability-Linked Loans Principles (SLLP) di LMA/APLMA/LSTA 2022.

Nel percorso già avviato a novembre 2021 con la sottoscrizione della prima Sustainability-linked Revolving Credit Facility, Autostrade per l'Italia al fine di rafforzare ulteriormente la liquidità, ha ottenuto nel corso del 2022 e nelle prime settimane del 2023 nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali. Le linee disponibili alla data di approvazione del presente documento ammontano complessivamente a 2.0 miliardi di euro. Le RCF sustainability-linked prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG. Autostrade per l'Italia reinvestirà l'importo equivalente all'eventuale riduzione del margine in iniziative dedicate a migliorare

ulteriormente la propria roadmap di sostenibilità e/o rivolte a beneficiari esterni (quali ad esempio ONG, Fondazioni).

Inoltre, il 17 gennaio 2023 Autostrade per l'Italia ha collocato il suo primo prestito obbligazionario sustainability-linked per 750 milioni di euro, con scadenza 2031. Le nuove obbligazioni consolidano ulteriormente il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie e consentono di allungare le scadenze del debito della Società diversificando ulteriormente le fonti di finanziamento. In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il margine è legato al raggiungimento di specifici obiettivi relativi alla riduzione di emissioni di gas serra e all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale.

TASSONOMIA UE

Introduzione al Regolamento Tassonomia 2020/852 dell'Unione Europea

Il Regolamento sulla Tassonomia UE (Regolamento UE n. 2020/852 del 18 giugno 2020) fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate ecosostenibili.

Nello specifico, ai fini di tale Regolamento, per qualificarsi come sostenibile dal punto di vista ambientale (o "eco-sostenibile"), un'attività economica deve soddisfare in modo congiunto una serie di condizioni:

- contribuire sostanzialmente ad uno o più dei sei obiettivi ambientali di cui all'articolo 9 del regolamento;
- risultare conforme ai criteri di vaglio tecnici fissati dalla Commissione e previsti per ciascun singolo obiettivo ambientale;
- non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (principio di "Do Not Significantly Harm");

- essere svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (in linea con le linee guida OCSE e ai principi guida delle Nazioni Unite/ILO su attività economiche e diritti umani).

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del Regolamento UE 2020/852, il Gruppo Autostrade per l'Italia è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Non Finanziaria informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia UE.

Per questo secondo anno di applicazione occorre predisporre un'informativa che includa la quota delle attività economiche allineate (o «Taxonomy -Aligned») e non allineate alla tassonomia, relativamente al proprio fatturato, alle spese in conto capitale e alle spese operative totali effettuate.

Rispetto alla tabella di marcia prefissata dalla Commissione europea, alla data di pubblicazione del presente documento sono stati pubblicati solamente gli Atti Delegati relativi ai primi due obiettivi ambientali (la mitigazione del cambiamento climatico e l'adattamento al cambiamento climatico), che forniscono una descrizione delle attività economiche ammissibili alla tassonomia UE e i criteri di vaglio tecnico ad esse collegati. Si specifica pertanto che il perimetro di analisi dei dati inclusi nella presente informativa è riferito solamente a questi due obiettivi.

Il contributo di Autostrade per l'Italia: il percorso da attività ammissibili ad allineate

Il Gruppo, leader nel settore autostradale italiano, rendiconta per il secondo anno le informazioni ai sensi della Tassonomia, presentando l'informativa di allineamento come effettivo contributo del Gruppo ai primi due obiettivi climatici.

Le attività svolte dal Gruppo sono riconducibili all'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico" che contribuisce all'obiettivo relativo all'adattamento al cambiamento climatico. Per determinare l'ammissibilità delle attività economiche sono state analizzate sia la "classificazione statistica delle attività economiche nelle Comunità europee" (NACE) che le descrizioni delle attività riportate all'interno degli Annex I e Annex II dell'Atto Delegato del Clima.

A supporto di tale analisi, è stata utilizzata l'interpretazione fornita dalle più recenti Q&A pubblicate dalla Commissione europea a dicembre 2022, che ha permesso di individuare l'ammissibilità anche all'attività "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" e un contributo all'obiettivo relativo alla mitigazione del cambiamento climatico tramite le attività di Free To X e Movyon.

Per maggiori dettagli relativamente alla quota delle attività economiche allineate e non allineate alla Tassonomia nell'ambito del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative totali si prega di far riferimento ai template richiesti dal Regolamento UE 2020/852 ed inseriti negli "Allegati" del presente documento.

Nei paragrafi che seguono è illustrata l'analisi condotta in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente; tuttavia, si ritiene che il contributo del Gruppo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico sia molto superiore al valore espresso dalle percentuali di conformità ai criteri di vaglio tecnico, in quanto vi sono dubbi sull'interpretazione di tali criteri. È auspicabile che la Commissione europea risolva questi dubbi nel corso del 2023, al fine di poter aggiornare l'analisi.

È importante infatti sottolineare come i principali investimenti sostenuti da Autostrade per l'Italia nella realizzazione delle grandi opere e nelle relative attività di gestione e manutenzione, siano volti alla realizzazione di un'infrastruttura resiliente, sostenibile e digitalizzata in grado di sostenere la sfida della transizione energetica, mitigando gli effetti del cambiamento climatico. Tra i principali progetti va citato il Programma Mercury (installazione di colonnine e progetti di Intelligent Transport Systems), l'obiettivo Net Zero validato da SBTi, l'avvio di uno studio di Life Cycle Assessment olistico per la definizione di un cantiere sostenibile e la progressiva estensione alle principali opere infrastrutturali della certificazione Envision.

Il processo di Allineamento

Per identificare come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia UE, il Gruppo ha analizzato sia i criteri di vaglio tecnico relativi alle attività identificate come ammissibili che le indicazioni presenti nelle FAQ pubblicate dalla Commissione Europea lo scorso dicembre 2022.

Tali criteri consentono di determinare a quali condizioni un'attività economica, come definito nell'art. 3 del Reg. UE 852/2020:

- A. contribuisca in modo sostanziale agli obiettivi;
- B. non arrechi un danno significativo a nessun altro degli obiettivi ambientali;
- C. sia svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

A. CRITERIO DI CONTRIBUTO SOSTANZIALE

Grazie alla guida supplementare fornita dalla Commissione Europea in dicembre 2022 tramite Question&Answers interpretative, il Gruppo Autostrade per l'Italia ha rivisto il perimetro di attività ammissibili alla Tassonomia con l'inserimento delle attività di infomobility e Movyon, definite come "intelligent transport system".

Il Gruppo Autostrade per l'Italia contribuisce direttamente all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico grazie appunto alle proprie soluzioni offerte per monitorare e decongestionare il trasporto su strada, oltre che alla propria attività di installazione di infrastrutture di ricarica dedicate alla mobilità elettrica.

Le attività relative alla concessione autostradale e le attività di ingegneria e costruzione contribuiscono invece all'obiettivo adattamento al cambiamento climatico in qualità di infrastrutture resilienti. Nel corso del 2022 è stata avviata una specifica attività di valutazione del rischio di cambiamento climatico, in linea con le raccomandazioni della TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), attraverso:

- L'analisi di vulnerabilità dei diversi asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie) rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico;
- Lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri (ad esempio, +2°C; +4°C);
- L'analisi delle azioni di mitigazione volte a rafforzare la resilienza della rete Autostrade per l'Italia, anche in considerazione del piano di ammodernamento della stessa sull'orizzonte concessorio.

Si rimanda al capitolo/paragrafo "I rischi ESG di Autostrade per l'Italia" per maggiori dettagli sulle analisi e metodologie di valutazione degli impatti dovuti a seguito di eventi meteorologici estremi.

B. DO NOT SIGNIFICANTLY HARM (DNSH)

Tutte le attività economiche del Gruppo sono conformi con il principio di DNSH ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento Tassonomia. Di seguito si riassumono le principali azioni in essere o in via di sviluppo in risposta ai requisiti presenti negli Allegati dell'Atto Delegato sul Clima.

Foto: Tangenziale di Napoli



CRITERIO DNSH		RIFERIMENTO
Adattamento al Cambiamento Climatico	Il Gruppo ha implementato una robusta valutazione complessiva degli impatti legati al clima, in linea con le raccomandazioni della TCFD attraverso: i) l'analisi di vulnerabilità degli asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie); ii) lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri; iii) l'analisi delle azioni di mitigazione volte a rafforzare la resilienza della rete Autostrade per l'Italia, anche in considerazione del piano di ammodernamento della stessa sull'orizzonte concessorio.	Par. I rischi ESG di Autostrade per l'Italia
Mitigazione del Cambiamento Climatico	Le infrastrutture non sono adibite al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Nel mese di agosto 2022, infatti, il Gruppo ha ottenuto da SBTi la validazione degli obiettivi di riduzione dei gas serra (Scope 1, 2 e 3) al 2030 e nel mese di dicembre la strategia è stata anche oggetto di valutazione e da parte di CDP (ex Carbon Disclosure Project)	Par. La trasformazione della mobilità
Uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine	Sebbene l'utilizzo delle risorse idriche per il Gruppo Autostrade per l'Italia sia residuale, gli impatti del gruppo sulle risorse idriche sono monitorati costantemente tramite analisi di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) A supporto della mitigazione di eventuali rischi che potrebbero insorgere, sono stati installati sistemi di trattamento delle acque sottoposti a manutenzione periodica, per un costante monitoraggio dei consumi idrici.	Par. La certificazione di sostenibilità dei progetti "Envision" Par. L'attenzione alla tutela e alla gestione delle risorse idriche
Transizione verso un'economia circolare	Il Gruppo monitora costantemente la produzione di rifiuti, affermando che più del 95% dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, riciclaggio e altri recuperi.	Par. Le azioni volte a contribuire la transizione all'economia circolare
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Il rumore e le vibrazioni prodotte, nell'ambito delle attività del Gruppo, sono mitigati: il completo rispetto delle disposizioni della Legge quadro 447/95 sull'inquinamento acustico sono recepite da Autostrade per l'Italia tramite l'attuazione del Decreto Lgs. 2002/49/CE; Inoltre, il Gruppo ha previsto: - L'installazione di barriere antirumore; - L'installazione di coperture antirumore totali o a cielo aperto (baffles); - Pianificazione di interventi diretti sugli edifici (infixi antirumore)	Par. Riduzione dell'impatto acustico e dell'infrastruttura
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Il Gruppo riconosce tra le sue priorità la difesa della biodiversità e del paesaggio naturale ed è, pertanto, impegnato nella prevenzione e nella mitigazione degli impatti sull'ecosistema naturale in cui opera al fine di individuare un equilibrio tra lo sviluppo infrastrutturale e il patrimonio naturale. Il Gruppo effettua un attento esame degli impatti ambientali delle opere (tra cui quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità) e, attraverso le misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico nelle aree potenzialmente impattate. Alla data del 31.12.2022 non sono state rilevate criticità significative.	Par. Biodiversità, habitat ed ecosistemi

C. GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA

Di seguito si riassumono le principali azioni in essere o in via di sviluppo in risposta ai requisiti dell'Articolo 18 del Regolamento Tassonomia e quanto indicato dal report della Platform on Sustainable Finance (PSF) nell'ottobre 2022.

	<p>Il Gruppo ha inserito nel proprio Codice Etico la tutela e la promozione del rispetto dei diritti umani in tutte le sue attività. Il Codice Etico ha carattere vincolante per i dipendenti e per i fornitori del Gruppo; tale documento è supportato da sistemi e procedure per le segnalazioni in materia di whistleblowing che fanno capo alla funzione specifica dell'Ethics Office, la quale disciplina il processo di ricezione, gestione e di rimedio delle segnalazioni stesse.</p> <p>Nel corso del 2022 il Gruppo ha aggiornato il processo di analisi di materialità, modificando la metodologia in modo che questa possa prendere in considerazione gli impatti del Gruppo sulle persone e sull'ambiente. Tra gli impatti considerati ed elencati nel capitolo "Analisi di materialità 2022" sono inclusi quelli relativi ai diritti umani.</p> <p>Tra i principali cluster di rischio relativi alle attività del Gruppo - per i quali si rinvia alla sezione "Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia" della Relazione Finanziaria Annuale - sono presenti alcuni rischi relativi ad aspetti ESG e nello specifico al rispetto dei diritti umani; ad esempio vengono considerati quelli legati alla sicurezza delle opere, alla sicurezza della circolazione, alla salute e sicurezza dei lavoratori (safety), alla realizzazione di commesse e investimenti, alla supply chain, alla compliance a leggi e normative, all'ethics & corporate responsibility e all'indisponibilità di persone, sistemi e infrastrutture.</p>
Diritti umani	<p>Nel corso del 2022 sono stati valutati secondo criteri ESG 1379 fornitori, di cui 1206 valutati secondo criteri ambientali, 1209 secondo criteri sociali e 1373 secondo criteri anticorruzione.</p> <p>Nel 2022, Autostrade per l'Italia ha aggiornato il decalogo anti-molestie, precedentemente pubblicato nel dicembre 2021. Nel corso dell'anno Autostrade per l'Italia ha anche prodotto il suo primo Gender Equality Plan, ed è risultata una delle prime aziende del settore ad aver ottenuto una delle più importanti certificazioni per la parità di genere, la UNI/PdR 125:2022 introdotta dal PNRR. Un primo importante risultato nell'ambito dell'inclusione alla diversità è rappresentato dal Framework DEI che ha ottenuto la ISO 30415 a maggio 2022. Per maggiori informazioni relativamente ai progressi e alle iniziative future, si prega di far riferimento al capitolo "Le persone di Autostrade per l'Italia".</p> <p>Infine, Autostrade per l'Italia sta valutando l'opportunità di formalizzare una policy ad hoc relativamente al proprio impegno a definire un processo di Due Diligence strutturato sui diritti umani, in linea con le linee guida UNGPs (United Nations Guiding Principles), anche alla luce della futura normativa europea in materia (EU Corporate Sustainability Due Diligence Directive - EU CSDDD).</p>
Corruzione	<p>Il Gruppo condanna ogni tipo di corruzione e si impegna prevenire o contrastare il verificarsi di fenomeni corruttivi in tutte le sue forme. Le Linee guida anticorruzione sono l'espressione massima del principio di controllo dei comportamenti da seguire per tutto il Gruppo e per tutti quelli che operano - a livello nazionale o internazionale - in nome e per conto del Gruppo.</p> <p>La prova dell'impegno di Autostrade per l'Italia è la creazione di un sistema di gestione proattiva del rischio di corruzione (Anti Bribery Management Systems) certificato ISO 37001.</p> <p>Nell'ambito della gestione del rischio di corruzione è stata promossa l'adozione di procedure che disciplinano il processo in materia di segnalazioni, allineate alle normative e standard internazionali in materia di whistleblowing.</p> <p>Infine, Sono stati organizzati eventi, sia interni che esterni, in tema di etica, trasparenza e legalità, volti a creare awareness sulle tematiche di compliance e anticorruzione.</p>
Fiscalità	<p>Dal presente anno di rendicontazione il Gruppo ha deciso di rendicontare il GRI 207 in materia di imposte. Per maggiori informazioni relative alla gestione di tale aspetto, si prega di far riferimento al paragrafo "Approccio alla fiscalità".</p>
Concorrenza	<p>Al fine di sostenere un mercato competitivo il Gruppo tutela la concorrenza nei paesi in cui opera, con l'obiettivo di contrastare qualsiasi forma di restrizione del confronto competitivo.</p>

KPI finali e metodologia di calcolo

Per il 2022, Autostrade per l'Italia ha effettuato un'analisi per determinare la percentuale di allineamento dei ricavi, delle CapEx e delle OpEx di ciascuna attività economica identificata come ammissibile e conforme ai criteri di vaglio tecnico relativi ai primi due obiettivi: "mitigazione dei cambiamenti climatici" e "adattamento ai cambiamenti climatici".

I. MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

I KPI riferiti ai ricavi, alle spese in conto capitale e alle spese operative sono relativi alle società operanti nel settore di innovazione e tecnologia: Free To X, Movyon e Infomobility. Tutti i valori relativi sono stati considerati al netto di eventuali operazioni infragruppo ed includendo gli incrementi riconducibili ad acquisizioni avvenute tramite aggregazioni aziendali.

È opportuno sottolineare che le società Free To X, Movyon e Infomobility generano valore per la maggior parte all'interno del Gruppo: i valori aggregati senza considerare le elisioni intercompany sono pari a circa 145 milioni € di ricavi e 33 milioni € di investimenti.

MITIGAZIONE			
	RICAVI	CAPEX	OPEX
Quota attività ammissibili			
Attività allineate	1%	3%	4%
Attività ammissibile ma non allineate	-		
Quota attività non ammissibili	99%	-	3%

METODOLOGIA DI CALCOLO		
CCM	DENOMINATORE	NUMERATORE
Turnover	Valore dei ricavi netti totali in capo al Gruppo al 31.12.2022 come indicato negli schemi del Conto Economico consolidato	Ricavi da attività delle società operanti nel settore di innovazione e tecnologia al 31.12.2022
CapEx	Valore totale degli incrementi di immobilizzazioni materiali, tra cui immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e incrementi di immobilizzazioni immateriali, tra altre immobilizzazioni immateriali e i diritti concessori immateriali relativi alle attività di innovazione e tecnologia.	Sono stati considerati esclusivamente i valori totali riferiti alle attività di innovazione e tecnologia risultanti allineate alla Tassonomia.
OpEx	Valore totale delle principali voci di costo riferite alle manutenzioni, costo del personale dedicato a manutenzioni e locazione a breve termine.	I principali costi diretti rilevanti non capitalizzati relativi alle attività di innovazione e tecnologia risultanti allineate alla Tassonomia, nonché i costi di manutenzione, il costo del personale dedicato a manutenzioni e locazione a breve termine.

II. ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Come i KPI riferiti alle spese in conto capitale e alle spese operative sono relativi alle società operanti nel settore delle attività autostradali e le attività ingegneria e costruzione. Queste attività permetterebbero l'adattamento ai cambiamenti climatici in quanto infrastrutture resilienti ai rischi fisici dovuti a condizioni climatiche avverse. Tutti i valori relativi sono stati considerati al netto di eventuali operazioni infragruppo ed includendo gli incrementi riconducibili ad acquisizioni avvenute tramite aggregazioni aziendali.

ADATTAMENTO			
	RICAVI	CAPEX	OPEX
Quota attività ammissibili			
Attività allineate	N/A	97%	93%
Attività ammissibile ma non allineate			
Quota attività non ammissibili		-	3%

METODOLOGIA DI CALCOLO		
CCM	DENOMINATORE	NUMERATORE
CapEx	Valore totale degli incrementi di immobilizzazioni materiali, tra cui immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e incrementi di immobilizzazioni immateriali, tra altre immobilizzazioni immateriali e i diritti concessori immateriali relativi alle attività di innovazione e tecnologia.	Sono stati considerati esclusivamente i valori totali riferiti alle attività autostradali e le attività ingegneria e costruzione.
OpEx	Valore totale delle principali voci di costo riferite alle manutenzioni, costo del personale dedicato a manutenzioni e locazione a breve termine.	I costi diretti rilevanti non capitalizzati relativi alle attività autostradali e alle attività ingegneria e costruzione, nonché i costi di manutenzione e riparazione.

Foto: A23 Galleria Spartiacque



APPROCCIO ALLA FISCALITÀ

Nell'intento di perseguire nel tempo la crescita durevole del patrimonio aziendale e tutelare la reputazione di Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito: "Autostrade per l'Italia" o "Società") e delle società controllate (di seguito, congiuntamente ad Autostrade per l'Italia: "Gruppo Autostrade per l'Italia"), nell'interesse di tutti gli stakeholders, inclusi gli azionisti, la Strategia Fiscale di Autostrade per l'Italia definisce principi e le linee guida nella gestione della fiscalità di Autostrade per l'Italia e delle società controllate.

In particolare, il Gruppo Autostrade per l'Italia osserva e applica i seguenti principi:

- vengono assicurati l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno del rischio fiscale (di seguito: "Tax Control Framework" o "TCF"), che si conformi ai requisiti stabiliti dall'OCSE, come recepiti dall'Agenzia delle entrate, e che assicuri l'attribuzione di ruoli e responsabilità nel processo di gestione della fiscalità, nel pieno rispetto dei principi di segregazione dei ruoli e di escalation delle decisioni;
- viene coltivato un rapporto collaborativo e trasparente con l'Agenzia delle entrate, anche mediante l'adesione al regime di adempimento collaborativo, cui Autostrade per l'Italia è stata ammessa sin dal periodo di imposta 2018;
- non sono ammessi comportamenti e operazioni che si traducano in costruzioni di puro artificio, che non riflettano la realtà economica e da cui è ragionevole attendersi vantaggi fiscali indebiti;
- il management non è remunerato in funzione di obiettivi di riduzione indebita del carico fiscale;
- la cultura e i valori della compliance alla normativa fiscale vengono promossi all'interno dell'organizzazione, in linea con la strategia di sostenibilità del Gruppo Autostrade per l'Italia.

La Strategia Fiscale è espressione della volontà del Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia, quale Organo di governo societario che ha la responsabilità di contribuire ad assicurare un governo efficace dei rischi dell'impresa, di essere in controllo dei rischi fiscali, attraverso l'adozione di un Tax Control Framework e l'adesione al regime di adempimento collaborativo.

Gestione della Fiscalità

In coerenza con le linee guida definite dalla Strategia fiscale, Autostrade per l'Italia ha adottato il Tax Control Framework, con l'obiettivo di assicurare la conformità alla normativa tributaria e la correlata tutela degli interessi della collettività e, al contempo, di soddisfare gli interessi di tutti gli Stakeholders.

Mediante il TCF, Autostrade per l'Italia persegue l'obiettivo di gestire proattivamente il rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere in violazione di norme tributarie o in contrasto con principi e finalità dell'ordinamento (c.d. abuso del diritto), assicurando la tempestiva rilevazione, la corretta misurazione e il controllo.

Nel contesto della corporate governance di Autostrade per l'Italia, il TCF, nel definire le modalità di sana e prudente gestione della variabile fiscale:

- I. si inserisce nel quadro del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (di seguito: "SCIGR"), in relazione al processo di informativa finanziaria per l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e, in tale ambito, interagisce con il sistema dei controlli già in essere a fini dell'informativa finanziaria;

- II. si integra con il Modello di organizzazione e gestione adottato da Autostrade per l'Italia, ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, in quanto lo stesso Tax Control Framework è stato arricchito con specifici presidi a mitigazione del rischio di frode fiscale, rilevante ai fini della responsabilità dell'ente, sancita dall'art. 25-quinquiesdecies del medesimo decreto legislativo n. 231 del 2001.

Le linee guida per la gestione del rischio fiscale mediante il TCF sono state definite in un documento denominato Tax Compliance Model (di seguito: "TCM"), approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società, per definire i presidi implementati dalla Società rispetto alle diverse aree su cui può insistere il rischio fiscale. In particolare, il TCM assicura il presidio della corretta determinazione della variabile fiscale sotto il duplice profilo:

- del rischio di corretto e puntuale adempimento alle prescrizioni della normativa tributaria, presidiato nella mappa dei rischi fiscali, che consente di individuare nell'ambito dei processi aziendali gli opportuni presidi di mitigazione dei rischi stessi. Nella declinazione dei presidi dei rischi di adempimento, Autostrade per l'Italia, anche attraverso la Società controllata EssediEsse S.p.A., ha investito sulla tecnologia, adottando soluzioni di digitalizzazione dei processi fiscali ed in particolare sono state avviate delle progettualità dedicate a (i) Automatizzazione del calcolo delle imposte dirette (correnti e differite) "IRES" e "IRAP" per la redazione delle dichiarazioni fiscali; (ii) Compilazione automatica del Dichiarativo CNM; (iii) Gestione degli adempimenti IVA (es. liquidazioni periodiche, dichiarazione, ecc.); (iv) Gestione degli adempimenti relativi alle certificazioni dei compensi erogati ai dipendenti o ai lavoratori autonomi; (v) Gestione dei Modelli dichiarativi del patrimonio immobiliare (vi) Automatizzazione dei controlli di II livello del Tax Control Framework. Tali processi dovrebbero essere attuati nel corso del 2023;
- del rischio sotteso all'interpretazione della disciplina fiscale, resa dalla funzione fiscale, tanto nelle attività di adempimento, quanto con riguardo alle richieste di consulenza di altre funzioni aziendali, sia per operazioni routinarie sia

per eventuali operazioni non routinarie. In particolare, al fine di monitorare le posizioni fiscali incerte, Autostrade per l'Italia si è dotata di un processo di tracking and tracing volto a intercettare e misurare il grado di incertezza connesso a novità fiscali, richieste di consulenza e operazioni non routinarie. Per le attività svolte nel corso dell'anno 2022, l'analisi svolta ha evidenziato:

- 3 fattispecie di rischio interpretativo su cui sono state attivate le interlocuzioni preventive con l'Agenzia delle entrate, previste nel contesto del regime di adempimento collaborativo cui Autostrade per l'Italia aderisce e volte a garantire certezza preventiva sui rischi fiscali significativi;
- 10 posizioni prive di elementi di rischio interpretativo che sono state intercettate attraverso i presidi implementati nella policy di gestione del rischio interpretativo.

Il Tax Control Framework presenta un'articolazione a tre linee di difesa, secondo le migliori pratiche internazionali in termini di disegno dei sistemi di controllo.

Il Tax Risk Officer, in particolare, è la funzione chiave per il controllo di secondo livello, come tale responsabile di eseguire le attività di aggiornamento e monitoraggio del Tax Control Framework, agendo anche in modo sinergico e coordinato con le altre funzioni di controllo, così da assicurare l'integrazione dello stesso TCF nello SCIGR.

Nella governance del TCF, è istituito un apposito Comitato Fiscale con il compito e la responsabilità, limitatamente ai rischi di natura fiscale, di valutare la portata degli stessi e degli interventi correttivi /raccomandazioni proposte dal Tax Risk Officer e dalla Direzione Internal Audit, nonché assicurare l'implementazione delle raccomandazioni formulate. Il Comitato Fiscale, presieduto dal CFO/Dirigente Preposto, è inoltre composto da (i) Responsabile Risk Management (ii) Responsabile Compliance (iii) Responsabile Procedimenti Penali e Procedure Concorsuali (iv) Responsabile Amministrazione e Pianificazione, (v) Responsabile Tax Affairs e (vi) Responsabile Administration & ESG Reporting Compliance (segretario).

Annualmente il Tax Risk Officer cura la redazione della Relazione periodica contenente gli esiti dell'attività di monitoraggio sul TCF e lo stato della gestione

del rischio fiscale. La Relazione periodica viene validata dal Comitato Fiscale e, per il tramite dello stesso, inviata al Comitato Controllo e Rischi e al Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia (nel rispetto del principio del Tone at the Top). Di seguito, la stessa Relazione periodica viene trasmessa all'Agenzia delle entrate, nel contesto del regime di adempimento collaborativo.

Approccio alla relazione con le Autorità Fiscali

ADEMPIMENTO COLLABORATIVO

In conformità ai principi delineati nella Strategia Fiscale approvata da Autostrade per l'Italia, al fine di consolidare la trasparenza nei confronti dell'Amministrazione finanziaria, la Società ha aderito al regime di adempimento collaborativo, di cui al decreto legislativo n. 128 del 2015, sin dal periodo di imposta 2018.

Il citato regime consente di attivare, sulle posizioni fiscali incerte e controverse un'immediata interlocuzione preventiva con l'Agenzia delle entrate, con l'obiettivo di addivenire a una comune valutazione dei fatti sottesi alle scelte di business che racchiudono l'incertezza fiscale, anticipando ed esaurendo i controlli dell'Autorità fiscale stessa.

Al fine di aderire al suddetto regime, Autostrade per l'Italia ha dimostrato di aver implementato un adeguato sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale, sintetizzato nel Tax Control Framework, considerato requisito essenziale per l'ammissione al regime stesso, ottenendo al contempo un giudizio di idoneità da parte dell'Autorità Fiscale.

ESG E TRASPARENZA

Autostrade per l'Italia sta proseguendo il suo impegno nelle attività legate alla valorizzazione della trasparenza fiscale, nell'ambito più ampie delle tematiche ESG.

Mediante una complessa attività di raccolta e analisi dei dati e attraverso la pubblicazione volontaria dei risultati ottenuti, Autostrade per l'Italia si pone le seguenti finalità:

1. soddisfare la crescente aspettativa da parte degli investitori e, più in generale, di tutti gli stakeholder;
2. comprendere le modalità con cui la strategia fiscale viene applicata e i risultati fattuali che ne derivano;
3. fornire maggiori dettagli sulle imposte pagate, sulla qualità dei profitti, sui rischi legati alla gestione fiscale;
4. enfatizzare lo stretto legame esistente tra le imposte e il concetto di sostenibilità che si concretizza nella gestione del comportamento fiscale.

Tutto ciò ha consentito e consentirà di creare una base dati che darà l'opportunità di effettuare analisi, anche di tipo comparativo, utili sia agli stakeholder, sia ad Autostrade per l'Italia stessa.

In questo senso, in particolare, Autostrade per l'Italia avvierà, a partire dai dati del periodo d'imposta 2022, e pubblicato nel 2023, un progetto per una più compiuta rappresentazione del proprio contributo fiscale in Italia, muovendosi verso l'adozione della metodologia della Total Tax Contribution (di seguito: "TTC"). In questo modello di reportistica, verranno integrate le informazioni relative, non solo all'imposta sul reddito, bensì anche alle imposte sul lavoro, sui prodotti e servizi, alle imposte ambientali ed a quelle fondiarie. La TTC darà conto sia del prelievo che rappresenta un costo per Autostrade per l'Italia (c.d. *tax borne*), sia delle imposte raccolte per conto delle Amministrazioni finanziarie (c.d. *tax collected*). Il perimetro della *disclosure* TTC includerà tutte le entità italiane del Gruppo Autostrade per l'Italia comprese nel perimetro di consolidamento ai fini del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2022.

Inoltre, rientrando a pieno titolo nel fattore della governance del trinomio ESG, la gestione della fiscalità rappresenta uno dei componenti cardine della prossima evoluzione legata alla social *taxonomy* dell'Unione europea, nel cui contesto la trasparenza fiscale, la governance dei rischi fiscali e l'assenza di pianificazione fiscale aggressiva sono compresi tra le garanzie minime di salvaguardia che un'impresa deve attestare per essere considerata sostenibile.

COUNTRY BY COUNTRY REPORTING

Alla luce dell'importanza che Autostrade per l'Italia attribuisce alla trasparenza in ambito fiscale, viene di seguito fornita *disclosure* delle **imposte sui redditi – pagate e maturate** – e delle principali grandezze economiche e patrimoniali utili a comprendere la dimensione dell'attività svolta da Autostrade per l'Italia nei paesi in cui opera. Le informazioni e i dati sono presentati secondo le modalità di rappresentazione *Country by Country* (CbCR) prevista dallo standard GRI 207-4 (sezione "Requirements").

GIURISDIZIONE FISCALE (M €, ECCETTO IL NUMERO DIPENDENTI) ¹	NUMERO DEI DIPENDENTI	RICAVI VERSO TERZII	RICAVI INFRAGRUPPO CON ALTRE GIURISDIZIONI	UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	ATTIVITÀ MATERIALI	IMPOSTE SUL REDDITO DELLE SOCIETÀ VERSATE	IMPOSTE SUL REDDITO DELLE SOCIETÀ MATURATE
Italia	9.304	4.159,5	0,4	1.396,0	343,1	395,3	262,1
Altre giurisdizioni ²	79	15,6	-	1,7	1,7	0,4	0,3
Totale CbCR	9.383	4.175,1	0,4	1.397,7	344,8	395,7	262,4
Riconciliazioni ³	-	-	(0,4)	100,8	-	(2,0)	1,2
Bilancio Consolidato	9.383	4.175,1	-	1.498,5	344,8⁴	393,7	263,6

I dati indicati nella tabella sono stati rappresentati sulla base delle seguenti definizioni:

- Ricavi verso terzi: ricavi generati da operazioni intercorse con entità terze (i.e., entità non facenti parte del gruppo Autostrade per l'Italia);
- Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni: ricavi generati da operazioni intercorse tra entità del gruppo residenti in diverse giurisdizioni fiscali. Ai fini della determinazione dell'importo dei "Ricavi da parti terze" e dei "Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni" sono considerati non solo i ricavi delle vendite ma anche gli altri ricavi della gestione caratteristica. Non sono inclusi invece i proventi di natura finanziaria;
- Utile (Perdita) ante imposte: Utile al lordo delle imposte. Non sono inclusi i dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- Imposte sul reddito delle società versate: imposte sul reddito delle società versate (sulla base del criterio di cassa) nel corso dell'anno oggetto di rendicontazione, indipendentemente dall'anno di competenza a cui tali imposte si riferiscono. Non sono incluse le imposte versate sui dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- Imposte sul reddito delle società maturate: imposte sul reddito delle società calcolate sul reddito imponibile realizzato nel corso dell'anno (imposte correnti). Non sono incluse le imposte anticipate, le imposte differite ed eventuali accantonamenti per debiti d'imposta non certi (posizioni fiscali incerte). Non sono altresì incluse le imposte maturate sui dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- Attività materiali (diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti): Valore netto contabile delle attività materiali. È incluso il valore degli immobili, degli impianti, dei macchinari e delle rimanenze. Non sono quindi incluse le disponibilità liquide o equivalenti, le attività immateriali e quelle finanziarie.

(1) L' Allegato 1 perimetro di consolidamento del Bilancio Consolidato 2022 include l'elenco delle entità considerate e per ciascuna di esse, fornisce le informazioni relative a (i) giurisdizione di riferimento e (ii) l'attività svolta.

(2) Ricadono in tale categoria le giurisdizioni fiscali diverse dall'Italia in cui il gruppo è presente. I dati indicati si riferiscono principalmente alla Polonia e sono stati aggregati in un'unica voce, in ragione della scarsa significatività dell'attività economica posta in essere e della limitata presenza in tali giurisdizioni: esse rappresentano meno del 1% dei ricavi da terze parti, del numero dei dipendenti e delle attività materiali di Gruppo.

(3) Le differenze che emergono tra il totale della Rendicontazione Paese per Paese e le corrispondenti voci del Bilancio Consolidato si riferiscono (i) all'esclusione - dalla Rendicontazione Paese per Paese - degli importi relativi ai dividendi ricevuti da altre entità del gruppo e alle correlate imposte, versate e maturate e (ii) a rettifiche di consolidamento effettuate sulla base dei principi contabili adottati per la predisposizione del Bilancio Consolidato

(4) Importo corrispondente alla somma delle seguenti voci del bilancio consolidato (stato patrimoniale): attività materiali e rimanenze.

Per quanto riguarda le motivazioni della differenza fra (i) il carico d'imposta – espresso sia in termini di imposte maturate (correnti) e (ii) l'imposta teorica (i.e., imposta dovuta ai fini GRI 207-4-b-x) si rinvia al paragrafo 8.11 della Nota illustrativa del Bilancio Consolidato, in cui viene riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello sostenuto a conto economico nell'esercizio al quale la presente rendicontazione si riferisce.

TOTAL TAX CONTRIBUTION

Nella consapevolezza che le imposte rappresentino un elemento cardine attraverso cui le **imprese favoriscono uno sviluppo equo e sostenibile** ed affermano il proprio **ruolo sociale e di governance**, viene di seguito rappresentato il contributo fiscale complessivo di Autostrade per l'Italia secondo la metodologia della **Total Tax Contribution**.

Nell'ambito della Total Tax Contribution, le imposte sono valorizzate sulla base del **criterio di cassa** – considerato il più appropriato a rappresentare l'effettivo contributo alle casse erariali.

Più nel dettaglio le imposte vengono suddivise in due categorie:

- **Imposte borne (Taxes borne)**: imposte che rappresentano un costo per l'impresa e incidono sui suoi risultati finanziari;
- **Imposte collected (Taxes collected)**: imposte di terzi raccolte dall'impresa per conto delle pubbliche amministrazioni sulla base di meccanismi di sostituzione o simili. Tali imposte vengono valorizzate in quanto rappresentative dal valore generato e dall'attività economica esercitata dall'impresa.

All'interno di ciascuna delle due categorie, le imposte vengono classificate in:

- **Profit taxes** – imposte sul reddito;
- **People taxes** – imposte sul lavoro;
- **Product taxes** – imposte sui prodotti e servizi;
- **Property taxes** – imposte sugli immobili;
- **Planet taxes** – imposte ambientali.

La contribuzione fiscale totale (Total Tax Contribution - **TTC**) di Autostrade per l'Italia è pari **1.206,5 milioni di euro**. Le **taxes borne** rappresentano il **44,8% del totale** mentre le **taxes collected** totalizzano il **restante 55,2%**.

PROFILO TTC	M €	%
Taxes Borne	540,0	44,8%
Taxes Collected	666,5	55,2%
TTC	1.206,5	100%

L'elevata **incidenza delle taxes collected** riflette le **dinamiche del business** in cui Autostrade per l'Italia opera: il volume di ricavi generato e i livelli di occupazione impiegati determinano valori significativi delle imposte (indirette) sui prodotti e servizi e delle imposte sul lavoro.

Taxes borne

Le **taxes borne** ammontano a **540,0 milioni di euro**. Le **imposte sui redditi e le imposte sul lavoro** costituiscono le componenti principali delle taxes borne, rappresentando rispettivamente il **73,2%** e il **23,8%** del totale.

COMPOSIZIONE TAXES BORNE	M €	%
Profit Taxes	395,3	73,2%
People Taxes	128,6	23,8%
Product Taxes	1,9	0,3%
Property Taxes	10,4	1,9%
Planet Taxes	3,8	0,7%
Totale Taxes Borne	540,0	100,0%

Le **imposte sui redditi** includono principalmente l'Imposta sul reddito delle società (**IRES**) e l'Imposta regionale sulle attività produttive (**IRAP**) versate da Autostrade per l'Italia in riferimento al proprio reddito imponibile.

Le **imposte sul lavoro** comprendono essenzialmente i contributi sociali (ad esempio **INPS** e **INAIL**) a carico di Autostrade per l'Italia in qualità di datore di lavoro.

Taxes collected

Le **taxes collected** ammontano a **666,5 milioni di euro**⁵. Le **imposte sui prodotti e servizi e le imposte sul lavoro** costituiscono le componenti principali delle taxes collected, rappresentando rispettivamente il **73,0%** e il **25,8%** del totale.

COMPOSIZIONE TAXES COLLECTED	M €	%
Profit Taxes	8,0	1,2%
People Taxes	172,2	25,8%
Product Taxes	486,3	73,0%
Property Taxes	0,0	0,0%
Planet Taxes	0,0	0,0%
Totale Taxes Collected	666,5	100,0%

Le imposte sui prodotti e servizi includono di fatto l'Imposta sul valore aggiunto (**IVA netta**) raccolta dai clienti.

Le imposte sul lavoro comprendono essenzialmente l'imposta sul reddito delle persone fisiche (**IRPEF**) e contributi sociali (ad esempio **INPS**) a carico dei dipendenti di Autostrade per l'Italia e raccolti dalla stessa in qualità di datore di lavoro.

Altri pagamenti alle pubbliche amministrazioni

Data la specificità del business in cui opera, si precisa che Autostrade per l'Italia effettua a favore delle casse erariali altri pagamenti diversi dalle imposte ("altri pagamenti alle pubbliche amministrazioni") di ammontare rilevante.

Tali importi, pari a 491,5 milioni di euro nel 2022 si riferiscono principalmente ai canoni di concessione autostradale e alle relative integrazioni⁶.

(5) È inclusa nel computo delle taxes collected, tra le Product Taxes, imposta sul valore aggiunto liquidata mediante utilizzo in compensazione del credito d'imposta per le imprese energivore pari a circa 1,2 milioni di euro.

(6) È inclusa nel computo degli altri pagamenti alle pubbliche amministrazioni anche la quota di canone di concessione autostradale versata ad ANAS.

Principali indicatori della contribuzione fiscale di Gruppo

1. TTC rispetto ai Ricavi

L'indicatore che mette in relazione la TTC e i ricavi (**TTC rispetto ai Ricavi**) fornisce una rappresentazione sintetica della contribuzione fiscale totale del gruppo in relazione alla dimensione del suo business, indicando la quota di ricavi utilizzati per il pagamento di imposte, sia borne che collected.

"Per ogni 100 euro di ricavi generati, Autostrade per l'Italia ha versato 29,0 euro di imposte, di cui 13,0 per imposte borne e 16,0 per imposte collected"

TTC RISPETTO AI RICAVI	%
Totale Taxes Borne	13,0%
Totale Taxes Collected	16,0%
Total Tax Contribution	29,0%

2. Total Tax rate

Il **Total Tax rate** fornisce una rappresentazione sintetica dell'onere fiscale derivante da tutte le imposte che versate in qualità di soggetto passivo d'imposta, indicano l'incidenza delle imposte che rappresentano un costo (borne) rispetto all'utile prima di tali imposte.

"Per ogni 100 euro di utile ante taxes borne generato, Autostrade per l'Italia ha pagato 35,1 euro di imposte borne"

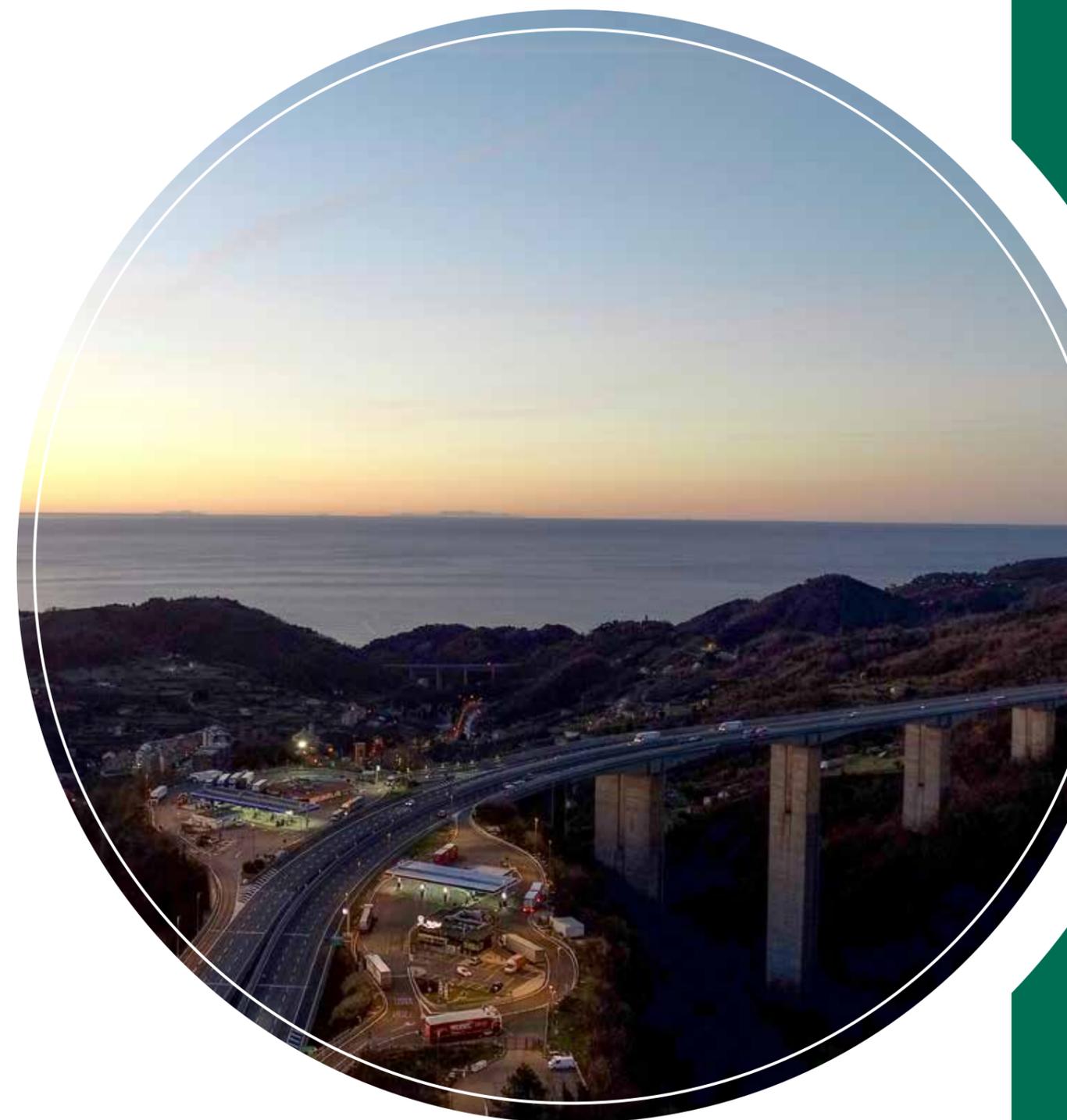
TOTAL TAX RATE	%
Total Tax Rate	35,1%

3. People Taxes rispetto al numero di dipendenti

L'indicatore che mette in raffronto le imposte sul lavoro e il numero di dipendenti (**People Taxes rispetto al numero di dipendenti**) fornisce una rappresentazione sintetica delle imposte sul lavoro versate in relazione ai suoi livelli di occupazione, indicando l'ammontare di imposte sul lavoro versate in media per ogni dipendente.

"Per ogni dipendente impiegato, Autostrade per l'Italia ha versato in media 32.328 euro di imposte sul lavoro, di cui 13.817 euro per imposte sul lavoro borne e 18.511 euro per imposte sul lavoro collected."

PEOPLE TAXES PER EMPLOYEE	VALORI PER DIPENDENTE, € UNITÀ
People Taxes borne	13.817
People Taxes collected	18.511
Totale People Taxes	32.328



A26 Turchino Ovest

NOTA METODOLOGICA

Il presente documento rappresenta la seconda Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche "DNF" o "Bilancio") del Gruppo Autostrade per l'Italia (di seguito anche "Gruppo") redatta in conformità degli artt. 3 e 4 del D.lgs. 254/16 e in conformità ai *GRI Standards* adottando un approccio di tipo GRI "In Accordance". La DNF costituisce una relazione distinta rispetto alla relazione sulla gestione consolidata e ha l'obiettivo di offrire una corretta rappresentazione delle attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e degli impatti prodotti rispetto ai principali temi di sostenibilità relativi all'esercizio 2022 (periodo di rendicontazione dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022). Il processo di raccolta delle informazioni e dei dati non finanziari si basa su un flusso definito che interessa le funzioni aziendali coinvolte nella redazione della DNF tramite un sistema informatico appositamente predisposto.

Il presente documento, tenendo conto delle aspettative dei propri stakeholder e degli impatti generati dalle attività d'impresa, offre una descrizione delle principali politiche praticate dal Gruppo, dei modelli di gestione e dei risultati conseguiti nel 2022 relativamente ai temi espressamente richiamati dal D.lgs. 254/16 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione attiva e passiva), nonché i principali rischi identificati connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

La definizione dei contenuti della DNF e dei relativi indicatori oggetto di rendicontazione sono stati selezionati, tenendo conto dei temi richiamati dal D.lgs. 254/16, a partire dai risultati dell'analisi di materialità come più dettagliatamente esposto nel capitolo "Analisi di materialità".

All'interno del suddetto capitolo è stato descritto il processo di definizione - realizzato sulla base delle

richieste dell'edizione 2021 dei GRI standards - degli impatti attuali e potenziali, positivi e negativi significativi per il Gruppo, a partire dai quali sono stati individuati i temi materiali. Tale processo ha coinvolto gli stakeholder interni ed esterni rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia.

Per garantire la corretta rappresentazione e comprensione dell'attività del Gruppo, si segnala che, considerato il contesto operativo e normativo in cui il Gruppo opera, il tema relativo al rispetto dei diritti umani viene considerato e analizzato trasversalmente nell'ambito di tutti i temi inerenti ed è comunque un impegno espressamente contenuto nel Codice Etico. All'interno del paragrafo "Catena di fornitura sostenibile" si è scelto di enfatizzare maggiormente le attività del Gruppo in termini di monitoraggio e di promozione del rispetto di tali diritti lungo tutta la catena di fornitura, anche in ottemperanza dei requisiti normativi del D.lgs. 254/2016.

Si segnala che il Gruppo nell'ambito delle proprie attività di risk assessment individua la rilevanza "ESG" dei rischi mappati. Si evidenzia che oltre ai rischi ambientali, sono considerati rilevanti i rischi connessi al Climate Change, anche sulla base dell'evoluzione della normativa in materia, con particolare riferimento alle indicazioni della Commissione Europea (Comunicazione 2019/C 209/01 "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima").

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 non presenta variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2021. Con riferimento ad Autostrade Meridionali, a fine marzo 2022 è stato formalizzato il subentro del nuovo concessionario con decorrenza 1° aprile 2022, come già riportato nel capitolo "2.1

Business Overview". Eventuali limitazioni di perimetro sono opportunamente segnalate nel testo.

I dati e le informazioni contenuti all'interno del presente documento, salvo diversamente indicato, sono relativi all'esercizio 2022. Eventuali riesposizioni dei dati comparativi precedentemente pubblicati, sia 2021 che 2020, sono chiaramente indicate come tali. In coerenza con quanto richiesto dallo standard di rendicontazione sono riportati anche i dati 2020 anche se non pienamente confrontabili con il 2021 e 2022 per i cambiamenti di perimetro intercorsi (inclusione di Pavimental/Amplia e Tecne)

Con lo scopo di fornire una corretta rappresentazione delle performance e di garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del Regolamento UE 2020/852, il Gruppo Autostrade per l'Italia è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Non finanziaria (DNF) informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia UE. Per questo secondo anno di applicazione occorre predisporre un'informativa che includa la quota delle

attività economiche allineate alla tassonomia (o «Taxonomy -Aligned») e non allineate alla tassonomia, relativamente al proprio fatturato, alle spese in conto capitale e alle spese operative totali effettuate. Per maggiori informazioni circa le modalità con le quali il Gruppo ha predisposto tale informativa, si prega di far riferimento al paragrafo "Tassonomia EU".

La DNF è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione del Gruppo Autostrade per l'Italia in data 28 marzo 2023.

Il presente documento è stato inoltre sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di KPMG S.p.A., che esprime con apposita relazione distinta un'attestazione circa la conformità delle informazioni fornite ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.lgs. 254/2016.

Per ogni informazione relativa alla Dichiarazione non Finanziaria del Gruppo è possibile far riferimento all'indirizzo e-mail: sostenibilita@autostrade.it

La DNF è disponibile nella sezione Sostenibilità sul sito web di Autostrade per l'Italia,

<https://www.autostrade.it/it/autostrade-sostenibilita/leadership-message>

Foto: A10 Arenzano



AREE DEL D.LGS. 254/2016 - TEMI MATERIALI - TEMATICHE GRI

TABELLA DI CORRELAZIONE TRA I TEMI DEL D.LGS. 254/2016, TEMI MATERIALI, IMPATTI E GRI

AREE DEL D.LGS. 254/2016	TEMI MATERIALI PER AUTOSTRADe PER L'ITALIA	IMPATTI	RICONCILIAZIONE CON I TOPIC GRI	
		Dove avviene l'impatto	Tipologia dell'impatto	
Aspetti ambientali	Lotta al cambiamento climatico	Gruppo Autostrade per l'Italia Fornitori energetici	Causato dal Gruppo e connesso alle sue attività attraverso relazioni di business	Energia (GRI 302) Emissioni (GRI 305)
	Tutela delle risorse naturali	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	Acqua ed effluenti (GRI 303) Rifiuti (GRI 306)
	Biodiversità	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	Biodiversità (GRI 304)
	Presidio delle infrastrutture	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	N/A
	Sicurezza stradale	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	N/A
	Customer experience	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	N/A
	Rapporto con la comunità	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	Comunità locali (GRI 413)
Aspetti sociali e diritti umani	Business model resilience	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	Impatti economici indiretti (GRI 203) Performance economica (GRI 201) Imposte (GRI 207)
	Innovazione e digitalizzazione	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	N/A
	Privacy e cybersecurity	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo	Privacy dei clienti (GRI 418)
	Catena di fornitura	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo e connesso alle sue attività attraverso relazioni di business	Prassi di approvvigionamento (GRI 204)
Aspetti connessi alla gestione del personale	Salute e sicurezza sul lavoro	Forza lavoro Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo e connesso alle sue attività attraverso relazioni di business	Salute e sicurezza sul lavoro (GRI 403)
	Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane	Gruppo Autostrade per l'Italia Fornitori e partner commerciali	Causato dal Gruppo e connesso alle sue attività attraverso relazioni di business	Occupazione (GRI 401) Formazione e istruzione (GRI 404) Diversità e pari opportunità (GRI 405) Non discriminazione (GRI 406)
	Lotta alla corruzione attiva e passiva	Governance e integrità	Gruppo Autostrade per l'Italia	Causato dal Gruppo

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione di utilizzo	Autostrade per l'Italia ha rendicontato le informazioni riportate nella Tabella degli Indicatori GRI di cui di seguito, per il periodo di rendicontazione dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, in conformità ai GRI Standards (approccio "In Accordance").
GRI 1 utilizzato	GRI 1: Foundation 2021

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
GRI 2: Informativa generale (2021)					
Organizzazione e pratiche di rendicontazione					
2-1	Dettagli organizzativi				
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione				
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti				
2-4	Riesposizione dei dati				
2-5	Assurance esterna				
Attività e lavoratori					
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	Chi siamo pag. 10-13			
2-7	Dipendenti	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 60-61			
2-8	Lavoratori che non sono dipendenti		Informazioni riguardanti i lavoratori che non sono dipendenti	Informazione non disponibile	
Governance					
2-9	Struttura e composizione della governance	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-10	Nomina e selezione del massimo Organo di governo	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-11	Presidente del massimo organo di governo	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/ NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-15	Conflitti d'interesse	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-16	Comunicazione delle criticità	Governance solida e sostenibile pag. 131-132			
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 65-66			
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	Governance solida e sostenibile pag. 128-129			
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Governance solida e sostenibile pag. 128-129			
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale		Valore del Rapporto		Autostrade per l'Italia non è quotata, il dato è omesso per ragioni di privacy e tutela della riservatezza dei soggetti coinvolti
Strategia, politiche e prassi					
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli Stakeholder pag. 6-7			
2-23	Impegno in termini di policy	Governance solida e sostenibile pag. 24-136			
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Governance solida e sostenibile pag. 24-136			
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Relazione con il territorio e le comunità pag. 114-115; Resilienza del Modello di Business pag. 139-140			
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Governance solida e sostenibile pag. 131-132			
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Governance solida e sostenibile pag. 124-136			
2-28	Appartenenza ad associazioni	Relazione con il territorio e le comunità Pag. 18-19			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/ NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
Coinvolgimento degli Stakeholder					
2-29	Approccio allo stakeholder engagement	Analisi di materialità pag. 18-19			
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 60			
ASPETTI MATERIALI					
GRI 3: Gestione dei temi materiali (2021)					
3-1	Processo per la determinazione delle tematiche materiali	Analisi di materialità pag. 20-21			
3-2	Lista delle tematiche materiali	Analisi di materialità pag. 23			
TEMA MATERIALE: Business model resilience					
GRI 201 Performance economica (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Resilienza del Modello di Business pag. 139-140			
GRI 203 Impatti economici indiretti (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23			
203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Lettera agli stakeholder pag. 6-7; la trasformazione di Autostrade per l'Italia pag. 14-16; Piano di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia pag. 26-27; Relazione con il territorio e le comunità pag. 114-116			
GRI 207 Imposte (2019)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Approccio alla Fiscalità pag. 152-158			
207-1	Approccio alle imposte	Approccio alla Fiscalità pag. 152			
207-2	Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio	Approccio alla Fiscalità pag. 152-157			
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni correlate alle imposte	Approccio alla Fiscalità pag. 152-158			
207-4	Reportistica per Paese	Approccio alla Fiscalità pag. 155-158			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/ NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
TEMA MATERIALE: Governance e integrità					
GRI 205 Anticorruzione (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23 Governance solida e sostenibile pag. 124-135			
205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	Governance solida e sostenibile pag. 124-135			
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Nel 2022 non sono stati registrati episodi di corruzione			
TEMA MATERIALE: Lotta al cambiamento climatico					
GRI 302 Energia (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Lotta al cambiamento climatico pag. 38-46			
302-1	Consumi energetici	Lotta al cambiamento climatico pag. 40			
GRI 305 Emissioni (2016)					
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Analisi di materialità pag. 18-23; Lotta al cambiamento climatico pag. 38-46			
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Lotta al cambiamento climatico pag. 38-46			
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	Lotta al cambiamento climatico pag. 38-46			
TEMA MATERIALE: Tutela delle risorse naturali					
GRI 303 Acqua ed effluenti (2018)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Tutela risorse naturali pag. 47-56			
303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	Tutela risorse naturali pag. 47-56			
303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua	Tutela risorse naturali pag. 47-56			
303-3	Prelievo idrico				
GRI 306 Rifiuti (2020)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Tutela risorse naturali pag. 47-56			
301-1	Materiali usati	Tutela risorse naturali pag. 54			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Tutela risorse naturali pag. 54			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/ NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	Tutela risorse naturali 53-54			
306-3	Rifiuti prodotti	Tutela risorse naturali 53-54			
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Tutela risorse naturali 53-54			
306-5	Rifiuti destinati a smaltimento	Tutela risorse naturali 53-54			
TEMA MATERIALE: Biodiversità					
GRI 304 Biodiversità (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Tutela risorse naturali pag. 55-56			
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Tutela risorse naturali pag. 55-56			
TEMA MATERIALE: Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane					
GRI 401 Occupazione (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 60-73			
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 72-73			
401-3	Congedo parentale	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 62-63			
GRI 404 Formazione e istruzione (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 65-71			
404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 60; pag. 67			
GRI 405 Diversità e pari opportunità (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Diversity, Equity & Inclusion pag. 74-78			
405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Governance solida e sostenibile pag. 115-116; Le persone di Autostrade per l'Italia pag. 60-61; Diversity, Equity & Inclusion pag. 77-76			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
TEMA MATERIALE: Salute e sicurezza sul lavoro					
GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro (2018)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-3	Servizi di medicina del lavoro	Sicurezza sul lavoro pag. 79			
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro pag. 82			
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	Sicurezza sul lavoro pag. 82-84			
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro pag. 79-85			
403-9	Infortuni sul lavoro	Sicurezza sul lavoro pag. 79; pag. 85			
TEMA MATERIALE: Rapporto con la comunità					
GRI 413 Comunità locali (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Relazione con il territorio e le comunità pag. 114-116			
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Relazione con il territorio e le comunità pag. 114-116			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
TEMA MATERIALE: Catena di fornitura					
GRI 308 Valutazione ambientale dei fornitori (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Catena di fornitura sostenibile pag. 109-111			
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Catena di fornitura sostenibile pag. 110			
GRI 204 Prassi di approvvigionamento (2016)					
204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	Analisi di materialità pag. 18-23; Catena di fornitura sostenibile pag. 109-111			
GRI 414 Valutazione sociale dei fornitori (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Catena di fornitura sostenibile pag. 109-111			
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Catena di fornitura sostenibile pag. 110			
TEMA MATERIALE: Privacy e cybersecurity					
GRI 418 Privacy dei clienti (2016)					
3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità pag. 18-23; Privacy e Cyber security pag. 137-139			
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Nel 2022 non si sono verificate denunce riguardanti la violazione della privacy			

GRI STANDARD	INFORMATIVA	NUMERO DI PAGINA/NOTE	OMISSIONI		
			Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazioni
ALTRI TEMI MATERIALI					
TEMA MATERIALE: Innovazione e digitalizzazione					
3-3	Gestione dei temi materiali		Analisi di materialità pag. 18-23; Mobilità smart e integrata pag. 90-92; Digital Transformation 93-94		
TEMA MATERIALE: Customer experience					
3-3	Gestione dei temi materiali		Analisi di materialità pag. 18-23; Relazione con il territorio e le comunità pag. 114-116		
TEMA MATERIALE: Presidio delle infrastrutture					
3-3	Gestione dei temi materiali		Analisi di materialità pag. 18-23; Presidio delle Infrastrutture pag. 100-103		
TEMA MATERIALE: Sicurezza stradale					
3-3	Gestione dei temi materiali		Analisi di materialità pag. 18-23; Sicurezza della circolazione pag. 95-99		

ALLEGATI

Quota delle attività economiche allineate e non allineate alla Tassonomia

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

ATTIVITÀ ECONOMICHE (1)	CODICE/ (2)	FATTURATO ASSOLUTO (3)	QUOTA DEL FATTURATO (4)	CRITERI PER IL CONTRIBUTO SOSTANZIALE						CRITERI PER NON ARRECARRE UN DANNO SIGNIFICATIVO						GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA (17)	QUOTA DI FATTURATO ALLINEATO ALLA TASSONOMIA, ANNO 2022 (18)	QUOTA DI FATTURATO ALLINEATO ALLA TASSONOMIA, ANNO 2021 (19)	CATEGORIA (ATTIVITÀ ABILITANTE) (20)	CATEGORIA (ATTIVITÀ DI TRANSIZIONE) (21)
				MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (5)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (6)	ACQUE E RISORSE MARINE (7)	ECONOMIA CIRCOLARE (8)	INQUINAMENTO (9)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (10)	MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (11)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (12)	ACQUE E RISORSE MARINE (15)	ECONOMIA CIRCOLARE (14)	INQUINAMENTO (15)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (16)					
		migliaia di euro	%	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 ATTIVITÀ ECOSOSTENIBILI (ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																				
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio		6.15	61.200	1%	100%	0%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	1%	N/A	T
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			61.200	1%	100%	0%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	1%	N/A	T
A.2 ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA MA NON ECOSOSTENIBILI (ATTIVITÀ NON ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																				
-			0	0%																
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)			0	0%																
Totale (A.1+A.2)			61.200	1%														%	%	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)			4.113.926	99%																
Totale (A + B)			4.175.126	100%																

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

ATTIVITÀ ECONOMICHE (1)	CODICE/A (2)	SPESE IN CONTO CAPITALE ASSOLUTO (3)	QUOTA DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE (4)	CRITERI PER IL CONTRIBUTO SOSTANZIALE						CRITERI PER NON ARRECARRE UN DANNO SIGNIFICATIVO						GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA (17)	QUOTA DI SPESE IN CONTO CAPITALE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA, ANNO 2022 (18)	QUOTA DI SPESE IN CONTO CAPITALE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA, ANNO 2021 (19)	CATEGORIA (ATTIVITÀ ABILITANTE) (20)	CATEGORIA (ATTIVITÀ DI TRANSIZIONE) (21)	
				MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (5)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (6)	ACQUE E RISORSE MARINE (7)	ECONOMIA CIRCOLARE (8)	INQUINAMENTO (9)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (10)	MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (11)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (12)	ACQUE E RISORSE MARINE (15)	ECONOMIA CIRCOLARE (14)	INQUINAMENTO (15)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (16)						
				migliaia di euro	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
A.1 ATTIVITÀ ECOSOSTENIBILI (ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																					
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	31.535	3%	100%	0%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	3%		N/A	T
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	6.15	1.061.885	97%	0%	100%	N/A	N/A	N/A	N/A	S	N/A	S	S	S	S	S	S	97%		N/A	T
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		1.093.420	100%	3%	97%	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	S	S	100%		N/A	T
A.2 ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA MA NON ECOSOSTENIBILI (ATTIVITÀ NON ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																					
-		0	0%																		
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0%																		
Totale (A.1+A.2)		1.093.420	100%																%	%	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		239	0%																		
Totale (A + B)		1.093.659	100%																		

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

ATTIVITÀ ECONOMICHE (1)	CODICE/A (2)	SPESE OPERATIVE ASSOLUTE (3)	QUOTA DELLE SPESE OPERATIVE (4)	CRITERI PER IL CONTRIBUTO SOSTANZIALE						CRITERI PER NON ARRECARRE UN DANNO SIGNIFICATIVO						GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA (17)	QUOTA DI SPESE OPERATIVE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA, ANNO 2022 (18)	QUOTA DI SPESE OPERATIVE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA, ANNO 2021 (19)	CATEGORIA (ATTIVITÀ ABILITANTE) (20)	CATEGORIA (ATTIVITÀ DI TRANSIZIONE) (21)	
				MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (5)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (6)	ACQUE E RISORSE MARINE (7)	ECONOMIA CIRCOLARE (8)	INQUINAMENTO (9)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (10)	MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI (11)	ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (12)	ACQUE E RISORSE MARINE (15)	ECONOMIA CIRCOLARE (14)	INQUINAMENTO (15)	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (16)						
				migliaia di euro	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
A.1 ATTIVITÀ ECOSOSTENIBILI (ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																					
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	1.193	4%	100%	0%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	S	4%		N/A	T
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	6.15	27.239	93%	0%	100%	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	S	S	93%		N/A	T
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		28.432	97%	4%	96%	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	S	S	S	S	S	S	97%		N/A	T
A.2 ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA MA NON ECOSOSTENIBILI (ATTIVITÀ NON ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																					
-		0	0%																		
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0%																		
Totale (A.1+A.2)		28.432	97%																%	%	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		833	3%																		
Totale (A + B)		29.265	100%																		

DETTAGLIO DELLE ORE DI FORMAZIONE IN TEMA DI ANTICORRUZIONE

GRI 205-2	DIRIGENTI		QUADRI		IMPIEGATI		OPERAI		TOTALE	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia di anti-corruzione	3	1	23	5	536	205	-	-	562	211
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia di Codice etico	96	17	261	75	2.571	1.106	251	9	3.179	1.207
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia comportamentale e codice di condotta interno	2		9	1	105	16	5		121	17

IL NUMERO TOTALE E LA PERCENTUALE DI MEMBRI DELL'ORGANO DI GOVERNO CHE HANNO RICEVUTO FORMAZIONE IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE	UOMO	DONNA	TOTALE
Totale di membri dell'organo di governo che hanno ricevuto formazione in materia di anticorruzione	11	3	14

Il 100% dei membri dell'organo di governo di Autostrade per l'Italia ha ricevuto formazione specifica.

RELAZIONE DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Autostrade per l'Italia S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5, comma 1, lett. g), del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Autostrade per l'Italia (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 28 marzo 2023 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

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

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

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

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

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trento Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00799000159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto ed ai 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 anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Autostrade per l'Italia S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e 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 e dallo standard di rendicontazione.
- 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.
- 4 Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

- 5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Autostrade per l'Italia S.p.A. e con il personale di Amplia Infrastructures S.p.A. ed abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai 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 società Autostrade per l'Italia S.p.A. ed Amplia Infrastructures S.p.A. che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili ed 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 dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Autostrade per l'Italia relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Autostrade per l'Italia non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 30 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio



autostrade // *per l'italia*

Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma
www.autostrade.it