



ASTM

2021

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

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





#movingtothefuture

INDICE

- 2 Lettera agli Stakeholder
- 4 Nota metodologica

01

IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 10 Il Gruppo ASTM
- 21 La sostenibilità per il Gruppo
- 22 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 27 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 41 Gestione emergenza epidemiologica Covid-19
- 44 Strategia di Gruppo sul clima
- 56 Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

02

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 63 Valore economico generato e distribuito
- 68 Impact measurement
- 70 La catena di fornitura
- 76 Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 96 Liberalità e sponsorizzazioni

03

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 101 Le persone
- 109 Diversità e inclusione
- 115 Retribuzioni e benefit
- 119 Sviluppo del capitale umano
- 122 Salute e sicurezza

04

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

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

05

ALLEGATI

- 152 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM
- 154 GRI Content Index
- 162 Tabella degli indicatori SASB
- 164 Relazione della società di revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER



Care e cari Stakeholder,

credo sia capitato a tutti di interrogarsi, in questi ultimi anni caratterizzati dalla pandemia da Covid-19, su quale futuro ci attende come persone, come cittadini e come aziende. La pandemia ha infatti cambiato le nostre abitudini, il nostro modo di vivere, di lavorare e di relazionarci, condizionando le nostre vite e l'economia globale.

Le aziende hanno dovuto ripensare la propria strategia di business e la propria operatività: in questo contesto il Gruppo ASTM ha posto in essere con grande tempestività una serie di azioni e di comportamenti volti ad assicurare rapporti continuativi e puntuali con tutti i propri Stakeholder.

I rischi legati alla business continuity hanno assunto maggiore rilevanza e tutte le società del nostro Gruppo, hanno efficientato i processi e implementato nuove tecnologie e modalità di lavoro agile.

Il 2021 ha visto anche emergere una sempre maggiore coscienza collettiva sulle tematiche legate al clima e all'ambiente, ora al centro del dibattito nazionale e internazionale. Come evidenziato dal Report 2021 del World Economic Forum, la crisi ambientale e il cambiamento climatico continua-

no a rappresentare i principali rischi percepiti per i prossimi anni, sia per impatto che per probabilità.

Tutto ciò assume per noi del Gruppo ASTM particolare rilevanza come costruttori e gestori di infrastrutture, consapevoli che siamo chiamati a proteggere le nostre strade nel tempo. Anche nel corso di questo difficile anno abbiamo, infatti, continuato ad investire sulle nostre opere, per innalzarne i livelli di sicurezza e di efficienza.

Tra le priorità emergenti del c.d. "new normal" post pandemia significativa rilevanza hanno assunto le questioni dell'innovazione tecnologica e della diversità, dell'inclusione e del rispetto dei diritti umani, in quanto la pandemia ha reso più evidenti le disuguaglianze sistemiche preesistenti.

Ciò determina un aumento della responsabilità collettiva del settore privato. Le azioni che vengono implementate per promuovere una crescita sostenibile e inclusiva contribuiscono al riconoscimento sociale di un'azienda.

Noi stiamo già lavorando sul futuro che vorremmo, un futuro che possiamo già toccare con le nostre mani.

Un futuro sempre più sostenibile, perché attraverso le nostre attività contribuiamo alla crescita sociale ed economica dei territori in cui operiamo, mettendo al centro le persone e integrando le politiche di sostenibilità nella nostra strategia di business.

Abbiamo preso un impegno preciso: siamo stati il primo operatore autostradale europeo - e il più grande in termini di chilometri gestiti al mondo - a fissare obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica approvati da Science Based Targets initiative (SBTi) per ridurre del 25% le emissioni di gas serra (GHG) prodotte dalle nostre operatività entro il 2030. Vogliamo, inoltre, essere un modello anche per i nostri partner impegnandoci a ridurre del 13% le emissioni di Scope 3 da beni e servizi acquistati da terzi entro il 2030.

Tali obiettivi sono così importanti che sono stati integrati anche nella nostra strategia finanziaria nell'ambito dell'emissione, avvenuta lo scorso novembre, di €3 miliardi di obbligazioni Sustainability-linked.

Le richieste superiori a quattro volte l'offerta testimoniano il riconoscimento da parte del mercato finanziario del valore del Gruppo, delle nostre strategie integrate con le politiche ESG e della nostra visione del futuro.

La nostra vision va oltre perché vogliamo essere protagonisti della trasformazione digitale della mobilità per costruire le autostrade del domani, sempre più intelligenti e connesse; perché vogliamo essere propulsori del processo di transizione ecologica dei paesi in cui operiamo.

In questa direzione abbiamo presentato con un partner di eccezione quale Volkswagen Group Italia il progetto di "smart road" sull'autostrada A4 Torino-Milano, che prevede per la prima volta in Italia l'interconnessione tra una vettura di serie e l'autostrada in condizioni di traffico aperto. Attraverso il dialogo diretto tra veicoli e infrastruttura si forniscono servizi di migliore qualità in termini di sicurezza, comfort e riduzione del traffico.

Ma non ci siamo fermati qui. L'iniziativa si inserisce nel quadro del più generale processo di ammodernamento, innovazione tecnologica e transizione ecologica dell'autostrada A4 Torino-Milano con l'obiettivo di renderla tra le più tecnologiche ed evolute d'Europa. Una prima parte di tali interventi sarà

realizzata entro il 2024 sul tratto pilota tra Milano e Novara, per poi, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), essere estesi a tutta la tratta ed a tutta la rete autostradale del gruppo ASTM in Italia.

Un'impresa si differenzia per la propria capacità di soddisfare le aspettative e i bisogni di tutti gli Stakeholder e di saperne abbracciare gli stessi valori.

In conclusione, il Gruppo ASTM è consapevole del suo ruolo sociale ed economico, di come le infrastrutture creino sviluppo, competitività, occupazione, riducano le diseguaglianze, avvicinino persone e culture.

Noi vogliamo continuare ad essere motore dello sviluppo con l'obiettivo di realizzare infrastrutture resilienti, digitali, sostenibili che coniughino modernità, innovazione e sicurezza per rendere un servizio migliore ai nostri clienti.

È il nostro impegno, è la nostra visione del futuro.

Buona lettura a tutti Voi!

Umberto Tosoni

Amministratore Delegato

NOTA METODOLOGICA

La presente dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") di ASTM S.p.A. ("ASTM" o la "Società") e delle proprie società consolidate integralmente ("Gruppo ASTM" o il "Gruppo") al 31 dicembre 2021 descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2021 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/2016 ("Decreto").

A partire dal 4 giugno 2021 le azioni ordinarie di ASTM non sono più negoziate sul mercato gestito da Borsa Italiana. Tuttavia, ASTM, quale emittente di obbligazioni negoziate sull'Euronext Dublin, si qualifica "ente di interesse pubblico" ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 39/2010 ed è soggetta all'obbligo di redigere e pubblicare la DNF ai sensi del D.Lgs. 254/2016.

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

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

Inoltre, il presente documento include le informazioni relative all'impatto del Covid-19, al Climate Change e alla Tassonomia Europea (Regolamento UE 2020/852, giugno 2020), aree tematiche ritenute di particolare importanza per l'informativa non finanziaria 2021 dall'European Securities and Markets Authority (ESMA, l'autorità di regolamentazione dei mercati mobiliari dell'Unione europea) nel documento "*European common enforcement priorities for 2021 annual financial reports*" pubblicato in data 29 ottobre 2021. Con riferimento agli obblighi informativi previsti dal Regolamento UE 2020/852 (c.d. Regolamento Tassonomia), si rimanda al paragrafo "Il Regolamento

Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" del presente documento.

Il Bilancio di Sostenibilità è redatto in conformità ai «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI) nel 2016 e successivamente aggiornati, secondo l'opzione "in accordance-core".

Al fine di valutare gli impatti finanziari delle tematiche di sostenibilità, anche a beneficio degli investitori, sono stati inoltre tenuti in considerazione gli standard SASB (Sustainability Accounting Standards Board) e il framework dell'International Integrated Reporting Council (IIRC).

In appendice al documento sono presenti il "GRI Content Index" e la "Tabella degli indicatori SASB" con il dettaglio dei rispettivi contenuti rendicontati.

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

I dati e le informazioni rendicontate nella DNF si riferiscono a tutte le società incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021 e consolidate con il metodo integrale. Eventuali eccezioni sono espressamente indicate nel testo.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento della DNF al 31 dicembre 2021, si segnala che:

- a far data dal 1° aprile 2021 la capogruppo ASTM S.p.A. ha acquisito il controllo della società S.I.T.A.F. S.p.A., nonché delle sue controllate Musinet Engineering S.p.A., RO.S.S. S.r.l., Sitalfa S.p.A., Tecnositaf S.p.A., Tenositaf LLC, Sicurstrada S.c.a r.l. e Seranti S.c.a r.l.;
- a far data dal 16 novembre 2021 la controllata IGLI S.p.A. ha acquisito il controllo della EcoRodovias Infrastruttura e Logistica S.A., nonché delle sue controllate Anish Empreendimentos e Participacoes Ltda; Argovias Administracao e Participacoes S.A., Concessionaria

das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. - Ecopistas, Concessionaria do Rodoanel Norte S.A. - Ecorodoanel, Concessionaria Ecovia Caminho do Mar S.A., Concessionária Ecovias do Araguaia S.A., Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A., Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A., ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., Eco135 Concessionária de Rodovias S.A., Ecopatio Logistica Cubatao Ltda, Ecorodovias Concessoes e Serviços S.A., Ecoporto Santos S.A., EIL 04 S.A., EIL01 Participações Ltda, ELG 01 Participações Ltda, Empresa Concessionaria de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul, Holding do Araguaia S.A., Paquetá Participações Ltda, Rodovia das Cataratas S.A. - Ecocataratas e Termares - Terminais Maritimos Especializados Ltda;

- a seguito della cessione intervenuta in data 30 novembre 2021 sono uscite dall'area di consolidamento le controllate Tubosider UK Ltd e Tubosider CSP Limited.

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

Rispetto al perimetro di consolidamento integrale del Gruppo ASTM, i dati delle joint operation sono riportati integralmente senza tenere conto della percentuale di partecipazione societaria e presentati anche in modo separato al fine di facilitare una comprensione più ampia dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto. Inoltre, i dati relativi agli operai includono i lavoratori associati ai sindacati e a libro paga delle società del Gruppo Halmar (c.d. Union Workers) al 31 dicembre 2021, indipendentemente dal numero di ore lavorate nel periodo di riferimento.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati e delle informazioni nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, laddove possibile, è proposto il confronto con l'anno precedente. Inoltre,

sono incluse anche le informazioni relative ad azioni intraprese negli anni precedenti che trovano tuttora applicazione nelle attività del Gruppo. Infine, sono opportunamente indicate nel presente documento eventuali riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Come previsto dai GRI Standards e in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti, ASTM ha predisposto un'analisi di materialità al fine di rendicontare i temi di sostenibilità ritenuti maggiormente rilevanti dai propri Stakeholder e dall'organizzazione e tenendo in considerazione gli ambiti previsti dall'articolo 3 del Decreto. L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 17 dicembre 2021.

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

Partendo dai temi considerati rilevanti, è stata effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un'analisi dei rischi che derivano dall'attività del Gruppo, dai suoi servizi/prodotti, incluse ove rilevanti e disponibili le informazioni relative alla catena di fornitura e ai subappalti. Come meglio descritto nella sezione "Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi" a cui si rimanda per maggiori dettagli, ASTM e le principali società operative controllate¹ hanno implementato un sistema di Risk Management in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM") e dallo standard ISO 31000.

Il Gruppo ASTM ha formalizzato per la prima volta gli impegni assunti in ambito ESG nel Piano di Sostenibilità approvato dal Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. nel novembre 2017. Nel 2021 ASTM ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico definendo obiettivi e iniziative di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 validati da Science Based Target initiative (SBTi) e integrati nella propria strategia finanziaria, pubblicando il primo Sustainability Linked Financing Framework. In tale

¹ Le principali società operative controllate di ASTM S.p.A. includono: A.T.I.V.A. S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., S.A.T.A.P. S.p.A., S.A.V. S.p.A., S.I.T.A.F. S.p.A., Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Itinera S.p.A., EcoRodovias Infrastruttura e Logistica S.A., Euroimpianti S.p.A., Sinelec S.p.A., S.I.N.A. S.p.A.

ambito nel mese di novembre 2021 sono stati emessi € 3 miliardi di Sustainability Linked Bond.

Si riporta di seguito una sintesi delle azioni intraprese dal Gruppo con riferimento ai vari ambiti di sostenibilità.

GOVERNANCE E LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

In un'ottica di tolleranza zero verso ogni forma di corruzione attiva e passiva, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Policy anticorruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali, attivando inoltre un apposito canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrati nell'ambito del proprio rapporto professionale (c.d. "Whistleblowing").

ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. hanno volontariamente implementato un sistema di gestione in materia anticorruzione certificato in conformità allo standard internazionale ISO 37001.

A dicembre 2021, Standard Ethics, agenzia di rating indipendente in ambito sostenibilità, ha confermato il rating di sostenibilità (Standard Ethics Rating) su ASTM di EE ("Strong") con outlook "Positivo", prevedendo un Long Term Expected SER sui 3/5 anni di EE+ ("Very strong").

AMBIENTE

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

Dal 2018 ASTM aderisce al programma CDP Climate Change e nel 2021 è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico conseguendo il rating A-.

Per rafforzare la strategia di Gruppo sul clima, ASTM si è allineata alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), comunicando ai propri Stakeholder, in modo chiaro e comparabile, le informazioni su rischi e opportunità

legati al cambiamento climatico.

Nell'ambito della definizione degli obiettivi di riduzione delle emissioni approvati da Science Based Target initiative (SBTi) sono state identificate delle iniziative di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 e di Scope 3. In particolare, società del Gruppo contribuiscono alla protezione e salvaguardia dell'ambiente promuovendo l'elettificazione della rete autostradale, iniziative di efficientamento energetico (utilizzo di mezzi di cantiere a ridotto impatto ambientale, efficientamento dell'illuminazione sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo sempre più diffuso della tecnologia a LED), la tutela della biodiversità e piani di risanamento acustico delle tratte autostradali, promuovendo l'adozione delle stesse anche da parte dei subappaltatori.

ASPETTI SOCIALI

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

Periodicamente sono aggiornati i sistemi di gestione qualità, sicurezza e ambiente secondo le release delle ISO vigenti, mantenendo tutte le certificazioni in essere, inclusa la ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale).

Le società concessionarie del Gruppo proseguono i piani di investimento per la resilienza delle infrastrutture e la sicurezza degli utenti autostradali anche attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie. Le principali concessionarie del Gruppo hanno implementato un programma di *customer experience* finalizzato a migliorare il servizio all'utenza.

PERSONALE

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

Nel 2021 garantire la salute delle persone nel contesto dell'emergenza epidemiologica da Covid-19

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

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

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

RISPETTO DEI DIRITTI UMANI

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

Per rafforzare il proprio impegno in tale ambito, dal 2019 ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno adottato una Politica sui diritti umani che si integra con il Codice etico di Gruppo, il Codice di condotta dei fornitori e le altre Politiche di sostenibilità.

Dal 2020 ASTM S.p.A. ha implementato un sistema di gestione della Responsabilità Sociale certificato SA 8000.

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. ha approvato il presente Bilancio di Sostenibilità in data 25 marzo 2022.

Il presente documento è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A., revisore incaricato anche della revisione della Relazione Finanziaria Annuale del Gruppo ASTM. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della società di revisione" riportata in calce al documento.

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo www.astm.it nella sezione "Sostenibilità".

Contatti:
sostenibilita@astm.it
www.astm.it/sostenibilita





01

IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 10** Il Gruppo ASTM
- 21** La sostenibilità per il Gruppo
- 22** La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 27** Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 41** Gestione emergenza epidemiologica Covid-19
- 44** Strategia di Gruppo sul clima
- 56** Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili



IL GRUPPO ASTM

COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2021

ASTM S.p.A. è una società con sede a Torino, Corso Regina Margherita 165.

Al 31 dicembre 2021 Nuova Argo Finanziaria S.p.A. (Società controllata da Aurelia (50,5%), holding del Gruppo Gavio, e partecipata da Ardian (49,5 %) tramite Mercure Investment e Mercure Holding 2) detiene una partecipazione in ASTM dell'85,40% mentre il restante 14,60% è rappresentato da azioni proprie.



HIGHLIGHTS 2021 GRUPPO ASTM

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO



€ 813 MILIONI
 € 548 MILIONI NEL 2020
EBITDA*

*Dati da Relazione sulla Gestione 2021 del Gruppo ASTM

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE



LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE



TASSONOMIA EUROPEA



INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ



STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2021

Si riporta di seguito l'elenco delle società consolidate integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021 e incluse nel perimetro di rendicontazione della DNF.



² Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. - Ecopistas, Concessionária do Rodoanel Norte S.A. - Ecorodoanel, Concessionária Ecovia Caminho do Mar S.A., Concessionária Ecovias do Araguaia S.A., Concessionária, Ecovias do Cerrado S.A., Concessionária Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionária Ponte Rio-Niteroi S.A. - Ecoponte, Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A., ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., Eco135 Concessionária de Rodovias S.A., Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul, Rodovia das Cataratas S.A. - Ecocataratas

³ Anish Empreendimentos e Participacoes Ltda, Argovias Administracao e Participacoes S.A, Ecopatio Logistica Cubatao Ltda, Ecoporto Santos S.A., Ecorodovias Concessionoes e Serviços S.A., EcoRodovias Infraestrutura e Logística S.A., EIL04 S.A., EIL01 Participações S.A., ELG 01 Participações Ltda, Holding do Araguaia S.A., Paquetá Participacoes Ltda, Termares - Terminais Marítimos Especializados Ltda

⁴ Società controllate da Itinera S.p.A.: ITINERA S.p.A., Agognate S.c.ar.l. in liquidazione, BIANDRATE S.c.a r.l. in liquidazione, Cornigliano 2009 S.c.a r.l., Crispi S.c.ar.l. con socio unico in liquidazione, CRZ01 S.c.ar.l. in liquidazione, Diga Alto Cedrino S.c.a r.l. in liquidazione, Lambro S.c.a r.l., Marcallo S.c.a r.l., MAZZE' S.c.a r.l., Ramonti S.c.a r.l. in liquidazione, Società Attività Marittime S.p.A. (SAM S.p.A.), Sinergie S.c.ar.l. in liquidazione, Taranto Logistica S.p.A., Torre di Isola S.c.a r.l., Urbantech S.r.l. con socio unico, Itinera Construcoes LTDA, SEA Segnaletica Stradale S.p.A., Lanzo S.c.a.r.l., ITINERA USA CORP, Halmar International LLC, HIC Insurance Company Inc., Halmar International Trucking Inc., Halmar Transportation System Llc, Halmar/A Servidone - B Anthony Llc, Atlantic Coast Foundations LLC, Halmar International LLC/LB Electric Co JV, Potomac Yard Constructors JV, HINNS JV, Storstroem Bridge JV I/S, Tubosider S.p.A., Roma Sud S.c.a r.l., Società di Progetto Concessioni del Tirreno S.p.A., Ashlar Structural LLC

⁵ Joint operation partecipate da Itinera S.p.A.: JV Itinera Cimolai, Consorzio Baixada Santista, Consorzio Alças da Ponte, MG-135 Consortium, Odense HPT JV I/S, KOGE HPT I/S, Itinera Ghantoot JV, 3RD Track Contractors - Joint Operation, Cons. Binario Porto de Santos, Itinera-Agility JV, Consorzio BR-050, Consultoria - Eco 135, Consorzio SP-070, Consorzio PSG, Consorzio nn Engenharia e Consultoria, Consultoria - Novos Negócios, TELT SEP JV

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

ASTM vanta una consolidata esperienza nei settori dello sviluppo, del finanziamento, della gestione e della manutenzione di infrastrutture stradali e autostradali. Oggi il Gruppo è il secondo operatore al mondo nella gestione di autostrade a pedaggio con circa 4.900 km di rete in Italia, Brasile e Regno Unito. In particolare, il Gruppo gestisce in Italia circa 1.420 km di rete, rappresentando il primo operatore nell'area del nord-ovest del Paese, una delle aree con il maggior reddito pro-capite d'Europa. Attraverso EcoRodovias, tra i principali player infrastrutturali del Brasile, il Gruppo gestisce nel Paese circa 3.370 km di rete. Il Gruppo è, infine, presente nel Regno Unito attraverso la partecipazione in Road Link, che gestisce circa 80 km di rete tra Newcastle e Carlisle.

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

**€ 2
MILIARDI**

€ 1,4 NEL 2020

RICAVI NEL 2021*

*Fonte: Bilancio
consolidato Gruppo
ASTM 31 dicembre 2021

5.569

2.352 NEL 2020

DIPENDENTI

1.420 KM
ITALIA

3.370 KM
BRASILE

80 KM
REGNO UNITO

4.900 KM⁶

RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA,
BRASILE E REGNO UNITO

795 KM

795 NEL 2020

DI PAVIMENTAZIONE
DRENANTE/FONOASSORBENTE
PARI A CIRCA IL 61% DELLA RETE
AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA

**€ 608
MILIONI**

DI INVESTIMENTI
IN BENI
AUTOSTRADALI
2021

€ 392

MILIONI

2020

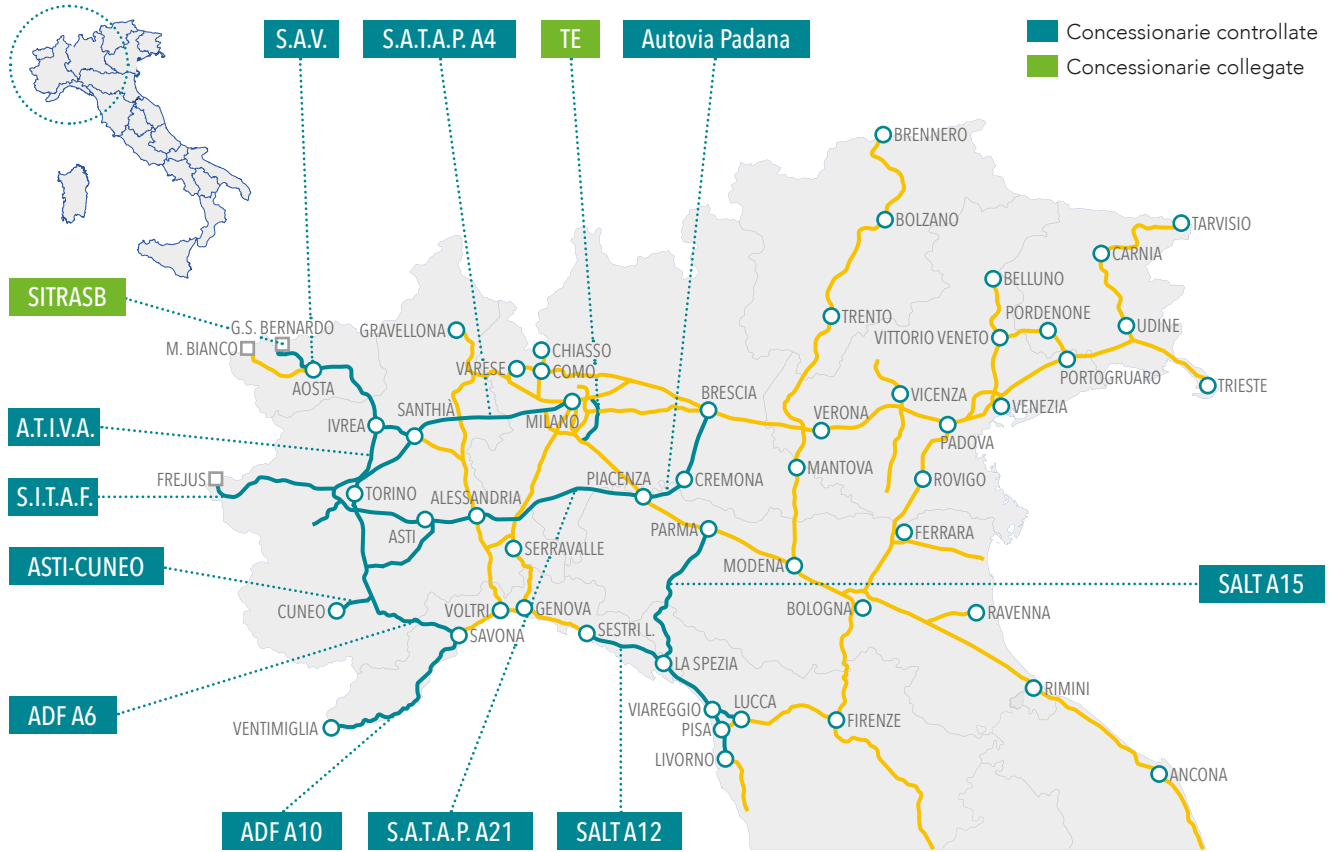
157 KM

137 NEL 2020

DI BARRIERE ANTIRUMORE

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

LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA



RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI⁷

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

S.A.T.A.P. è la società autostradale che gestisce in regime di concessione le tratte autostradali:

- A4 Torino-Milano (130 km);
- A21 Torino-Piacenza (168 km).⁸

Autostrada dei Fiori S.p.A.

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

- il tratto autostradale esteso tra Savona e Ventimiglia (A10) della lunghezza complessiva di 113 km⁸;
- il tratto autostradale A6 di 131 km che collega Torino a Savona.

Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A.

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

- A12 Sestri Levante-Livorno; Viareggio-Lucca; Fornola-La Spezia per un totale di 155 km⁸;
- A15 La Spezia-Parma per un totale di 182 km, di cui 81 km in costruzione.

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

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

Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

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

Cuneo (A33), articolato in due tronchi di complessivi 78 km (di cui 23 km in costruzione).

Autovia Padana S.p.A.

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

A.T.I.V.A. S.p.A.⁸

A.T.I.V.A. gestisce in concessione le autostrade Torino-Quincinetto e Ivrea-Sanità (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55) per 156 km complessivi. La società è inoltre incaricata della progettazione, costruzione, gestione e dell'esercizio di tutti gli eventuali relativi completamenti, diramazioni e raccordi.

S.I.T.A.F. S.p.A.

La società S.I.T.A.F. S.p.A. gestisce in concessione le autostrade Torino- Bardonecchia (A32) e il Traforo Frejus (T4) per un totale di 94 km complessivi.

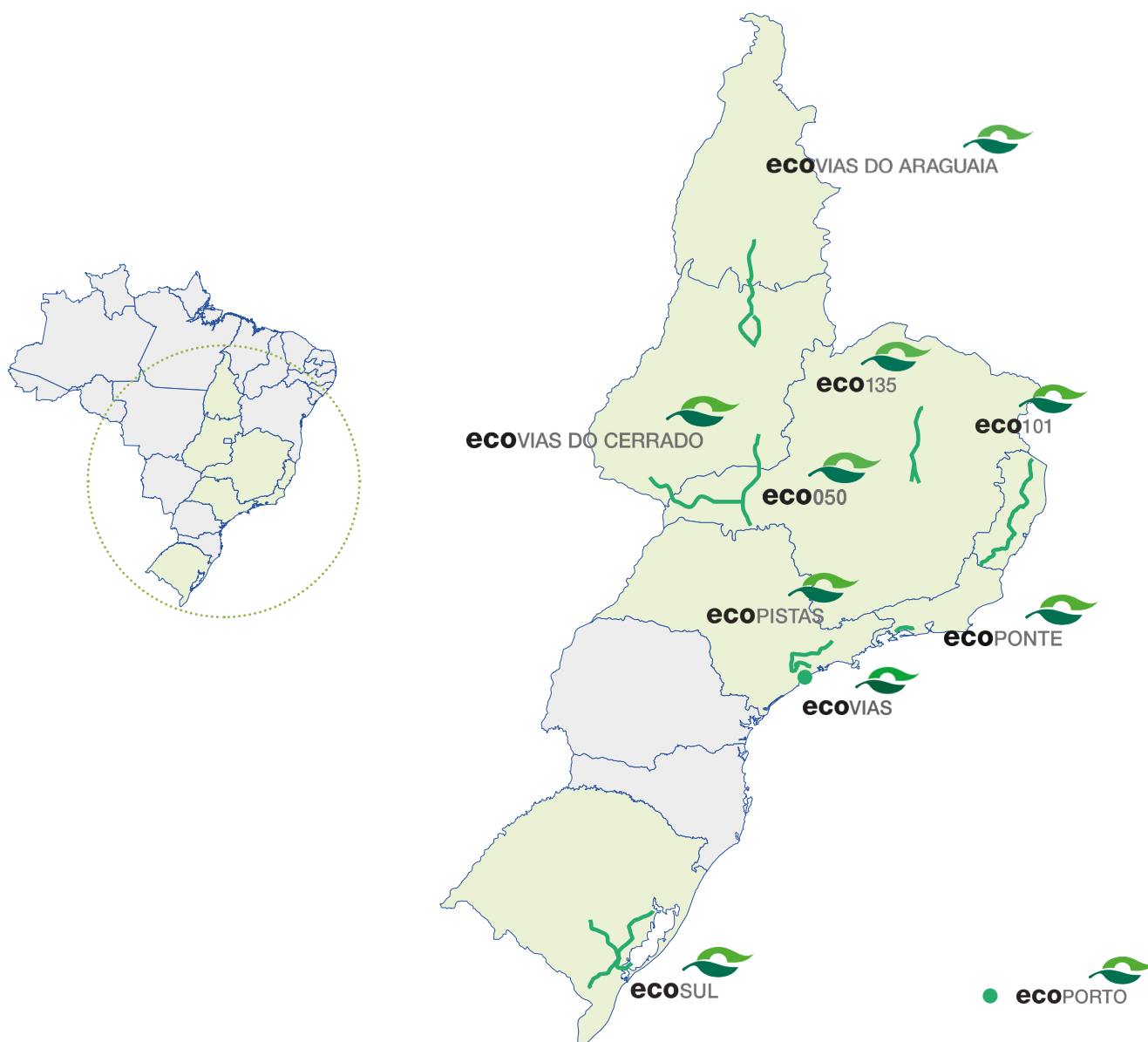
Infine, ASTM detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie: Tangenziale Esterna S.p.A., società che gestisce la Tangenziale Esterna di Milano (32 km), Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo S.p.A. (13 km) e la tratta autostradale Newcastle-Carlisle, nel Regno Unito (84 km).

⁷ Controllate direttamente

⁸ La gestione è in "proroga" in attesa del subentro del nuovo concessionario. La concessione di A12 e A10 è stata riassegnata ad una società del Gruppo ASTM e avrà una durata di 11 anni e 6 mesi dalla data di subentro.



RETE AUTOSTRADALE BRASILIANA



EcoRodovias controlla le seguenti società concessionarie:

- Ecovias dos Imigrantes, che collega San Paolo al Porto di Santos (177 km)
- Ecopistas, che collega San Paolo a Vale do Rio Paraiba (144 km)
- Ecosul, che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto Rio Grande (457 km)
- Ecoponte, che collega Rio de Janeiro con Noterói (29 km)
- Eco050 (MGO), che collega Cristalina (Goiás) a Delta (Minas Gerais) (437 km)
- Eco135 Montes Claros (Minas Gerais) (364 km)
- Eco101, che attraversa 25 comuni nello stato di Espírito Santo (479 km)
- Ecovias do Cerrado, che collega Jataí a Uberlândia (437 km)
- Ecovias do Araguaia, che collega Aliança do Tocantins con Anápolis (851 km)

ECORODOVIAS

+3.300
KM

3,5
MILIARDI*
€ 543,1 MILIONI
RICAVI
DA PEDAGGIO

R\$

1,4
MILIARDI*
€ 221,8 MILIONI
INVESTIMENTI
IN BENI
AUTOSTRADALI

R\$

90,9%

DEI DIRIGENTI FORMATI
IN RELAZIONE ALLE PRATICHE
ANTI-CORRUZIONE

*Dato esercizio 2021 da Relazione sulla Gestione 2021 del Gruppo ASTM

GLI INDICI E I RATING DI ECORODOVIAS

MSCI



SCORE A

CDP
DISCLOSURE INSIGHT ACTION

SCORE B

ISE B3

15
DI 73 SOCIETÀ

Dal 2014 EcoRodovias è impegnata nell'iniziativa di responsabilità aziendale "UN Global Compact" e nei suoi principi in materia di diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione

EcoRodovias, società quotata al B3's Novo Mercado di San Paolo, è leader in Brasile nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali.

Il Gruppo EcoRodovias pubblica da molti anni un proprio Bilancio di Sostenibilità certificato da un auditor indipendente.

Per maggiori informazioni si rinvia al sito internet della società www.ecorodovias.com.br

CERTIFICAZIONI

Tutte le concessioni autostradali operative del Gruppo EcoRodovias hanno ottenuto le certificazioni in ambito qualità ISO 9001, ambiente ISO 14001, sicurezza stradale ISO 39001 e salute e sicurezza sul lavoro ISO 45001. Solo Ecovias do Araguaia, concessione acquisita nell'esercizio 2021, sta finalizzando il percorso di certificazione.



EPC

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

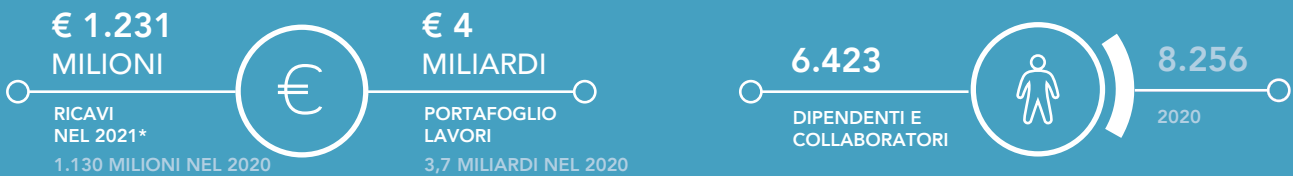


*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2021

COSTRUZIONI

Il Gruppo ASTM è presente nel settore delle costruzioni attraverso Itinera, player internazionale nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di progetti di edilizia civile e industriale. Itinera si posiziona tra le principali imprese italiane del settore per competenze, know-how, ricavi e portafoglio ordini e assicura ai propri clienti globali soluzioni di qualità ed innovative. La Società opera in tutto il mondo (Europa, Africa, Medio Oriente, Sud America e Stati Uniti) nei settori delle infrastrutture stradali e ferroviarie, opere in sotterraneo, porti, aeroporti, ospedali e manutenzioni autostradali.

Il Gruppo Itinera



* Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2021 inclusivi dei rapporti intercompany

LA PRESENZA NEL MONDO:

ABU DHABI
ARABIA SAUDITA
BOTSWANA
BRASILE
DANIMARCA
DUBAI
FRANCIA

ITALIA
KUWAIT
NORVEGIA
OMAN
ROMANIA
SVEZIA
USA



INGEGNERIA

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



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

GARANTIRE
UN PIÙ
EFFICIENTE
CICLO DI VITA
ALLE INFRASTRUTTURE



ASSICURARE
IL MIGLIOR
SERVIZIO
AI CLIENTI



*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2021 inclusivi dei rapporti intercompany

IMPIANTI



*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2021 inclusivi dei rapporti intercompany

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

TECNOLOGIA



*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2021 inclusivi dei rapporti intercompany

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

PURPOSE, MISSIONE E VALORI

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

IL NOSTRO PURPOSE

MISSION

Rendere il miglior servizio possibile ai nostri clienti, attraverso infrastrutture sicure e soluzioni innovative, resilienti e sostenibili.

I NOSTRI VALORI

Il nostro lavoro si fonda sul rispetto di alcuni principi etici che devono ispirare ogni nostra azione e comportamento. I Valori a cui ci ispiriamo per definire le nostre azioni sono riconducibili ai concetti di legalità, integrità, responsabilità e trasparenza.



LA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO

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

I PILASTRI DELLA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO SONO:



CORPORATE GOVERNANCE IN LINEA CON LE BEST PRACTICE ESG



PIANO DI SOSTENIBILITÀ CON OBIETTIVI SCIENCE BASED DI LUNGO TERMINE



SISTEMA DI REMUNERAZIONE COLLEGATO A OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ



ENGAGEMENT TRASPARENTE E ATTIVO DEGLI STAKEHOLDER



RISCHI ESG INTEGRATI NEL SISTEMA DI RISK MANAGEMENT



POLITICHE, PROCEDURE E SISTEMI DI GESTIONE PER I TEMI ESG RILEVANTI



REPORTING DI SOSTENIBILITÀ SECONDO GLI STANDARD GRI E LE BEST PRACTICE

CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO CON TUTTI GLI STAKEHOLDER

DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

A sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo dei dipendenti, nel 2021 è proseguito il percorso di comunicazione interna finalizzato alla diffusione e valorizzazione delle iniziative in ambito sostenibilità che aveva portato nel 2020 alla creazione, nell'ambito del progetto di People Identity, di un team interfunzionale dedicato. Il team, composto da rappresentanti delle diverse società del Gruppo, ha l'obiettivo di migliorare le connessioni tra il «centro» e le «periferie», facilitare in modo bi-direzionale la comunicazione delle iniziative di Gruppo dedicate ai dipendenti, rilevare le esigenze dei singoli contesti territoriali/organizzativi e abilitare la diffusione dei valori e dell'identità di Gruppo. Inoltre, per rafforzare una cultura aziendale basata su valori condivisi, la funzione Sostenibilità di ASTM ha proseguito la diffusione di una newsletter settimanale relativa alle principali novità legate alle tematiche ESG.

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER E L'ANALISI DI MATERIALITÀ

Il Gruppo si impegna a identificare e instaurare un dialogo aperto e trasparente con i propri Stakeholder, ovvero tutti i soggetti che, a vario titolo, concorrono alle attività del Gruppo o sono da queste influenzate. Nel 2021 è stata creata nel sito internet di ASTM una sezione dedicata allo Stakeholder Engagement, che descrive, tra le altre cose, le aspettative e le modalità di coinvolgimento per ciascun Stakeholder e alcuni progetti svolti. La figura sotto riportata illustra i principali Stakeholder del Gruppo, identificati grazie all'analisi del settore di riferimento e al confronto con i partecipanti al workshop di materialità del Gruppo.

ASTM ha definito, in conformità alle linee guida

internazionali (Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, Global Compact, Linee Guida dell'OCSE per le imprese multinazionali), agli standard e framework di riferimento (AA1000 Stakeholder Engagement Standard, Reporting Principles dei GRI Standards, raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures) e alla normativa di riferimento (D.Lgs. 254/2016) la propria analisi di materialità, al fine di individuare i temi di sostenibilità più rilevanti. Attraverso tale processo il Gruppo ha identificato come materiali i temi che rappresentano gli impatti più significativi dell'organizzazione su economia, ambiente e persone, compreso l'impatto sui diritti umani.



Al fine di valutare gli impatti finanziari delle tematiche di sostenibilità, anche a beneficio degli investitori, sono stati inoltre tenuti in considerazione gli standard SASB (Sustainability Accounting Standards Board). In particolare, gli standard SASB identificano i fattori ESG che potrebbero ragionevolmente influenzare le condizioni finanziarie o le prestazioni operative delle aziende, all'interno di un settore di riferimento.

Sulla base dell'analisi delle attività operative svolte dalle società del Gruppo sono stati considerati gli standard SASB di tre diversi settori: Infrastructure - Engineering & Construction Services, Transportation - Road Transportation e Technology and Communications - Software & IT Services.

Al fine di promuovere la partecipazione attiva degli Stakeholder, in continuità con i precedenti esercizi, il 22 ottobre 2021 si è tenuto il workshop di Stakeholder Engagement interno al Gruppo, che ha coinvolto circa 100 dipendenti in rappresentanza delle diverse funzioni aziendali di ciascun settore di attività.

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

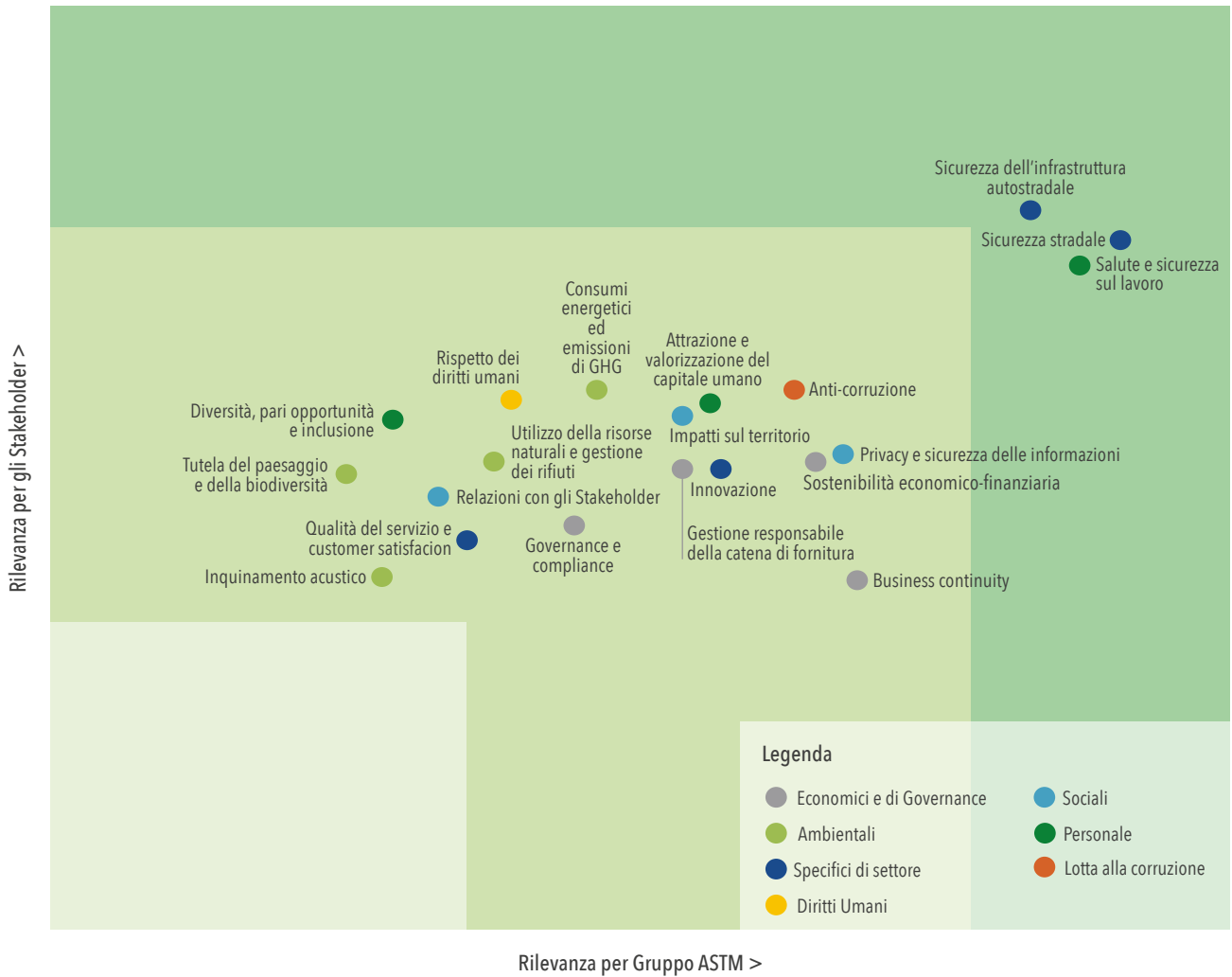
nitori, business partner, appaltatori, clienti, membri della comunità locale, università e centri di ricerca.

La survey è stata inoltre inviata ad un campione esteso di utenti autostradali, che hanno fornito il consenso ad essere contattati, e a rappresentanti della catena di fornitura. Sono state ricevute complessivamente circa 60 risposte.

I risultati dell'analisi sono stati elaborati e riassunti nella matrice di materialità presentata di seguito, tenendo in considerazione gli ambiti definiti dall'articolo 3 del D.Lgs. 254/2016 quali il rispetto dei diritti umani, la tutela dell'ambiente, i temi attinenti al personale, gli aspetti sociali e la lotta alla corruzione attiva e passiva. L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 17 dicembre 2021.

La sicurezza stradale, la sicurezza dell'infrastruttura autostradale, la salute e sicurezza sul lavoro e l'anti-corruzione si confermano, anche per questo esercizio, tra i temi di sostenibilità più rilevanti per il Gruppo. Assumono, invece, rilevanza crescente le tematiche: gestione responsabile della catena di fornitura, tutela del paesaggio e della biodiversità, consumi energetici ed emissioni di GHG e innovazione.

LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO ASTM



Per le tematiche materiali più rilevanti sono stati predisposti e distribuiti nel presente documento alcuni prospetti di correlazione con gli ambiti definiti dal D.Lgs. 254/2016, i Sustainable Development Goals (SDGs), i principali rischi di sostenibilità associati e le principali modalità di gestione e mitigazione implementate.

GLI INDICI E I RATING DI SOSTENIBILITÀ

Gli Indici e i Rating di sostenibilità valutano le aziende sulla base delle loro performance in materia ambientale, sociale e di governance (ESG).

CDP CLIMATE CHANGE

Nel 2021 ASTM è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico da Carbon Disclosure Project (CDP), organizzazione non-profit ambientale globale, conseguendo il rating A-. Il Gruppo è stato valutato sulla base delle azioni introdotte per ridurre le emissioni, mitigare i rischi climatici e sviluppare un'economia a basse emissioni di carbonio.



Delle oltre 13.000 aziende che hanno aderito all'iniziativa nel 2021, 200 sono italiane e tra queste il 10% ha raggiunto un livello di Leadership (A/A-).

STANDARD ETHICS RATING

Standard Ethics, agenzia di rating indipendente sulla sostenibilità nel 2021, ha confermato il rating di sostenibilità (Standard Ethics Rating) su ASTM attribuendo una valutazione EE ("Strong"), riconoscendo come la Società abbia adottato sia modelli di rendicontazione ESG sia strategie di sostenibilità allineate alle indicazioni internazionali promosse dall'ONU, dall'OCSE e dall'Unione Europea, trattando temi in ambito ambientale, sociale e di sicurezza. L'outlook attribuito a ASTM è "Positivo", prevedendo un Long Term Expected SER sui 3/5 anni di EE+ ("Very strong").



SUSTAINALYTICS

Il rating ESG di Sustainalytics misura il modo in cui le aziende gestiscono le questioni ambientali, sociali e di governance. Il rating fornisce una valutazione sulla capacità delle imprese nel mitigare i rischi e sfruttare le opportunità.



Nel 2021 Sustainalytics ha assegnato ad ASTM il riconoscimento di Top-Rated di settore (infrastrutture di trasporto) e area geografica (Europa). L'ESG Risk Rating attribuito ad ASTM è pari a 10 (Negligible), il valore economico potenzialmente a rischio per fattori ESG non gestiti risulta infatti trascurabile.

MSCI

Nel 2021 ASTM ha ottenuto un rating MSCI ESG pari ad A. Il rating MSCI ESG è progettato per misurare la resilienza di un'azienda ai rischi ambientali, sociali e di governance (ESG) a lungo termine del settore. I rating ESG variano da leader (AAA, AA), average (A, BBB, BB) e laggard (B, CCC).



BLOOMBERG GENDER-EQUALITY INDEX

Nell'ambito del continuo impegno nell'attuare politiche per la parità di genere, il Gruppo è stato incluso nel Gender-Equality Index (GEI) 2021 di Bloomberg, indice internazionale che misura le performance e la qualità della rendicontazione di una azienda in tale ambito.





CORPORATE GOVERNANCE, SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

CORPORATE GOVERNANCE

La struttura di governance di ASTM si fonda sul modello organizzativo tradizionale, secondo il quale la società è gestita da un Consiglio di Amministrazione e vigilata da un Collegio Sindacale. Il sistema di corporate governance è ispirato ai più elevati standard di trasparenza e correttezza ed al Codice di Corporate Governance delle società quotate al fine di assicurare il rispetto dei principi e dei valori etici a cui ASTM si ispira nei rapporti con tutti gli Stakeholder.

Lo Statuto di ASTM contiene specifiche disposizioni in tema di composizione degli organi sociali in modo da assicurare, in conformità alle best practice, il rispetto dell'equilibrio tra i generi e, con particolare riferimento al Consiglio di Amministrazione, un adeguato numero di amministratori indipendenti, i cui requisiti di indipendenza sono valutati periodicamente.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da 9 Amministratori, di cui 7 uomini (78%) e 2 donne (22%); 3 di essi appartengono alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni (33%) mentre 6 alla fascia di età superiore ai 50 anni (67%). 4 Amministratori sono considerati indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina.

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

GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

ASTM ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità formalizzando ruoli e responsabilità.

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità, in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, approva il Piano di Sostenibilità e il Bilancio di Sostenibilità.

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha costituito al proprio interno il Comitato Sostenibilità, composto da tre amministratori, che svolge funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio medesimo in materia di sostenibilità. In particolare, il Comitato, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione: a) svolge una funzione di supervisione sulle tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli Stakeholder, b) esamina il Piano di Sostenibilità da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e monitora la sua implementazione c) esamina il contenuto dell'informazione periodica a carattere non finanziario da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Il Comitato Controllo e Rischi, composto da tre amministratori, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione, tra l'altro, a) valuta l'idoneità dell'informazione periodica non finanziaria a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della Società, l'impatto della sua attività e le performance conseguite, coordinandosi con il Comitato Sostenibilità e b) esamina il contenuto dell'informazione periodica di carattere non finanziario rilevante ai fini del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

In un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine, il Comitato Sostenibilità ritiene di fondamentale importanza l'interazione con il Comitato Controllo e Rischi e con il Comitato Remunerazione, al fine di favorire, ciascuno nel proprio ambito di competenza, una sempre maggiore integrazione della sostenibilità nella governance aziendale.

Inoltre, la funzione aziendale Sostenibilità, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, contribuisce alla definizione delle strategie aziendali di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, identifica e propone ai vertici aziendali aree e progetti di miglioramento del Modello di sostenibilità, predispone il Bilancio di Sostenibilità, promuove e diffonde la cultura della sostenibilità all'interno del Gruppo e assicura, coordinandosi con le altre funzioni preposte, l'identificazione e l'analisi delle aspettative degli Stakeholder promuovendo il dialogo con gli stessi.

COMPOSIZIONE PER GENERE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



4 Amministratori sono considerati indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Auto-disciplina

FASCE D'ETÀ DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

In data 16 dicembre 2021 il Consiglio ha approvato una nuova versione della Procedura sulle operazioni con parti correlate ("Procedura OPC") al fine di tenere conto dell'intervenuto delisting e, quindi, del venir meno dell'applicazione del Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate approvato da CONSOB con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificato e integrato e di quanto previsto dal nuovo statuto sociale approvato dall'Assemblea dei soci.

La Procedura, disponibile sul sito internet della Società www.astm.it nella sezione "Governance", individua le regole che disciplinano l'approvazione e la gestione delle operazioni con parti correlate poste in essere da ASTM, direttamente ovvero per il tramite di società controllate, al fine di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni stesse.

RAPPORTO CON GLI AZIONISTI E IL MERCATO

ASTM organizza la propria attività secondo regole in grado di assicurare l'affidabilità del management e l'equo bilanciamento tra i poteri del management e gli interessi degli azionisti e degli altri Stakeholder, nonché la trasparenza e la conoscibilità da parte del mercato delle decisioni gestionali e degli eventi societari che possono influenzare in maniera rilevante il corso dei valori mobiliari emessi, nel rispetto delle

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

Dal 2019 ASTM ha adottato una Procedura operativa "Redazione, Approvazione e Pubblicazione della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario ex. D.Lgs.254/2016", con cui è stato definito il processo operativo per la redazione, approvazione e pubblicazione della DNF secondo quanto previsto da D.lgs. 254/2016 e dallo standard di rendicontazione GRI Sustainability Reporting Standards.

disposizioni normative vigenti in materia di market abuse (Regolamento UE n. 596/2014), nonché delle procedure per la gestione, il trattamento e la comunicazione delle informazioni privilegiate adottate dalla Società.



IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è una componente chiave della strategia aziendale del Gruppo. La strategia di sostenibilità di ASTM è stata sviluppata tramite l'analisi, l'integrazione e lo sviluppo di diversi elementi, tra cui i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), le Linee Guida ISO 26000, l'analisi di materialità del Gruppo e i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dalle Nazioni Unite, in coerenza con il Piano Strategico del Gruppo.

Nel corso degli anni, ASTM ha adottato un approccio concreto, graduale e proattivo nell'attuazione

delle proprie ambizioni ESG che hanno trovato la loro massima espressione nel Piano di Sostenibilità "Going Global Sustainably", che è stato il primo passo olistico che l'azienda ha compiuto per incorporare la sostenibilità aspetti nelle sue attività. In particolare, il Piano ha valorizzato l'impegno sui temi di sostenibilità, in un'ottica di miglioramento continuo delle performance e al fine di comunicare a tutti i propri Stakeholder gli indirizzi strategici del Gruppo in tema di sostenibilità, condividendo obiettivi, principi e valori.

Di seguito una sintesi dei principali risultati conseguiti per ciascun indirizzo strategico:

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

- Definizione di una struttura organizzativa della sostenibilità in linea con le best practice
- Adozione di politiche inerenti i temi di sostenibilità rilevanti per il Gruppo (Policy anti-corruzione, Politica diversità e inclusione, Codice di condotta fornitori, Politica sui diritti umani, Manifesto ambiente, Politica sulla biodiversità)
- Implementazione di un Sistema di gestione dei rischi di Gruppo in linea con le best practice e che integra la gestione dei rischi ESG
- Garantire il reporting annuale di sostenibilità, anche grazie all'adozione procedura operativa "Redazione, Approvazione e Pubblicazione della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario ex. D.Lgs.254/2016"

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

- Adozione di un Codice di condotta da diffondere a tutti i fornitori
- Sostegno a iniziative in ambito sportivo e culturale, incluso il supporto al Derthona Basket e al CUS Ad Maiora Rugby
- Promozione, nell'ambito delle attività di manutenzione e di ammodernamento delle infrastrutture autostradali e in un'ottica di economia circolare, del riutilizzo di materiali

Promuovere politiche volte a migliorare la sicurezza stradale

- Pianificazione e monitoraggio delle attività di manutenzione dell'infrastruttura autostradale e delle opere d'arte
- Realizzazione di un piano di diffusione delle colonnine di ricarica elettrica nelle aree di servizio
- Sviluppo di un'applicazione che permetta agli utenti autostradali di essere aggiornati sulla viabilità in tempo reale
- Sviluppo e diffusione della campagna «Autostradafacendo»

Sviluppare il capitale umano valorizzando le competenze e le diverse culture

- Implementazione di un sistema di incentivazione manageriale con l'obiettivo di valorizzare le competenze e promuovere il raggiungimento di risultati sempre più eccellenti, stabilendo un legame virtuoso tra compensation e performance professionali e includendo la valutazione delle performance ESG
- Attrazione di giovani risorse attraverso partnership con le università, definendo programmi di assessment e sviluppo professionale

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

- Sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di edifici a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED
- Adesione, a partire dal 2018, al programma CDP Climate Change e riconoscimento come leader nella lotta al cambiamento climatico
- Diffusione di una campagna di sensibilizzazione per promuovere l'adozione di comportamenti responsabili

Assicurare la salute e la sicurezza sul lavoro

- Promozione di attività di formazione e prevenzione per ridurre gli infortuni, garantire un ambiente di lavoro sicuro, promuovere e incentivare comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro
- Aggiornamento costante dei Sistemi di gestione qualità, sicurezza e ambiente secondo le versioni delle ISO vigenti

Nell'ambito della definizione delle strategie di sostenibilità di ASTM sono stati selezionati i 9 SDGs

ritenuti più rilevanti sulla base dei settori di operatività del Gruppo e sotto riportati.



Nel 2021 ASTM ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico definendo obiettivi e iniziative di riduzione delle emissioni di gas serra per il 2030 validati da Science Based Target initiative (SBTi) e integrati nella propria strategia finanziaria, pubblicando il suo primo Sustainability

Linked Financing Framework, disponibile sul sito internet di ASTM nella sezione "Investor Center", nell'ambito del quale sono stati emessi, nel corso del mese di novembre 2021, € 3 miliardi di Sustainability Linked Bond.

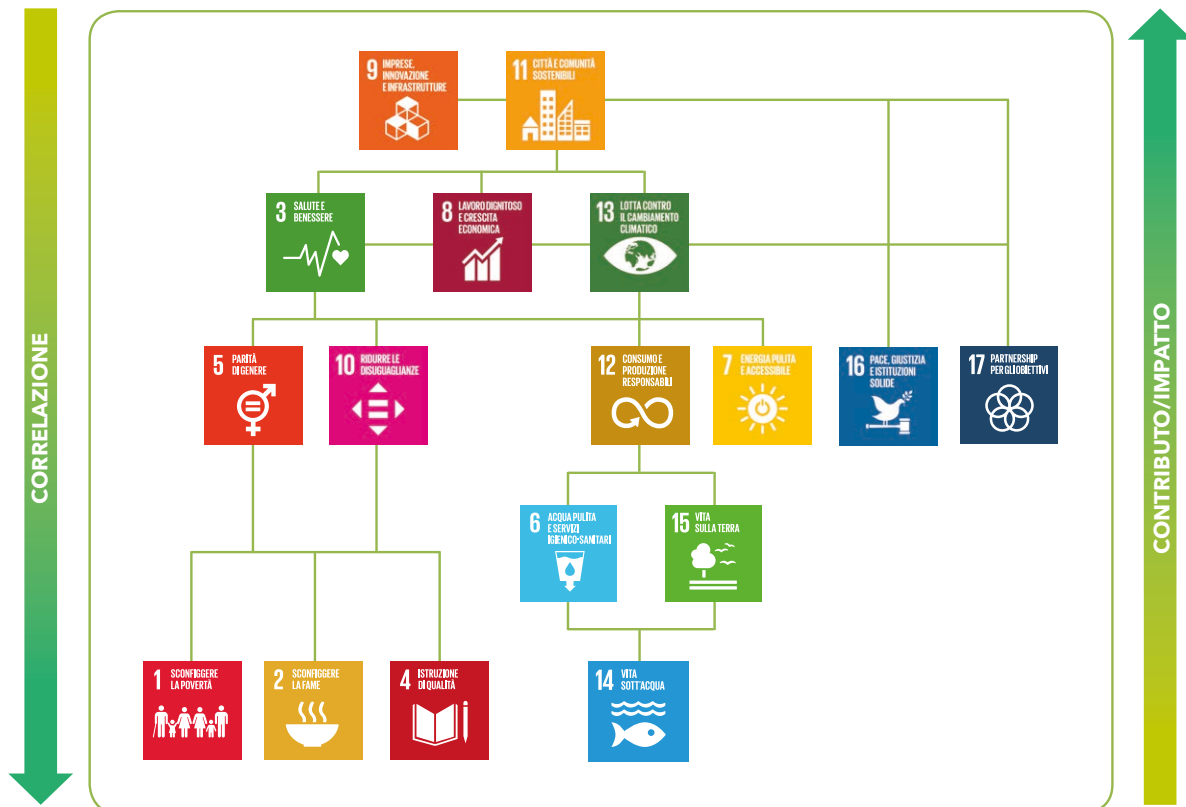
ROADMAP SDGs

Coerentemente con le linee guida pubblicate dal World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), dal 2019 ASTM ha definito una roadmap finalizzata a migliorare il contributo del Gruppo al raggiungimento dei Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 dell'ONU.

In particolare, attraverso un assessment di coerenza, validità e applicazione dei Sustainable Development Goals (SDGs) ai temi di sostenibilità e alle politiche del Gruppo, anche tenuto conto del contesto e del settore di riferimento e dei principali impatti generati e subiti dal Gruppo lungo la catena del valore sono state identificate azioni utili a migliorare la performance e l'impatto del Gruppo in relazione agli SDGs.

Tale analisi ha permesso di realizzare una prioritizzazione degli SDGs in base alla maggiore o minore capacità del Gruppo di contribuire al loro raggiungimento attraverso gli impatti generati lungo la catena del valore. Di seguito è rappresentata una sintesi dei risultati ottenuti: gli SDGs posizionati in alto risultano essere di maggiore rilevanza per il Gruppo, in termini di contributo/impatto. Le linee presenti in figura evidenziano la connessione esistente tra i temi di sviluppo identificati e rappresentati dagli SDGs. L'analisi ha permesso di identificare target di particolare rilevanza e indicatori utili a migliorare il monitoraggio del contributo del Gruppo agli stessi. Tali indicatori sono periodicamente monitorati e rendicontati annualmente nel presente documento.

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



ASTM E LA MOBILITÀ DEL FUTURO

ASTM è consapevole che le infrastrutture, oltre ad essere complesse opere ingegneristiche, rappresentano un asset strategico per la crescita economica ed il benessere dei cittadini. Intervenire su queste opere, quindi, non significa solo modificare il tessuto connettivo di un territorio, ma anche contribuire al suo sviluppo, mettendo in connessione persone, merci e idee.

Integrando le Politiche di sostenibilità nella propria strategia di business, mettendo al centro le persone e l'ambiente, ASTM intende essere protagonista e partecipare fattivamente alla trasformazione digitale ed ecologica della mobilità, promuovendo progetti di innovazione tecnologica e transizione ecologica per rendere le proprie infrastrutture sempre più sicure, smart e sostenibili.

L'autostrada A4 Torino-Milano è al centro del primo importante piano di ammodernamento promosso da ASTM, che prevede interventi ad alto contenuto tecnologico atti a rendere l'infrastruttura più resiliente e sostenibile, tra le più moderne e all'avanguardia in Europa e nel mondo. Una prima parte di tali interventi sarà realizzata entro il 2024 su un tratto pilota di 30 km, compreso tra lo svincolo di Novara Est e la barriera di Milano Ghisolfa, per poi - previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) - essere estesi a tutta la tratta in gestione. Entro il 2030, quindi, ASTM prevede di realizzare un modello per tutto il sistema autostradale italiano: un'infrastruttura più sicura e dotata di soluzioni innovative, concepita con l'obiettivo di continuare ad innalzare l'esperienza di viaggio e la qualità del servizio per i clienti.

Gli interventi previsti sono suddivisibili in tre ambiti:

- sicurezza stradale e assistenza alla guida;
- monitoraggio e manutenzione infrastrutturale;
- sostenibilità.

Al termine dei lavori, gli utenti dell'A4 Torino-Milano potranno beneficiare, ad esempio, dell'introduzione di distributori ad idrogeno, dell'incremento del sistema di monitoraggio delle opere d'arte, di sistemi di rilevamento contromano e merci pericolose, di nuovi manti di asfalto ottenuti da materiale riciclato, di sistemi antinebbia e comunicazione veicolo-infrastruttura (questi ultimi fondamentali, nel breve periodo, per efficientare i flussi di traffico e, nel lungo periodo, per l'introduzione dei veicoli a guida autonoma, punto di arrivo della "smart road"). In termini di connettività, l'A4 presenta un tratto già completamente allestito per consentire il "dialogo" veicolo-infrastruttura: il Gruppo ASTM e Volkswagen Group Italia hanno, infatti, testato tali tecnologie tra Arluno e Rho, nell'ambito di un'importante iniziativa a cui è stato dedicato un focus all'interno del presente documento.

Il progetto di transizione ecologica e digitale dell'autostrada A4 Torino-Milano prevede importanti investimenti che genereranno impatti positivi sul territorio in termini di contributo economico ed occupazionale generato lungo l'intera catena del valore.

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è integrato nell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e, più in generale, di governo societario e si ispira alle best practice e al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana⁹.

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

Il Modello del Sistema di controllo interno e Gestione dei rischi adottato da ASTM è in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM") e dallo standard ISO 31000.

Il modello adottato, con il supporto delle funzioni

interne preposte, garantisce il presidio dei rischi, anche relativi ai temi di sostenibilità, connessi al perseguimento degli obiettivi strategici aziendali.

ASTM S.p.A., quale holding industriale, ha un ruolo di coordinamento e valorizzazione delle proprie partecipazioni, nonché di individuazione di nuove opportunità di investimento e gestisce principalmente rischi finanziari e di compliance relativi alla propria natura di holding.

Le società controllate, nell'ambito della propria autonomia giuridica e gestionale, hanno la responsabilità della gestione autonoma dei rischi afferenti alla specifica attività di business.

Nel corso del 2021 ciascuna società ha monitorato/aggiornato l'assessment dei principali rischi, generati o subiti, legati alle attività d'impresa, inclusi quelli connessi ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

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

LE POLITICHE DI SOSTENIBILITÀ

Al fine di rafforzare i presidi in ambito ESG, ASTM ha adottato specifiche politiche relativamente ai temi di sostenibilità rilevanti, che sono disponibili sul sito internet della Società, promuovendone l'adozione anche da parte delle principali società operative controllate, le quali, tenendo conto della propria operatività e struttura organizzativa, le hanno adottate attraverso i propri organi competenti.



**POLICY
ANTI-CORRUZIONE**



**POLITICA DIVERSITÀ
E INCLUSIONE**



**CODICE DI CONDOTTA
FORNITORI**



**POLITICA SUI
DIRITTI UMANI**



**MANIFESTO
AMBIENTE**



**POLITICA SULLA
BIODIVERSITÀ**

⁹ Per ulteriori informazioni relative al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" di ASTM, disponibile sul sito internet della società nella sezione Governance/Relazioni Corporate Governance.

PRINCIPALI RISCHI INERENTI I TEMI DI SOSTENIBILITÀ

RISCHI DI INTERRUZIONE DELL'OPERATIVITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

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

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

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

RISCHI DI COMPLIANCE E LEGATI AL COMPORTAMENTO ETICO

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

RISCHI LEGATI ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI

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

RISCHI LEGATI AL PERSONALE

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

RISCHI REGOLATORI AMBIENTALI

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

RISCHIO "NIMBY"

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

RISCHI LEGATI ALL'INNOVAZIONE E AL MERCATO

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

RISCHI DI BUSINESS CONTINUITY

Rischi connessi a limitazioni o interruzioni temporanee del business e/o dell'operatività aziendale a causa di eventi e/o fattori esogeni che colpiscono una o più società operative controllate del Gruppo.

LA RISPOSTA AL RISCHIO DEL GRUPPO

ASTM e le proprie società operative controllate hanno implementato un sistema di Risk Management conforme alle best practice definite da CoSo ERM e ISO 31000, definendo la struttura organizzativa e attribuendo chiari ruoli e responsabilità in tale ambito. Sono stati definiti specifici processi di identificazione, monitoraggio e mitigazione dei principali rischi aziendali.

In relazione alle principali attività di mitigazione dei rischi, sin dal 2004 ASTM e le proprie società operative controllate italiane hanno adottato un Codice etico e di comportamento e un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01 (il "Modello 231") definendo, altresì, procedure operative e un sistema disciplinare.

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

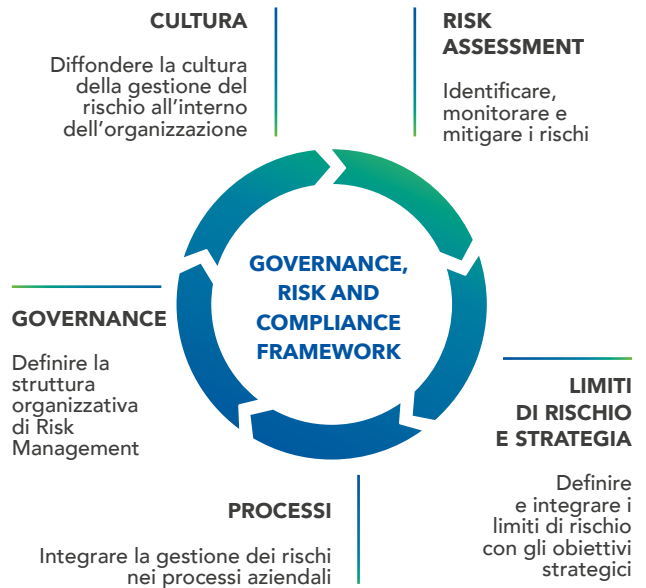
Le principali politiche adottate da ASTM e dalle proprie società controllate, anche al fine di mitigare i rischi di sostenibilità identificati, sono descritte all'interno del presente documento, con particolare riferimento alla sezione "Etica e Integrità".

ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato sistemi di gestione in linea con le norme UNI ISO con riferimento a tematiche quali salute, sicurezza, ambiente e qualità. Per maggiori dettagli si rimanda alle sezioni dedicate.

In relazione alla normativa in materia di whistleblowing, ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno implementato dal 2018 un sistema di segnalazione delle irregolarità e di potenziali illeciti da parte di dipendenti e soggetti terzi, a integrazione dei canali già previsti per le segnalazioni all'Organismo di Vigilanza. Dal 2018 EcoRododias ha attivato un "Ethic Channel", una piattaforma online che permette a dipendenti, clienti e soggetti terzi di segnalare, anche in forma anonima, potenziali violazioni del Codice Etico o di qualsiasi politica e procedura adottata dal Grup-

po. È stato inoltre istituito un Comitato Etico con il compito di svolgere, con il supporto del team di Compliance, le istruttorie relative alle segnalazioni ricevute.

APPROCCIO AL RISK MANAGEMENT



GESTIONE DEGLI EVENTI DI CRISI

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

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

Dall'analisi dei diversi settori di attività del Gruppo sono state individuate le tipologie di eventi di crisi riconducibili essenzialmente a temi di sicurezza (es. inquinamento o disastro ambientale, grave incidente sul lavoro, impedimento del top management) e a fattori esterni (es. grave danno ad opere o infrastrutture causato da eventi esogeni, grave epidemia o malattia infettiva, incident IT, evento atmosferico estremo o catastrofe naturale)



e i criteri per valutarne la severità sulla base delle caratteristiche specifiche dell'evento.

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

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

Nel corso del 2021 è proseguita la gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e non sono stati registrati eventi con severità tale da comportare l'attivazione del processo di Crisis Management.

Tema materiale:

BUSINESS CONTINUITY

Ambito D.Lgs. 254/2016:

AMBIENTALE, SOCIALE, ATTINENTE AL PERSONALE, RISPETTO DEI DIRITTI UMANI, LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA



Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di business continuity;

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Procedura operativa gestione eventi di crisi che definisce struttura organizzativa, processi e flussi informativi in caso di eventi di crisi
- Struttura organizzativa flessibile da adottare in situazioni emergenziali per garantire la continuità del business e dei servizi di interesse pubblico
- Adeguate infrastrutture e dotazioni IT
- Formazione e linee guida operative per utilizzo software, sistemi di comunicazione, modalità di connessione
- Albo Fornitori per garantire la business continuity



ETICA E INTEGRITÀ

Il Codice etico e di comportamento della Società, nella sua ultima versione adottata dal Consiglio di Amministrazione il 16 dicembre 2021, è stato redatto in un'ottica di Gruppo e, ispirandosi ai principi e ai valori ESG contenuti nelle diverse politiche di sostenibilità adottate da ASTM e dalle principali società operative controllate, riassume tutti gli elementi fondativi dell'identità e della cultura del Gruppo ASTM.

Il Codice etico e di comportamento, disponibile sul sito internet della Società, si applica ad ASTM S.p.A. e alle società controllate in Italia e all'estero ed è vincolante per i comportamenti di tutti i dipendenti e collaboratori di tali società ovvero di tutti coloro che, a qualsiasi titolo e a prescindere dalla tipologia di rapporto contrattuale, contribuiscono al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi aziendali, inclusi i componenti degli organi sociali.

Nel corso del 2021 non sono pervenute segnalazioni in merito a violazioni del Codice etico di Gruppo.

Tema materiale:

ANTI-CORRUZIONE

Ambito D.Lgs. 254/2016:

LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA



Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di compliance e legati al comportamento etico;

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

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

- Policy anti-corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali;
- Sistema di gestione in materia anticorruzione certificato ISO 37001 per ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A.;
- Referente anti-corruzione;
- Canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrate nell'ambito del proprio rapporto professionale.

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





ANTI-CORRUZIONE

Il Gruppo, in un'ottica di tolleranza zero, ripudia e disincentiva ogni forma di corruzione, sia in Italia che all'estero, e si impegna a contrastarla attivamente rispettando la normativa anti-corruzione vigente in tutti i Paesi in cui opera, imponendo ai propri Stakeholder di operare con onestà e integrità.

A tale riguardo, ispirandosi alle best practice in tema di Compliance program anti-corruzione ed

agli standard internazionali, quale lo standard UNI ISO 37001, ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno adottato un sistema strutturato di regole, controlli e meccanismi di segnalazione finalizzati alla prevenzione dei reati di corruzione. In particolare, le misure di prevenzione degli illeciti corruttivi sono disciplinate nel Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 e nella Policy anti-corruzione delle principali società operative controllate del Gruppo che le hanno adottate.

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

ASTM S.p.A. e le controllate Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infrastruttura e Logística S.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. hanno implementato un Sistema di gestione in materia di anti-corruzione certificato UNI ISO 37001 per il perimetro italiano di riferimento.

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

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

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

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



FUNZIONE INTERNAL AUDIT

ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno nominato un responsabile della funzione internal audit, incaricato di verificare l'operatività e l'idoneità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, attraverso un piano di audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi aziendali.



Il Consiglio di Amministrazione di ASTM, con il supporto del Comitato Controllo e Rischi, approva annualmente il piano di lavoro predisposto dal responsabile della funzione di internal audit, sentiti il Collegio sindacale e l'Amministratore Delegato.

Nell'ambito delle attività di controllo svolte, nel corso dell'esercizio 2021 sono proseguite le attività di monitoraggio della funzione di internal audit di ASTM sulle misure adottate dalla società per far fronte all'emergenza epidemiologica da Covid-19, al fine di assicurare la salute e sicurezza dei propri dipendenti sul luogo di lavoro. Nella sua qualità di Responsabile della funzione di conformità e di prevenzione della corruzione, il responsabile della funzione internal audit di ASTM ha infine svolto gli opportuni accertamenti relazionando agli organi competenti in merito al Sistema di gestione ISO 37001 adottato dalla società.



IL SISTEMA DI WHISTLEBLOWING

Al fine di promuovere la cultura della legalità, secondo una logica di tolleranza zero verso comportamenti che non rispondono ai principi etici adottati dalla Società e il rispetto delle norme e dei regolamenti vigenti, ASTM e le proprie società operative controllate italiane hanno implementato un sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") che, attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale gestita da un soggetto terzo specializzato e indipendente, consente a tutti gli Stakeholder di segnalare, anche in forma anonima, violazioni - presunte o conosciute - di leggi, regolamenti, procedure e politiche aziendali o di valori enunciati dal Codice etico.

Nel corso del 2021 è pervenuta una segnalazione su S.A.T.A.P., regolarmente presa in carico e trattata conformemente alla procedura della società.

Relativamente al Gruppo EcoRodovias, nel mese di dicembre 2021 sono pervenute, attraverso l'Ethic Channel, 16 segnalazioni, la maggior parte delle quali relative a violazioni di procedure aziendali e una di discriminazione, tutte indagate con riservatezza e indipendenza e sottoposte al Comitato Etico per la deliberazione di provvedimenti disciplinari se necessari.

Con riferimento alle inchieste connesse a fatti, accaduti precedentemente all'acquisizione del controllo da parte del Gruppo ASTM, che vedono coinvolte alcune società del Gruppo EcoRodovias, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo "Altre informazioni" delle Note Esplicative del bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021.



PRIVACY

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

In linea con le disposizioni del Regolamento UE 2016/679 ("GDPR" - General Data Protection Regulation) è stato implementato un modello organizzativo e gestionale data protection, il quale prevede: la definizione di ruoli e responsabilità all'interno dell'azienda, tra cui l'individuazione di un Data Privacy Officer

(c.d. "DPO") di un focal point (c.d. "Referente Data Protection") e di responsabili interni per aree funzionali (c.d. "Data Manager") che sovrintendono ai trattamenti di dati personali, curando altresì i rapporti con le terze parti; l'adozione di una data privacy policy e di specifiche procedure e protocolli in materia data protection; l'implementazione di una piattaforma digitale per la gestione e l'accountability di tutte le attività data protection.

È stato inoltre istituito un organismo di coordina-

mento composto dai Referenti Data Protection delle singole società (c.d. "Gruppo Referenti"), con funzioni di sensibilizzazione collettiva e raccordo metodologico. Nel corso dell'anno, si sono svolte periodiche riunioni tra il Gruppo Referenti e il DPO.

Il Gruppo pone un'attenzione particolare alla formazione delle risorse aziendali e alla sensibilizzazione del personale, organizzando iniziative di formazione, differenziate in funzione dei profili aziendali dei partecipanti.

GESTIONE EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-19

L'emergenza sanitaria ed epidemiologica da Covid-19, che ha contraddistinto il 2020 ed ha cambiato le nostre abitudini, il nostro modo di vivere, di lavorare e di relazionarci con gli altri, è proseguita anche nel 2021.

Nel corso del 2021 tutte le società, al fine di contenere il rischio contagio, hanno continuato ad applicare con rigore e, laddove necessario, ad aggiornare tutte le misure precedentemente adottate, nel rispetto dei provvedimenti delle Autorità e delle Istituzioni

preposte, nonché delle raccomandazioni, delle indicazioni e linee guida diffuse dalla capogruppo.

Il DPCM 22 aprile 2021 ha segnato l'avvio della ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia andando progressivamente ad eliminare, alla luce dei dati scientifici e dell'andamento della campagna di vaccinazione avviata a fine dicembre 2020, le restrizioni imposte per limitare il contagio.



Gli impatti sul business



Business continuity
Operations & maintenance



La tutela della salute
del personale



La resilienza e le azioni
di rafforzamento

GLI IMPATTI SUL BUSINESS

Nonostante le azioni intraprese dal Gruppo abbiano dimostrato la capacità e la rapidità di risposta, contenendo - per quanto possibile - gli impatti della pandemia, quest'ultima si è riflessa sui principali indicatori economico-finanziari. In particolare, l'andamento nel corso dell'esercizio 2021 dei volumi di traffico e, conseguentemente, dei ricavi da pedaggio, è stato ancora condizionato dall'evolversi dell'epidemia da Covid-19, anche se - a partire dal secondo semestre 2021 - il differenziale con il 2019 ha iniziato a ridursi.

Per maggiori informazioni sugli impatti economico finanziari si rimanda al Bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021.

Nel rispetto dei provvedimenti normativi emessi dalle competenti Autorità, ASTM S.p.A., le società del settore EPC e quelle del settore Tecnologia e Innovazione si sono avvalse, seppur in misura molto limitata, della cassa integrazione (CIGO - Covid). Tale istituto non è stato utilizzato dalle società concessionarie, pur impattate da una sensibile riduzione di traffico.



BUSINESS CONTINUITY, OPERATION & MAINTENANCE

A fronte della progressiva diffusione della pandemia da Covid-19 - iniziata nel febbraio 2020 e proseguita per tutto il 2021 - in Italia e nei Paesi esteri in cui opera il Gruppo, in linea con le direttive delle Autorità sanitarie nazionali e locali competenti, ha tempestivamente adottato misure di prevenzione, contenimento e tutela, emanando e diffondendo disposizioni, linee guida ed istruzioni al fine di mitigarne gli impatti sia sulla salute dei propri dipendenti e collaboratori sia sull'operatività del proprio business.

La struttura emergenziale, attivata nel rispetto della "Procedura interfunzionale gestione degli eventi di crisi", ha focalizzato l'attenzione sul costante monitoraggio dei provvedimenti e delle disposizioni emesse dalle Autorità competenti, sulla tutela, protezione e organizzazione del personale, sul monitoraggio dei principali KPI (Key Performance Indicator) economico finanziari e studio di possibili scenari nonché sulla compliance normativa e contrattuale.

Il Team di crisis management di ASTM, attivo dal febbraio 2020, ha proseguito ad operare anche attraverso specifici gruppi di lavoro.

Nella gestione della rete autostradale in concessione, sono stati garantiti tutti i servizi all'utenza ai fini della viabilità, così come sono proseguiti tutti gli interventi relativi alla manutenzione e alle attività di investimento finalizzati ad un continuo innalzamento degli standard di sicurezza delle infrastrutture e dell'esercizio.

Nel settore EPC sono proseguite le attività per la realizzazione delle opere strategiche nonostante il complicato contesto.

Il costante monitoraggio del contesto interno ed esterno, il quadro di informazioni, dati ed analisi disponibili, l'adozione di comportamenti responsabili da parte di tutti hanno consentito di fronteggiare efficacemente l'emergenza, di valutare, individuare ed implementare tempestivamente le più idonee

azioni per la tutela della salute del personale e del business, confermando, una eccellente resilienza della struttura societaria e dei suoi processi.

L'operatività di ASTM S.p.A. e delle società controllate, anche relativa ai servizi pubblici essenziali, non ha subito alcuna interruzione.

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

LA TUTELA DELLA SALUTE DEL PERSONALE

Durante tutte le fasi dell'emergenza, in linea con le indicazioni contenute nelle ordinanze e nei provvedimenti del Ministero della Salute e delle varie Regioni coinvolte, sono state tempestivamente diffuse a tutto il personale comunicazioni, protocolli ed istruzioni operative contenenti informazioni comportamentali e linee guida inerenti le modalità operative per la tutela della salute.

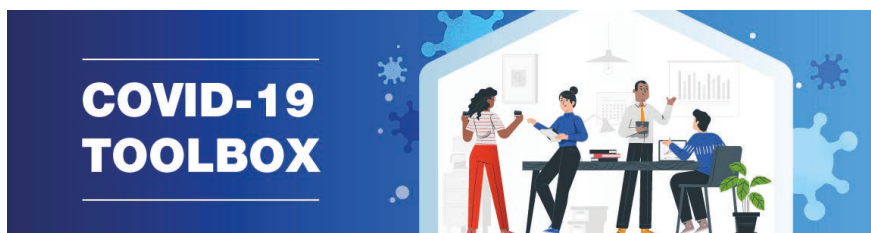
Tutte le società hanno organizzato le proprie attività in modo da limitare la presenza dei dipendenti presso le sedi di lavoro, garantendo al contempo la massima operatività e l'erogazione dei servizi essenziali.

Per tutto il personale è stata mantenuta attiva per il 2021 specifica protezione assicurativa.

Inoltre, nel corso del mese di settembre con Decreto 127/2021 è stato introdotto l'obbligo per tutti i lavoratori, a partire dal 15 ottobre 2021, di possedere e di esibire, su richiesta, la certificazione verde Covid-19 (green pass) per accedere in tutti i luoghi di lavoro. Il conseguente aggiornamento dei protocolli e delle misure aziendali di contenimento del contagio ha riguardato, tra l'altro, la programmazione delle verifiche ed il relativo processo, le conseguenze e le azioni correlate all'assenza di certificazione e le condizioni di accesso per soggetti esterni.

COVID-19: IL TOOLBOX NELLA INTRANET AZIENDALE

Sin dall'inizio dell'emergenza epidemiologica, per una tempestiva ed efficace comunicazione con il personale del Gruppo, è stata creata una specifica sezione sulla intranet #Agorà, costantemente aggiornata ed arricchita di documenti e informazioni a disposizione di tutti i dipendenti.



In particolare, sono stati resi disponibili tutti i Protocolli e le indicazioni di Gruppo, contributi video, materiale informativo nonché link istituzionali. È stato inoltre sensibilizzato l'utilizzo della intranet aziendale che, tra gli altri contenuti, propone numerose iniziative indirizzate ai dipendenti.

LA RESILIENZA E LE AZIONI DI RAFFORZAMENTO

Ad oggi risulta ancora complesso prevedere gli sviluppi e l'intensità degli effetti socio-economici generati dallo "shock" da Covid-19: in ragione dell'indeterminatezza dei fattori attinenti alla dinamica della pandemia, non ancora superata, il Gruppo ne continua, quindi, il monitoraggio.

Il Gruppo ha proseguito costantemente nelle attività di monitoraggio e controllo della crisi epidemiologica, in linea e nel rispetto dei provvedimenti emessi dalle Autorità ed Istituzioni competenti anche adeguando ed integrando i propri protocolli ed istruzioni operative.

Nel corso del 2021 gli sforzi delle società del Gruppo ASTM sono stati anche indirizzati ad individuare ed attuare tutte le misure possibili per contenere gli impatti della crisi sanitaria sui risultati economici e finanziari in modo da mantenerle adeguate e coerenti con gli impegni in essere e con i programmi operativi, sempre tesi a garantire il mantenimento di livelli di assoluta efficienza nel servizio all'utenza e nella sicurezza delle infrastrutture.

Il contesto sanitario generato dal Covid-19 ha comportato la proroga lo smart working "emergenziale" quale misura per contenere la pandemia e favorire il distanziamento: in un contesto ancora instabile e poco programmabile, è proseguita la sperimentazione di un approccio di smart working maturo.

Gli impatti, anche potenziali, che l'emergenza sanitaria Covid-19 ha generato per il Gruppo ASTM e la sua catena del valore sono stati considerati nelle attività di aggiornamento dell'analisi di materialità finalizzata alla predisposizione della DNF 2021: la business continuity - ovvero la capacità dell'organizzazione di garantire l'operatività aziendale, anche relativa ai servizi pubblici essenziali, a seguito di eventi e/o fattori esogeni straordinari che colpiscono una o più società del Gruppo - è stata confermata come tema di sostenibilità rilevante.

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

TRANSPORT WORKING GROUP

Dal 2020, ASTM ha preso parte al Transport Working Group (TWG), un gruppo di lavoro istituito dal fondo Ardian che riunisce le società in portafoglio nel settore dei trasporti e delle infrastrutture con l'obiettivo di aumentare la resilienza attraverso la condivisione di esperienze e best practice in ambito ESG.

Nel corso del 2021 si sono tenuti il terzo Workshop del TWG, sul tema della conservazione della biodiversità, e il quarto Workshop, sul tema della salute e sicurezza.

STRATEGIA DI GRUPPO SUL CLIMA

Con riferimento alla strategia di Gruppo sul clima, nel corso del 2021 è proseguito il percorso di allineamento alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) finalizzato a rafforzare l'impegno del Gruppo in ambito Climate Change ed in particolare a contribuire all'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura media globale in linea con quanto definito dall'«Accordo di Parigi».

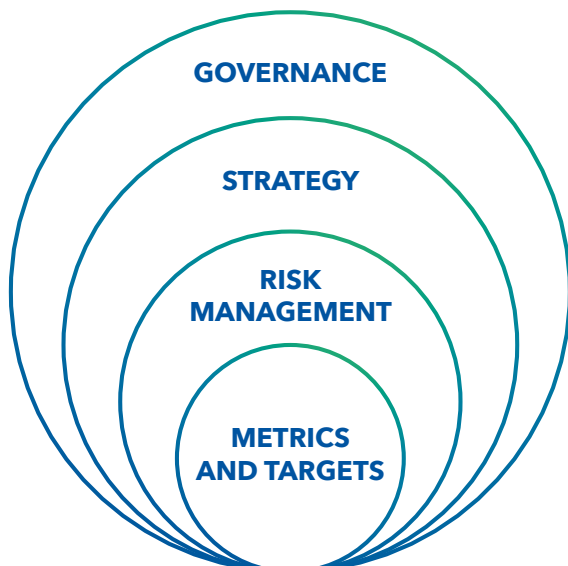
Le raccomandazioni TCFD hanno come principale obiettivo quello di guidare le aziende a comunicare ai propri Stakeholder, in modo chiaro e comparabile, informazioni su rischi e opportunità legati al cambiamento climatico, con riferimento a quattro

aree tematiche che rappresentano gli elementi fondamentali di una organizzazione: Governance, Strategy, Risk Management, Metrics and Targets.

GOVERNANCE

Al fine di promuovere il successo sostenibile del Gruppo anche attraverso il monitoraggio delle performance ambientali, ed in particolare degli impatti del cambiamento climatico sull'operatività e sui risultati finanziari dell'azienda, il Gruppo ASTM ha definito un modello di governance in linea con le best practice in ambito ESG, che garantisce il coinvolgimento del top management nella definizione degli indirizzi strategici di sostenibilità, anche con

ELEMENTI FONDAMENTALI DELLA RENDICONTAZIONE TCFD



GOVERNANCE

La governance dell'organizzazione in merito ai rischi e alle opportunità legate al clima

STRATEGY

Gli impatti effettivi e potenziali dei rischi e delle opportunità legati al clima sulle attività, sulla strategia e sulla pianificazione finanziaria dell'organizzazione

RISK MANAGEMENT

I processi utilizzati dall'organizzazione per identificare, valutare e gestire i rischi legati al clima

METRICS AND TARGETS

Le metriche e gli obiettivi utilizzati per valutare e gestire i rischi e le opportunità relative al clima

riferimento alle tematiche legate al clima. Inoltre, ciascuna società, sulla base della propria operatività, tiene in considerazione gli impatti del cambiamento climatico nelle politiche di gestione dei rischi, nella pianificazione finanziaria, nella gestione operativa e nella pianificazione degli investimenti, nonché nella progettazione di obiettivi di performance dell'organizzazione e nel loro monitoraggio.

Nel 2021 ASTM è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico conseguendo il rating A-.

STRATEGY

La pianificazione di medio lungo termine, a partire dal primo Piano di Sostenibilità "Going Global Sustainably", tiene anche conto dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) al 2030 dell'ONU, incluso il target 13.1 "Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi". Gli indirizzi strategici del Gruppo includono la promozione di politiche di efficientamento energetico declinate in obiettivi e azioni misurabili, per ogni area di impegno, nel medio-lungo termine.

ASTM ha introdotto a partire dal 2020 un'analisi degli scenari legati al clima nella propria strategia al fine di:

- valutare come i rischi e le opportunità legati al clima influenzino tutte le aree di business del Gruppo
- saggiare la resilienza/robustezza del Gruppo di fronte ai rischi e le opportunità legati al clima
- identificare una strategia di riduzione delle emissioni del Gruppo nel medio-lungo periodo

Gli scenari adottati per l'analisi riflettono diverse possibilità future analizzando, attraverso gli "Scenari di transizione", l'evoluzione tecnologica ed economica necessaria per la mitigazione del cambiamento climatico e, attraverso gli "Scenari Fisici", la risposta del clima della Terra ai cambiamenti delle concentrazioni di gas ad effetto serra (GHG).

In conformità con le raccomandazioni della TCFD,

sono stati considerati diversi scenari tra cui: uno scenario 2 °C e due scenari ancora più ambiziosi (ben al di sotto di 2 °C e 1,5 °C); uno scenario rilevante per il contesto geografico in cui l'organizzazione opera (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), espressione dei Nationally Determined Contributions (NDC) per l'Italia); e uno scenario fisico utilizzato per anticipare i possibili effetti climatici che impatteranno in futuro sulle attività del Gruppo (RCP8.5).

Tra gli scenari fisici, è stato selezionato l'RCP8.5 dell'International Panel on Climate Change (IPCC) al fine di intercettare gli impatti maggiormente significativi legati alle variabili fisiche del clima (es. aumento della temperatura, delle precipitazioni estreme) che potrebbero influenzare direttamente l'attività del Gruppo, in particolare con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture e alla sicurezza stradale.

Dallo scenario fisico sono stati estratti gli effetti fisici che nel lungo periodo avranno maggiore probabilità di generare impatti sul business di ASTM nelle regioni geografiche di maggiore interesse per il Gruppo (Europa ed America Latina):

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

Per quanto riguarda lo scenario di transizione applicato al business del Gruppo, sono stati selezionati diversi scenari in conformità con le raccomandazioni della TCFD: gli scenari "2DS", "Well Below 2°C" e "1,5°C" (progettati da Science Based Target initiative - SBTi¹⁰ e International Energy Agency - IEA¹¹), utilizzati in ottica di target setting per valutare il massimo "budget di carbonio" disponibile e per ricavare plausibili traiettorie di riduzione delle emissioni; e lo scenario basato sul PNIEC¹², utilizzato per valutare l'evoluzione normativa e tecnologica dell'area geografica in cui si concentrano maggior-

¹⁰ <https://sciencebasedtargets.org/resources/legacy/2019/04/foundations-of-SBT-setting.pdf>

¹¹ <https://www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2016>

¹² mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf

mente le attività del Gruppo ASTM, come l'Italia.

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

RISK MANAGEMENT

Il Consiglio di Amministrazione, nell'ambito delle proprie responsabilità sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, assicura che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo coerente con gli obiettivi strategici individuati. La gestione dei rischi ESG è integrata nel sistema di risk management implementato da ASTM e dalle principali società operative controllate. Tra le azioni di mitigazione dei rischi sono individuate anche eventuali opportunità di sviluppo che potrebbero tramutarsi in un vantaggio competitivo nel tempo.

Il cambiamento climatico e i suoi effetti sulle attività economiche rappresentano un potenziale fattore di rischio per l'operatività delle società del Gruppo e la resilienza delle infrastrutture gestite da ASTM, ma allo stesso tempo la transizione energetica e tecnologica attualmente in atto potrebbe far emergere importanti opportunità di crescita e sviluppo. Nel processo di risk assessment sono stati considerati sia rischi fisici che di transizione. Nella prima categoria rientrano il verificarsi di eventi meteo estremi (precipitazioni intense, inondazioni, frane), causati dal cambiamento delle condizioni climatiche che potrebbero generare danni all'infrastruttura autostradale; nella seconda l'evoluzione del mercato, sempre più attento ai temi della sostenibilità, o lo sviluppo della normativa ambientale, con l'introduzione di nuovi requisiti minimi ambientali e nuove limitazioni circa le emissioni GHG.

Le società del Gruppo mettono in atto diverse azioni per mitigare i suddetti rischi fisici e di transizione. Lo stato delle infrastrutture autostradali in concessione, con particolare riferimento alle aree ed alle opere più vulnerabili, è costantemente monitorato al fine di garantire, nel rispetto delle norme vigenti,

la sicurezza delle infrastrutture stesse per l'esercizio della circolazione autostradale, nonché una idonea pianificazione e programmazione degli interventi di manutenzione. Lungo alcune tratte dell'autostrada A6 Torino-Savona, dell'autostrada A5 Quincinetto-Aosta, e dell'autostrada A15 Parma-La Spezia, in relazione alle particolarità morfologiche del territorio, sono attivi specifici sistemi di monitoraggio dei movimenti franosi e dei versanti che, in alcuni casi, prevedono la misurazione in continuo di parametri prestabiliti e l'attivazione di allarmi nel caso di superamento di soglie prefissate.

Il Gruppo sta, inoltre, valutando l'introduzione di veicoli a basso o nulla emissione nel parco mezzi aziendale, opzione che permetterebbe sia di rispettare le limitazioni sulla circolazione di mezzi inquinanti, sia la riduzione delle emissioni di CO₂.

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

Per questa ragione ciascuna società deve essere in grado di individuare e sfruttare proattivamente le opportunità per mantenere elevati livelli di competitività. Per esempio, con riferimento alla gestione autostradale, l'innovazione tecnologica assume un ruolo sempre più importante per garantire standard elevati di servizi all'utenza, attraverso una graduale trasformazione digitale delle infrastrutture idonee per dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, per utilizzare sistemi di assistenza automatica alla guida, nonché per migliorare e snellire il traffico e ridurre l'incidentalità stradale.

Con riferimento al settore EPC è in crescita la richiesta, da parte dei committenti, della progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali e di edilizia civile ed industriale a basso impatto ambientale e con elevati livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

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

RISCHI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

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

Modalità di gestione del rischio

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




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

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

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

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

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

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

Modalità di gestione del rischio

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

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

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




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

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

Modalità di gestione del rischio

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

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

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

Modalità di gestione del rischio

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




In particolare S.I.N.A. da oltre 30 anni partecipa attivamente ai programmi di ricerca dell'AIPCR - Associazione Mondiale della Strada. Da 14 anni, inoltre, presiede il Comitato Tecnico Nazionale che si occupa dei cambiamenti climatici, delle politiche di mitigazione, adattamento e della resilienza delle infrastrutture.

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

Modalità di gestione del rischio




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



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

Modalità di gestione del rischio




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

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

Modalità di gestione del rischio




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

OPPORTUNITÀ LEGATE AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

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

Strategia




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

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

Strategia

Per supportare la transizione del mercato verso i veicoli elettrici è stato attivato un progetto sperimentale di ricarica elettrica ad alta potenza.

Nell'ambito delle nuove tecnologie applicate al pedaggiamento Sinelec, società di tecnologia del Gruppo, ha sviluppato il primo sistema italiano di esazione aperto in modalità *Free Flow Multilane* che consente all'utente il pagamento del pedaggio senza transitare obbligatoriamente attraverso un varco di esazione, riducendo quindi la formazione di code e di conseguenza di emissioni di CO₂. Inoltre, l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale (IA) è valutata a livello di ricerca e sviluppo come strumento di possibile ausilio per individuare più rapidamente le tendenze ed operare in modo più predittivo in un'ottica di miglioramento continuo della sicurezza stradale.

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

Strategia

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

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

METRICS AND TARGETS

I consumi e le emissioni GHG del Gruppo ASTM vengono monitorati e asseverati annualmente da una società esterna indipendente al fine di registrare e valutare eventuali variazioni e, inoltre, vengono utilizzati per il calcolo dell'impronta carbonica del Gruppo in linea con le linee guida del GHG Protocol "Corporate Accounting and Reporting Standard" e con i "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" pubblicati dal GRI - Global Reporting Initiative.

A supporto di tale rendicontazione, il Gruppo ha implementato strumenti di monitoraggio interni volti a individuare dove si concentrano i maggiori impatti in termini di emissioni GHG a livello di fonte emissiva, area di business ed area geografica.

Per maggiori informazioni fare riferimento al capitolo "Il nostro impegno verso l'ambiente" del presente documento.

ASTM è il primo operatore autostradale europeo - e il più grande in termini di km gestiti al mondo - ad

aver fissato obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati nel 2021 da Science Based Targets initiative (SBTi) e quindi in linea con le traiettorie di riduzione previste dall'Accordo di Parigi.

In particolare, ASTM ha progettato un percorso di riduzione della propria impronta di carbonio a medio termine, con diverso livello di ambizione a seconda della tipologia di emissioni (Scope) considerate. Il risultato di tale progettazione ha portato il Gruppo a definire obiettivi ambiziosi di riduzione basati su criteri scientifici, per contribuire alla lotta al cambiamento climatico e al mantenimento dell'innalzamento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C. I target così costruiti sono stati sottoposti e validati dall'iniziativa internazionale "Science Based Targets" e compaiono da ottobre 2021 sulla lista ufficiale delle cosiddette "Companies Taking Action".

Per rafforzare il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico, i target di riduzione delle emissioni sono stati integrati nella strategia finanziaria attraverso la formalizzazione di un Sustainability-Linked Financing Framework.

I SCIENCE BASED TARGETS DI ASTM



Il Gruppo ASTM si impegna a ridurre le proprie emissioni di GHG di Scope 1 e 2, entro il 2030, del 25% rispetto ai valori del 2020. ASTM si impegna altresì a ridurre le emissioni di GHG di Scope 3 da beni e servizi acquistati da terzi del 13% nello stesso lasso di tempo.

Per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG, il Gruppo ha definito un piano di azione che comprende, per le emissioni di scope 1 e 2, le seguenti iniziative:

- rafforzamento della governance per i consumi energetici (es. nomina Group Energy Manager, implementazione Sistema di gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001:2018)
- veicoli a basso impatto ambientale
- monitoraggio delle infrastrutture autostradali attraverso tecnologie innovative per ridurre i chilometri percorsi sulla rete
- piano di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologie LED
- sistemi di gestione dinamici per ridurre al minimo il consumo di energia per l'illuminazione e HVAC
- autoproduzione e acquisto di energia rinnovabile
- altre tecnologie e iniziative per l'efficienza energetica, così da ridurre l'impronta di carbonio delle operazioni e degli edifici
- ricerca e innovazione per lo sviluppo di tecnologie di recupero energetico.

È stato inoltre definito un piano di azione per la riduzione delle emissioni di Scope 3 che comprende le seguenti iniziative:

- rafforzamento della governance per i consumi energetici (es. nomina Group Energy Manager, implementazione Sistema di gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001:2018)
- efficientamento dei processi per ridurre la domanda di beni e servizi
- politiche di green procurement, che favoriscono l'acquisto di prodotti e servizi a bassa impronta carbonica
- coinvolgimento dei fornitori per aumentare la consapevolezza e promuovere la transizione verso materiali e tecnologie green
- innovazione tecnologica dei materiali, dei mix energetici, dei trend di efficienza ed elettrificazione
- innovazione del modello di business, che include una pianificazione predittiva delle operazioni di manutenzione dell'infrastruttura autostradale.

Si sottolinea come il target di riduzione delle emissioni di Scope 3 rappresenti un impegno ambizioso di estendere gli obiettivi ESG a terze parti che il Gruppo ASTM non controlla.

FINANZA SOSTENIBILE

Nel novembre 2021 ASTM S.p.A. ha collocato tre Sustainability-Linked Bond (SLB) per un totale di €3 miliardi, con richieste superiori a quattro volte l'offerta. L'operazione ha rappresentato il primo Sustainability-Linked Bond (SLB) emesso al mondo da un operatore infrastrutturale che incorpora gli obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati da SBTi.

I bond sono stati emessi nell'ambito del Sustainable-Linked Finance Framework (SLFF) con cui il Gruppo ha rafforzato ulteriormente il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico collegando la propria strategia finanziaria ad obiettivi di sostenibilità significativi e ambiziosi.

Il Framework è stato strutturato per essere allineato ai principi di mercato rilevanti e per contribuire al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. ASTM ha identificato due KPI che coprono il 70% dell'impronta di carbonio del Gruppo, in particolare: emissioni di Scope 1 e 2 ed emissioni di Scope 3 da beni e servizi acquistati.

Un soggetto esterno indipendente ha confermato l'allineamento del Framework con i principi di mercato rilevanti, nonché l'ambiziosità dei target individuati.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito internet della società nella sezione Investor Center/Finanza Sostenibile.





IL REGOLAMENTO EUROPEO SULLA TASSONOMIA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ECOSOSTENIBILI

IL REGOLAMENTO UE 2020/852: FINALITÀ, CONTESTO NORMATIVO E OBBLIGHI DI RENDICONTAZIONE

L'Unione Europea ha da tempo definito un quadro strategico per l'implementazione di azioni e iniziative politiche coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU e, in tale contesto, a marzo 2018 la Commissione Europea ha formalizzato per la prima volta un Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, con l'obiettivo dichiarato di riorientare i flussi di capitale verso investimenti sostenibili, integrare la sostenibilità nella gestione del rischio e promuovere la trasparenza e la visione a lungo termine, nella consapevolezza del ruolo importante che il settore finanziario può ricoprire nel veicolare gli investimenti privati a sostegno dello sviluppo sostenibile.

Nell'ambito di tale impegno da parte dell'Unione Europea, confermato anche nella "Strategia per finanziare la transizione verso un'economia sostenibile" pubblicata nel 2021, si inserisce anche il Regolamento UE 2020/852 (cd. "Tassonomia") che ha l'obiettivo di fornire agli investitori e al mercato un linguaggio comune di metriche di sostenibilità che possa garantire la comparabilità tra gli operatori, ridurre i rischi di greenwashing ed aumentare la quantità e la qualità di informazioni sugli impatti ambientali e sociali del business, favorendo così decisioni di investimento più responsabili. Tale Regolamento prevede che a partire dal 1° gennaio 2022 le imprese soggette all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19-bis o dell'articolo 29-bis della direttiva 2013/34/UE debbano includere nella propria DNF informazioni su come e in che misura le proprie attività (misurate in termini di fatturato, spese in conto capitale e spese operative) sono associate ad attività economiche ecosostenibili ai sensi della Tassonomia. Allo stesso modo, i partecipanti ai mercati finanziari dovranno segnalare in che misura le attività finanziate e i loro investimenti soddisfano i criteri della Tassonomia.

A giugno 2021, la Commissione Europea ha adottato formalmente gli Atti Delegati Tecnici (di seguito "Climate Delegated Act") che definiscono la lista di settori e attività economiche attualmente inclusi nella Tassonomia e i relativi criteri di vaglio tecnico che consentono di verificare se esse contribuiscono in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi ambientali di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai cambiamenti climatici; nel corso del 2022 è attesa la pubblicazione di ulteriori atti delegati con riferimento ai restanti quattro obiettivi ambientali (uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; transizione verso un'economia circolare; prevenzione e controllo dell'inquinamento; protezione degli ecosistemi e della biodiversità).

Il processo di verifica dell'eco-sostenibilità di un'attività economica (cd. "allineamento" alla Tassonomia) prevede i seguenti step di analisi:

- verifica dei Technical Screening Criteria per valutare l'effettivo contributo dell'attività economica ad un determinato obiettivo ambientale, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica e tenendo conto dell'impatto a lungo e a breve termine dell'attività economica; e
- verifica dei criteri "DNSH" (Do Not Significant Harm) per assicurarsi che l'attività economica non arrechi un danno significativo a nessun altro degli obiettivi ambientali.

In aggiunta, è prevista anche la verifica del rispetto delle garanzie sociali minime di salvaguardia (Social Minimum Safeguards), volte a garantire che le attività economiche siano condotte nel rispetto delle principali linee guida e trattati internazionali riferiti ai diritti umani.

La normativa prevede un contenuto informativo ridotto per il primo anno che risulta incentrato esclusivamente sull'indicazione delle quote di fatturato, di spese in conto capitale e di spese operative derivanti da attività economiche "ammissibili" alla tas-

sonomia, cioè incluse negli Allegati I e II del Climate Delegated Act. La verifica e la rendicontazione delle quote di fatturato, di spese in conto capitale e di spese operative derivanti da attività economiche "allineate" alla tassonomia è richiesta a partire dai documenti pubblicati dal 1° gennaio 2023.

LA TASSONOMIA PER IL GRUPPO ASTM

Come dichiarato dalla Commissione Europea, la Tassonomia include i settori che maggiormente possono giocare un ruolo attivo nel raccogliere le sfide poste dai cambiamenti climatici per guidare la transizione ecologica dell'UE, con l'obiettivo finale di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tra questi settori, il Climate Delegated Act ha previsto specifiche attività economiche dedicate alla costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture per il trasporto su strada, ferroviario, navale e aeroportuale (nell'ambito del settore "6. Trasporti") nonché alla costruzione e ristrutturazione di edifici (nell'ambito del settore "7. Edilizia e attività immobiliari"), riconoscendo l'importanza di tali settori per il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare, secondo quanto comunicato dalla Commissione Europea, alle operazioni di trasporto si possono imputare un terzo del consumo complessivo di energia e il 23% circa del totale delle emissioni dirette di gas a effetto serra nell'Unione mentre l'edilizia, considerati tutti i settori, è responsabile del 40% del consumo di energia e del 36% delle emissioni di carbonio a livello europeo.¹³

Di conseguenza, il Gruppo ASTM si configura come uno tra gli operatori economici che potrà maggiormente contribuire al processo di transizione ambientale promosso e incoraggiato dall'Unione Europea e ci si attende che tale circostanza verrà confermata anche a seguito della pubblicazione degli ulteriori atti delegati relativi ai restanti quattro obiettivi ambientali (uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, transizione ver-

so un'economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento, protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi).

Il Gruppo ASTM già dal 2020 ha introdotto un'analisi degli scenari legati al clima nella propria strategia al fine di valutare come i rischi e le opportunità legati ai cambiamenti climatici influenzano l'operatività delle proprie aree di business e ha avviato numerose iniziative¹⁴ in ottica di efficientamento energetico, riduzione delle emissioni e gestione e monitoraggio dei rischi climatici. L'implementazione di ulteriori azioni strategiche in risposta ai requisiti normativi introdotti dalla Tassonomia si inserirà pertanto nell'ambito del percorso già intrapreso dal Gruppo per rafforzare il proprio impegno in ambito Climate Change.

NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo ASTM, comprendendo la rilevanza e la portata innovativa della Tassonomia, ha avviato sin da subito un cantiere ad essa dedicato al fine di comprendere i nuovi obblighi normativi e pianificare in modo tempestivo ed efficace le attività propeedeutiche al processo di rendicontazione nell'ambito della propria dichiarazione consolidata di carattere non finanziario.

Le suddette attività hanno coinvolto l'organizzazione nel suo complesso, richiedendo la partecipazione fattiva delle strutture aziendali di business per l'identificazione delle attività "ammissibili" alla tassonomia e per la gestione del processo di data collection presso le società del Gruppo italiane ed estere. A tal proposito si precisa che la presente rendicontazione sulla Tassonomia copre l'intero perimetro delle società incluse nel consolidamento finanziario.

Il processo di rendicontazione, come richiesto dalla normativa, ha previsto continui momenti di confronto con le strutture dedicate al reporting finanziario al fine di garantire coerenza tra le grandezze esaminate. A tal proposito, si evidenzia che il calcolo dei KPI ha previsto le seguenti considerazioni:

¹³ Si veda Regolamento UE 2021/2139, par. 33 e 36

¹⁴ In questa sede si richiamano a titolo di esempio lo sviluppo di soluzioni innovative per la gestione delle infrastrutture (i.e. smart infrastructures), il progetto sperimentale di ricarica elettrica ad alta potenza per supportare la transizione del mercato verso i veicoli elettrici e l'impegno ad implementare, mantenere o aggiornare i requisiti e/o le certificazioni in materia ambientale sia nella realizzazione delle infrastrutture di trasporto (Protocollo di sostenibilità Envision) che nelle opere di edilizia civile industriale (principalmente LEED).

- i saldi sono stati calcolati su base consolidata, al netto delle partite infragruppo, per evitare ogni potenziale rischio di doppio conteggio;
- sono stati neutralizzati gli effetti contabili derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 con riferimento ai ricavi, investimenti e costi di costruzione dei beni gratuitamente reversibili (autostrade).

ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI DEL GRUPPO ASTM

KPI	
Quota del fatturato "ammissibile"	98%
Quota di spese in conto capitale "ammissibili"	98%
Quota di spese operative "ammissibili"	100%

KPI del fatturato

Il fatturato del Gruppo ASTM è da ritenersi quasi interamente riconducibile ad attività economiche "ammissibili"; rientrano infatti in tale ambito i ricavi della gestione autostradale, i ricavi del settore EPC, i ricavi del settore tecnologico e alcune specifiche voci residuali contabilizzate tra i ricavi diversi (numeratore del KPI). In particolare:

- i ricavi "ammissibili" della gestione autostradale sono riferiti a corrispettivi da pedaggio e ricavi accessori che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"¹⁵;
- i ricavi "ammissibili" del settore EPC sono riconducibili alle attività di i) costruzione di infrastrutture, comprese le connesse attività di ingegneria, progettazione e ispezione (principalmente infrastrutture riferite alle attività economiche "6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario", "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" e "6.16 Infrastrutture che

consentono il trasporto per vie d'acqua a basse emissioni di carbonio" del Climate Delegated Act), e di ii) costruzione di edifici (attività economiche incluse nel settore "7. Edilizia e attività immobiliari" del Climate Delegated Act). I ricavi "ammissibili" in tale contesto comprendono anche quelli derivanti da opere impiantistiche di efficientamento energetico;

- i ricavi "ammissibili" del settore tecnologico ricadono principalmente nelle attività economiche incluse nel settore "8. Informazione e comunicazione" del Climate Delegated Act.

Il denominatore del KPI è costituito dal "Totale volume d'affari" riportato nella tabella a pag. 8, nel paragrafo "Andamento gestionale" della Relazione sulla Gestione, che rappresenta i ricavi consolidati dell'esercizio 2021 al netto del canone/sovracanoone da devolvere all'ANAS e dello storno degli effetti contabili dell'IFRIC12.

KPI delle spese in conto capitale

La quota di attività economiche "ammissibili" con riferimento alle spese in conto capitale (numeratore del KPI) si riferisce principalmente agli investimenti sul corpo autostradale in conformità agli obblighi convenzionali e con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza. Tali investimenti, che a titolo di esempio sono riferiti a realizzazione di nuove infrastrutture, pavimentazione e corpo autostradale, barriere acustiche e di sicurezza e impiantistica, ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" in quanto strettamente correlati ai ricavi della gestione autostradale. Per maggiori informazioni si fa riferimento alla tabella "Investimenti in beni autostradali" a pag. 42 della Relazione sulla Gestione e al paragrafo "Investimenti per la sicurezza" a pag. 79 del Bilancio di Sostenibilità. Il KPI è inoltre determinato da ulteriori investimenti di minore entità riferiti a immobili e veicoli sia di proprietà che in leasing.

Il denominatore del KPI è costituito dalla somma degli incrementi lordi contabilizzati nell'esercizio 2021

¹⁵ Le FaQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono che la dicitura "a basse emissioni di carbonio" non è rilevante ai fini della valutazione dell'"ammissibilità" quanto piuttosto delle verifiche in ottica di allineamento (ref. FAQ 9).

con riferimento ad attività immateriali (avviamento, altre attività immateriali e concessioni - beni gratuitamente reversibili) e immobilizzazioni materiali, inclusi i diritti d'uso, così come riportati in Nota 1 e Nota 2 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato.

KPI delle spese operative

Le spese operative¹⁶ del Gruppo ASTM, così come definite nell'ambito della Tassonomia, sono da ritenersi interamente "ammissibili" (numeratore del KPI) in quanto trattasi di costi diretti strettamente connessi alle attività economiche "ammissibili" considerate nel calcolo dei KPI del fatturato e degli investimenti. Rientrano principalmente in questo ambito i canoni di concessione, contabilizzati nella voce "Altri costi" (Nota 30 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato), e i costi di manutenzione dei beni gratuitamente reversibili, contabilizzati nella voce "Costi per servizi" (Nota 28 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato).

LINEE STRATEGICHE FUTURE

Il Gruppo ASTM, comprendendo le finalità della Tassonomia quale strumento per migliorare la trasparenza e supportare gli investitori nel valutare le performance delle aziende in ottica di medio-lungo termine, sta valutando di introdurre dei parametri legati alla Tassonomia nel proprio processo di pia-

nificazione strategica, impegnandosi a perseguire un posizionamento di leadership nel nuovo scenario competitivo orientando le proprie scelte di investimento su attività economiche ecosostenibili.

A partire dal 1° gennaio 2023, come detto, sarà necessario rendicontare le quote di fatturato, di spese in conto capitale e di spese operative "allineate" alla tassonomia. Tale circostanza richiede la verifica, per ciascuna attività economica identificata come "ammissibile", del rispetto dei criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a) il contributo sostanziale di un'attività economica al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali b) senza arrecare un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi ambientali e del rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

Si tratta di un processo particolarmente sfidante ed oneroso alla luce delle complessità applicative dei suddetti criteri; il Gruppo ASTM ha già avviato le attività propedeutiche necessarie a garantire una completa ed accurata rendicontazione per l'esercizio 2022 in accordo con quanto richiesto dalla normativa. In particolare, si sta procedendo alla sistematizzazione del processo di raccolta e analisi delle informazioni mediante la formalizzazione dei relativi ruoli e responsabilità nonché alla valutazione di interventi sui sistemi gestionali e di reporting a supporto di tale processo.



¹⁶ Si ricorda che il Climate Delegated Act prevede che il denominatore di questo KPI "shall cover direct non-capitalised costs that relate to research and development, building renovation measures, short-term lease, maintenance and repair, and any other direct expenditures relating to the day-to-day servicing of assets of property, plant and equipment by the undertaking or third party to whom activities are outsourced that are necessary to ensure the continued and effective functioning of such assets". Le FAQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono ulteriormente tale previsione (ref. FAQ 12).





02

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 63** Valore economico generato e distribuito
- 68** Impact measurement
- 70** La catena di fornitura
- 76** Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 96** Liberalità e sponsorizzazioni

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Gli investimenti in infrastrutture sostenibili e nella ricerca scientifica e tecnologica promuovono la crescita economica, la creazione di posti di lavoro e la prosperità. La crescita del prodotto lordo mondiale è scesa al 4,3%¹⁷ nel 2020, il tasso più basso dalla Grande Depressione. Questo rallentamento si sta verificando parallelamente al crescente malcontento per la qualità sociale e ambientale della crescita economica, caratterizzata da disuguaglianze pervasive e dall'aggravarsi della crisi climatica. Gli investimenti infrastrutturali con partecipazione privata sono aumentati in modo significativo dall'inizio del secolo, con particolare riferimento ai paesi di reddito medio. Tuttavia, dal 2012 gli investimenti privati in infrastruttura sono tendenzialmente in declino. Nel 2019, gli investimenti privati in energia, trasporti, dorsali ICT (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) e infrastrutture idriche nei paesi a basso e medio reddito hanno totalizzato 96,7 miliardi di dollari in 409 progetti in 62 paesi, in leggero calo (3%) rispetto ai livelli del 2018¹⁸. Dal 2000 la percentuale di spesa in ricerca e sviluppo sul PIL mondiale è cresciuta

costantemente. Si può tuttavia notare una forte disparità tra i Paesi sviluppati e i Paesi in via di sviluppo: questi ultimi registrano valori di spesa in Ricerca e Sviluppo sostanzialmente inferiori. Considerato il contesto macroeconomico difficile, il Gruppo si impegna a massimizzare il valore creato e distribuito e a misurare i propri impatti sulla comunità in termini economico e occupazionali, come descritti nei prossimi paragrafi del documento.

In relazione alle tensioni geo-politiche che sono sfociate nella crisi russo-ucraina, si segnala che le stesse, unitamente ad alcune residue inefficienze nelle catene di fornitura dovute al Covid-19, hanno generato un effetto diretto sui prezzi delle materie prime, in particolare carburante ed energia, che stanno avendo e presumibilmente avranno nell'anno una ricaduta sull'economia in generale e quindi anche sul settore autostradale ed EPC. Il Gruppo ASTM, a meno di due iniziative di esigua entità, non risulta comunque direttamente esposto in tali aree geo-politiche. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato all'interno della Relazione Finanziaria del Gruppo ASTM.



¹⁷ United Nations, World Situation and Prospects 2020, New York

¹⁸ The World Bank, Private Participation in Infrastructure (PPI), 2019

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo ASTM è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto economico del Bilancio consolidato di ASTM al 31 dicembre 2021.

Nel 2021 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 2.983 milioni di euro (2.218 milioni nel 2020).

La maggior parte di tale valore, pari al 62% (64% nel 2020), è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori" che è pari a circa 1.837 milioni di euro ed è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. Segue, in linea con l'esercizio precedente, la "Remunerazione del personale" (17%, 20% nel 2020) che è pari a 510.164 migliaia di euro e include principalmente stipendi e oneri sociali.

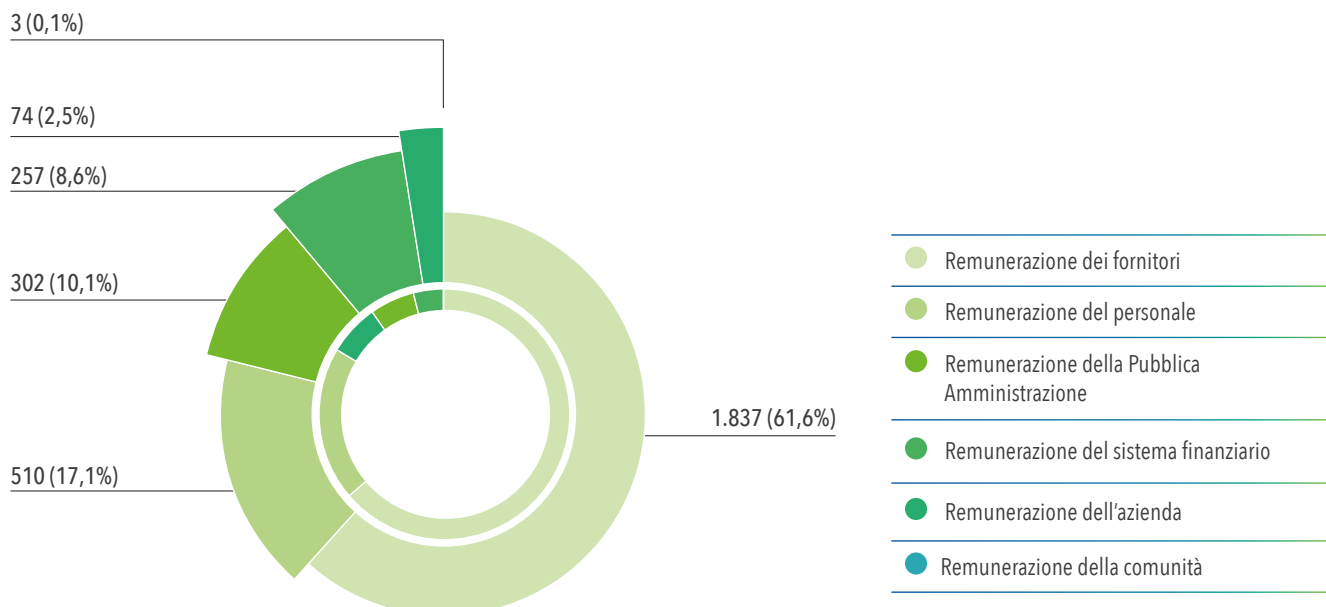
La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce circa il 10% (6% nel 2020) è pari a circa 302 milioni di euro: essa include essenzialmente le imposte sul reddito per 168 milioni di euro, oltre ai canoni di concessione per complessivi 134 milioni di euro.

La "Remunerazione del sistema finanziario" è pari al 9% (4% nel 2020), per un valore di circa 257 milioni di euro.

La "Remunerazione dell'azienda", che rappresenta circa il 2% del totale (6% nel 2020), ed è pari a 74 milioni di euro ed include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

Infine, la remunerazione della comunità è pari a circa 3 milioni di euro¹⁹.

DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO (in milioni di Euro)



¹⁹La "Remunerazione degli azionisti" non è inclusa nella distribuzione del valore economico per l'anno 2021 in quanto non è prevista la distribuzione di dividendi

LA FISCALITÀ DEL GRUPPO

IL NOSTRO APPROCCIO

Come descritto nel precedente paragrafo, il Gruppo contribuisce alla creazione e distribuzione di valore anche attraverso il pagamento delle imposte.

ASTM è consapevole che le imposte, pur non rientrando attualmente tra i temi di sostenibilità più rilevanti, siano importanti fonti di entrate pubbliche e risultino fondamentali per la politica fiscale e la stabilità macroeconomica dei Paesi in cui opera.

Le società del Gruppo conducono le proprie attività aziendali nel rispetto delle normative fiscali delle giurisdizioni in cui operano promuovendo il principio di integrità, intesa come correttezza, onestà, lealtà e buona fede nella conduzione dell'operato aziendale e nei rapporti interni ed esterni al Gruppo. Coerentemente a quanto definito nel Codice etico, i valori e i principi etici a cui si ispira la governance in ambito fiscale in un'ottica di creazione di valore a medio lungo termine per gli Stakeholder e di tutela della propria reputazione sono:

- **Legalità e compliance:** rispetto delle leggi e delle normative fiscali vigenti nei Paesi in cui il Gruppo svolge la propria attività.
- **Trasparenza e correttezza:** attenzione alle esigenze ed aspettative degli Stakeholder, incluse le autorità fiscali, garantendo completezza, attendibilità, uniformità e tempestività di informazioni ed evitando comunicazioni ingannevoli, nel rispetto delle leggi e delle migliori prassi di mercato in modo da garantire la piena comprensione dei fatti sottesi all'applicazione delle norme fiscali.
- **Sostenibilità:** creazione di valore sostenibile nel tempo per tutti gli Stakeholder contribuendo alle economie dei Paesi in cui il Gruppo opera.

GOVERNANCE FISCALE, CONTROLLO E GESTIONE DEL RISCHIO

I principi che guidano la gestione della fiscalità sono orientati a mitigare i potenziali rischi reputazionali e finanziari relativi alle pratiche fiscali aziendali, integrati nel più ampio sistema di controllo interno e gestione dei rischi definito da ciascuna società del Gruppo.

La gestione dei rischi fiscali, inclusi i rischi di compliance e quelli relativi all'incertezza di posizioni fiscali, cambiamenti nella legislazione, è integrata nel Sistema di risk management, nonché nel Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 delle principali società operative controllate italiane del Gruppo che li hanno adottati.

ASTM ha implementato procedure amministrativo-contabili che individuano responsabilità, ruoli, processi e tipologia di controlli in conformità al D.Lgs. 231/2001 e L. 262/2005 attribuendo la responsabilità della gestione dei temi fiscali al responsabile della funzione Amministrazione e Bilancio che, nell'esercizio delle proprie funzioni, si avvale anche di consulenti esterni specializzati.

In caso di valutazione di operazioni straordinarie in coerenza con la strategia di Gruppo, avvalendosi se necessario di consulenti esterni specializzati, vengono analizzati anche eventuali temi rilevanti di natura fiscale, in conformità alla normativa applicabile, da sottoporre all'attenzione dell'organo deliberante competente. Nella gestione di attività svolte in giurisdizioni estere, vengono coinvolti professionisti fiscali in loco al fine di garantire un maggior presidio della normativa locale applicabile, nonché essere supportati nei rapporti con le Autorità Fiscali dei vari Paesi in cui il Gruppo opera.

Le strutture aziendali preposte alla gestione dei temi fiscali monitorano costantemente l'evoluzione della normativa in tale ambito anche attraverso la partecipazione a specifici tavoli di lavoro organizzati da esperti in materia. Si segnala che il Modello 231 di ASTM è stato da ultimo aggiornato in data 16 dicembre 2021 e recepisce, tra l'altro, i reati presupposti in materia tributaria, introdotti dalla Legge 198 dicembre 2019, n. 157.

Nell'ambito del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi, le attività di verifica dell'efficacia dei presidi implementati per la mitigazione dei rischi fiscali sono svolte dall'Internal Audit, ai sensi del modello 262/2005 dal Dirigente Preposto e del modello 231/2001 dall'Organismo di Vigilanza, anche con il supporto di consulenti esterni qualificati.

Attraverso il sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") implementato da ASTM e dalle principali società operative controllate italiane, tutti gli Stakeholder hanno la possibilità di segnalare criticità relative a comportamenti non etici o illeciti e all'integrità dell'organizzazione anche in materia fiscale. Dal 2018 EcoRododias ha inoltre attivato un "Ethic Channel", una piattaforma online che permette a dipendenti, clienti e soggetti terzi di segnalare, anche in forma anonima, potenziali violazioni del Codice Etico o di qualsiasi politica e procedura adottata dal Gruppo.

COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER E GESTIONE DELLE PREOCCUPAZIONI IN MATERIA FISCALE

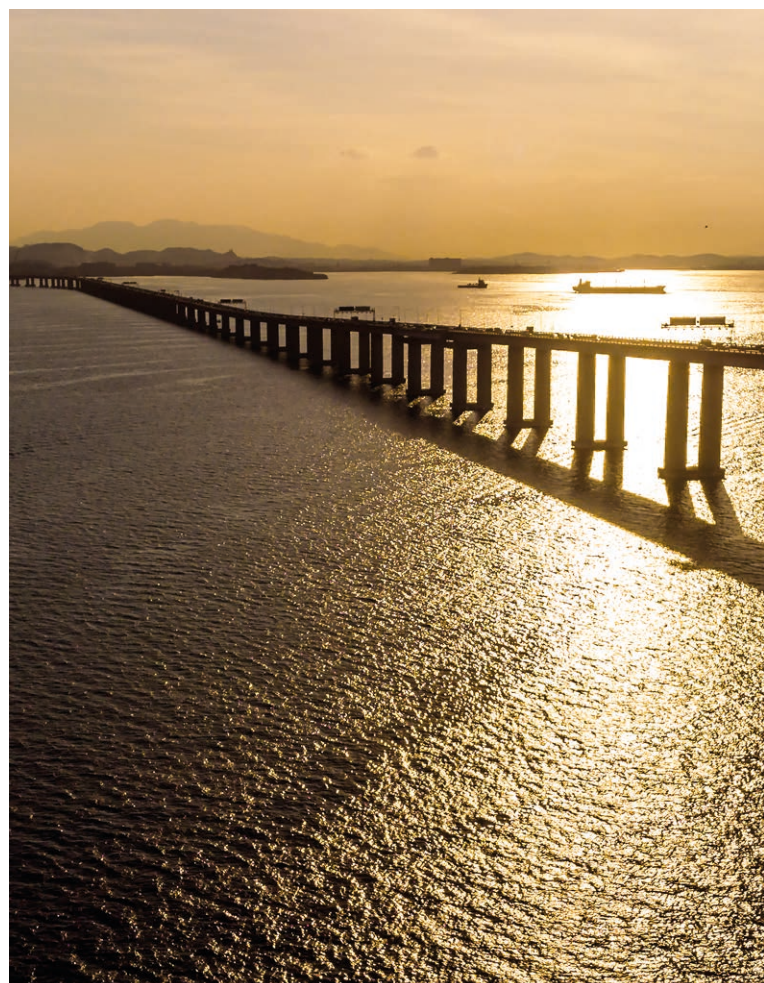
Nella gestione dei temi fiscali, il Gruppo promuove relazioni professionali collaborative e trasparenti con le autorità competenti, riconoscendo che la risoluzione anticipata dei rischi sia nel miglior interesse del Gruppo e delle autorità fiscali attraverso l'utilizzo dell'istituto dell'interpello. In caso di disaccordo con una interpretazione o con una decisione fiscale, le società del Gruppo sono disposte ad avviare un contenzioso fiscale, solo dopo aver cercato di risolvere qualsiasi questione controversa attraverso discussioni e negoziazioni proattive e trasparenti con l'Amministrazione Finanziaria.

Le verifiche fiscali ed eventuali contenziosi tributari sono gestiti dalle funzioni aziendali preposte con il supporto di consulenti fiscali esterni qualificati, di volta in volta incaricati. Al 31 dicembre 2021 non risultano contenziosi fiscali rilevanti e, per maggiori approfondimenti, si rimanda a quanto riportato nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2021 revisionato da PricewaterhouseCoopers.

RENDICONTAZIONE PAESE PER PAESE

Il Gruppo ASTM è conforme agli obblighi previsti dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 in materia di Country by Country Report previsto dall'OCSE nell'ambito del progetto "Base erosion and profit shifting - BEPS" (cfr. Action 13). A tal fine è stata individuata quale ultimate parent entity Aurelia S.r.l. a cui ASTM S.p.A. e le proprie controllate forniscono le informazioni e i dati necessari per adempiere alla normativa vigente.

Nella tabella di seguito si fornisce l'informativa per ogni giurisdizione fiscale. Come previsto dall'Informativa GRI 207- 4, non essendo disponibili le informazioni riferite al più recente bilancio consolidato, le informazioni riportate di seguito si riferiscono all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, in quanto periodo a cui si riferisce il bilancio consolidato immediatamente precedente rispetto a quello più recente.





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

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

Tali informazioni fiscali, unitamente alla riconciliazione tra le imposte effettive e le imposte "teoriche", sono riportate nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020 revisionato da PricewaterhouseCoopers a cui si rimanda per maggiori informazioni. Le imposte vengono pagate per la quasi totalità in Italia, dove il Gruppo contribuisce

Attività principali	Numero dipendenti	Ricavi da vendite a terze parti	Ricavi infragrupo con altre giurisdizioni fiscali	Ricavi infragrupo con la stessa giurisdizione fiscale	Utili/(Perdita) ante imposte	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Imposte sul reddito versate sulla base del criterio di cassa	Imposte sul reddito maturate sugli utili/perdite
EPC	-	-	-	-	35	-	-	-
EPC e Tecnologico	3	1	143	-	(467)	10	-	-
EPC	8	32.658	104	158	(3.459)	15.677	-	-
EPC	193	16.456	-	-	(4.839)	3.454	-	-
EPC e Servizi	406	19.713	-	-	3.284	519	742	(782)
EPC	308	136.860	823	1.773	(27.072)	36.368	-	-
EPC	563	144.866	418	8.314	3.859	5.385	-	-
EPC, Autostradale, Tecnologico e Servizi	4.216	1.681.466	22.133	461.845	186.591	131.716	76.655	(77.940)
EPC	3	37.599	205	-	36	7	-	-
EPC	78	14.067	-	-	(12.643)	1.248	-	-
EPC	-	145	5	-	(772)	7	-	-
EPC	10	15.695	-	-	(73)	522	-	-
EPC	36	3.604	-	-	(72)	2.808	33	(25)
EPC e Holding	1.464	379.191	-	7.863	24.276	18.631	-	(1.347)
EPC	-	-	-	-	(38)	-	-	-
	7.288	2.482.321*	23.831	479.953	168.646	216.352*	77.430 *	(80.094)*

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

allo sviluppo economico e sociale del territorio in cui principalmente opera in un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine.

Inoltre, si evidenzia che nel bilancio consolidato 2020 di ASTM, nel paragrafo "Informativa sulla trasparenza delle erogazioni pubbliche", sono ri-

portate sovvenzioni, contributi e altre erogazioni pubbliche ricevute dalle società controllate italiane del Gruppo ASTM, che per l'esercizio 2020 ammontavano a milioni di euro, oltre a misure agevolative di cui il Gruppo ha beneficiato a seguito dell'emergenza epidemiologica Covid-19 complessivamente pari a circa 1 milioni di euro.

IMPACT MEASUREMENT

I business in cui opera il Gruppo, in particolar modo quello delle concessioni e delle costruzioni, rivestono un'importanza fondamentale per il sistema economico, specialmente nel difficile contesto legato all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

In relazione al settore delle concessioni autostradali, numerosi studi dimostrano la forte correlazione tra la dotazione infrastrutturale di un territorio e il tasso di sviluppo dello stesso. La crescita economica di una nazione è infatti legata necessariamente ad un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno ²⁰.

Inoltre, il settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale ed acquista beni e servizi da circa il 90% dei settori economici ²¹.

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

Per questa ragione, il Gruppo ASTM, consapevole degli impatti economici e sociali prodotti dalla propria attività d'impresa, ha sviluppato, e affinato

negli anni, un modello di calcolo con l'obiettivo di quantificare i contributi diretti, indiretti ed indotti generati dal proprio business.

L'analisi si basa sul modello input-output²² che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

L'impatto economico complessivo generato è di 8.939 milioni di euro. Di questi, 2.909 milioni di euro sono causati come effetto diretto, 2.513 milioni di euro come effetto indiretto lungo la catena del valore e 3.517 milioni di euro come effetto indotto tramite le spese degli occupati lungo la catena del valore. L'impatto economico complessivo è di circa 3,1 euro movimentati per ogni euro speso. Invece, l'impatto occupazionale complessivo generato è di 58.782 posti di lavoro. Di questi, 22.498 sono generati come effetto diretto, 16.183 come effetto indiretto lungo la catena del valore, mentre sono 20.101 i posti di lavoro attivati come effetto indotto, tramite le spese in servizi e consumi finali degli occupati lungo la catena del valore. I posti di lavoro attivati in termini diretti, indiretti e indotti per ogni milione di euro speso da ASTM sono circa 21.

DIRETTO: contributo economico ed occupazionale direttamente collegato alle attività di business.

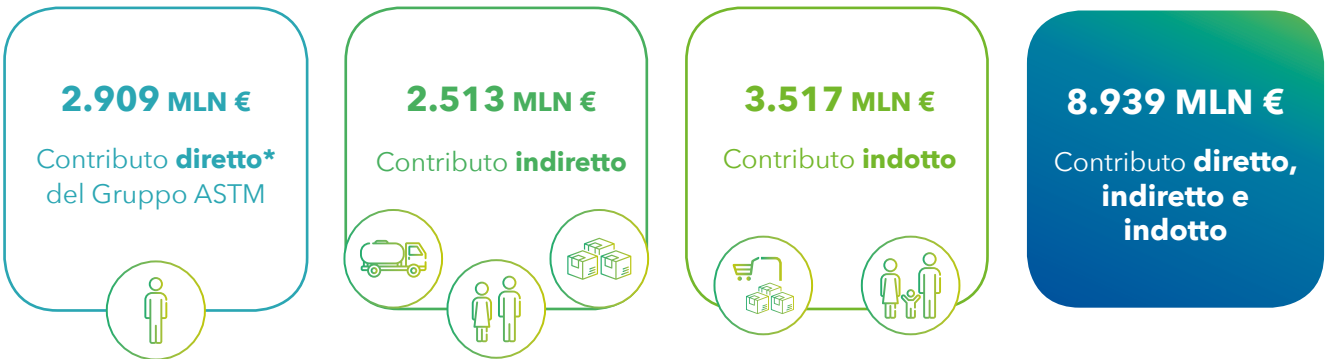
INDIRETTO: contributo economico ed occupazionale indirettamente collegato alle attività di business, costituito dal valore generato dai partner del Gruppo lungo la catena del valore attivata.

INDOTTO: contributo economico ed occupazionale collegato alle attività di business a livello indotto, costituito dal valore generato tramite la domanda di beni e servizi sostenuti dal personale occupato lungo la catena del valore attivata.

²⁰ Fonte: «Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto», Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture - CRMT - Unioncamere Lombardia

²¹ Fonte: «L'industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica» a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi, ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

²² Modello sviluppato dall'economista Leontief, economista e scienziato di fama mondiale, vincitore del Premio Nobel per l'economia nel 1973 ed inventore del sistema input-output



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



**Include i dipendenti diretti (12.975) e i posti di lavoro attivati presso i fornitori del Gruppo tramite l'acquisto di beni e servizi

Fonte dei moltiplicatori per l'analisi input-output su base banche dati Eurostat con particolare riferimento alle tavole "Symmetric input-output table at basic prices (industry by industry)", "National accounts employment data by industry" e "Household saving rate"



LA CATENA DI FORNITURA

Il Gruppo ASTM riconosce l'importanza di garantire un ciclo di approvvigionamento trasparente e di regolamentarne gli impatti sociali e ambientali a tutela dei propri Stakeholder. A tal fine, ciascuna società si impegna a selezionare i fornitori e gestire i rapporti con i medesimi secondo criteri di trasparenza, correttezza e imparzialità, evitando situazioni di conflitto di interessi, anche potenziali.

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

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

ASTM S.p.A. ha adottato specifiche politiche e procedure per garantire una gestione sostenibile della propria catena di fornitura e, tra le altre cose, a partire dal 2020 ha implementato un Albo fornitori che prevede tra le altre cose verifiche reputazionali effettuate anche grazie all'utilizzo di banche dati.

ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato un Codice di condotta dei fornitori che si applica unitamente alle normative vigenti, a integrazione del Codice etico, della Policy anti-cor-



ruzione e delle ulteriori politiche e procedure aziendali e definisce gli standard di condotta che devono essere adottati da fornitori, partner, agenti commerciali e distributori, individuando specifiche modalità di diffusione, condivisione e ingaggio dei fornitori. Il documento rafforza l'impegno delle società del Gruppo nell'applicazione di standard internazionali quali i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). Mediante l'introduzione di specifiche clausole nei contratti stipulati con i fornitori, questi ultimi si impegnano ad osservare - a pena di risoluzione del contratto e fatto salvo il risarcimento del danno - i principi e le regole di comportamento previste dal Codice etico, dal Modello 231, dalla Politica anti-corruzione e dalle ulteriori politiche aziendali adottate.

In particolare, per tutte le **società concessionarie** italiane la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge che queste sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. Si segnala, inoltre, che tutte le società concessionarie sono dotate di un Albo fornitori la cui gestione e aggiornamento sono di competenza dell'Ufficio acquisti, contratti e qualità. Per quanto attiene l'esecuzione dei lavori e servizi per la realizzazione di nuove opere o la manutenzione delle strutture autostradali in gestione, le società del Gruppo operano in linea a quanto definito dal prezzario ufficiale ANAS, sulla base del quale vengono determinati i prezzi "soglia" degli interventi da svolgere. I costi sono soggetti a verifiche periodiche da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ("MIT" o "Concedente").



Per le **società concessionarie brasiliane** la gestione dei fornitori è coordinata dalla Direzione acquisti, che è collegata alle funzioni Corporate, e obbedisce a criteri di qualità e conformità in ambito finanziario e sociale. Attraverso l'utilizzo di un proprio sistema, il Dipartimento garantisce la tracciabilità e la documentazione di ciascun fornitore, il quale deve adottare gli standard del Codice di condotta aziendale. Il Programma di gestione fornitori valuta il grado di conformità dei fornitori agli standard EcoRodovias, inclusi aspetti legati ai temi ESG. Dopo la finalizzazione del contratto con i fornitori, questi vengono valutati da tre iniziative complementari:

- Valutazione dell'Ufficio Acquisti: si prendono in considerazione gli aspetti legali e la qualità del servizio. Questa valutazione considera i fornitori strategici.
- PAF (Program of Suppliers Assessment): si valuta la conformità dei fornitori in materia di salute e sicurezza e aspetti ambientali. Tutti i fornitori di servizi sono coperti da questo programma.
- Programma di valutazione sociale e ambientale e coinvolgimento dei fornitori strategici: in questo programma i fornitori strategici rispondono a un questionario con 5 dimensioni (Governance, Amministrativa, Tecnica, Sociale e Ambientale).

Gli aspetti inerenti i diritti umani, come ad esempio la lotta al lavoro minorile e al lavoro forzato, sono regolati dal Codice di Condotta dei Fornitori.

Queste pratiche garantiscono una buona selezione dei nuovi fornitori, il rispetto delle leggi vigenti e la diffusione delle buone pratiche con gli attuali fornitori, riducendo i rischi legati alla catena di fornitura.

La catena di fornitura occupa una posizione strategica nel **settore delle costruzioni**. Le società di costruzioni eseguono lavorazioni nell'ambito di cantieri di esecuzione di opere di edilizia civile o infrastrutturale. Le opere vengono affidate in quota rilevante a società terze in regime di sub-affida-

mento. Nella fase di selezione e individuazione dei candidati, vengono valutate le caratteristiche delle società affidatarie in relazione alla lavorazione da effettuare ed alla loro attinenza a problematiche ambientali. In particolare, sono oggetto di attenzione le lavorazioni di scavo e movimenti terra, bonifica ambientale ed esecuzione di opere specialistiche quali opere di fondazioni speciali, impermeabilizzazioni, asfaltature.

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

La catena di fornitura anche nel **settore dell'ingegneria** è gestita in modo tale da garantire una completa tracciabilità dei fornitori e, laddove esistenti, degli eventuali subappaltatori. Il controllo è finalizzato a garantire alti livelli qualitativi delle prestazioni e, attraverso apposite clausole contrattuali e specifici requisiti per l'iscrizione nell'Albo fornitori, ad assicurare l'eticità della rete di fornitori. È stata altresì introdotta una clausola contrattuale ad hoc che subordina l'efficacia del contratto all'iscrizione del terzo nell'Albo fornitori. In virtù del principio di continuo miglioramento e, allo scopo di garantire la tracciabilità della filiera, è stata modificata la clausola relativa ai subappaltatori prevedendo che la preventiva autorizzazione da parte della Società debba avvenire anche in relazione alle subforniture e non limitatamente ai subappalti. In questo senso è possibile verificare ex ante il rispetto dei principi da parte di qualsiasi soggetto della filiera.

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

Nel corso del 2021, circa il 96% degli acquisti del Gruppo è stato realizzato presso fornitori locali²³. Il grafico di seguito mostra le percentuali di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

²³ In relazione alle c.d. Significant Locations of Operations: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente. Il dato è riferito all'acquisto dei principali materiali, di cui si riportano le quantità alla pagina seguente

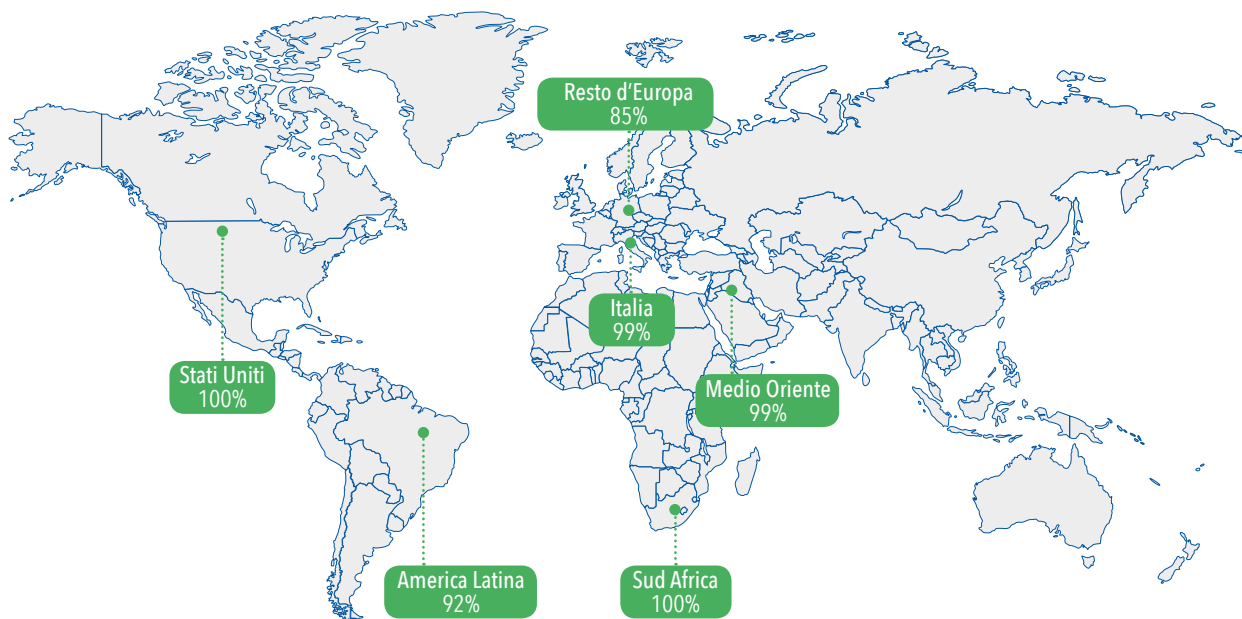
AUDIT ESTERNI SUI FORNITORI DI ITINERA S.p.A.

In linea con le procedure aziendali, anche nel 2021 Itinera ha effettuato audit su alcuni dei principali fornitori. In particolare, in Italia sono stati svolti 7 audit su fornitori operanti sui cantieri SP 19 raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, Asti-Cuneo e sull'impianto di prefabbricazione, ad esito dei quali non sono stati identificati rilievi (i.e. NC maggiori) ostativi al mantenimento della qualifica di fornitori; sono state individuate alcune aree di miglioramento (8 Osservazioni/NC minori e 27 Raccomandazioni) la cui implementazione sarà monitorata nel corso del 2022 nel corso delle attività di follow-up.

All'estero sono stati svolti 4 audit su fornitori operanti nel cantiere dello Storstrøm Bridge e 2 ispezioni tecniche relative al cantiere Køge Hospital. Dalle verifiche svolte non sono emerse criticità da segnalare.

ACQUISTI LOCALI

(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



Si riporta di seguito il resoconto dei principali materiali non rinnovabili acquistati dal Gruppo nel corso del 2021, per categoria di riferimento.

PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI²⁴

	2020	2021
Prodotti petroliferi [litri]	29.874.104	63.141.103
Calcestruzzi [mc]	1.001.490	323.584
Materiale di estrazione [mc]	490.791	495.942
Conglomerati bituminosi [ton]	194.129	560.726
Barriere stradali [ml]	145.237	59.825
Cemento ed altri leganti [ton]	54.122	124.552
Ferro e acciaio [ton]	34.634	106.208
Bitumi [ton]	15.270	13.776
Cloruri [ton]	14.894	29.136
Prefabbricati in cemento [mc]	3.646	4.689

SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

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

Nel settore delle **concessioni autostradali**, i contratti di servizi e lavori delle società concessionarie prevedono specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati, con particolare riferimento alla salute e sicurezza dei lavoratori, condizioni assicurative, di contribuzione e retribuzione. In conformità ai sistemi di gestione adottati, i fornitori utilizzati vengono generalmente valutati dalla Funzione approvvigionamenti delle società del Gruppo tramite il supporto dei Responsabili tecnici di riferimento e delle funzioni aziendali competenti. Nel caso in cui, dall'esame

della documentazione prodotta si evinca una qualsiasi irregolarità rispetto a quanto contrattualizzato, si ricorre alle clausole di risoluzione previste in ogni ordine e contratto.

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

I criteri in materia di pratiche di lavoro utilizzate per lo screening nel **settore ingegneria** variano a seconda dei paesi considerati. In Italia e Unione Europea vengono presi in considerazione gli specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati. Negli altri paesi, in aggiunta ai sopracitati criteri, viene considerato anche il rispetto della convenzione ONU sui diritti del fanciullo (Articoli 31-40) e si procede con l'inserimento di obblighi contrattuali sul mantenimento della maestranza in cantiere e sul trattamento.

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

AZIONI DI MITIGAZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI IN MATERIA DI LAVORO MINORILE

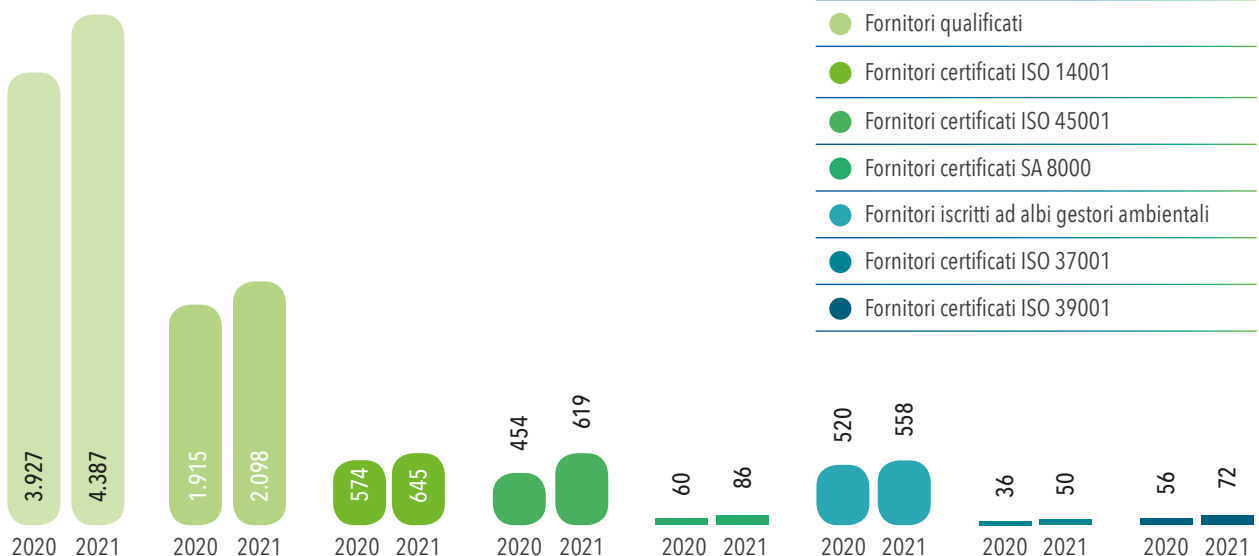
In considerazione delle specificità del business e dell'estensione geografica delle attività del Gruppo nel mondo, i principali rischi identificati in materia di lavoro minorile e lavoro forzato sono legati alle operazioni di costruzione, con particolare riferimento alla gestione responsabile della catena di

fornitura in Africa e Medio Oriente. Nello specifico, relativamente alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro minorile sia per i fornitori italiani che per quelli stranieri, Itinera ha implementato la richiesta di sottoscrizione di una dichiarazione di rispetto delle convenzioni ONU sui diritti del fanciullo articoli 31-40. Nel cantiere del Botswana vengono effettuati dei controlli dagli uffici di Risorse Umane e di Salute Sicurezza e Ambiente. Nel cantiere di Abu-Dhabi, vengono realizzate apposite verifiche dei visti per motivi la-

ALBO FORNITORI DI ITINERA

Itinera ha implementato una piattaforma on-line per la valutazione preventiva (prequalifica) dei propri fornitori per prestazioni di beni e servizi del valore superiore a 10 mila euro annui. In particolare, il processo si articola in due fasi: (i) la qualifica a cura del personale di sede (valutazione preventiva - prequalifica) e (ii) il monitoraggio del fornitore qualificato in occasione della sua attività in cantiere a cura di Project Manager e Direttori Cantiere competenti (Valutazione diretta - feedback dai cantieri) e attraverso audit specifici. Avere fornitori qualificati risponde all'esigenza di operare con fornitori affidabili in termini qualitativi, tecnico-organizzativi, di tutela della salute e sicurezza e ambientali, in grado di garantire lo svolgimento della prestazione richiesta nel pieno rispetto dei requisiti contrattuali. Oltre alle certificazioni conseguite, alcuni indicatori infortunistici in ambito salute e sicurezza sono stati inseriti quale criterio preferenziale per l'aggiudicazione del contratto. A fine 2021 su 4.387 fornitori censiti nell'albo di Itinera, sono stati qualificati complessivamente 2.098 fornitori, di cui 1.703 in Italia e 395 all'estero.

FORNITORI TOTALI



vorativi prima di autorizzare l'ingresso in cantiere. Con riferimento alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro forzato o obbligato, in accordo con i requisiti in merito alla Responsabilità d'Impresa e SA 8000, durante gli audit interni vengono ascoltati lavoratori selezionati

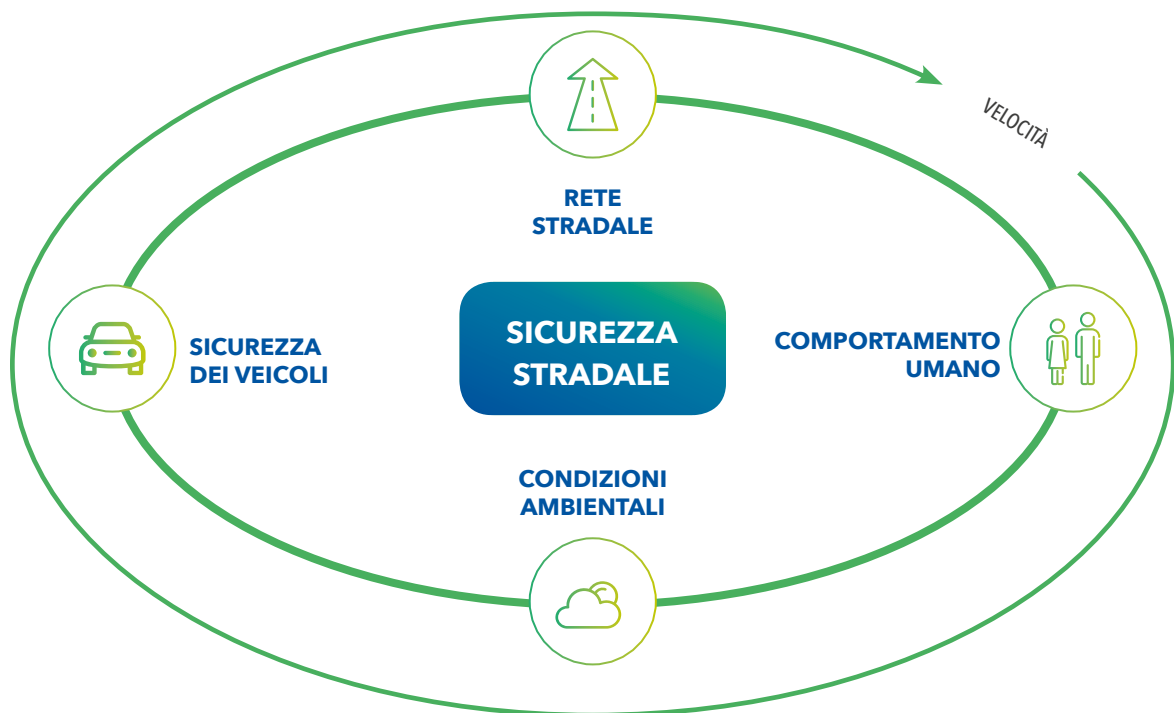
a campione in merito al rispetto dei diritti umani e all'eventuale presenza di situazioni di illegittimità. Inoltre, vengono resi disponibili nei cantieri esteri delle cassette per la ricezione di segnalazioni in forma anonima di eventuali violazioni.

GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE

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

parte qualificante del processo di progettazione e gestione, ma ne rappresenta solo una parte. Le concessionarie del Gruppo ASTM, infatti, da tempo hanno compreso la necessità di un approccio multifattoriale alla gestione della sicurezza stradale, scegliendo di aggiungere agli aspetti storicamente utilizzati per affrontare tali aspetti anche criteri nei quali utenti della strada, veicoli e infrastruttura sono valutati e affrontati in modo integrato.



Tali criteri rispondono a:

- scelte progettuali e costruttive orientate alla sicurezza all'interno di un ciclo di efficienza tecnica ed amministrativa, con misure che mirano allo sviluppo o all'adeguamento di strade e che siano pensate per inglobare il fattore umano nei criteri di progettazione, al fine di prevenire gli incidenti o mitigarne le conseguenze sulla persona;
- attenta manutenzione dell'infrastruttura: le tecnologie di ispezione e i metodi messi a punto tendono sia ad accertare lo stato di consistenza e sicurezza dell'opera sia a prevederne l'evoluzione del degrado, mettendolo in relazione alle condizioni d'uso delle infrastrutture di cui l'opera stessa fa parte. L'attività si articola in ispezioni e verifiche, controlli e monitoraggio delle opere e gestione complessiva del patrimonio stradale;
- gestione in sicurezza dell'infrastruttura: con un attento monitoraggio degli eventi che si sviluppano sulla rete e con una capitalizzazione del ritorno di esperienza delle autostrade gestite;
- comunicazione pubblica e promozione della sicurezza tramite la campagna Autostradafacendo.

IL RUOLO DELLA PREVENZIONE

Nella gestione delle politiche di sicurezza, un ruolo centrale è costituito dalla prevenzione. Le direzioni tecniche delle concessionarie di ASTM sono affiancate dalle società del settore EPC per lo sviluppo di una pluralità di azioni atte alla prevenzione e al miglioramento delle infrastrutture. Inoltre, al fine di migliorare il processo di gestione dell'infrastruttura autostradale, tutte le concessionarie italiane del Gruppo hanno lanciato un processo di analisi dell'incidentalità aderendo a un comune approccio metodologico.

Tema materiale:

SICUREZZA STRADALE

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



Principali rischi di sostenibilità associati:

- rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- qualificazione del management e formazione del personale anche attraverso esercitazioni;
- procedure operative per la gestione tempestiva e coordinata del traffico e delle emergenze;
- continua pianificazione e monitoraggio delle manutenzioni;
- protocolli di intesa con concessionarie limitrofe e autorità (Polizia, Protezione Civile, Prefetture, etc.);
- contratti di servizio con terzi (e.g. servizi invernali);
- piano di monitoraggio da parte del Concedente;
- sistemi di rilevazione della soddisfazione degli utenti (customer satisfaction).

Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti e di colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.

Autostrada dei Fiori S.p.A., per i tronchi A10 Savona-Ventimiglia e A6 Torino-Savona, S.A.T.A.P. S.p.A., per i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza, Autovia Padana S.p.A. per la tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'A21; SALT S.p.A., per i tronchi di A12 ed A15 di competenza, Asti Cuneo S.p.A. per la tratta A33, A.T.I.V.A. S.p.A. per le tratte Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55), Concessionaria das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. - Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A., ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A., Empresa Concessionaria de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul e Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A. hanno ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001.

MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

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

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

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

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

Conclusa la fase di definizione delle priorità e definita la pianificazione degli interventi da realizzare, si procede quindi alla stesura dei progetti (opex o spesa operativa e capex o spesa di capitale) che, come previsto dalla normativa applicabile, vengono sottoposti alla verifica di un soggetto competente e, relativamente agli interventi capex, anche all'approvazione del Concedente o degli altri Enti competenti.

In stretta connessione con il processo di monitoraggio sopra descritto, il Gruppo sta sviluppando un progetto industriale finalizzato a definire uno standard per la sicurezza delle infrastrutture che, grazie alla combinazione delle tecniche più avanzate di ingegneria civile unite alla matematica applicata,

nonché tramite tecnologie di monitoraggio innovative e sistemi avanzati di cognitive cloud computing, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità e la sicurezza delle opere, estendendone la vita utile e riducendone i costi di gestione.

La metodologia è quindi caratterizzata da un approccio integrato e a carattere innovativo in quanto, tenuto conto della difficoltà di stabilire valori ed indici puntuali della salute di un'infrastruttura, si propone di misurare, attraverso il ricorso a modelli matematici e specifici algoritmi, eventuali inefficienze, così da consentire la conseguente programmazione degli interventi atti ad assicurarne la sicurezza e la sostenibilità nel tempo.

Più in particolare, il sistema si propone di automatizzare le fasi di raccolta dei dati e la relativa elabora-

Tema materiale:

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

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



Principali rischi di sostenibilità associati:

- rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- rischio di compliance e legati al comportamento etico.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- monitoraggio e pianificazione degli interventi di manutenzione per verificare e garantire lo stato di sicurezza delle infrastrutture autostradali;
- piano di miglioramento sismico e di monitoraggio idrogeologico;
- monitoraggio delle infrastrutture da parte del Concedente;
- "Codice etico e di comportamento" e "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" (il "Modello 231") adottati da ASTM e dalle principali società operative controllate italiane, incluse specifiche procedure operative a presidio dei reati ambientali e della Salute e sicurezza sul lavoro;
- sistemi di gestione in materia ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro in linea con le best practice di riferimento.

zione con l'obiettivo di standardizzare le ispezioni e rilevare eventuali criticità. A tal fine si avvale di sistemi SHM (Structural Health Monitoring), sensori di alta qualità installati per monitorare i parametri strutturali significativi, collegati al cloud per l'acquisizione, l'elaborazione e la memorizzazione dei dati. Le misurazioni in tempo reale dei parametri strutturali principali sono confrontate con i risultati attesi, calcolati con il modello matematico della struttura, al fine di rilevare tempestivamente eventuali criticità dell'opera.

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

Si evidenzia, infine, che tra i partner del progetto vi sono leader mondiali nei settori dei materiali, dei

componenti, dei sistemi e dell'informatica, nonché alcune primarie università.

INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA

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

La manutenzione ordinaria, strettamente legata alla sicurezza stradale, nel 2021 ammonta complessivamente a 287 milioni di euro e si riferisce, ad esempio, a interventi sulle pavimentazioni, sulle opere d'arte, sul verde, sul ripristino della infrastruttura stradale (ad esempio pavimentazioni e barriere di sicurezza a seguito di incidenti), sugli impianti.

Gli investimenti in beni autostradali realizzati nell'e-

SPESE PER INVESTIMENTI E MANUTENZIONE (importi in euro/milioni)

	2020		2021	
	Manutenzione ordinaria	Investimenti	Manutenzione ordinaria	Investimenti
A4 Torino-Milano	29,3	10,1	33,4	19,7
A21 Torino-Piacenza	29,7	53,6	33,9	57,0
A6 Torino-Savona	17,8	87,4	25,4	83,0
A12 Livorno-Sestri Levante	23,2	73,1	32,8	96,6
A15 Parma-La Spezia	20,1	44,1	27,8	93,7
A33 Asti-Cuneo	7,9	2,8	8,7	19,8
A10 Savona-Ventimiglia	22,6	44,3	24,4	73,0
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	11,4	11,7	16,2	12,1
A21 Piacenza-Cremona-Brescia	11,9	28,5	14,0	43,2
A5 Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià A55 Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo	24,8	36,6	25,5	30,6
A32 Torino-Bardonecchia* T4 Traforo Frejus	-	-	27	54,9
Totale concessioni Italiane	198,7	392,2	269,1	583,6
EcoRodovias **	-	-	18,1	24,5
Totale	198,7	392,2	287,2	608,1

* Consolidata dal 1° aprile 2021

** Consolidata dal 1° dicembre 2021

esercizio 2021 ammontano complessivamente a circa 608 milioni di euro (392 milioni nel 2020). In particolare, gli investimenti in beni autostradali delle concessionarie italiane sono stati pari a circa 583,6 milioni²⁵ di euro, con una crescita del 50%²⁶ circa rispetto al precedente esercizio che riflette il costante impegno del Gruppo a garantire elevati standard di sicurezza sulle tratte gestite nonché il ritorno alla piena operatività di tutti i cantieri dopo il venir meno delle restrizioni previste a causa della pandemia.

Gli investimenti effettuati dalle partecipate brasiliane nel periodo dal 1° dicembre (data di acquisizione del controllo) al 31 dicembre 2021 ammontano a 24,5 milioni di euro.

Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso dell'esercizio si riferiscono prevalentemente a investimenti per il miglioramento della sicurezza della rete, tra cui l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria, interventi su ponti, viadotti, cavalcavia, adeguamento delle barriere di sicurezza e barriere acustiche.

Nel corso dell'esercizio sono inoltre proseguiti i lavori relativi alle nuove opere autostradali eseguite da SALT per la realizzazione del Corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE.) e da Autovia Padana per la realizzazione del nuovo raccordo autostradale Montichiari - Ospitaletto e della variante alla SP ex SS 45bis.

LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

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

genza sono legate a fenomeni nevosi, allagamenti, incendi, frane e smottamenti. Nel 2021 sono stati gestiti un totale di 111 eventi nevosi della durata totale di circa 787 ore (65 eventi nevosi della durata totale di circa 758 ore nel 2020) grazie all'impiego di 1.588 mezzi e di circa 28 mila tonnellate di fondenti (sali e cloruri, circa 22 mila tonnellate di fondenti nel 2020). Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati inoltre gestiti 43 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 98 mezzi. Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti e anche di 2.658 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale. L'aumento dei dati relativi ad allagamenti ed incendi dipende principalmente dall'ingresso nel perimetro di consolidamento delle concessionarie Brasiliane del Gruppo EcoRodovias, anche se i dati risultano consolidati solo dalla data di ingresso nel perimetro di rendicontazione.



795 KM CIRCA

**DI PAVIMENTAZIONE
DRENANTE/FONOASSORBENTE
PARI A CIRCA IL 61% DELLA RETE
AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA**

²⁵ Importo al netto degli investimenti - pari a 10,5 milioni di euro - effettuati dalla S.I.T.A.F. S.p.A. nel periodo 1° gennaio al 31 marzo 2021

²⁶ +35% su base omogenea escludendo gli investimenti della S.I.T.A.F. S.p.A. dal 1° aprile 2021 (data di acquisizione del controllo) al 31 dicembre 2021

SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	2020	2021
	n. eventi/durata	n. eventi/durata
Eventi nevosi (ore neve)	758	787
Allagamenti (n. eventi)	8	43
Frane/smottamenti (n. eventi)	3	5
Incendi (n. eventi)	41	120

GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Nel corso del 2021 è proseguito lo sviluppo del progetto di implementazione, da parte delle concessionarie autostradali di appartenenza, di un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale conforme alla norma ISO 39001, con l'obiettivo - attraverso l'applicazione ed il miglioramento continuo del sistema stesso - di ottenere nel tempo una diminuzione del numero di incidenti stradali sui tronchi gestiti, con specifico riguardo ai casi con conseguenze gravi per le persone coinvolte.

La gestione in sicurezza delle infrastrutture parte da un'attenta conoscenza delle condizioni di utilizzo, delle caratteristiche della circolazione e delle informazioni sugli incidenti: questi elementi rappresentano una base conoscitiva di straordinaria ricchezza in vista di un progressivo miglioramento delle condizioni di viaggio sulla rete stradale. Le società concessionarie nel 2021 hanno perfezionato le proprie modalità di raccolta, catalogazione e valutazione di tale patrimonio informativo mediante la messa a punto di un articolato sistema a supporto delle decisioni, capace di integrare diverse fonti di dati. La piattaforma ADAM® (Accidents Data Analyser Module) oggi attiva su tutta la rete italiana del Gruppo ASTM, permette di:

- creare un database descrittivo della strada, riportandone le caratteristiche tecniche e geometriche di interesse ricavate dalle misure di campo (es. viadotti, gallerie, curve, lunghezze, pendenze, caratteristiche pavimentazione);
- acquisire informazioni dinamiche del gestore che sono di interesse per le elaborazioni (es. traffico, incidenti);
- utilizzare i dati di cui sopra per generare un ampio insieme di indicatori (es. tasso degli incidenti, indice di severità, costo sociale);

- calcolare gli indicatori sulla base di vari tipi di segmentazione della strada (a maglia fissa o con algoritmo automatico di segmentazione, guidato dagli indicatori);
- creare dei "modelli" infrastrutturali basati sulle caratteristiche tecnico/geometriche dei tracciati in modo da fare dei confronti omogenei degli indicatori sull'arteria (es. confronto dei soli indicatori delle zone in cui il traffico è perturbato dagli svincoli);
- confrontare le stesse sezioni autostradali su intervalli di tempo diversi, verificandone in questo modo l'efficacia o meno delle misure di sicurezza di volta in volta assunte.

La predetta azione rappresenta uno strumento utile per implementare un virtuoso processo di miglioramento della sicurezza stradale e delle misure di esercizio che per tale finalità vengono attuate, ovvero per scegliere le misure che, sulla base del ritorno di esperienza dell'esercizio, siano oggettivamente mirate ad una riduzione dell'incidentalità sulla rete.

Tutte le concessionarie del Gruppo sono dotate di Carte dei Servizi che riportano gli indicatori della qualità e relativi standard di riferimento di cui viene assicurato il puntuale rispetto. Le Carte dei Servizi, aggiornate annualmente, rappresentano un'occasione di riesame del servizio e del valore delle informazioni rivolte alla clientela autostradale. Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità e la sicurezza stradale, è inoltre impegnato a monitorare la qualità percepita dagli utenti delle proprie infrastrutture autostradali. A tal fine le società concessionarie effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione del cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e di debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

INCIDENTALITÀ SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

Il grafico di seguito riporta il tasso di incidenti mortali e il tasso di mortalità sulla rete gestita dal Gruppo in Italia. La forte diminuzione dei tassi testimonia l'impegno volto al continuo miglioramento della sicurezza sulle infrastrutture di competenza.

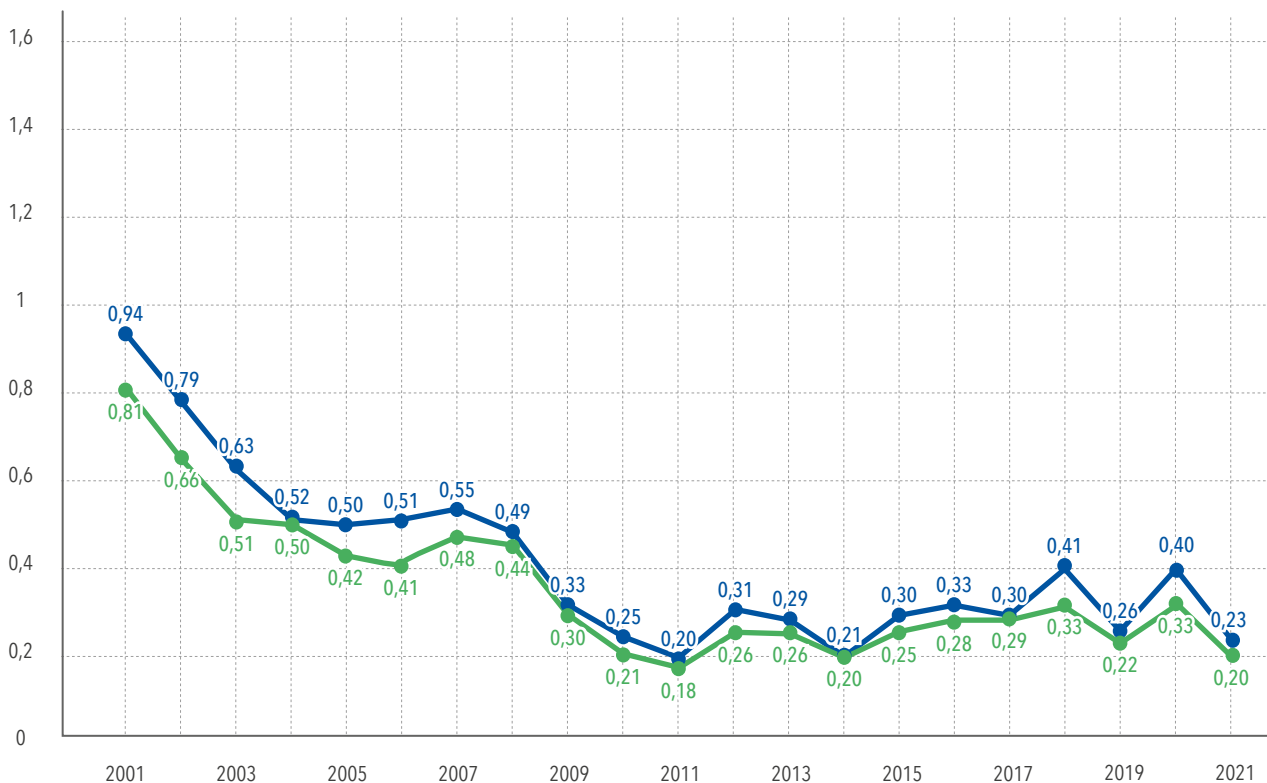
Nel 2021 si contano sulla rete delle società concessionarie italiane controllate dal Gruppo un totale di 3.380 incidenti (2.762 nel 2020 di cui 34 S.I.T.A.F.), di cui 23 mortali (29 nel 2020), con 1.235 feriti (1.004 nel 2020 di cui 9 S.I.T.A.F.) e 27 decessi (35 nel 2020). I dati relativi all'incidentalità risultano influenzati dall'aumento del traffico dovuto alla cessazione della situazione emergenziale da Covid-19.

TASSO INCIDENTI MORTALI

(Tasso anni 1998-2021, n. di incidenti mortali/percorrenza in milioni di veicoli-km*100)

TASSO MORTALITÀ

(Tasso anni 1998-2021, n. di decessi per incidenti stradali/percorrenza in milioni di veicoli-km*100)



Il 63% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (68% nel 2020), la restante parte a veicoli pesanti.

-69% Incidenti mortali dal 2001

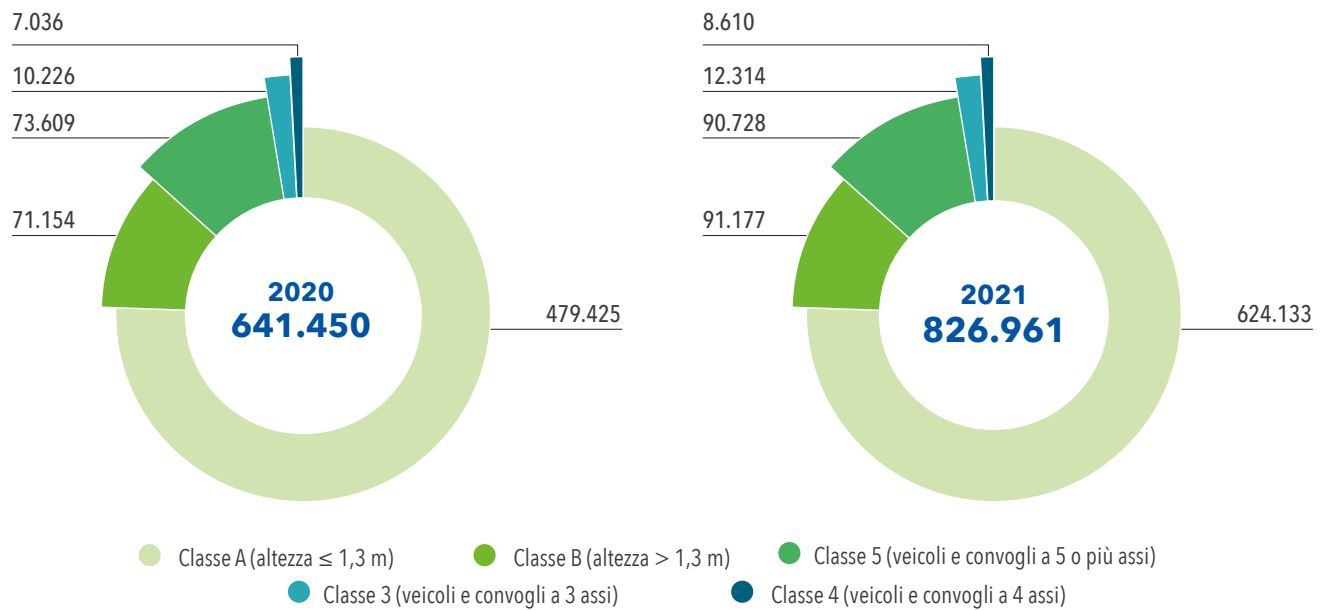
- Hanno contribuito:
- Miglioramento tecnico dell'infrastruttura
 - Perfezionamento della capacità gestionale
 - Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

DATI TRAFFICO SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

Il 72% delle percorrenze valutate in veicoli-km²⁷ fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (70% nel 2020), la restante parte a veicoli pesanti.

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

VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO²⁸



²⁷ Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti. Per definizione i veicoli-km sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada, in particolare tra la progressiva di inizio e quella di fine competenza, e si distinguono dai veicoli effettivi, che sono il numero di tutte le unità veicolari, indipendentemente dalla classe di appartenenza, entrate in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi.

²⁸ Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti.



INCIDENTALITÀ SULLA RETE BRASILIANA DEL GRUPPO

I dati di incidentalità del Gruppo EcoRodovias si riferiscono al periodo dal 1° dicembre al 31 dicembre 2021.

Per le concessionarie del Gruppo EcoRodovias si registra un tasso di incidentalità pari a 4,58, un tasso incidenti mortali pari a 0,07 e un tasso di mortalità pari a 0,09. Gli indici sono calcolati come n. di eventi/percorrenza in migliaia di veicoli paganti equivalenti*100. L'incidentalità in Brasile risulta più elevata a causa dell'effetto paese, in particolare secondo un rapporto dell'Organizzazione mondiale della sanità del 2016 in Brasile si registrano circa il quadruplo di incidenti stradali rispetto all'Italia.

DATI TRAFFICO SULLA RETE BRASILIANA DEL GRUPPO

I dati di relativi al traffico del Gruppo EcoRodovias si riferiscono al periodo dal 1° dicembre al 31 dicembre 2021.

Per le concessionarie del Gruppo EcoRodovias si registrano 16.648 migliaia di veicoli leggeri paganti equivalenti nel mese di dicembre 2021 (15.466 nel mese di dicembre 2020) e 17.053 migliaia di veicoli pesanti paganti equivalenti (15.113 nel mese di dicembre 2021).

La crescita del traffico dei veicoli leggeri è dovuta principalmente all'avanzamento dei programmi di vaccinazione e delle campagne volte a fronteggiare la Pandemia Covid-19, che hanno consentito un allentamento dei provvedimenti di distanziamento sociale e di restrizione agli spostamenti adottati dalle Autorità brasiliane.

Il traffico pesante beneficia altresì della crescita della produzione industriale e dei buoni risultati del raccolto agricolo.



LE AZIONI SVOLTE SUL TERRITORIO

Studi di incidentalità

In applicazione del D.Lgs. 35/2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, S.I.N.A. svolge analisi di incidentalità ad ampio spettro sulla rete autostradale gestita e contribuisce alla valutazione dell'evoluzione della sicurezza sulle tratte delle singole concessionarie.

Anche sulla base di tali valutazioni, le concessionarie del Gruppo implementano misure di miglioramento progressivo della sicurezza. A seguito di tali misure, gli studi di incidentalità vanno anche a verificare l'effettiva efficacia degli interventi sviluppati. A partire dall'indicazione della tipologia di intervento, del periodo in cui esso è stato realizzato e della data di messa in opera finale, è possibile condurre le analisi successive per valutare nel tempo se l'incidentalità si è effettivamente ridotta a seguito dell'intervento.

AUTOSTRADAFACENDO

Uno degli elementi fondamentali per la sicurezza stradale è rappresentato dal fattore umano. Il Gruppo, consapevole dell'importanza di questo aspetto, cerca di sensibilizzare i propri utenti attraverso la campagna di sicurezza stradale Autostradafacendo. Essa intende incidere sul fattore umano mediante un'azione di comunicazione all'utenza sui comportamenti virtuosi e su quelli scorretti.

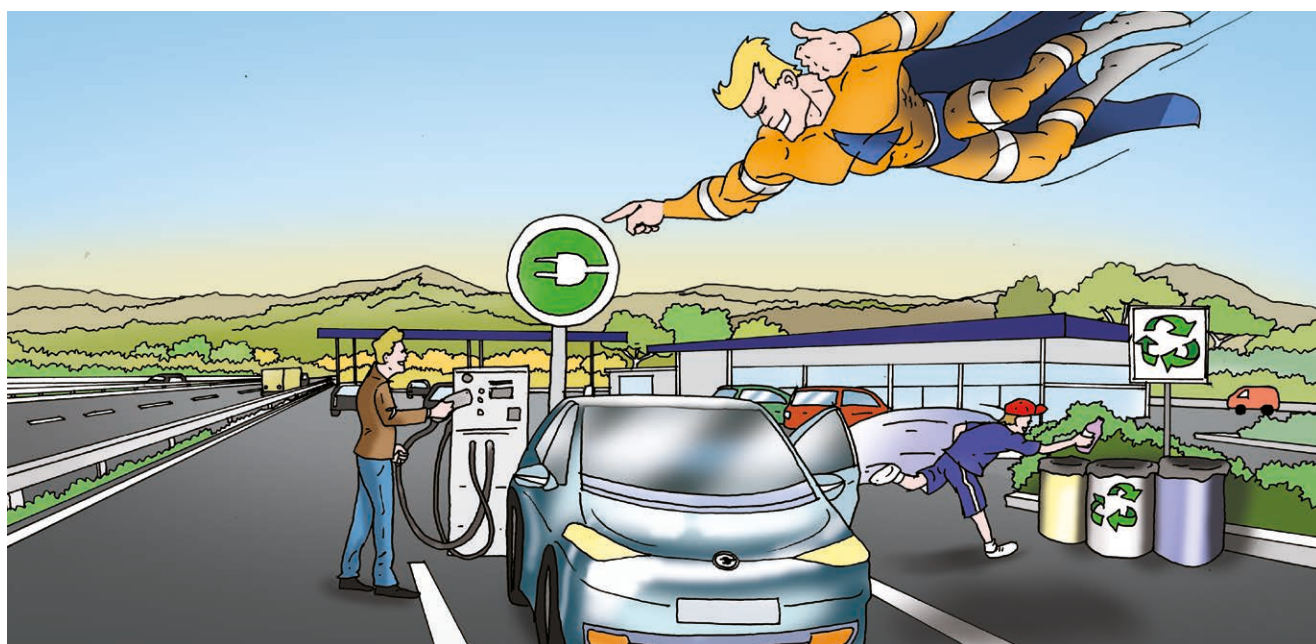
Progetto ICARO

Il progetto ICARO è una campagna sulla sicurezza stradale, rivolta ai giovani delle scuole secondarie di primo e secondo grado di tutte le province italiane, che ha l'obiettivo di diffondere l'importanza del rispetto delle regole e della legalità attraverso corretti comportamenti da utente della strada. La partecipazione non è aperta ai singoli, ma a classi ovunque dislocate sul territorio nazionale.

Il Gruppo ASTM tramite S.I.N.A. contribuisce ai lavori del progetto Icaro insieme alla Polizia Stradale e ad altri illustri partner che cercano di educare i giovani, nonché futuri guidatori, alla cultura della sicurezza stradale. Nel corso della seconda parte dell'anno si sono stabiliti i nuovi criteri per il prossimo concorso, che vedrà i ragazzi impegnati nel 2022, e si è organizzata a metà del mese di dicembre, la premiazione delle classi che hanno vinto negli anni precedenti, ma per le quali non si è potuta organizzare alcuna manifestazione a causa della pandemia.

Campionato di giornalismo

Anche nel corso del 2021, il Gruppo ASTM ha accolto l'opportunità di contribuire alla nuova edizione di "Cronisti in classe", un campionato di giornalismo organizzato dal quotidiano Il Giorno nell'ambito dell'iniziativa campionato di Giornalismo in cui viene promossa la sicurezza stradale per i ragazzi.



Tra i diversi temi che sono stati proposti dal quotidiano, il tema della sicurezza stradale è stato affrontato dai ragazzi, che hanno redatto 5 articoli, segno che nonostante la giovane età il tema sia già molto sentito.

COOPERAZIONE CON LE ISTITUZIONI EUROPEE

Il sistema di mobilità ha da sempre una grande influenza sulla crescita socioeconomica di realtà locali e globali e negli ultimi anni lo sviluppo tecnologico sta mostrando potenzialità che possono favorire un'ulteriore accelerazione in questo senso.

È ben comprensibile quindi come la mobilità rientri tra le priorità dell'Europa, la quale ha riconosciuto nelle tecnologie un aspetto imprescindibile per un'evoluzione positiva del sistema dei trasporti e per questo ha investito miliardi di euro per lo sviluppo degli ITS (Intelligent Transport System), ossia l'integrazione delle conoscenze nel campo della telematica con l'ingegneria dei trasporti. Questa commistione ha quale fine il miglioramento della sicurezza della guida e dell'incolumità delle persone, la sicurezza dei veicoli e delle merci, la qualità, nonché l'efficienza dei sistemi di trasporto di passeggeri e merci, ottimizzando l'uso delle risorse naturali e rispettando l'ambiente.

BENEFICI PER LA DIGITALIZZAZIONE DEL TRASPORTO IN EUROPA. I RISULTATI IN UN LIBRO COORDINATO DA S.I.N.A.

Il 25 marzo è la data in cui si è svolto il quarto webinar della serie "Web ITS Forum", un incontro dal titolo "Digitalisation of road transport in Europe: the great progress under the Connecting Europe Facility" dedicato ai benefici conseguiti dai Paesi europei grazie ad un ampio insieme di interventi per la digitalizzazione delle infrastrutture stradali TEN-T.

La valutazione di tali benefici europei è stata effettuata con le metodologie individuate dal gruppo di esperti della European ITS Platform. Tramite questo team, la European ITS Platform ha sviluppato un insieme di linee guida in grado di promuovere un

approccio armonizzato alla valutazione dei benefici dei sistemi e servizi ITS sia per la collettività sia per gli operatori.

L'obiettivo dei sistemi ITS è aumentare le performance dell'infrastruttura stradale europea e costruire uno spazio unico dei trasporti, contribuendo agli obiettivi prefissati dalla politica europea su diversi fronti: sicurezza, mobilità, ambiente e cambiamento climatico.

I risultati iniziali dei Corridoi ITS, elaborati tramite questo approccio comune, sono ora presentati nel libro "The Digitalization of Road Transport in Europe" curato da S.I.N.A., che contiene una panoramica degli impatti e dei benefici globali degli investimenti ITS cofinanziati dalla Commissione Europea.

A moderare il dibattito è stata S.I.N.A., in quanto project manager dell'European ITS Platform.

LA COLLABORAZIONE PANEUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Il tavolo europeo per le tecnologie stradali (European ITS Platform - EU EIP) è il luogo dove cooperano i Ministeri, le autorità stradali nazionali, gli operatori autostradali ed i partner dei settori pubblico e privato provenienti dalla quasi totalità degli Stati Membri dell'Unione Europea e dei Paesi confinanti. In tale sede gli operatori interessati cooperano al fine di promuovere, accelerare, armonizzare e ottimizzare gli attuali e futuri sviluppi dell'implementazione delle tecnologie stradali sulla rete Trans-Europea. Il Tavolo Europeo per le tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) è stato istituito e viene cofinanziato dalla Commissione Europea. Viene gestito dalle istituzioni europee tramite l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) con il coordinamento generale del Ministero italiano delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili.

Esso riunisce la maggior parte degli Stakeholder europei con l'obiettivo di cooperare in un forum aperto, atto a fornire un valido contributo per la strategia futura nonché raccomandazioni per le nuove politiche

europee tese ad un migliore sviluppo e a una più ampia diffusione dei servizi tecnologici lungo i corridoi stradali europei. Il Gruppo ha assicurato il project management dell'iniziativa a tutto il 2021.

COOPERAZIONE CON I COMITATI NAZIONALI

S.I.N.A. - LA PRESIDENZA DEL COMITATO NAZIONALE PIARC 3.1A "POLITICHE E PROGRAMMI PER LA SICUREZZA STRADALE" DEL QUADRIENNIO 2021-2024

Il 28 gennaio si è tenuta la prima riunione del Comitato nazionale PIARC 3.1a "Politiche e programmi per la sicurezza stradale", di cui S.I.N.A. ha la presi-

denza per il quadriennio 2021-2024. Alla riunione erano presenti 30 esperti nazionali di primo piano, tra cui rappresentanti del Ministero dell'Interno, del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili e di alcune amministrazioni regionali.

Il Presidente del Comitato, a nome del Gruppo ASTM, ha animato la riunione nel corso della quale si sono poste le basi del programma di lavoro del Comitato Tecnico Nazionale, il quale ha approvato tre aree tematiche di interesse: "La misura della sicurezza e gli strumenti di intervento", "Evoluzione della mobilità e fattore umano", "Politiche per la sicurezza stradale (approccio di sistema alla sicurezza)".

I SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE CONCESSIONARIE ITALIANE E NUOVE LINEE GUIDA ANSFISA

Dopo i primi traguardi raggiunti da Autostrada dei Fiori S.p.A., che ha sviluppato il progetto pilota ed ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001 a settembre 2019 per i tronchi A10 Savona-Ventimiglia e A6 Torino-Savona e, nell'ultimo trimestre 2020, da S.A.T.A.P. S.p.A., per i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza, nel corso del 2021 altre concessionarie hanno raggiunto lo stesso obiettivo. Si tratta di: Autovia Padana S.p.A. (tratta Piacenza-Cremona-Brescia della A21), SALT S.p.A. (tronchi di A12 ed A15), Asti Cuneo S.p.A. (tratta A33), A.T.I.V.A. S.p.A. (tratte Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55)).

ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali - competente, tra l'altro, per la verifica della correttezza dei processi di manutenzione, le attività ispettive e di verifica sulle infrastrutture, ha eseguito nei mesi di agosto 2021 e ottobre 2021 attività ispettiva presso Autostrada dei Fiori (Tronco A10).

Le verifiche, che hanno riguardato in particolare il contesto dell'organizzazione e della struttura societaria, la politica di sicurezza, gli obblighi e responsabilità, le risorse e designazione del personale chiave per la sicurezza, si sono concluse con esito positivo.

L'ANSFISA nel corso del 2021 ha indetto un tavolo tecnico cui il Gruppo ha partecipato per la consultazione delle parti interessate e raccolta dei relativi suggerimenti in merito alla elaborazione delle "Linee guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali".

Anche in considerazione dei sistemi di gestione volontari già implementati, raccolto l'invito di ANSFISA, Autostrada dei Fiori S.p.A. si è attivata al fine di dotarsi di un sistema di gestione della sicurezza per la verifica e la manutenzione delle infrastrutture autostradali conformi alle suddette linee guida.

CUSTOMER SATISFACTION

Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità e la sicurezza stradale, è impegnato a monitorare la qualità percepita dagli utenti delle proprie infrastrutture autostradali. A

tal fine le società concessionarie effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione del cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

IL CONTRIBUTO DI S.I.N.A. PER LA SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Nel corso del 2021 sono proseguite le attività della "Scuola di perfezionamento S.I.N.A. - Gruppo ASTM per l'ingegneria delle infrastrutture". Le attività implementate in collaborazione con la Fondazione dell'ordine degli Ingegneri di Milano (FOIM) si sono articolate in iniziative di formazione del personale S.I.N.A. e del Gruppo ASTM su temi di grande attualità per il settore dell'ingegneria e delle infrastrutture stradali.

In particolare, sono state organizzate 6 giornate di formazione dedicate a diversi temi inerenti al settore dell'infrastruttura stradale nei suoi diversi aspetti (progettazione, indagini e monitoraggi, ricerca e sicurezza), consentendo di coinvolgere un'ampia platea di uditori provenienti anche da realtà esterne al Gruppo. A favorire l'interesse alle iniziative è stato il contributo di professionisti provenienti da Ministeri e Università oltre che dal mondo autostradale.

In totale nel 2021 hanno partecipato alle giornate circa 850 esperti ingegneri, per i quali sono stati erogati 2.129 crediti formativi, con un incremento di oltre il 20% rispetto al 2020. Per quanto riguarda il solo Gruppo ASTM, nell'anno di riferimento, il totale dei crediti erogati è stato di circa 1.700, numero necessario per il mantenimento delle qualifiche di 113 ingegneri.

Gli eventi formativi sono stati organizzati anche grazie a diverse cooperazioni quali:

- Scuola S.I.N.A. - Gruppo ASTM orientata alla formazione ingegneristica del personale del Gruppo ASTM
- Collaborazione internazionale del Gruppo ASTM con le autorità stradali europee nell'ambito della European ITS Platform
- Seminari organizzati dai comitati PIARC (associazione mondiale della strada) con il coordinamento di S.I.N.A.
- Seminari organizzati in collaborazione con l'associazione nazionale delle scuole guida (UNASCA)

Con riferimento al tema della sicurezza dell'infrastruttura, di assoluta rilevanza nella matrice di materialità del Gruppo ASTM, per quanto concerne lo sviluppo e l'implementazione dei sistemi di ritenuta stradale, S.I.N.A. detiene un know-how consolidatosi sin dagli anni '60 mediante attività di studio, ricerche e sperimentazioni con prove in scala reale su barriere di sicurezza di propria concezione, avendo consolidato nel tempo la collaborazione con i più importanti e qualificati Centri di Ricerca e Laboratori.

A questo proposito, specifiche procedure operative guidano lo studio delle soluzioni tecniche e progettuali più appropriate ed avanzate per lo sviluppo dei sistemi di ritenuta, verificate tramite l'utilizzo di modelli di calcolo e simulazione numerica. Culmine del processo operativo sono le prove d'urto al vero - o "crash-test" - sul prototipo del dispositivo, che vengono eseguite secondo gli standard normativi vigenti, sia europei che nazionali, presso campi di prova e/o laboratori ad esse abilitati. Tali prove hanno lo scopo

di certificare il sistema progettato, rendendolo così marcabile CE.

Su queste basi sono stati sviluppati e vengono con continuità implementati nuovi prodotti e sistemi di ritenuta di tipologia S.I.N.A., tutti marcati CE, di differente classe prestazionale in relazione alla destinazione d'uso. Attualmente i prodotti disponibili sono più di venti e comprendono soluzioni integrate di barriera di sicurezza con pannelli fonoassorbenti per bordo, ponte o viadotto, certificati, con l'integrazione di apposito sbraccio per corpo illuminante di tipo LED, soluzione ottimale anche sotto il profilo dell'ecocompatibilità. Da rilevare, gli ulteriori studi di approfondimento e messa a punto - anche sperimentali - di due sistemi atti a migliorare le prestazioni del vincolo a terra di barriere infisse nel terreno, dei quali sono state depositate domande di brevetto.

S.I.N.A. ha inoltre intrapreso un progetto di monitoraggio viadotti caratterizzato da un importante contenuto tecnologico ed innovativo. Il sistema è costituito da un elevato numero di sensori che misurano in continuo le grandezze caratteristiche della struttura. Il consistente numero di informazioni generato da tali strumenti viene quindi allocato in un cloud ed analizzato con algoritmi specifici. Le strutture vengono modellate numericamente per monitorarne il comportamento ed ottenere informazioni su eventuali danneggiamenti o processi di degrado. Le attività di assessment di ponti e viadotti vengono ripetute annualmente e tengono conto dell'evoluzione dello stato di conservazione delle strutture per come rilevati in corso d'anno in esito alle attività ispettive.

È poi proseguito il percorso di approfondimento dello stato di conoscenza strutturale delle gallerie: S.I.N.A., coadiuvata da consulenti specialisti del settore, ha sviluppato una metodologia ispettiva che, prendendo a riferimento le linee guida del CETU (Centre d'Etudes des Tunnels), adottando la relativa classificazione IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art), consente di addivenire ad una caratterizzazione profonda della galleria.

La metodologia individuata, articolata in più fasi, sia di campo che di backoffice, è caratterizzata da un approccio basato sull'analisi dei dati storici di ogni singola galleria. Il processo consente di caratterizzare l'assessment e di valutare le priorità d'intervento ed i conseguenti interventi manutentivi.

S.I.N.A., anche in sinergia con le imprese del Gruppo attive nel settore tecnologico, ha sviluppato un progetto di standardizzazione dei processi operativi di esercizio delle gallerie e di gestione degli impianti attraverso la definizione di specifiche procedure per la gestione degli eventi di emergenza. Gli scenari di riferimento vanno dalla presenza di un cantiere, fino allo scenario più grave di incendio che veda coinvolti mezzi pesanti.

In sintesi, le tecnologie in fase di implementazione in galleria associate all'innovativo sistema di gestione delle dotazioni consentiranno il miglioramento della sicurezza, l'efficientamento energetico, attuato anche grazie al monitoraggio delle dotazioni presenti.

Le competenze e la professionalità di S.I.N.A. maturate nell'ambito della progettazione e sviluppo di nuove opere, dei sistemi di sicurezza e sorveglianza delle gallerie e di controllo e di ispezione di infrastrutture ed opere d'arte, nonché nelle attività di monitoraggio ambientale, sono messe a disposizione anche delle società del Gruppo al fine di realizzare opere, infrastrutture ed impianti sempre più sicure e resilienti.

In particolare, oltre 11.400 metri lineari di viadotti della rete autostradale italiana sono allestiti con sensori di monitoraggio in continuo, di cui oltre 5.200 metri lineari allestiti nel corso del 2021.



L'IMPEGNO DI ASTM PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E DIGITALE VERSO LA MOBILITÀ DEL DOMANI

INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ENTRO IL 2026 L'INTERA RETE SARA' ELETTRIFICATA

Nel contesto della mobilità sostenibile Il Gruppo ASTM, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e facilitare la diffusione della mobilità elettrica anche in ambito autostradale, ha da qualche anno avviato iniziative che riducano gli impatti ambientali e contribuiscano a soddisfare le aspettative del mercato.

In particolare, muovendosi nel perimetro definito dalle Direttive UE e dalla legislazione nazionale finalizzata alla diffusione della mobilità elettrica in ambito autostradale, il Gruppo ha predisposto attraverso le proprie società concessionarie specifici Piani di diffusione dei servizi di ricarica. L'attuazione dei suddetti piani, basata sul rispetto dei principi di neutralità tecnologica e di apertura al mercato, è tuttora in corso anche grazie all'impegno degli operatori attivi presso le aree di servizio.

Ad oggi, lungo la rete autostradale gestita dalle società concessionarie del Gruppo ASTM, ed in particolare lungo il corridoio Tirreno Brennero (A12-A15), lungo le tratte di collegamento con la Francia e la Svizzera (A10 ed A5) ed alle porte di Milano (A4), sono attive 13 stazioni di ricarica, di cui 9 di tipologia ultraveloce che consentono la ricarica di un veicolo elettrico fino all'80% dell'autonomia in 15-20 minuti.

Tra queste figurano le stazioni recentemente attivate presso le Aree di Servizio Versilia Est e Versilia Ovest, ubicate lungo l'autostrada A12 in concessione a SALT p.A. ed inserite in un contesto territoriale particolar-

mente significativo per la spiccata vocazione turistica.

L'Area di Servizio Les Iles de Brissogne Nord e l'Area dell'ex barriera dismessa ad essa contrapposta, lungo il tratto autostradale A5 (Quincinetto - Aosta) della Concessionaria S.A.V., sono state individuate quali ambiti ottimali per lo sviluppo di un progetto sperimentale consistente nell'installazione di punti di ricarica veloce ad alta potenza. Il servizio all'interno dell'area Les Iles de Brissogne Nord è attivo. È in corso di realizzazione la stazione presso l'area dell'ex barriera, che sarà la prima esclusivamente dedicata al servizio di ricarica elettrica.


La posizione assume particolare significato strategico. La tratta autostradale in concessione a S.A.V. S.p.A., infatti, collega la grande viabilità nazionale con la Francia e con la Svizzera, attraverso i Trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, ed i "passi" del Piccolo e del Gran San Bernardo e costituisce la porta di accesso a numerose ed importanti località turistiche alpine.


Attraverso differenti modalità attuative, considerata l'evoluzione del mercato, della tecnologia e nel rispetto delle indicazioni del Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) e delle Autorità competenti, l'offerta di stazioni sarà progressivamente incrementata nelle Aree di Servizio nel corso dei prossimi anni.

La strategia di medio e lungo termine del Gruppo ASTM, articolata in successive fasi al fine di garantire un numero di stazioni ed una interdistanza tra le stesse adeguata all'evoluzione della domanda, mira a diffondere servizi di ricarica elettrica in tutte le aree di servizio della propria rete in Italia entro il 2026.

Per supportare l'elettrificazione delle infrastrutture per i trasporti anche le concessioni autostradali brasiliane hanno avviato un piano di diffusione delle colonnine di ricarica elettrica: la maggior parte delle aree di servizio dovrebbero essere dotate di colonnine di ricarica entro il 2022.



 Colonne elettriche attive alla data di pubblicazione del seguente documento

 Servizio di distribuzione Gas Metano (GNC)

²⁹ Avviato progetto sperimentale



LA MOBILITÀ DEL DOMANI: INTELLIGENTE E CONNESSA

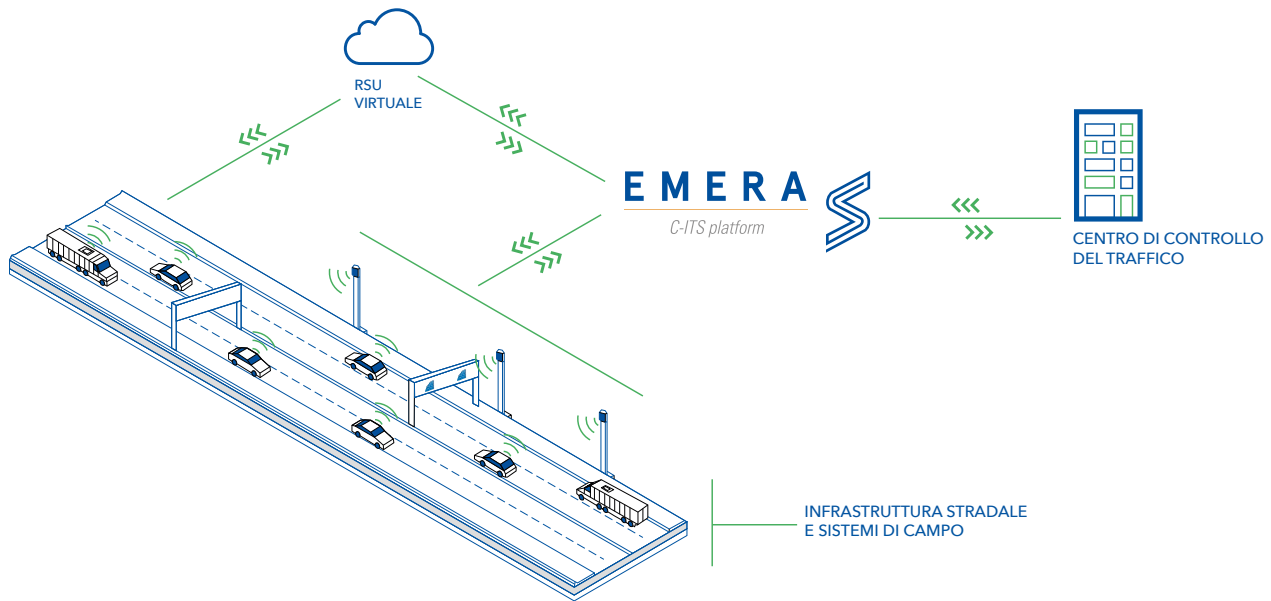
IL GRUPPO ASTM E VOLKSWAGEN GROUP ITALIA INSIEME PER IL DIALOGO VEICOLO-INFRASTRUTTURA

La digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto ci sta conducendo verso una nuova mobilità intelligente e connessa. In questo contesto, la creazione di un sistema che supporti il dialogo veicolo-infrastruttura rappresenta un passaggio fondamentale per l'apertura allo scenario cooperativo, in cui operatori e utenti avranno la possibilità di scambiarsi informazioni per ottimizzare gli spostamenti, riducendo così incidenti, congestioni ed emissioni inquinanti.

Il Gruppo ASTM - attraverso il proprio braccio tecnologico Sinelec - e Volkswagen Group Italia hanno avviato una partnership che avvicina significativamente car maker e road operator, due soggetti fondamentali per lo sviluppo delle tecnologie a supporto della mobilità connessa. La collaborazione, presentata alla stampa a Novembre 2021, nasce nel contesto dell'Osservatorio Connected Car & Mobility del Politecnico di Milano, di cui entrambe le aziende sono partner a sostegno della ricerca.



Attraverso questa importante collaborazione è stato possibile testare, per la prima volta in Italia, l'interconnessione tra un'automobile di serie e l'autostrada in condizioni di traffico aperto. Nello specifico, è stato dimostrato il dialogo diretto veicolo-infrastruttura applicato allo use case "lavori in corso" sulla tratta Arluno-Rho dell'autostrada A4 Torino-Milano. Abilitatore tecnologico del dialogo veicolo-infrastruttura è EMERAS, piattaforma software di Sinelec che nasce per rispondere alle sfide tecnologiche e gestionali derivanti da un ecosistema stradale connesso.



L'iniziativa si inserisce all'interno dei progetti di ammodernamento, di innovazione tecnologica e transizione ecologica dell'autostrada A4 Torino-Milano del Gruppo ASTM. Una prima parte di tali interventi sarà realizzata entro il 2024 sul tratto pilota Milano-Novara, per poi, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), essere estesi a tutta l'autostrada. Entro il 2030 si potrà assistere, tra gli altri, all'estensione di sistemi di comunicazione veicolo-infrastruttura, alla introduzione di distributori ad idrogeno, all'incremento del sistema di monitoraggio con sensori delle opere d'arte, all'utilizzo di asfalto riciclato al 70% per strati profondi e di asfalto al grafene per il manto superficiale, a sistemi di rilevamento contromano e di rilevamento merci pericolose.

Lo sviluppo e l'implementazione di soluzioni tecnologiche all'avanguardia sono parte integrante della strategia di lungo periodo del Gruppo ASTM, che punta ad autostrade sempre più moderne, sicure e sostenibili. Il Gruppo intende essere protagonista dei processi di trasformazione digitale e transizione ecologica delle proprie infrastrutture con l'obiettivo di continuare ad innalzare l'esperienza di viaggio e la qualità del servizio offerti.



SINELEC E LE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

Sinelec è il player tecnologico del Gruppo ASTM, ne raccoglie le competenze nell'ambito dei sistemi di trasporto intelligenti (Intelligent Transportation Systems - ITS) e del pedaggio elettronico. Specializzata nello sviluppo, nell'implementazione e nella manutenzione di soluzioni innovative per la gestione sicura ed intelligente del traffico, Sinelec aiuta gli operatori stradali ad affrontare le sfide della mobilità futura, più sostenibile e connessa. Inoltre, Sinelec opera per il Gruppo ASTM in qualità di ICT service provider con responsabilità dei servizi digitali e delle reti di telecomunicazione.

SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

Sinelec offre impianti completi per l'esazione del pedaggio: dispositivi di pista, sistemi di acquisizione dati, piattaforme di controllo di stazione e sistemi di elaborazione e riconciliazione delle informazioni a livello finanziario. Installato in oltre 900 varchi, il sistema di Sinelec è predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET).

Già leader nell'esazione del pedaggio tradizionale, Sinelec ha sviluppato la soluzione "free flow" S*GATE, basata sull'intelligenza artificiale, sulle tecnologie di machine learning e di tracciamento 3D. Il sistema "free flow" consente l'identificazione e la classificazione del veicolo al suo passaggio sotto al portale, senza che si fermi al varco di esazione, a beneficio della gestione del traffico e delle immissioni inquinanti. Inoltre, l'impiego di tecnologie di avanguardia aumenta l'accuratezza del processo di esazione riducendo al tempo stesso l'impiego dell'elettronica sul campo, con conseguente riduzione di costi nelle fasi di acquisto, installazione e manutenzione.

SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)

Nell'ambito dei sistemi di trasporto intelligenti, Sinelec propone diverse soluzioni atte a garantire crescenti livelli di sicurezza e una gestione sempre più efficace del traffico.

SINCRO è un sistema integrato che consente il monitoraggio delle tratte autostradali, il governo delle informazioni e il coordinamento delle attività di intervento e manutenzione dell'infrastruttura. SINCRO garantisce l'integrazione completa e funzionale di impianti eterogenei utilizzati in ambito ITS (es. telecamere, pannelli a messaggio variabile e SCADA) e ne semplifica il coordinamento raccogliendo i dati in un'unica interfaccia, completa e intuitiva. Inoltre, il sistema agisce in qualità di Decision Support System (DSS) fornendo agli operatori di sala, ai direttori di esercizio e agli addetti manutentori gli strumenti per gestire efficacemente l'operatività giornaliera e le emergenze, ottimizzando i tempi di risposta e il coordinamento con terze parti, quali ad esempio forze dell'ordine e mezzi di. SINCRO è oggi il cuore di 14 centrali operative in Italia che gestiscono più di 1.400 km di rete autostradale.

LIBRA/S è la soluzione di Sinelec per il Weigh-In-Motion (WIM). I sistemi di pesatura dinamica nascono dall'esigenza di governare il fenomeno dei veicoli in sovraccarico nell'ambito dei trasporti su gomma. Le esternalità negative causate da questi veicoli sono molteplici: oltre a ridurre l'aspettativa di vita delle infrastrutture stradali, causando maggiore degrado alla pavimentazione e alle opere quali ponti o viadotti, impattano sulla sicurezza e sull'inquinamento ambientale.

La piattaforma LIBRA/S consiste di una componente di campo (stazioni di pesatura) e di un sistema di controllo centrale che, tramite strumenti di diagnostica, data-analysis e reporting, rende possibile il monitoraggio e una visione di alto livello della rete di stazioni di pesa, supportando il cliente nell'ottimizzazione della gestione day-by-day e nell'elaborazione di modelli di manutenzione predittiva relativi alla circolazione del traffico pesante.

Sinelec ha recentemente integrato il proprio portfolio introducendo EMERAS, piattaforma per i servizi C-ITS (Cooperative -Intelligent Transportation Systems). La digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto ci sta conducendo verso una nuova mobilità intelligente e connessa. In questo contesto, la creazione di un sistema che

supporti il dialogo veicolo-infrastruttura rappresenta un passaggio fondamentale per l'apertura allo scenario cooperativo, in cui operatori e utenti avranno la possibilità di scambiarsi informazioni per ottimizzare gli spostamenti, riducendo così incidenti, congestioni ed emissioni inquinanti. EMERAS abilita la comunicazione bidirezionale real-time veicolo-infrastruttura e garantisce l'integrazione sia con i sistemi ITS su strada che con i centri di controllo del traffico. Inoltre, raccogliendo e aggregando le informazioni relative allo scenario in essere, la piattaforma attiva immediatamente piani di risposta dedicati tenendo conto dei fattori di rischio, disseminando messaggi geolocalizzati indirizzati ai veicoli abilitati. EMERAS gestisce situazioni critiche complesse, affiancando così gli operatori stradali nel raggiungimento dei propri obiettivi di sicurezza.

LE STRADE DEL FUTURO

Per Sinelec le strade del futuro sono caratterizzate da un nuovo paradigma di gestione che prevede un processo di trasformazione tecnologica e operativa multilivello, da applicare gradualmente a tutto il sistema infrastrutturale. Le strade intelligenti includono molteplici ambiti quali connettività, cybersecurity, monitoraggio real-time del traffico e dello stato delle infrastrutture, con l'obiettivo nel breve-medio periodo di abilitare una mobilità più sostenibile e sicura, e con un goal a lungo termine: l'introduzione dei veicoli connessi a guida autonoma. In questo contesto, Sinelec offre agli operatori validi strumenti a supporto della loro road-map verso le strade digitali.

Impegnata da diversi anni nei processi di evoluzione digitale delle infrastrutture, attualmente Sinelec è coinvolta, con il ruolo di capogruppo di un raggruppamento di imprese, nel progetto *smart road* di Anas in Italia, uno dei programmi più ambiziosi e innovativi di digitalizzazione della strada. Nello specifico, Sinelec interviene in due iniziative distinte che interessano rispettivamente l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e le autostrade A90 Grande Raccordo Anulare di Roma / A91 Roma-Aeroporto Fiumicino. È in fase di completamento la realizzazione di un'infrastruttura tecnologica avanzata con l'obiettivo di incrementare la sicurezza e il comfort degli automobilisti, e di abilitare l'interoperabilità tra veicoli connessi e infrastrutture. Il progetto prevede infatti l'implementare di soluzioni tecnologiche necessarie per l'erogazione dei servizi C-ITS e di un'infrastruttura di base per garantire la comunicazione (rete a fibra ottica) e l'alimentazione (centrali alimentate da fonti rinnovabili) della *smart road* stessa. La sostenibilità energetica dell'iniziativa è garantita attraverso la costruzione di apposite aree denominate Green Island, generatrici di energia elettrica destinata anche a favorire la circolazione dei veicoli elettrici.

I PROGETTI DI RICERCA E INNOVAZIONE DI TECNOSITAF

Tecnositaf S.p.A., società di ingegneria integrata del Gruppo ASTM, è costantemente attiva nell'ambito della Ricerca ed Innovazione con studi e progetti in continua evoluzione. In particolare:

- **WIFI IN MOTION** - Grazie a tale studio e realizzazione, Tecnositaf ha raggiunto l'obiettivo di garantire la comunicazione wireless WiFi ad utenti in movimento con velocità superiori ai 100 km/h. Tale soluzione è in fase di installazione sull'Autostrada A32 Torino - Bardonecchia e nel Traforo del Frejus T4.
- **PROGETTO EUROPEO SECTRAM** - Sicurezza nel trasporto merci, che ha riguardato lo studio e l'attuazione di soluzioni logistiche, dedicate a strade, ferrovie porti, per migliorare la messa in sicurezza dei servizi e delle infrastrutture multimodali di trasporto;
- **PROGETTI EUROPEI ECOFEV e FABRIC** - Questi progetti riguardano lo studio di fattibilità della realizzazione di corsie per la ricarica dinamica dei veicoli elettrici. Le attività hanno portato alla registrazione di un brevetto Tecnositaf sulla posa e realizzazione delle corsie di ricarica dinamica basata su ricarica induttiva. È stato quindi realizzato un sito di prova dove i veicoli correttamente equipaggiati possono ricaricarsi durante la guida.

LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

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

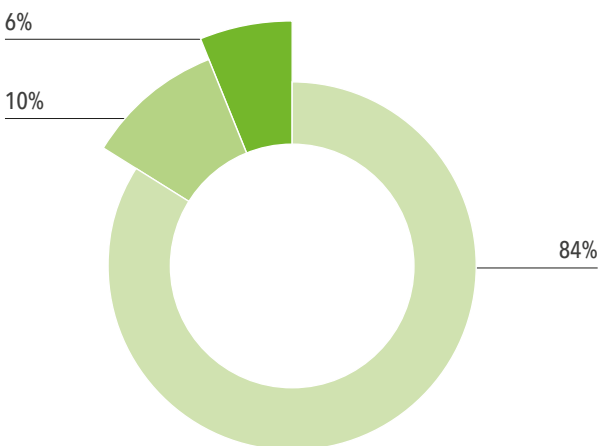
ASTM ha definito principi e modalità di erogazione di liberalità e sponsorizzazioni nell'ambito delle procedure interne rientranti nel Sistema anti-corruzione, certificato in conformità alla norma ISO 37001, a garanzia che gli interventi vengano eseguiti in coerenza con il budget approvato e solo a seguito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

In particolare, attraverso le liberalità le società del Gruppo promuovono iniziative di carattere umanitario o sociale al fine di contribuire allo sviluppo del

tessuto sociale in cui le stesse operano, le sponsorizzazioni invece sono intese come uno strumento di comunicazione per mezzo del quale ciascuna società supporta iniziative di carattere culturale, artistico, sportivo, sociale o tecnologico con l'obiettivo di accrescerne la notorietà e promuoverne positivamente la propria reputazione.

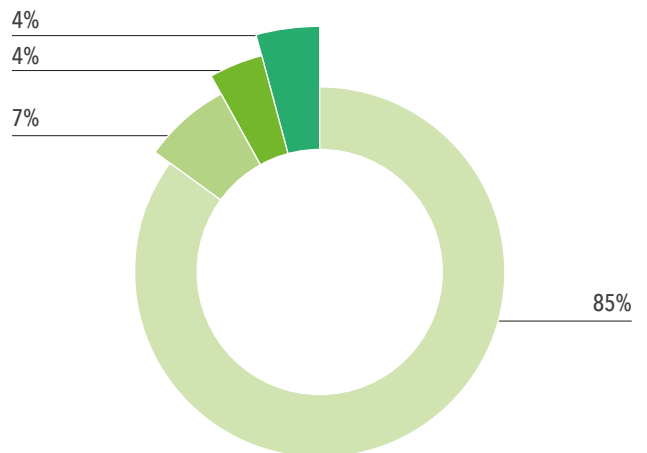
Nel 2021 il Gruppo ha erogato liberalità per circa 269 mila euro (3.505 mila euro nel 2020), e sponsorizzazioni per circa 2.477 mila euro (873 mila nel 2020). Nell'ambito delle sponsorizzazioni, in particolare, il Gruppo ha destinato circa 2.304 mila euro a iniziative per la comunità con risvolti commerciali (837 mila euro nel 2020) e ha investito nella comunità per un ammontare di circa 173 mila euro (36 mila euro nel 2020). ASTM ritiene le relazioni con la comunità un valore imprescindibile per il proprio business: per questa ragione il Gruppo si attiva per instaurare rapporti duraturi realizzando iniziative e progetti che possano arricchire il territorio sia dal punto di vista sociale che culturale. In particolare, si riconosce nello sport un importante promotore della crescita del territorio e dello sviluppo dei giovani.

TIPOLOGIA DI INIZIATIVE



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

AMBITO DI DESTINAZIONE



- Sport
- Altro
- Salute
- Welfare

ASTM PER LO SPORT

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

Nel basket il Gruppo è da molti anni al fianco della squadra del Derthona, storica realtà della città di Tortona. ASTM ha sponsorizzato l'attività della squadra nella stagione sportiva 2021-2022 per un totale di circa 4 milioni, di cui oltre 1 milione di competenza dell'anno 2021. Il Derthona, con la propria prima squadra, partecipa attualmente al campionato italiano di Serie A rappresentando una assoluta eccellenza a livello nazionale.

Nel 2021 sono stati avviati, poi, i lavori per la Cittadella dello Sport di Tortona, la nuova struttura che ospiterà il nuovo palazzetto dello sport della Città. L'infrastruttura, da un lato, sarà la prova tangibile del percorso compiuto dalla società sportiva, dall'altro rappresenterà un'opportunità per il territorio, legata allo sport ma non solo.

L'attività di sponsorizzazione del Gruppo è segnata, oltre che dalla consapevolezza del ruolo dello sport, anche da un approccio imprenditoriale. Si investe sulle persone ma anche sull'infrastruttura, dotando Tortona di una Cittadella dello Sport aperta a tutti e destinata a durare nel tempo, un edificio che cambierà il volto della città stessa, arrivando ad esserne un elemento distintivo. La Cittadella includerà impianti sportivi polifunzionali, ampi spazi verdi e naturalmente il palazzetto dello sport che ospiterà fino a 5.000 persone.

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

Infine, SEA Segnaletica Stradale S.p.A. ha sostenuto inoltre il Derthona Calcio con un contributo di 171 mila euro e Halmar International LLC la squadra di Hockey dei New Jersey Devils con un contributo di circa 190 mila euro.

FAI (FONDO AMBIENTE ITALIANO)

Durante il 2021 ASTM è entrata a far parte de "I 200 del FAI", gruppo di mecenati e aziende nato nel 1987 e sensibile ai valori della cultura, dell'arte e della natura, che supportano la Fondazione.

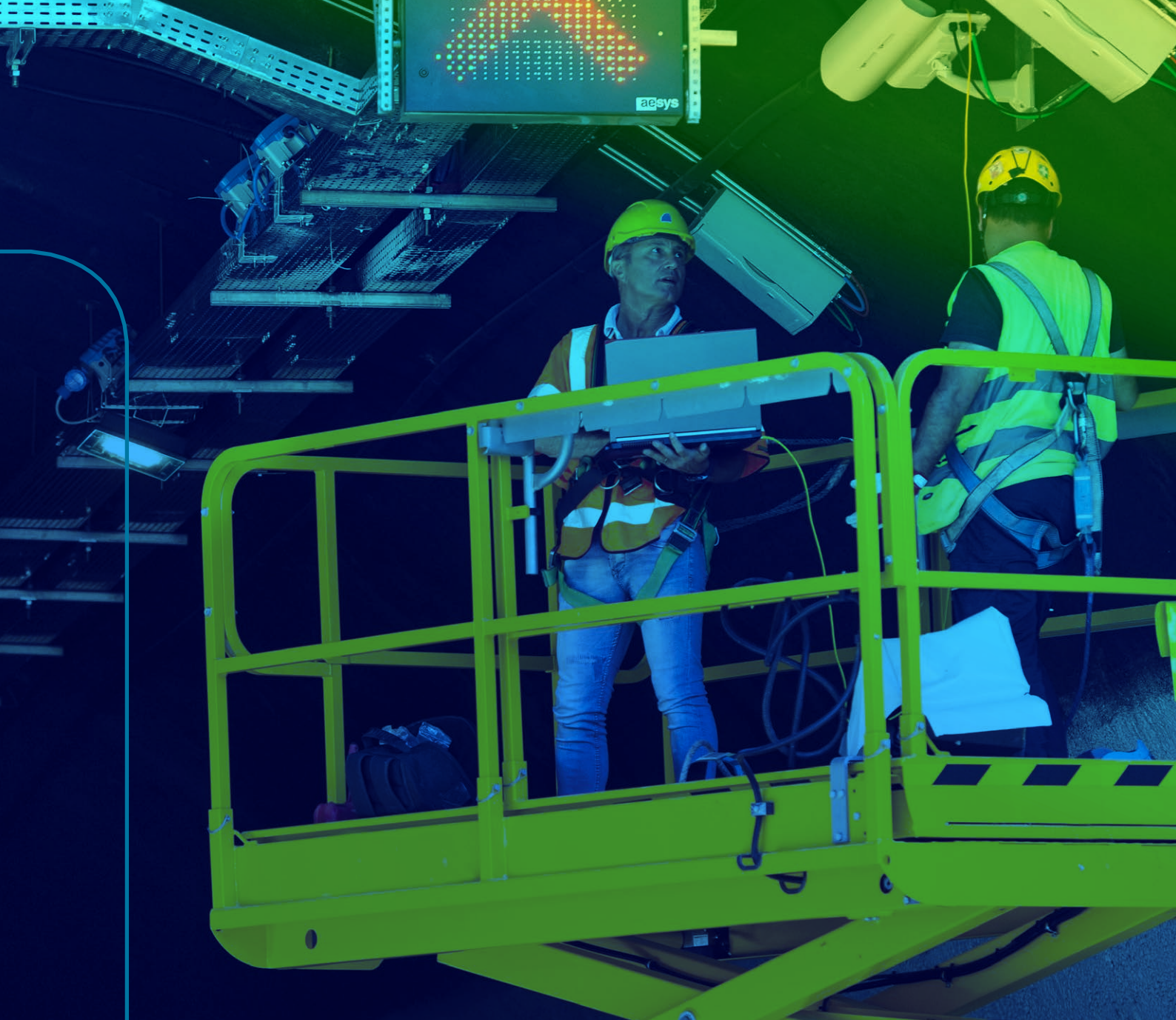
Da oltre 40 anni il Fondo Ambiente Italiano si impegna quotidianamente insieme ai 190.000 iscritti per curare in Italia luoghi speciali per le generazioni presenti e future. Ad oggi sono 64 i beni tutelati dal FAI, che comprendono castelli, ville, monasteri, abbazie, parchi e boschi.

IL PROGRAMMA SOCIALE ECOVIVER DI ECORODOVIAS

EcoRodovias ha implementato diversi progetti sociali nelle comunità in cui opera. Sviluppato da ambientalisti e pedagoghi, Ecoviver è un progetto educativo e artistico che mira a stimolare la consapevolezza ambientale nei residenti della comunità e negli studenti delle scuole elementari.

Il progetto Ecoviver è al suo 15° anno e finora ne hanno beneficiato 332.000 studenti e 12.000 insegnanti provenienti da 40 città in tutto il Brasile.





03

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 101 Le persone
- 109 Diversità e inclusione
- 115 Retribuzioni e benefit
- 119 Sviluppo del capitale umano
- 122 Salute e sicurezza

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Circa 220 milioni di persone in tutto il mondo risultano disoccupate: di queste, la maggioranza sono giovani. In particolare, il tasso globale di disoccupazione giovanile (14,6%) risulta attestarsi a più del doppio rispetto al tasso medio (6,5%).³⁰ Il tasso di disoccupazione globale è aumentato dell'1,1%, fatto che sottolinea la necessità di maggiori sforzi per promuovere ulteriori opportunità di lavoro, in particolar modo per le nuove generazioni, ridurre le disuguaglianze (in particolare in termini di "gender pay gap") e promuovere ambienti di lavoro sem-

pre più dignitosi, sicuri e salubri ³¹. La disparità di genere rimane un problema largamente diffuso in tutto il mondo, anche se alcune forme di discriminazione diretta e indiretta verso donne e ragazze si sono attenuate e molteplici Paesi hanno raggiunto importanti traguardi verso la parità di genere in termini di educazione, salute, accesso all'economia e alla politica. In particolare, a fronte di alcuni gradualmente miglioramenti dal 2006, si mantiene ad oggi un Global Gender Gap Index del 32,3%, in leggero aumento rispetto all'anno passato. All'andamento attuale, tale divario si chiuderà tra circa 100 anni ³².

³⁰ International Labour Organization (ILO), World Employment and Social Outlook, Trends 2021

³¹ United Nations (UN), The Sustainable Development Goals Report, 2021

³² World Economic Forum (WEF), The Global Gender Gap Report, 2021



LE PERSONE

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

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

“Crediamo nelle nostre persone e investiamo su di loro, valorizzandone le competenze. Sosteniamo la difesa dei diritti umani, riconoscendo la pari dignità delle persone e la diversità come risorsa fondamentale per lo sviluppo dell'umanità. Promuoviamo la salute e sicurezza delle nostre persone e la creazione di un ambiente di lavoro etico.”

Codice etico

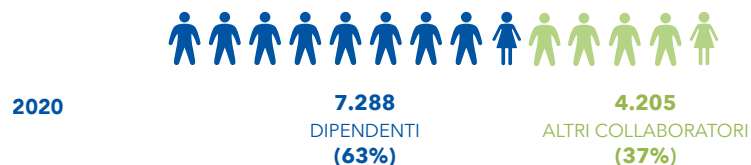
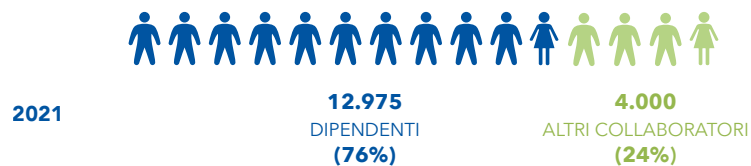


16.975
DIPENDENTI E
COLLABORATORI ESTERNI



97%
DIPENDENTI CON CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

PERSONALE DEL GRUPPO



DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020			AL 31 DICEMBRE 2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	6.108	1.180	7.288	9.437	3.538	12.975
<i>di cui Joint Operation</i>	983	122	1.105	656	73	729
Altri collaboratori	4.176	29	4.205	3.925	75	4.000
<i>di cui Joint Operation</i>	4.156	21	4.177	1.771	40	1.811
Totale	10.284	1.209	11.493	13.362	3.613	16.975

La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2021 è pari a 16.975 persone (11.493 nel 2020), di cui 12.975 dipendenti (7.288 nel 2020) e 4.000 collaboratori esterni (4.205 nel 2020).

L'incremento del numero dei dipendenti rispetto all'esercizio precedente pari a 5.687 persone è principalmente relativo all'entrata in perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodovias (4.547 dipendenti) e del Gruppo S.I.T.A.F. (551 dipendenti), oltre che all'aumento dei dipendenti di Itinera Construções (553 dipendenti nel 2021 e 19 nel 2020, + 534).

La voce "Altri collaboratori" (4.000 nel 2021, 4.205

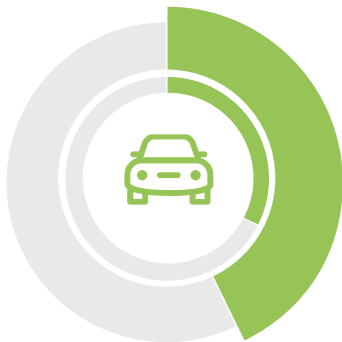
nel 2020) include principalmente i "somministrati", lavoratori interinali che operano nei cantieri operativi all'estero. La voce ha subito una leggera diminuzione rispetto allo scorso anno a seguito dell'effetto combinato dell'entrata in perimetro del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F. (aumento di 2.153 collaboratori) e della diminuzione dell'operatività nel cantiere del Reem Mall che ha portato a una forte diminuzione nel numero di collaboratori delle joint operation Itinera Ghantoot e Itinera Agility (diminuzione di 2.386 collaboratori).

Nel 2021 gli uomini rappresentano il 73% circa dei dipendenti e la quasi totalità dei collaboratori esterni.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

43%



COSTRUZIONI

38%



HOLDING E ALTRE SOCIETÀ MINORI

12%



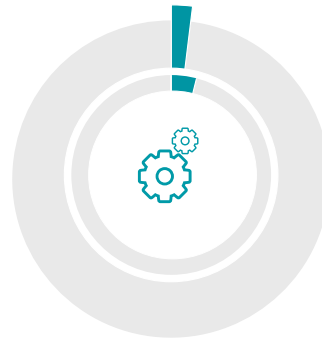
TECNOLOGIA

3%



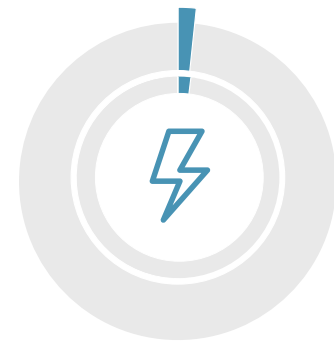
INGEGNERIA

2%



IMPIANTI

2%



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, il 43% circa (32% nel 2020) dei dipendenti è attivo nel settore delle concessioni autostradali, circa il 42% (62% nel 2020) opera nel settore dell'EPC, di cui il 38% (56% nel 2020) nel settore delle costruzioni, il 2% (4% nel 2020) in quello dell'ingegneria e il 2% (2% nel 2020) in quello degli impianti, mentre i business tecnologia e altri impegnano una percentuale residua di risorse, pari al 15% (6% nel 2020).

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

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020			AL 31 DICEMBRE 2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	351	118	469	279	132	411
<i>di cui Joint Operation</i>	159	36	195	78	23	101
Tempo Indeterminato	5.757	1.062	6.819	9.158	3.406	12.564
<i>di cui Joint Operation</i>	824	86	910	578	50	628
Totale	6.108	1.180	7.288	9.437	3.538	12.975

A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo il 97% circa dei dipendenti è assunto con contratto a tempo indeterminato, in aumento rispetto allo scorso esercizio (94%). Tale percentuale costituisce un ulteriore eccellente risultato in relazione al contesto macroeconomico in cui il Gruppo opera.

I dipendenti a tempo indeterminato ammontano a 5.379 in America Latina (404 nel 2020), 4.477 in Italia (4.027 nel 2020), 1.212 negli Stati Uniti (1.464 nel 2020), 987 in Medio Oriente (568 nel 2020), 508 nel resto d'Europa (356 nel 2020) e 1 in Sud Africa (0 nel 2020). I dipendenti a tempo determinato ammontano a 242 in Italia (189 nel 2020), 101 in Sud Africa (193 nel 2020), 68 nel resto d'Europa (84 nel 2020).

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

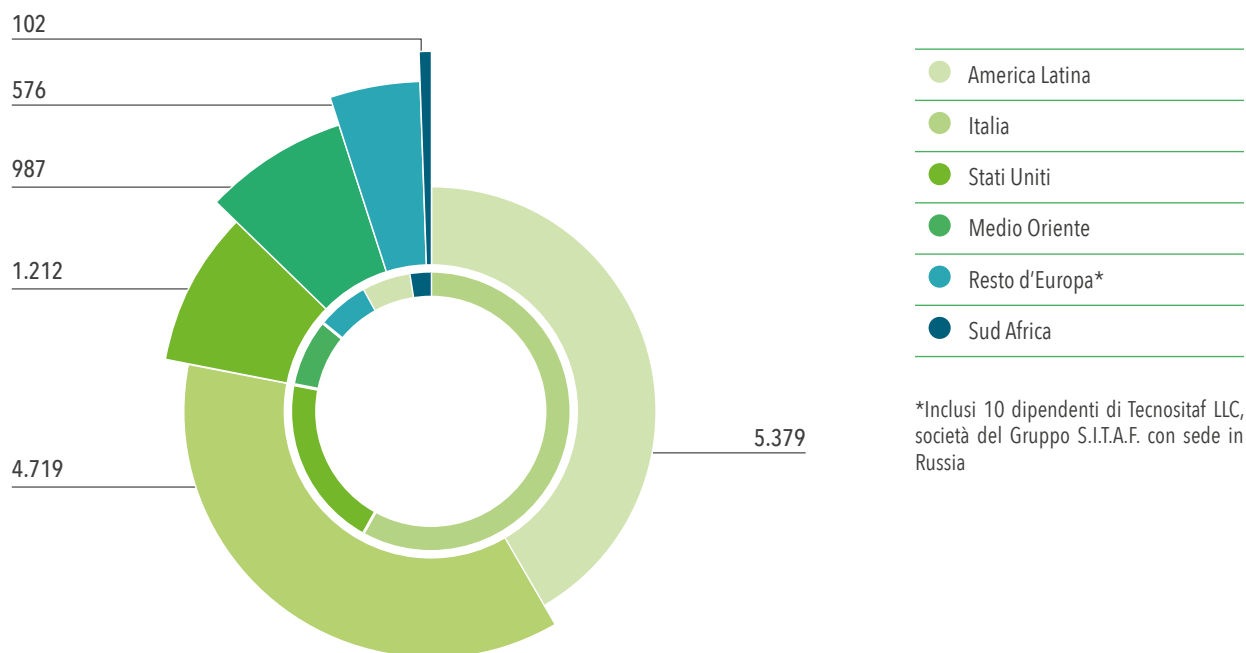
N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020			AL 31 DICEMBRE 2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full Time	5.732	882	6.614	9.031	3.132	12.163
<i>di cui Joint Operation</i>	982	119	1.101	655	72	727
Part Time	376	298	674	406	406	812
<i>di cui Joint Operation</i>	1	3	4	1	1	2
Totale	6.108	1.180	7.288	9.437	3.538	12.975

Nel 2021 sono 812 (674 nel 2020) i dipendenti che usufruiscono di contratti di lavoro part-time, circa il 6% del totale dei dipendenti (9% nel 2020). Essi si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020			AL 31 DICEMBRE 2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Italia	3.326	890	4.216	3.702	1.017	4.719
Stati Uniti	1.362	102	1.464	1.146	66	1.212
Medio Oriente	547	22	569	967	20	987
Resto d'Europa	333	107	440	471	105	576
America Latina	381	25	406	3.072	2.307	5.379
Sud Africa	159	34	193	79	23	102
Totale	6.108	1.180	7.288	9.437	3.538	12.975

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2021 il 42% circa dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in America Latina (6% nel 2020), il 36% circa in Italia (58% nel 2020), circa il 9% negli Stati Uniti (20% nel 2020), circa l'8% in Medio Oriente (8% nel 2019), il 4% nel Resto d'Europa (6% nel 2020) e l'1% circa in Sud Africa (2% nel 2020).

DIPENDENTI DEL GRUPPO IN ENTRATA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2020		2021	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	104	81,89%	1.007	100,60%
	30-50 anni	208	33,07%	1.526	78,10%
	>50 anni	91	21,46%	195	33,45%
Totale donne		403	34,15%	2.728	77,11%
Uomini	<30 anni	588	81,55%	1.092	71,14%
	30-50 anni	1.423	48,09%	3.588	71,99%
	>50 anni	756	31,14%	744	25,50%
Totale uomini		2.767	45,30%	5.424	57,48%
Totale		3.170	43,50%	8.152	62,83%

Nel 2021 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 8.152 (3.170 nel 2020) nuove persone, registrando un tasso di turnover in entrata pari al 62,83% circa (43,50% circa nel 2020).

In particolare, in America Latina il numero di persone entrate nel 2021 ammonta a 6.032 (Gruppo EcoRodovias +4.547), in Italia a 1.172 (Gruppo S.I.T.A.F. +551), in Medio Oriente a 495, nel Resto d'Europa a 381, negli Stati Uniti a 50 e in Sud Africa a 22. Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2021 si attesta in America Latina al 112,14%, nel Resto d'Europa al 66,15%, in Medio Oriente al 50,15%, in Italia al 24,84%, in Sud Africa al 21,57% e negli Stati Uniti al 4,13%.

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

Nel 2021 il 96% circa dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine (95% nel 2020).

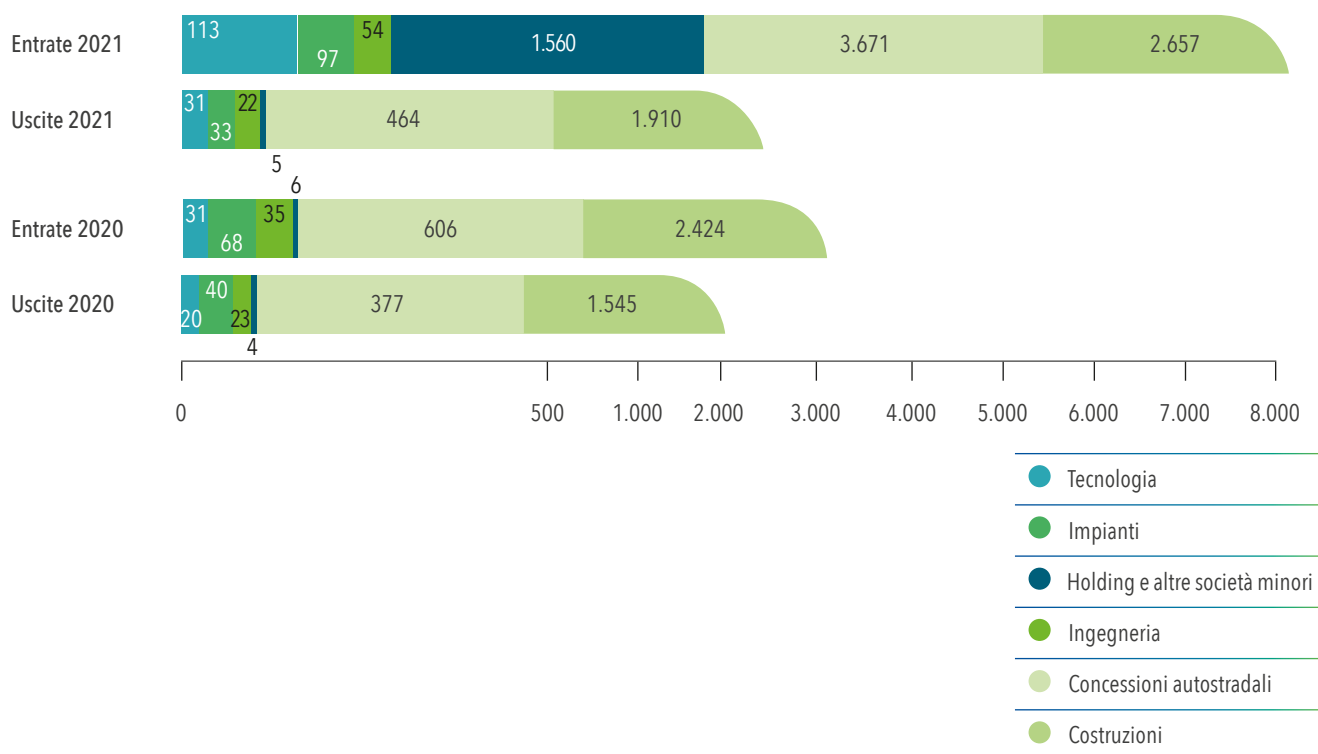
DIPENDENTI DEL GRUPPO IN USCITA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2020		2021	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	83	65,35%	118	11,79%
	30-50 anni	95	15,10%	173	8,85%
	>50 anni	45	10,61%	79	13,55%
Totale donne		223	18,90%	370	10,46%
Uomini	<30 anni	373	51,73%	298	19,41%
	30-50 anni	1.039	35,11%	1.351	27,11%
	>50 anni	374	15,40%	446	15,28%
Totale uomini		1.786	29,24%	2.095	22,20%
Totale		2.009	27,57%	2.465	19,00%

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2021 si assesta al 19,00% circa (27,57% circa nel 2020). Durante l'anno le uscite totali ammontano a 2.465 (2.009 nel 2020), di cui 370 donne e 2.095 uomini che si concentrano principalmente nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni. Le uscite riscontrate in America Latina ammontano a 1.059, in Italia a 667, negli Stati Uniti a 302, nel Resto d'Europa a 209, in Sud Africa a 113 e in Medio Oriente a 77.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2021 ammonta in Sud Africa a 110,78%, nel Resto d'Europa al 36,28%, negli Stati Uniti al 24,92%, in America Latina al 19,69%, in Italia al 14,13% e in Medio Oriente al 7,80%.

TURNOVER DEI DIPENDENTI IN ENTRATA E IN USCITA PER BUSINESS



Il 33% delle assunzioni e circa il 77% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2021, 2.657 dipendenti in entrata e 1.910 in uscita. Mentre il settore delle concessioni registra 3.671 (45%) dipendenti in entrata e 464 (19%) in uscita.

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

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

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

RELAZIONI INDUSTRIALI

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

Il 100% dei dipendenti in Italia è coperto da contratti collettivi di lavoro e i più rappresentativi a livello di numero di dipendenti sono i seguenti: edilizia industria e suoi integrativi provinciali, metalmeccanico industria, autostrade e trafori, manufatti cementizi e dirigenti industria.

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

carattere economico - normativo siano esse per la gestione di situazioni di esubero.

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

Le aziende, nell'ambito delle relazioni industriali, hanno potenziato soluzioni integrative di competenza territoriale attraverso strumenti innovativi

quali il welfare, le forme di previdenza complementare ed integrative del Servizio Sanitario Nazionale. Sempre all'interno delle relazioni industriali trova spazio tutta la contrattazione relativa alla formazione professionale delle risorse che prevede il coinvolgimento sia delle rappresentanze sindacali sia dei lavoratori interessati, al fine di mantenere elevati standard di professionalità. Le società confermano l'impegno assunto nel sistema Fondimpresa / Fondirigenti / Fonte, ritenendo tale possibilità un valido aiuto nella progettazione e redazione di percorsi formativi oltre ad un importante sostegno economico integrativo dei costi di formazione.

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

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

DIVERSITÀ E INCLUSIONE

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

Politica diversità e inclusione

ASTM riconosce le diversità dei propri dipendenti come un fattore di successo e ne valorizza le esperienze, le capacità e le qualità. ASTM crede che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico in quanto porta arricchimento culturale, favorendo un ambiente di lavoro inclusivo volto alla collaborazione e all'innovazione. Il Gruppo è attento a evitare qualsiasi forma di discriminazione in materia di occupazione e impiego, non tollerando alcuna forma di discriminazione sulla base di etnia, razza, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, stato di salute e qualsiasi altro stato sociale o caratteristica personale.

Tali principi sono riportati nella Politica diversità e inclusione adottata da ASTM che tutto il personale è tenuto a rispettare nei rapporti con colleghi, clienti, fornitori e nei confronti di tutti coloro con cui entra in contatto nello svolgimento della propria attività.

A conferma del proprio impegno nell'abbattere



qualsiasi forma di discriminazione e ostacolo all'inclusione, ASTM ha sottoscritto durante il 2020 i Women's Empowerment Principles (WEPs), principi promossi dal Global Compact delle Nazioni Unite che offrono una guida alle imprese sulla parità di genere sul posto di lavoro, sul mercato e nella comunità.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

N.PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020			AL 31 DICEMBRE 2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	162	22	184	179	22	201
Quadri	338	53	391	471	134	605
Impiegati	2.617	1.007	3.624	3.670	1.810	5.480
Operai	2.991	98	3.089	5.117	1.572	6.689
Totale	6.108	1.180	7.288	9.437	3.538	12.975
<i>di cui Joint Operation</i>	983	122	1.105	656	73	729

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

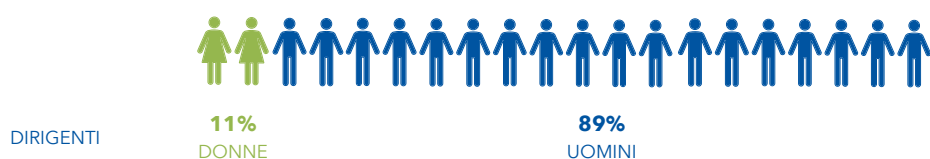
Osservando la scomposizione dei dipendenti del Gruppo, il 52% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli operai (42% nel 2020), il 42% dalla categoria degli impiegati (50% nel 2020) e la restante parte da quadri (4%) e dirigenti (2%).

Inoltre, i dati relativi agli operai includono i lavoratori associati ai sindacati e a libro paga delle società del Gruppo Halmar (c.d. Union Workers) al 31 dicembre 2021, indipendentemente dal numero di ore lavorate nel periodo di riferimento. Tale scelta è in linea con

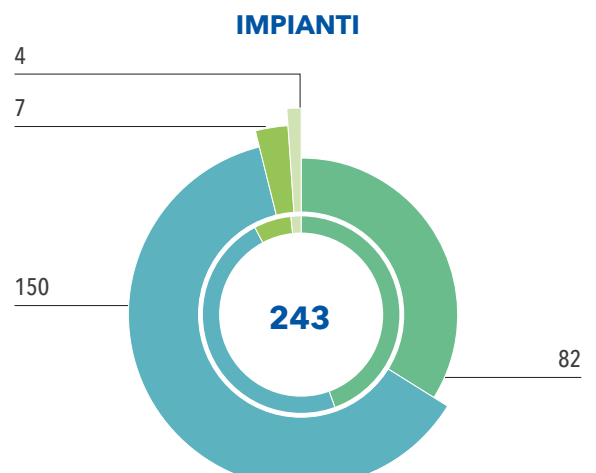
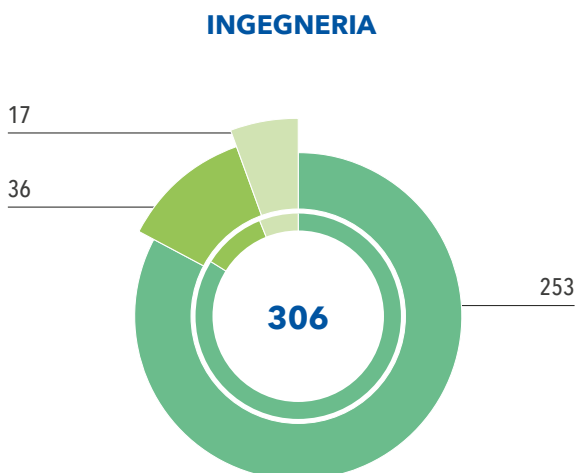
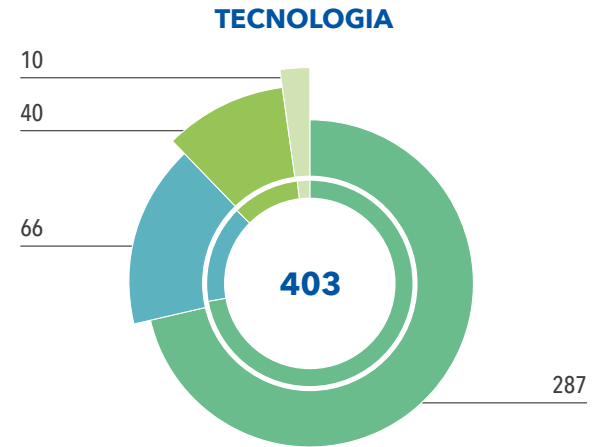
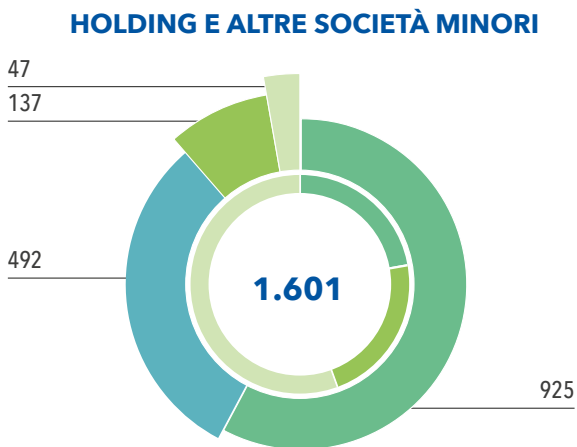
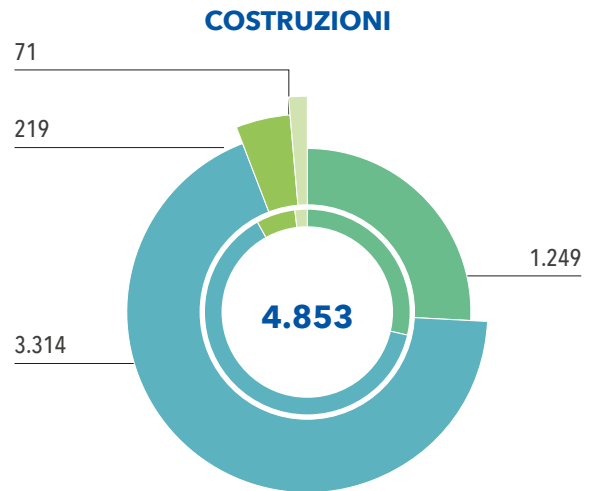
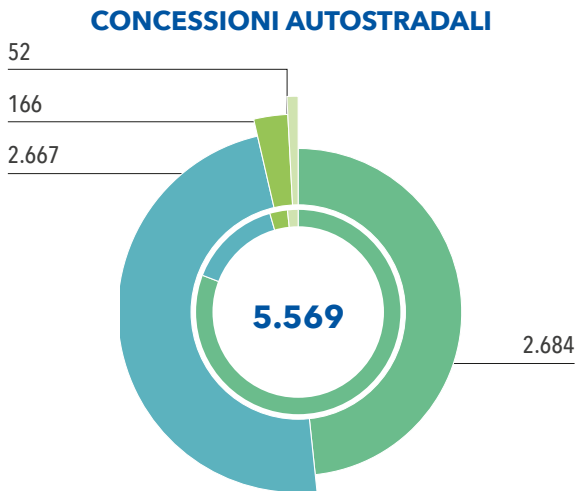
le caratteristiche del mercato del lavoro statunitense che è diversamente regolato e incentiva il reperimento della forza lavoro attraverso i sindacati (c.d. Unions).

Nel 2021 le donne rappresentano il 27% circa dei dipendenti (16% nel 2020). L'aumento delle donne rispetto all'esercizio precedente è dovuto all'effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodovias. Il 51% circa delle donne è impiegato (85% nel 2020), il 44% è operaio (8% nel 2020), il 4% è quadro (5% nel 2020) mentre si registrano 22 donne (22 nel 2020) che occupano posizioni dirigenziali. La presenza delle donne nell'organico di ASTM è leva determinante per lo sviluppo e la crescita del Gruppo.

COMPOSIZIONE PER GENERE

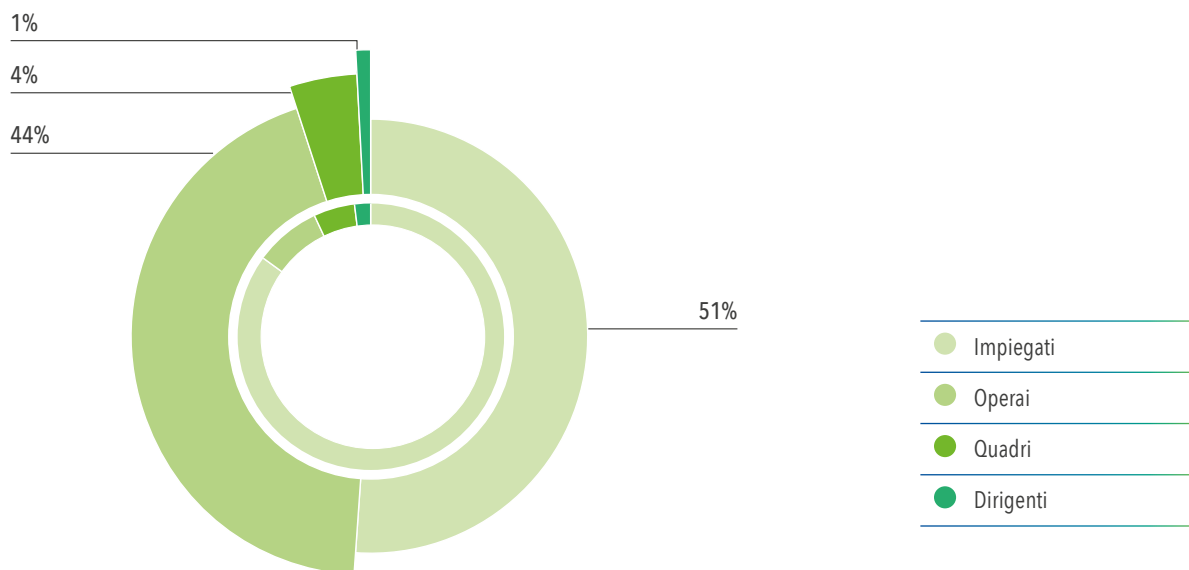


DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E PER BUSINESS



● Dirigenti
 ● Quadri
 ● Impiegati
 ● Operai

DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE D'ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2020				AL 31 DICEMBRE 2021			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	45	139	184	-	62	139	201
Quadri	11	189	191	391	10	355	240	605
Impiegati	315	1.772	1.537	3.624	831	2.905	1.744	5.480
Operai	522	1.582	985	3.089	1.695	3.616	1.378	6.689
Totale	848	3.588	2.852	7.288	2.536	6.938	3.501	12.975
<i>di cui Joint Operation</i>	315	622	168	1.105	261	402	66	729

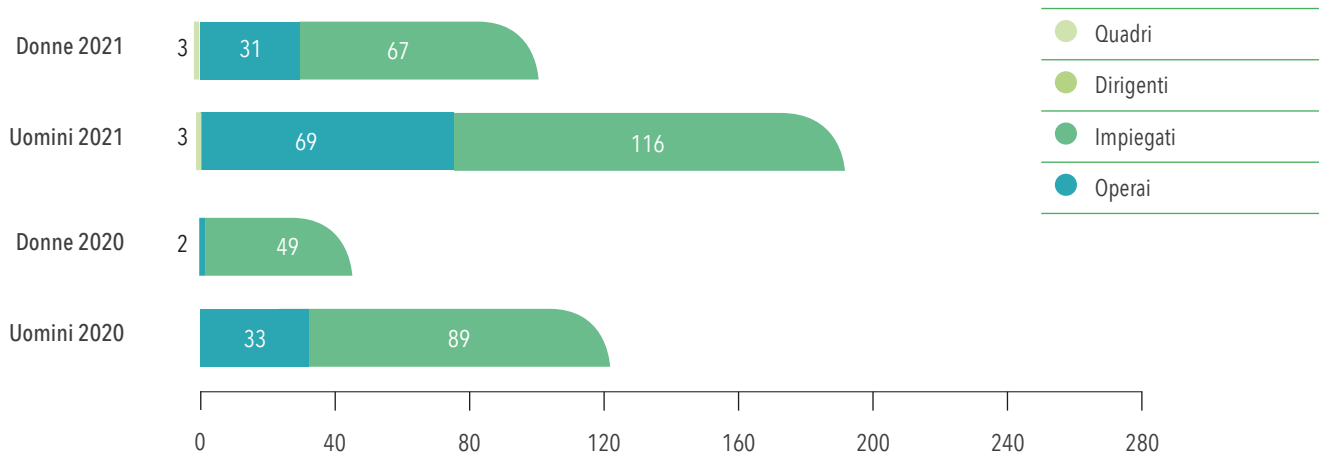
Il 53% dei dipendenti si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni (49% nel 2020), il 27% dei dipendenti ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni (39% nel 2020) e il 20% è sotto i 30 anni (12% nel 2020).

L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 41 anni, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente (44 anni). Il settore di business con l'anzianità anagrafica maggiore risulta essere quello dell'ingegneria, con un valore che si attesta intorno ai 47 anni; al contrario il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore delle holding e altre società minori con un'anzianità anagrafica media di 38 anni.



41 ANNI
ANZIANITÀ
ANAGRAFICA MEDIA

DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ha in organico 289 dipendenti appartenenti alle categorie protette (173 nel 2020), di cui 188 uomini e 101 donne.

3.835 dipendenti, pari al 30%, registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 10 anni (2.917 dipendenti pari al 40% nel 2020), 3.146 dipendenti, pari al 24%, inclusa tra 10 e 29 anni (2.253 dipendenti pari al 31% nel 2020) e 689 dipendenti, pari al 5%, superiore a 30 anni (664 dipendenti pari al 9% nel 2020). Questi dati confermano l'impegno del Gruppo nell'instaurare rapporti di lavoro solidi nel tempo e nell'investire sui propri dipendenti.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



43% DELLE NOSTRE PERSONE
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE AI 5 ANNI



30% DELLE PERSONE
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE A 10 ANNI



24% DELLE PERSONE
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI



5% DELLE PERSONE
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE A 30 ANNI

INIZIATIVE PER I DIPENDENTI DI ECORODOVIAS

- Programmi e Comitati incentrati sulla promozione della diversità e dell'inclusione (es. uguaglianza di genere, persone disabili, etnia e orientamento sessuale e di genere);
- l'azienda ha firmato il "Free and Equal pact" delle Nazioni Unite, che mira al rispetto dei diritti umani dei dipendenti, dei clienti e dei membri della comunità LGBT+, eliminando anche le barriere e supportando i propri dipendenti LGBT+ nel loro ambiente di lavoro;
- è stato condotto un censimento interno sulla diversità con l'obiettivo di comprendere la demografia dei dipendenti e progettare strategie per una crescita sostenibile della diversità della forza lavoro in un ambiente inclusivo;
- comitati strutturati per la salute e la sicurezza, focalizzati sulla qualità della vita e sulla sicurezza dei dipendenti e fornitori, volti a supportare e monitorare azioni che intendono ridurre il numero di incidenti sul lavoro e aumentare la qualità della vita di tutti;
- ogni concessionaria dispone, o sta per ricevere, la certificazione ISO 45001 (Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza).



RETRIBUZIONI E BENEFIT

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

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

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

È attivo dal 2017 un sistema di incentivazione variabile annuale MBO (Management By Objectives). Tale sistema prevede il raggiungimento di obiettivi assegnati a livello di target ed ha come scopo premiare le performance individuali valorizzando l'appartenenza al Gruppo e il contributo dei singoli alla realizzazione della strategia aziendale.

Nel rispetto di quanto stabilito dai CCNL applicati dalle società del Gruppo, sono presenti trattamenti integrativi alle prestazioni che spesso hanno anticipato la vigente normativa welfare e che sono volti a integrare le prestazioni solitamente riconosciute dalla normativa di legge. Tali benefit, previsti per i dipendenti sia con contratti full-time che part-time, includono:

- polizze, anche alternative ai fondi negoziali, di integrazione trattamento pensionistico;
- polizze di rimborso spese mediche per i dipendenti e familiari anche integrative del CCNL applicato;
- prestazioni di Long Term Care ("LTC");

- convenzioni di microcredito aziendale a supporto di esigenze economiche non previste in capo ai dipendenti;
- polizze e assistenze integrative di legge e contratto di lavoro (es. polizze sulla vita e polizze infortuni);
- accordi con organizzazioni sindacali volti ad anticipazioni/prestiti ai dipendenti a condizioni agevolate.

Per il personale cui viene applicato il contratto "Autostrade e Trafori" è previsto un aggiornamento del "Welfare e flexible benefits" alla luce degli aggiornamenti che saranno introdotti in sede di rinnovo CCNL e sue derivazioni di secondo livello.

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

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

In coerenza con quanto sopra, sono stati fissati piani di incentivazione a breve e a lungo termine, volti a promuovere il raggiungimento di obiettivi aziendali quali-quantitativi, favorendo così la fidelizzazione e l'engagement delle risorse. Nell'ambito dei piani di incentivazione, sono stati introdotti obiettivi di sostenibilità, anche in risposta alla crescente attenzione degli investitori istituzionali rispetto a tali temi

e in coerenza con l'importanza strategica attribuita alle politiche ESG.

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

ADEMPIMENTI PER LE SOCIETÀ CHE APPLICANO IL CCNL EDILIZIA

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

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

FONDI SANITARI

I CCNL applicati ai dipendenti del Gruppo ASTM prevedono l'iscrizione del personale a fondi sanitari integrativi del sistema sanitario nazionale.

ASTM ottempera alle disposizioni dei contratti nel fermo convincimento che l'iscrizione e le prestazioni di detti fondi siano una risposta concreta ed efficace alle aspettative del personale, inquadrandosi in un percorso parallelo e complementare del welfare aziendale.

FLEXIBLE BENEFIT

La Legge di Stabilità del 2016 ha potenziato le agevolazioni fiscali per le aziende che concedono pre-

stazioni e servizi di welfare aziendale ai dipendenti, allo stesso tempo ha reintrodotta la detassazione dei premi produttività e delle voci di salario legate agli altri incrementi di performance.

La manovra finanziaria ha introdotto diverse misure volte ad incentivare il welfare aziendale. Il piano di flexible benefit interviene su aree d'interesse vicine alle esigenze dei dipendenti: istruzione (rimborso spese educazione, rette scolastiche, vacanze studi, test scolastici); assistenza familiare; mutui; cultura e tempo libero (palestre e circoli sportivi, baby-sitting, voucher).

Di seguito le tabelle che esplicitano il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini per categoria e genere ³⁴.

RAPPORTO RETRIBUTIVO PER GENERE

Per ciascuna area geografica e ciascuna categoria professionale, il rapporto tra lo stipendio base (o remunerazione) delle donne e quello degli uomini è calcolato come il rapporto tra (i) la media aritmetica dello stipendio base (o remunerazione) delle donne e (ii) la media aritmetica dello stipendio base (o remunerazione) degli uomini. Nel calcolo del rapporto totale sono state escluse le categorie professionali che, non avendo la presenza di entrambi i generi, avrebbero reso algebricamente nullo il rapporto.

Si evidenzia infine che il rapporto totale può essere maggiore del rapporto di ciascuna area geografica/categoria professionale in relazione alla composizione per genere delle diverse categorie professionali; ad esempio in America Latina il rapporto totale è influenzato da un'elevata presenza di uomini nella categoria operai rispetto alle donne che, invece, sono prevalentemente impiegate con una retribuzione media superiore a quello degli operai.

Di seguito le tabelle che esplicitano il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini per categoria e genere ³³.

³³ Al fine di favorire la comparabilità tra le informazioni raccolte per area geografica, prima di essere comparati, i valori in valuta locale sono stati convertiti in \$ a parità di potere d'acquisto, su base World Bank

RAPPORTO TRA LO STIPENDIO BASE³⁴ DELLE DONNE E QUELLO DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2020					2021				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,82	0,85	0,87	1,23	0,88	0,86	0,88	0,88	1,14	0,91
America Latina	-	-	0,95	1,00	1,18	0,88	0,87	0,83	0,52	0,59
Stati Uniti	0,57	0,81	0,75	0,76	1,09	0,81	0,65	0,61	0,86	1,10
Sud Africa	-	-	0,58	0,46	0,56	-	-	0,55	0,29	0,36
Resto d'Europa	0,51	0,67	0,70	0,61	0,77	-	0,72	0,76	0,59	0,90
Medio Oriente	-	0,52	0,81	-	0,80	-	-	-0,91	-	0,91

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

RAPPORTO TRA LA REMUNERAZIONE³⁵ DELLE DONNE E QUELLA DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2020					2021				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,81	0,86	0,86	1,20	0,86	0,83	0,90	0,86	1,12	0,87
America Latina	-	-	0,90	0,97	1,11	0,93	0,87	0,83	0,52	0,57
Stati Uniti	0,58	0,81	0,75	0,73	0,94	0,82	0,65	0,61	0,82	0,96
Sud Africa	-	-	0,51	0,43	0,54	-	-	0,53	0,24	0,31
Resto d'Europa	0,49	0,68	0,71	0,74	0,81	-	0,69	0,77	0,66	0,91
Medio Oriente	-	0,59	0,98	-	0,96	-	-	0,99	-	0,99

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

³⁴ Stipendio base è l'importo minimo fisso pagato ad un dipendente per l'esecuzione delle sue funzioni

³⁵ Remunerazione è lo stipendio base aumentato degli importi aggiuntivi, con riferimento ad MBO, bonus, premi una tantum e eventuali altri benefit

MILLENNIALS PER L'INNOVAZIONE

Per favorire la condivisione tra i Millennials del Gruppo di idee, esperienze e aspettative riguardanti il lavoro, la sostenibilità e le opportunità di miglioramento della vita quotidiana all'interno dell'azienda è stato creato il Forum "Millennials per l'Innovazione" sulla intranet #Agorà.

Il Forum è strutturato in quattro sezioni:

- **Innovazione:** all'interno della quale è possibile aprire topic di discussione riguardo idee innovative a livello di business e di processo
- **Condivisione:** adibita alla condivisione di considerazioni riguardo le iniziative che l'azienda potrebbe implementare per potenziare il proprio livello di attraction e retention
- **Millennials per il sociale:** dedicata alla condivisione di iniziative di natura benefica promosse dai membri
- **Team building:** per la pianificazione di eventi di team building



SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO

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

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

rie all'azienda in un ampio scenario di Gruppo.

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

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



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

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

	2021					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	1.557	8,7	262	11,9	1.819	9,0
Quadri	2.829	6,0	267	2,0	3.096	5,1
Impiegati	27.037	7,4	16.693	9,2	43.730	8,0
Operai	66.990	13,1	3.930	2,5	70.920	10,6
Totale	98.413	10,4	21.152	6,0	119.565	9,2

Nel corso del 2021 il Gruppo ha erogato oltre 192 mila ore di formazione totali per dipendenti e collaboratori (554 mila ore nel 2020) di cui il 71% circa focalizzato su tematiche inerenti salute e sicurezza.

Le ore di formazioni erogate ai dipendenti sono state oltre 119 mila (oltre 51 mila nel 2020, +133%) con un valore pro-capite di 9,2 di cui 75.943 in ambito salute e sicurezza (27.846 nel 2020, +173%).

Le ore di formazione erogate a favore dei collaboratori del Gruppo sono state oltre 72 mila, la maggior parte delle quali è stata erogata nella joint operation Itinera Ghantoot in ambito salute e sicurezza. Le ore di formazione dei collaboratori hanno subito un'importante riduzione rispetto all'anno precedente conseguentemente alla diminuzione del numero di collaboratori a causa della riduzione dell'operatività del cantiere per la realizzazione del Mall di Abu-Dhabi.

FORMAZIONE SOSTENIBILITÀ

ASTM ha promosso attività di formazione per il personale del Gruppo sulle tematiche ESG - inclusa la tutela dei diritti umani, la lotta alla corruzione attiva e passiva - con particolare focus sulle policy adottate e con la presentazione di macro trend di riferimento e in relazione a tematiche specifiche.

Nel primo trimestre 2022 la funzione Sostenibilità ha organizzato in modalità e-learning il corso di formazione «Sostenibilità, un percorso condiviso» rivolto a oltre 3.400 dipendenti del Gruppo in Italia.

DIRITTI UMANI

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

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

Dal 2020 ASTM ha implementato un sistema di gestione certificato SA 8000, uno standard volontario e verificabile, basato sulla Dichiarazione universale dei diritti umani, sui documenti ILO ed altre norme nazionali e internazionali riguardanti i diritti umani e del lavoro per valorizzare e tutelare il personale ricadente nella sfera di controllo e influenza dell'organizzazione.

SALUTE E SICUREZZA

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

Tale impegno si concretizza nell'adozione di politiche e Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro volti ad assicurare a ciascun dipendente un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e condizioni rispettose della dignità individuale. In particolare, il 74% dei dipendenti del Gruppo sono coperti da un Sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro certificato ISO 45001. Il restante 26% è coperto da Sistemi di gestione della salute e della sicurezza non certificati o in fase di certificazione.

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

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

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

I dati fanno riferimento a casi di:

- Near miss: episodi che non hanno conseguenze su persone o cose ma che hanno il potenziale per il verificarsi di un infortunio;
- Primo soccorso: intervento sanitario che non richiede attrezzature o addestramenti particolari (addetto primo soccorso). In questo caso non avviene la perdita di giornate lavorate;
- Trattamento medico: intervento sanitario praticato da personale qualificato (medico, infermiere, paramedico). Anche in questo caso non

vi è perdita di giornate lavorate;

- Restricted workday case: qualsiasi evento che si traduca nell'incapacità della persona di compiere il suo lavoro abituale e che comporta l'assegnazione del dipendente a un lavoro temporaneo più leggero. In questo caso non vi è perdita di giornate lavorate (non applicabile in Italia);
- Infortunio con gravi conseguenze: infortunio dal quale il lavoratore non può o non ci si aspetta che possa riprendersi completamente allo stato di salute pre-infortunio entro 6 mesi.

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

Per il settore ingegneria nell'ambito del Sistema di gestione 45001 è istituito uno specifico modulo di segnalazione attraverso il quale ciascun lavoratore può comunicare/segnalare informazioni su salute e sicurezza degli ambienti di lavoro, partecipando all'implementazione/applicazione del sistema stesso.

Relativamente all'esistenza di comitati formali congiunti management-lavoratori per la salute e la sicurezza, per il settore concessioni nel corso degli anni sono state previste e istituite specifiche commissioni di cui fanno parte: il coordinatore, delegato dal Datore di Lavoro, il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), gli addetti al Servizio Prevenzione e Protezione, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), oltre al RSE. Gli incontri sono organizzati al fine di valutare e consuntivare eventuali interventi/attività che possano

rendersi necessarie per migliorare gli standard di sicurezza.

Per gli altri settori non esistono comitati formali congiunti management-lavoratori, viene tuttavia messo

in pratica quanto previsto dalla legge in relazione all'attività degli RLS (Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza) oltre ad essere favorito un dialogo periodico costante tra l'RSPP e i Rappresentanti dei lavoratori.

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N.CASI	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	1	-	1	2	-	2
Infortuni	103	9	112	122	17	139
<i>di cui con prognosi > 6 mesi</i>	2	-	2	1	1	2
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	1	-	1

Durante l'anno 2021 sono stati registrati 139 infortuni per i dipendenti del Gruppo, di cui 2 con prognosi superiore a sei mesi e uno mortale.

Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati inoltre registrati 11 trattamenti medici per i dipendenti del Gruppo, 95 primi soccorsi e 26 near miss mentre sono stati registrati 3 trattamenti medici, 46 primi soccorsi e 5 near miss per i collaboratori del Gruppo.

TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N.CASI	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	99	9	108	111	12	123
Infortuni in itinere su mezzi aziendali	4	-	4	6	-	6
Totale	103	9	112	117	12	129

Durante l'anno 2021 sono stati registrati 129 infortuni (di cui 123 sul luogo di lavoro e 6 in itinere su mezzi aziendali); inoltre 10 infortuni in itinere su mezzi propri (112 nel 2020 di cui 108 sul luogo di lavoro e 4 in itinere su mezzi aziendali, oltre a 15 infortuni in itinere su mezzi propri). Nel corso del 2021 è stato registrato un infortunio mortale in Brasile per un dipendente uomo del Gruppo Ecorodovias.

Sono inoltre stati registrati 3 infortuni sul luogo di lavoro per i collaboratori uomini (21 nel 2020, incluso 1 in itinere su mezzo proprio) e nessuno per le donne (1 nel 2020), di cui nessuno con prognosi superiore a sei mesi e/o mortale, e 1 infortunio in itinere su mezzo proprio.



ASSENZE E GIORNI PERSI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N. GIORNI	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenze ³⁶	49.502	11.240	60.742	46.157	17.566	63.723
<i>di cui Joint Operation</i>	7.292	192	7.484	792	147	939
Giorni persi ³⁷	3.234	396	3.630	2.266	294	2.560
<i>di cui Joint Operation</i>	825	-	825	240	-	240

I giorni di assenza passano da 60.742 nel 2020 a 63.723 nel 2021 registrando un aumento del 5% circa. Nel 2021 sono state lavorate dai dipendenti del Gruppo 15.899 mila ore (11.036 mila ore nel 2020) di cui 13.402 mila ore dagli uomini (9.408 mila ore nel 2020) e 2.497 mila ore dalle donne (1.628 mila ore nel 2020). Nel 2021 sono state lavorate dai collaboratori 8.265 mila ore (10.329 mila ore nel 2020), di cui 8.156 mila ore dagli uomini (10.281 mila ore nel 2020) e 109 mila ore dalle donne (48 mila ore nel 2020).

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di gravità ³⁸	0,29	0,21	0,28	0,16	0,11	0,15
Tasso di malattia professionale ³⁹	0,02	-	0,02	0,03	-	0,03
Tasso di assenteismo ⁴⁰	3,61	4,71	3,77	2,72	5,46	3,15

	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro ⁴¹	-	-	-	0,07	-	0,06
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze ⁴²	0,21	-	0,18	0,07	0,40	0,13
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili ⁴³	10,95	5,53	10,15	8,73	4,81	8,11

Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili risulta in diminuzione rispetto allo scorso anno ed è pari a 8,11 (10,15 nel 2020).

³⁶ Per assenze si intendono i giorni in cui il lavoratore non si è presentato al lavoro, non solamente come conseguenza di infortunio o malattia. Sono esclusi dalle assenze i giorni di permesso concordati come ad esempio vacanze, permessi di studio, maternità o paternità

³⁷ Per giorni persi si intendono i giorni in cui non si è lavorato (e pertanto "persi") a causa dell'impossibilità del/i lavoratore/i di svolgere il lavoro abituale a causa di incidente sul lavoro o di una malattia professionale. Un rientro al lavoro con mansioni limitate o con un lavoro alternativo svolto per la stessa organizzazione non è conteggiato nei giorni persi

³⁸ L'Indice di gravità è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa degli infortuni e delle malattie professionali e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000 (GRI 403 (2016))

³⁹ Il tasso di malattia professionale è il rapporto tra il numero di casi di malattia professionale e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 200.000 (GRI 403-2 (2016))

⁴⁰ Il tasso di assenteismo è il rapporto tra il totale dei giorni di assenza e il totale dei giorni lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 100 (GRI 403-2 (2016))

⁴¹ Il tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro è il rapporto tra il numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

⁴² Il tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

⁴³ Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro registrabili, esclusi gli infortuni in itinere su mezzi propri, e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI COLLABORATORI DEL GRUPPO PER GENERE

	2020			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	-	-	-	-	-	-
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	-	-	-	-	-	-
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	2,04	-	2,03	0,37	-	0,36

Tema materiale:

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Ambito D.Lgs. 254/2016:

TEMI ATTINENTI AL PERSONALE



Principali rischi di sostenibilità associati:

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

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

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

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



TRASPARENZA NELLA CATENA DI FORNITURA: SUBAPPALTATORI

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

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

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

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

Al 31 dicembre 2021, 1.436 lavoratori di ditte subappaltatrici, di cui 1.421 uomini e 15 donne, hanno lavorato presso i cantieri di Itinera, le ore lavorate sono state complessivamente oltre 2,6 milioni.

Di seguito si riporta il dettaglio degli infortuni per i subappaltatori di Itinera S.p.A. (perimetro Italia e branch estere):

N. CASI SUBAPPALTATORI	2021		
	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	13	-	13
Infortuni in itinere su mezzi aziendali	-	-	-
Infortuni con gravi conseguenze	1	-	1
Trattamenti medici	7	-	7
Primi soccorsi	20	-	20
Near miss	53	-	53

Non si sono verificati infortuni mortali. Nel corso del 2021 sono state erogate circa 30.500 ore di formazione ai subappaltatori di Itinera S.p.A. (perimetro Italia e branch estere).

SICUREZZA NEI CANTIERI

Itinera ha sviluppato e implementato progressivamente un Sistema di gestione integrato con un focus specifico sul controllo della sicurezza in tutte le realtà operative (cantieri, sedi, magazzini e impianti).

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

Nel 2021 in Italia sono stati effettuati 22 audit interni Sistemi di gestione, di cui: 13 presso le unità operative, 9 presso le direzioni di sede e 20 sopralluoghi/incontri formativi. Dallo svolgimento delle due attività non sono emerse non conformità, mentre sono state avanzate 13 osservazioni e 64 raccomandazioni.

A causa della pandemia dovuta al Covid-19, parte degli audit sono stati svolti da remoto ed inoltre non è stato possibile effettuare tutti gli audit interni programmati presso i cantieri esteri; tuttavia, sono stati svolti 4 audit interni Sistemi di gestione, presso i cantieri del Mina Tunnel e Reem Mall (Abu-Dhabi), Storstrøm Bridge (Danimarca) e Skurusund Bridge (Svezia). Dallo svolgimento delle due attività sono emerse 2 non conformità/osservazioni e 18 raccomandazioni.

Sono invece stati eseguiti gli audit di rinnovo/mantenimento delle certificazioni da parte dell'ente ICMQ per la branch degli Emirati Arabi e, all'interno dell'attività di rinnovo/mantenimento dei certificati Itinera S.p.A., l'Ente di certificazione si è recato in Danimarca presso il progetto dell'Ospedale di Køge ed in Svezia presso il progetto del ponte Skurusund.

Il controllo operativo e il controllo normativo in Italia hanno un peso rilevante, mentre all'estero l'attenzione è maggiormente rivolta al monitoraggio dell'applicazione del Sistema di gestione integrato.

Nell'anno corrente sono state condotte dagli organi di vigilanza (Azienda Sanitaria Locale - ASL, Ispetto-

rato Nazionale Lavoro - ITL in particolare) 17 visite ispettive di sicurezza ed igiene dei luoghi di lavoro, all'interno dei cantieri italiani (costruzioni e manutenzioni autostradali), ed emissione di verbali di sopralluogo relativi, con erogazione di due sanzioni a carico di Itinera in alcune circostanze. Non sono state evidenziate prescrizioni permanenti rilasciate dagli Enti ed Organi di Vigilanza.

Inoltre, nel progetto dello Storstrøm Bridge è contrattualmente prevista l'effettuazione di audit qualità nei confronti dei principali fornitori, al fine di assicurare un monitoraggio efficace ed efficiente, tali audit vengono ampliati anche agli aspetti di ambiente e sicurezza.

Riguardo alla commessa del Mina Zayed ad Abu-Dhabi, nel mese di novembre 2021 sono state raggiunte 10 milioni di ore lavorate senza infortuni a dipendenti e subappaltatori.

PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

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

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

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





04

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

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

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

La transizione ecologica, come indicato dall'Agenda 2030 dell'ONU e dai nuovi obiettivi europei per il 2030, è alla base del nuovo modello di sviluppo italiano (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ed europeo. Intervenire per ridurre le emissioni inquinanti, prevenire e contrastare il dissesto del territorio, minimizzare l'impatto delle attività produttive sull'ambiente è necessario per migliorare la qualità della vita e la sicurezza ambientale, oltre che per lasciare alle generazioni future un Paese più verde e un'economia più sostenibile.

L'UNEP (United Nations Environment Programme) riporta che l'uso globale di materiale è triplicato negli ultimi quattro decenni e che la quantità di materiali estratti è passata da 22 miliardi di tonnellate nel 1970 a 50 miliardi di tonnellate nel 2010. Tale crescita si riflette anche nell'uso pro-capite di risorse: in media una persona utilizza 10 tonnellate di risorse ogni anno⁴⁴. In molti Paesi i settori industriali si stanno evolvendo ver-

so una maggiore efficienza e minore intensità energetica: generalmente, le emissioni di CO₂ per unità prodotta sono in diminuzione.

Le emissioni globali di gas serra dei Paesi sviluppati sono diminuite del 6,5% nel periodo 2000-2018⁴⁵. Le aziende hanno acquistato un valore record di 31,1 GWh di energia pulita attraverso accordi di acquisto di energia, o PPA (Power purchase agreement), nel 2021, con un aumento di quasi il 24% rispetto al record dell'anno precedente⁴⁶. Per raggiungere l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale ben al di sotto di 1,5°C definito dall'accordo di Parigi, è necessaria una riduzione annua delle emissioni di gas serra del 45% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2010. Tuttavia, le emissioni di gas serra hanno raggiunto nuovi massimi nel corso del 2020 con una media globale di frazioni molari di CO₂ superiori a 410 parti per milione.⁴⁷ A questo conseguono il continuo aumento delle temperature medie, l'innalzamento del livello del mare e una crescente frequenza e intensità di fenomeni climatici estremi.



⁴⁴ United Nations Environment Programme (UNEP), Global material flows and resource productivity, 2016

⁴⁵ United Nations, The Sustainable Development Goals Report, 2021

⁴⁶ <https://www.renewableenergyworld.com/news/bloombergnef-corporate-clean-energy-purchases-topped-30-gw-in-2021/#gref>

⁴⁷ United Nations (UN), The Sustainable Development Goals Report, 2021

GESTIONE DEI TEMI AMBIENTALI

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

In un'ottica di miglioramento continuo, diverse società, joint operation e branch hanno implementato un Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001. Tale sistema prevede specifiche procedure di gestione per il costante miglioramento delle performance ambientali.

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



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

COMPLIANCE A LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Per tutte le società del Gruppo non sono state rilevate, nel corso del 2021, sanzioni significative per mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia ambientale.

SVERSAMENTI SIGNIFICATIVI

Nel corso del 2021 si segnalano 3 sversamenti significativi. Il primo, relativo a Itinera S.p.A., si è verificato nel Comune di Verduno (CN), Italia e riguarda lo sversamento di olio idraulico dal mezzo di un subappaltatore su 10 m³ di suolo. Il secondo, relativo a Storstrøm Bridge JV in Danimarca, riguarda 40 litri di olio idraulico sversato in cantiere. Il terzo, relativo a Itinera Construções, si è verificato nella municipalità di Anápolis (Stato del Goias) e riguarda lo sversamento di emulsione bituminosa d'asfalto su 20 m³ di suolo.

Le società interessate hanno provveduto tempestivamente ad attivare le procedure aziendali vigenti finalizzate alle attività di bonifica.

UTILIZZO DELLE RISORSE

CONSUMI ENERGETICI

Nel 2021 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di oltre 1.382 migliaia di GJ (1.240 migliaia di GJ nel 2020), in aumento di circa l'11% rispetto all'anno precedente. L'aumento è dovuto principalmente all'ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F.. In particolare, il consumo di energia elettrica è pari a circa 505 migliaia di GJ (527 migliaia di GJ nel 2020), quello del gasolio per autotrazione a oltre 625 migliaia di GJ (477 migliaia di GJ nel 2020) e quello del gas naturale a oltre 93 migliaia GJ (101 migliaia di GJ nel 2020), in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente. Nel 2021 inoltre i consumi di gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori si attestano a circa 56 migliaia di GJ (49

migliaia di GJ nel 2020), quelli di benzina a circa 52 migliaia di GJ (42 migliaia di GJ nel 2020), quelli del gasolio per riscaldamento a circa 30 migliaia di GJ (26 migliaia di GJ nel 2020) e quelli di olio combustibile a circa 122 GJ (12 migliaia di GJ nel 2020). Il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, al netto della quota venduta e immessa in rete, è pari a 8.794 GJ (3.094 GJ nel 2020), quello di Gpl a circa 4 migliaia di GJ (3 migliaia di GJ nel 2020) e, infine, sono stati consumati 7.331 GJ di etanolo (550 GJ nel 2020).

L'energia elettrica acquistata è diminuita a causa dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Arge H51 (18.859 mila kWh acquistati nel 2020) e della forte riduzione dell'acquisto di energia da parte di Itinera Ghantoot (-8.344 mila kWh acquistati rispetto al 2020).

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO ⁴⁸

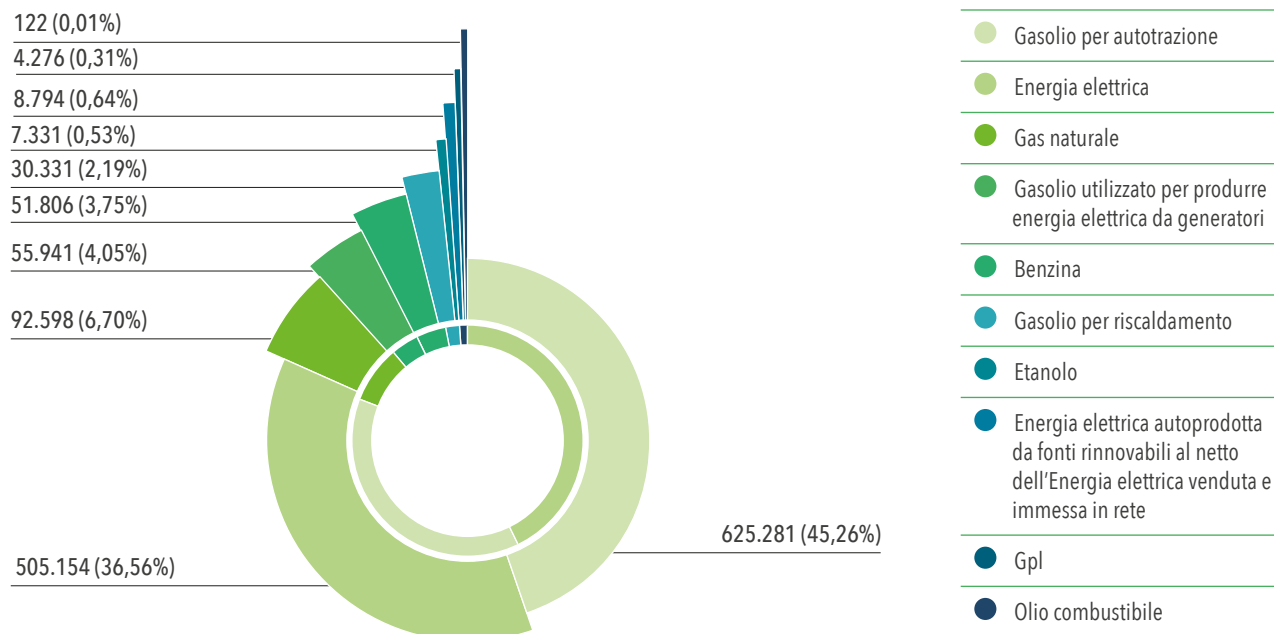
FONTI ENERGETICHE	2020	2021
	Totale	Totale
Energia elettrica acquistata	146.414	140.321
<i>Energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili [kWh/000]</i>	19.479	108.646
<i>Energia elettrica acquistata da fonti non rinnovabili [kWh/000]</i>	126.935	31.675
Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili [kWh/000]	1.197	2.734
Energia elettrica venduta e immessa in rete [kWh/000]	338	292
Gas naturale (m ³ /000)	2.829	2.584
Gasolio per riscaldamento (l/000)	709	834
Gasolio per autotrazione (l/000)	13.549	17.304
Gasolio util per produrre en. elettr. da generatori [l/000]	1.360	1.539
Olio combustibile (l/000)	334	3
Benzina (l/000)	1.269	1.564
Gpl (l/000)	111	176
Etanolo [l/000]	17	225

Il totale dell'energia elettrica utilizzata è pari a oltre 142.763 mila kWh. L'energia elettrica utilizzata da fonti rinnovabili è pari a 111.087 mila kWh (pari a circa l'80% dell'energia elettrica utilizzata, 14% nel 2020), di cui 108.646 mila kWh acquistata da fonti rinnovabili e 2.442 mila kWh autoprodotta da fonti rinnovabili al netto dell'energia venduta e immessa in rete.

⁴⁸ Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO PER FONTE

(valori in GJ)

**ENERGY SAVING NELL'AMBITO DELLA RIQUALIFICAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA**

La salvaguardia e la tutela dell'ambiente si raggiungono anche mediante l'uso razionale delle risorse: per questo motivo, gli interventi di razionalizzazione dei consumi generati dagli impianti di illuminazione pubblica rappresentano un'importante misura di contenimento energetico. Euroimpianti è la società del Gruppo che gestisce progetti impiantistici sia in mercati captive che extra-captive. Le principali attività riguardano la progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti ad alto contenuto tecnologico. In tale ambito Euroimpianti ha sviluppato una serie di attività all'interno dei progetti di Energy Saving che prevedono interventi di riqualificazione dell'illuminazione pubblica finalizzati all'abbattimento dei consumi elettrici, dell'inquinamento luminoso e al miglioramento delle performance grazie all'illuminazione LED. Inoltre, le azioni prevedono:

- l'applicazione delle ultime tecnologie in abbinamento all'illuminazione pubblica per aumentare la fruibilità dei sistemi mediante la telegestione e l'integrazione della rete con servizi informativi per l'utenza, TVCC e WI-FI (Smart city);
- lo sviluppo di progetti di efficienza energetica in modalità ESCo (Energy Service Company) con la conseguente diminuzione dei consumi di energia primaria a parità di servizi finali; nel corso dell'anno 2020 Euroimpianti ha terminato gli interventi di riqualificazione dell'illuminazione pubblica del comune di Piosasco come previsto dal contratto di concessione del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di illuminazione pubblica - compresa la fornitura dei vettori energetici - stipulato nell'anno 2019;
- lo sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di edifici a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), nel corso dell'anno 2020 Euroimpianti ha terminato la progettazione esecutiva e dato avvio alle attività di costruzione degli impianti tecnologici presso il Nuovo Ospedale Galeazzi di Milano in ottemperanza alle prescrizioni del protocollo LEED al fine dell'ottenimento della certificazione LEED GOLD.

PIANO DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO SULLE TRATTE AUTOSTRADALI ITALIANE

Con riferimento al settore autostradale, tutte le concessionarie italiane del Gruppo proseguono nell'attuazione del piano di efficientamento energetico attraverso l'adozione di tecnologie di nuova generazione al pari con le più avanzate performance di sostenibilità.

In tal senso per tutto il 2021 sono proseguiti gli interventi di ammodernamento degli impianti di illuminazione collocati presso le aree di pertinenza autostradale, che interessano principalmente le gallerie, i parcheggi di sosta, gli svincoli e i caselli. È proseguito inoltre il processo di adeguamento agli standard di sicurezza determinati dal D.Lgs. 264/06 delle 49 gallerie con sviluppo superiore ai 500 metri dislocate sulle tratte di competenza del Gruppo e appartenenti alla Rete Europea di Trasporto (TEN).

Il progetto di "Automazione" del "Sistema Galleria", che interessa tutte le gallerie con lunghezza superiore ai 500 metri, è stato terminato ed è in atto un'attività di implementazione del nuovo sistema che ad oggi è realizzato in corrispondenza della galleria Roreto della tratta A33 Asti-Cuneo, delle gallerie Cadi-bona e Montezemolo del tronco A6 Torino-Savona, delle gallerie Hone, Montjovet e Petit Monde della

A5 Aosta-Quincinetto e della galleria Puntamonte della A15 Parma-La Spezia.

La gestione coordinata dei numerosi impianti consentirà un rilevante efficientamento del controllo dei consumi energetici. Per gli impianti di illuminazione è in atto, con l'avviamento del sistema, anche una regolazione ottimizzata dei livelli di illuminazione da adottare per la riduzione dei consumi energetici in funzione delle variabili condizioni di esercizio.

La società S.I.N.A. è anche impegnata nelle progettazioni di adeguamento degli impianti di illuminazione per le gallerie non ricadenti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 264/06, per gli svincoli autostradali, per le aree di servizio e i piazzali di casello. Gli adeguamenti puntano agli obiettivi principali della messa a norma e dell'efficientamento energetico.

In generale per l'illuminazione delle aree di pertinenza autostradale l'efficientamento si ottiene con l'installazione di corpi illuminanti meno energivori a LED, che consentono, grazie a una innovativa elettronica di bordo, la loro puntuale regolazione mediante onde radio: imponendo pertanto progettualmente un metodo di gestione mirato alle effettive necessità di illuminazione ambientali si ottiene un ulteriore vantaggio nella riduzione dei consumi energetici in somma alla minor potenza già messa in campo con l'adozione di corpi illuminanti meno energivori.



EMISSIONI

Nel 2021 le emissioni dirette di CO₂e (Scope 1⁴⁹) sono state pari a circa 62.435 tonnellate (51.840 tonnellate nel 2020), le emissioni indirette di Scope 2⁵⁰ sono state pari a circa 15.237 tonnellate di CO₂

(market based, 61.995 tonnellate nel 2020) e circa 47.818 tonnellate di CO₂ (location based, 57.432 tonnellate nel 2020) e le emissioni indirette di Scope 3⁵¹ sono state pari a 1.975.763 tonnellate CO₂e (1.850.904 tonnellate nel 2020).

TOTALE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE1) [tCO₂e] E INDIRETTE (SCOPE 2) [tCO₂] ⁵² E INDIRETTE SCOPE 3 [tCO₂e]

	2020	2021
Scope 1	51.840	62.435
Scope 2 (market based)	61.995	15.237
Totale Scope 1 e Scope 2 (market based)	113.835	77.672
Scope 2 (location based)	57.432	47.818
Scope 3	1.850.905	1.975.763
Purchased goods and services	1.258.944	1.872.530
Capital goods	13.974	15.923
Fuel-and-energy-related activities	19.982	27.413
Upstream transportation and distribution	11.682	15.240
Waste generated in operations	5.720	2.799
Employee commuting	12.750	20.400
Investment	527.853	21.459
Totale Scope 1, Scope 2 (market based) e Scope 3	1.964.740	2.053.435

Il totale emissioni Scope 1 e Scope 2 (market based) aumenta del 33% a causa degli effetti combinati di: aumento delle emissioni di Scope 1 dovuto principalmente al consumo di combustibili da parte delle società del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F. entrate nel perimetro di consolidamento nel corso del 2021; diminuzione delle emissioni di Scope 2 dovuta principalmente all'uscita dal perimetro di consolidamento di Arge H51 e della forte riduzione dell'acquisto di energia da parte di Itinera Ghantoot. Inoltre, nell'ambito del piano di azioni per la riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2, nel 2021 è aumentata la percentuale di energia

elettrica utilizzata proveniente da fonti rinnovabili, facendo diminuire le emissioni di Scope 2 (market based). L'incremento delle emissioni Scope 3 si riferisce principalmente all'aumento della categoria Purchased goods and services in relazione all'acquisto di categorie di materie prime a elevato fattore di emissione, quali ferro e acciaio e conglomerati bituminosi. Si segnala inoltre una diminuzione significativa delle emissioni riferite alla categoria Investments a seguito del consolidamento integrale delle società del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F. (precedentemente imputate in questa categoria).

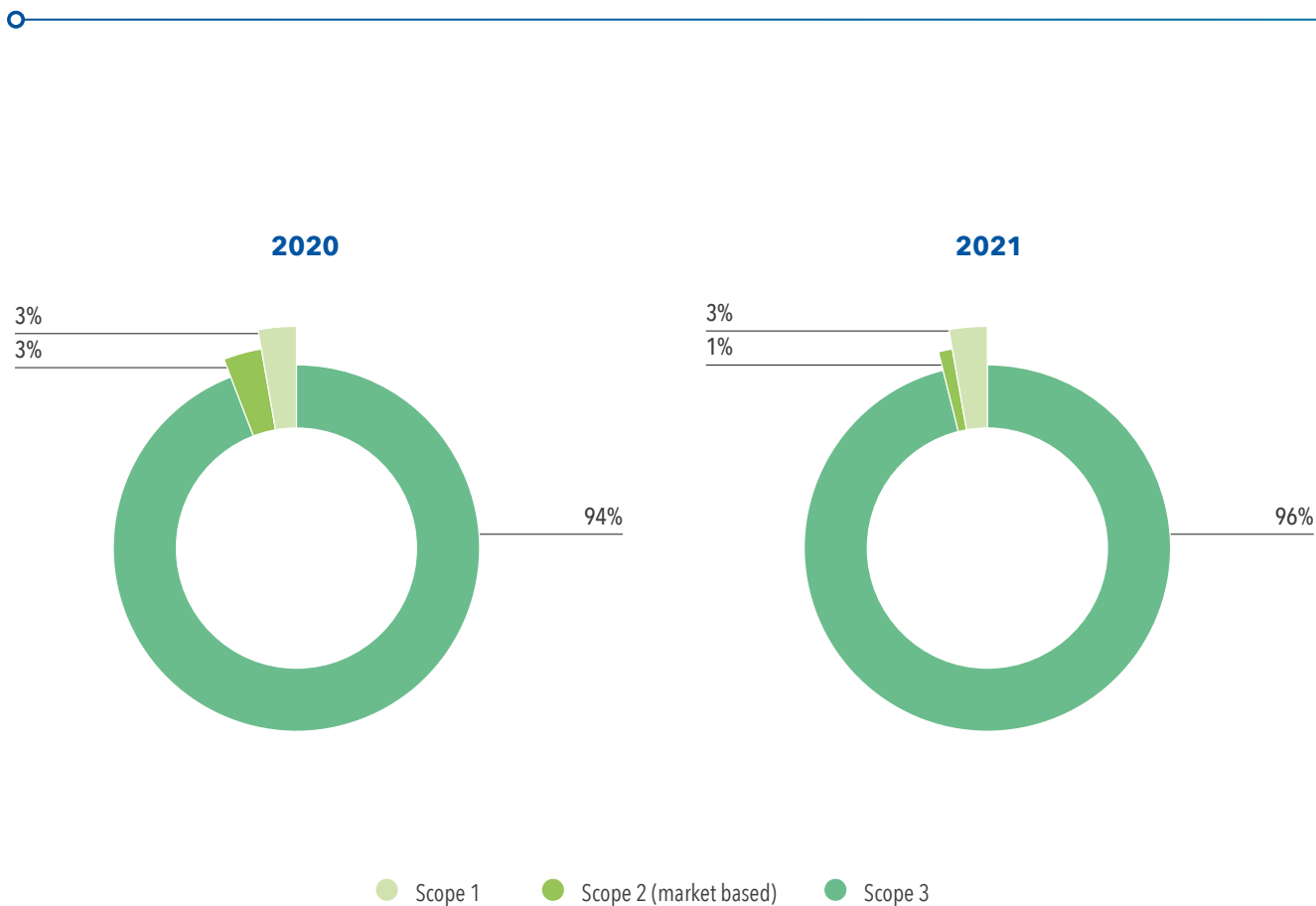
⁴⁹ Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

⁵⁰ Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica acquistata. Le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO₂, tuttavia la % di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO₂ equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

⁵¹ Scope 3 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni dovute all'attività dell'azienda che includono le fonti emissive non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma le cui emissioni sono indirettamente dovute all'attività aziendale

⁵² Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2021

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



LE EMISSIONI DI SCOPE 3

Oltre alle emissioni di Scope 1 e Scope 2, ASTM ha calcolato o stimato anche le emissioni indirette di Scope 3 selezionando le categorie ritenute rilevanti per il Gruppo.

In particolare, sono state calcolate le seguenti categorie di emissioni: Purchased goods and services (parzialmente calcolate, in parte stimate attraverso lo strumento di screening Scope 3, Quantis - "The Scope 3 Evaluator"), Fuel-and-energy-related activities (non incluse negli Scope 1 o 2) e Waste generated in operations. Inoltre, il Gruppo ha stimato le seguenti categorie di emissioni di GHG Scope 3

identificate secondo le linee guida del GHG Protocol attraverso lo strumento di screening Scope 3 Quantis - "The Scope 3 Evaluator", rilasciato dal GHG Protocol in collaborazione con Quantis: Purchased goods and services (parzialmente calcolate, in parte stimate attraverso lo strumento di screening Scope 3, Quantis - "The Scope 3 Evaluator"), Capital goods, Upstream transportation and distribution, Employee commuting e Investment.

Le altre categorie di emissioni incluse nel GHG Protocol Scope 3 Standard sono state ritenute non applicabili o non rilevanti.

INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO 2021

Tra le principali iniziative messe in atto durante l'esercizio 2021 dalle società del Gruppo per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figura la sostituzione dei corpi illuminanti delle gallerie con soluzioni a LED ad opera di Autostrada dei Fiori S.p.A. che ha prodotto un risparmio energetico complessivo di 516 MWh annui.



CONSUMI IDRICI

Nel 2021 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente circa 688 megalitri (ML) d'acqua (427 ML nel 2020). Il significativo aumento dei consumi idrici è dovuto all'aumento dell'operatività di Itinera S.p.A., della branch Svezia di Itinera, di Itinera Construções LTDA e delle joint operation Itinera Agility e Odense.

In particolare, circa il 59% (56% nel 2020) del prelievo idrico fa riferimento a risorse idriche di terze parti⁵³, l'11% (31% nel 2020) ad acque di superficie, circa il 30% (12% nel 2020) ad acque sotterranee, e lo 0,1% circa ad acqua di mare (1% nel 2020).

CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO ⁵⁴

(valori espressi in ML)

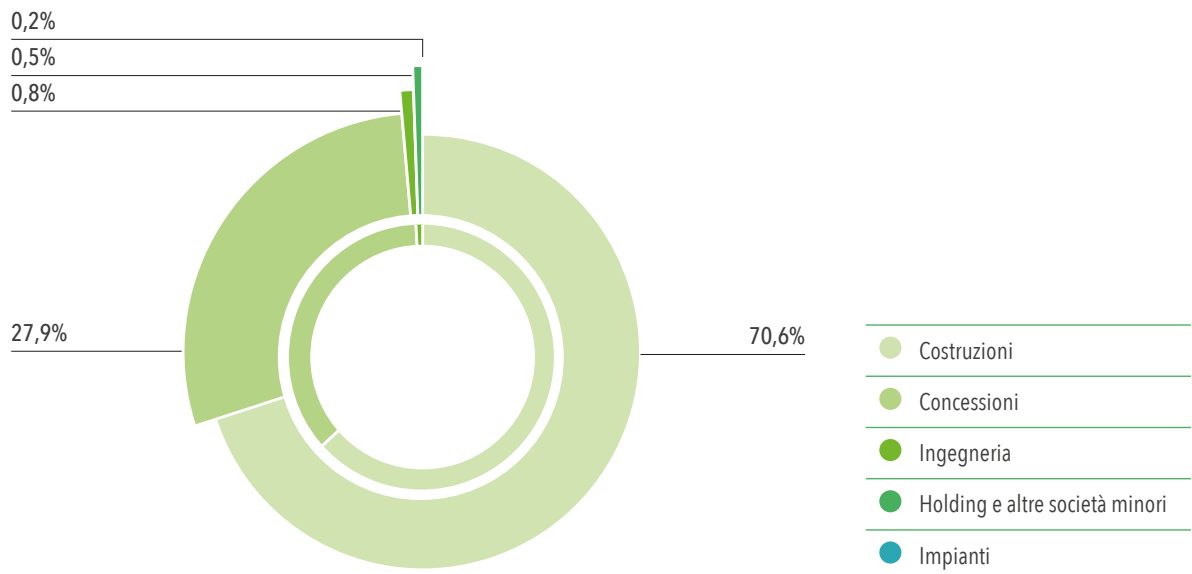
	2020		2021	
	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico
Acque di superficie	131	116	73	59
<i>acque dolci</i>	81	66	71	56
<i>altre tipologie di acqua</i>	50	50	2	2
Acque sotterranee	51	51	206	164
<i>acque dolci</i>	9	9	74	32
<i>altre tipologie di acqua</i>	42	41	133	132
Acqua di mare	3	3	1	1
<i>acque dolci</i>	-	-	-	-
<i>altre tipologie di acqua</i>	3	3	1	1
Acqua prodotta	-	-	-	-
<i>acque dolci</i>	-	-	-	-
<i>altre tipologie di acqua</i>	-	-	-	-
Risorse idriche di terze parti	242	203	408	334
<i>acque dolci</i>	112	77	339	269
<i>altre tipologie di acqua</i>	130	126	69	66
Risorse idriche di terze parti per fonte		203		334
<i>acque di superficie</i>		160		143
<i>falda acquifera</i>		43		130
<i>acqua marina</i>		-		62
<i>acqua prodotta</i>		-		-
Totale acqua	427	373	688	558
<i>di cui joint operation</i>	212	173	337	314

⁵³ Per «acqua di terze parti» s'intende acqua fornita da acquedotti, impianti di trattamento delle acque reflue municipali, servizi pubblici o privati e altre organizzazioni coinvolte nella fornitura, trasporto, trattamento, smaltimento o uso di acqua e effluenti

⁵⁴ Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime

CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

(% espresse sui valori in ML)



Come evidenziato dal grafico, circa il 70% dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni (63% nel 2020). In particolare, l'utilizzo di acqua avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 486 ML (268 ML pari nel 2020).

Con riferimento al settore delle concessioni principalmente nei cantieri manutentivi si evidenzia un consumo pari a 192 ML (154 ML nel 2020), che rappresenta circa il 28% dei consumi totali del Gruppo (36% nel 2020).

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria, tecnologia e altro risulta invece significativamente inferiore: si attesta ad un livello di 10 ML pari a circa il 2% dei consumi totali del Gruppo (5 ML pari al 1% dei consumi totali del Gruppo nel 2020), prevalentemente destinati all'utilizzo nelle sedi operative.



RIFIUTI

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

La tipologia di rifiuti prodotti è disomogenea a causa della varietà dei business gestiti del Gruppo.

Il quantitativo maggiore di rifiuti è originato dal settore costruzioni (88%), a seguire il settore degli impianti (6%), il settore delle concessioni (5%) e infine i settori ingegneria, tecnologia e altro con meno dell'1%. La percentuale di rifiuti attribuibile al settore delle concessioni è in aumento rispetto allo scorso anno a causa dell'ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodovias che smaltisce direttamente considerevoli quantità di fresato d'asfalto (tale incremento è significativo nonostante vengano considerati solo i dati dalla data di ingresso nel perimetro di rendicontazione).

I rifiuti passano da oltre 679 mila tonnellate nel 2020 a oltre 870 mila tonnellate nel 2021 con un

incremento del 28%. Tale incremento è imputabile principalmente all'inclusione nel perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodovias (oltre 45 mila tonnellate smaltite dalla data di ingresso nel perimetro di rendicontazione) e all'incrementata operatività di Euroimpianti (oltre 52 mila tonnellate di rifiuti smaltiti rispetto alle oltre 6 mila tonnellate smaltite nel 2020 a causa dell'incremento di attività di smaltimento dovuto ai lavori di adeguamento delle gallerie sulle tratte gestite dalla concessionaria SALT p.A.). I rifiuti prodotti e smaltiti dal settore costruzioni sono lievemente in aumento rispetto all'esercizio 2020.

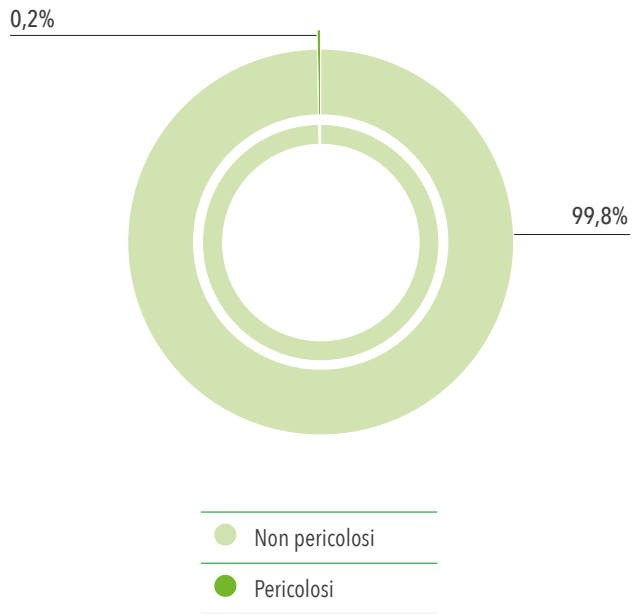
Nel 2021 la maggioranza dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (79%, 62% nel 2020), mentre circa il 21% è smaltito in discarica, incenerito o dismesso in altro modo. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate. La quasi totalità dei rifiuti (99,8%) rientra nella categoria dei non pericolosi e la maggior parte dei rifiuti pericolosi (1.588 tonnellate) provengono dal cantiere dello Storstrøm Bridge e proviene dalla movimentazione dei materiali presenti precedentemente all'avvio del progetto e di proprietà/produzione dell'Autorità Portuale.

RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO

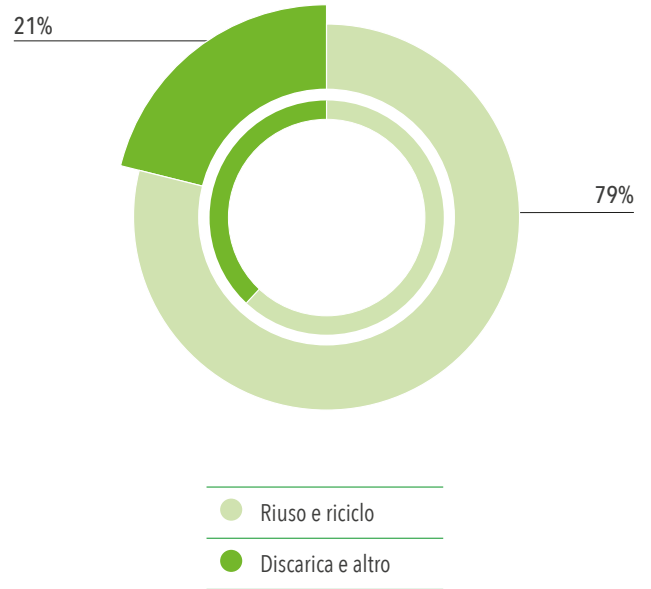
(valori espressi in tonnellate)

METODO DI SMALTIMENTO	2020				2021			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso [t]	-	31.525	31.525	4,6%	2	129.112	129.114	14,8%
Riciclo [t]	78	390.370	390.448	57,5%	76	558.771	558.847	64,2%
Recupero energetico [t]	-	210	210	0,0%	48	524	572	0,1%
Incenerimento [t]	14	677	691	0,1%	13	655	668	0,1%
Discarica [t]	295	9.857	10.152	1,5%	124	90.980	91.104	10,5%
Altro [t]	957	245.591	246.548	36,3%	1.658	88.415	90.073	10,3%
Totale	1.344	678.230	679.574	100,0%	1.921	868.457	870.378	100,0%
<i>di cui joint operation</i>	58	286.381	286.439	42,1%	30	327.546	327.576	37,6%

RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA



RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO



GESTIONE DEL RUMORE

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

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

Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture, l'attenzione al tema del rumore riveste un ruolo fondamentale. Consapevole dell'importanza di mitigare i potenziali effetti negativi sulla collettività, le società concessionarie del Gruppo monitorano continuamente il livello di inquinamento acustico attraverso la misurazione e lo studio degli impatti, la progettazione e la costruzione delle opere di mitigazione avviata negli anni passati. Nel 2021 sono proseguite - secondo gli impegni definiti nei piani finanziari di ciascuna società concessionaria - le attività di progettazione, realizzazione e collaudo degli interventi di mitigazione come previsti negli stralci attuativi dei Piani di Risanamento Acustico ai sensi del Decreto 29 novembre 2000 del Ministero dell'Ambiente. In particolare, i Piani di Risanamento Acustico prevedono che dall'emanazione della norma (2007) ed approvazione del Piano da parte del Ministero le concessionarie debbano completare gli interventi nei 15 anni successivi.

Al 31 dicembre 2021 sono stati installati complessivamente circa 156,8 km di barriere antirumore lungo le tratte autostradali del Gruppo, di cui circa 17 km realizzati nel 2021.

Nella tabella di seguito il dettaglio per singola concessionaria in Italia.

BARRIERE ANTIRUMORE SULLA RETE ITALIANA (valori espressi in km)

	2021 (SVILUPPO IN KM)
A4 Torino-Milano	26,6
A21 Torino-Piacenza	15,5
A6 Torino-Savona	7,7
A12 Livorno-Sestri Levante	26,3
A15 Parma-La Spezia	9,0
A33 Asti-Cuneo	8,4
A10 Savona-Ventimiglia	10,5
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	2,1
A21 Piacenza-Cremona-Brescia	11,1
A5 Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià A55 Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo	28,4
A32 Torino-Bardonecchia T4 Traforo Frejus	11,2
Totale	156,8

Nelle tratte autostradali di competenza delle concessionarie italiane del Gruppo è stato utilizzato l'asfalto drenante ogniqualvolta le caratteristiche del tracciato lo permettevano. Si evidenzia infatti che la stesura di tale pavimentazione non è consentita, per motivi di sicurezza, nelle gallerie e non è consigliata nei tratti soggetti a frequenti precipitazioni nevose nei mesi invernali. La pavimentazione drenante antirumore è attualmente presente su circa il 61% dell'estesa chilometrica complessiva gestita dalle società concessionarie del Gruppo in Italia che rappresenta la quasi totalità delle tratte autostradali dove tale tipologia di asfalto è utilizzabile.

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

POLITICA SULLA BIODIVERSITÀ

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato a novembre 2020 la Politica sulla biodiversità.

ASTM e le proprie controllate si impegnano nella conservazione e tutela della biodiversità e dei servizi ecosistemici. In tale ambito la sopracitata Politica definisce l'impegno del Gruppo in relazione alla tutela della biodiversità.

Durante lo svolgimento delle proprie attività di business, il Gruppo interagisce con vari ecosistemi, paesaggi e specie animali. ASTM si impegna pertanto a promuovere la biodiversità degli ecosistemi, sviluppando nuovi progetti in modo sostenibile, proteggendo e promuovendo lo sviluppo e la crescita del patrimonio naturale. Tali impegni sono assunti e promossi attraverso la Politica, affinché i vari livelli dell'organizzazione e le altre società del Gruppo possano progredire nello sviluppo di metodi di analisi e di azioni per la conservazione della biodiversità nella pianificazione e nello svolgimento delle loro attività. La finalità è quella di integrare la conservazione della biodiversità nella strategia del Gruppo, inclusa la sua considerazione nelle decisioni relative alle fasi di costruzione, gestione e smantellamento di qualsiasi infrastruttura.

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

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

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

Nel corso del 2021 le attività previste dai Piani di monitoraggio ambientale, definiti in fase progettuale, hanno interessato principalmente i tratti autostradali A4 Torino-Milano e l'autostrada A12 Livorno-Sestri Levante. In particolare, in coerenza con l'evoluzione dei lavori di ammodernamento dell'infrastruttura in corrispondenza del tratto tra Pero e Milano, sono proseguiti i monito-

raggi di corso d'opera e hanno preso avvio le attività di corso d'opera in corrispondenza dell'Interconnessione A12 Sestri Levante-Livorno-A15 Parma-La Spezia.

Sono proseguite inoltre le attività di monitoraggio realizzate in corrispondenza del Ti.Bre. (Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero), con successiva validazione e pubblicazione sul Sistema Informativo Territoriale delle schede di misura relative alle singole componenti naturali potenzialmente impattate dalle lavorazioni in corso; in considerazione dello stato di avanzamento dei lavori, particolare interesse è stato rivolto anche alle componenti vegetazionali ricadenti nelle opere a verde.

GESTIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

Grande attenzione è stata altresì rivolta al contesto idrogeologico in cui le autostrade sono inserite e nu-

merose sono state le realizzazioni e le iniziative che hanno caratterizzato nel 2021 questo settore.

Le concessionarie italiane del Gruppo si sono dotate di un Piano d'Azione per il Mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura (PAMI) che in particolare per "Versanti e Opere di Presidio" fornisce indicazioni sulle modalità di gestione del monitoraggio e manutenzione delle opere e sui presidi quali: opere di sostegno (es. terre rinforzate, muri in gabbioni), opere di difesa passive (es. barriere paramassi, reti chiodate), opere di drenaggio superficiale (es. fossi, canalette), opere di drenaggio profondo (es. dreni suborizzontali, trincee drenanti, pozzi drenanti).

Tra le iniziative specifiche si segnala la prosecuzione nel corso del 2021 del controllo, per mezzo di un avanzato sistema di monitoraggio integrato, del movimento franoso di versante, localizzato nel territorio del Comune di Quincinetto - frazione Chiappetti, da parte della società concessionaria S.A.V., in collaborazione con il Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze. Parimenti prosegue, attraverso tavoli tecnici, il continuo dialogo della concessionaria con Enti Locali, Protezione Civile Nazionale e tutti gli attori interessati dal fenomeno.

Prosegue inoltre, sempre per la concessionaria S.A.V., l'attività di gestione del rischio idraulico e idrogeologico correlato agli eventi meteorologici di carattere eccezionale, attraverso la rete di monitoraggio idrometrico, e del transito di materiale solido in corrispondenza di alcune sezioni critiche di sovrappasso dell'infrastruttura autostradale sui corsi d'acqua, con il supporto tecnico-scientifico del Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze.

Dai primi anni 2000 ad oggi lo studio del rischio idrogeologico di cui dispone la concessionaria SALT ha permesso di individuare, censire e sorvegliare oltre 100 movimenti franosi che interessano il tracciato autostradale dell'Autostrada A15 Parma-La Spezia. Nel corso del 2021 sono state effettuate per ciascun dissesto tutte le ricognizioni e i rilievi secondo le frequenze definite e programmate, con lo scopo di monitorare la tendenza evolutiva. I dissesti considerati a rischio maggiore, oltre ai normali sopralluoghi annuali, vengono sottoposti a ulteriori controlli mediante strumentazioni specifiche che sono state installate sulle strutture per garantire un monitoraggio "in continuo" del dissesto anche durante gli eventi critici e offrire la possibilità di effettuare il controllo da remoto attraverso

un sito dedicato. Tali dissesti vengono sottoposti anche a un controllo topografico semestrale o annuale, effettuato da personale tecnico specializzato della concessionaria SALT con la collaborazione, per il controllo dei punti di stazione e orientamento, dell'Università degli Studi di Parma.

Il monitoraggio dell'evoluzione dei fenomeni franosi consente di pianificare e programmare azioni specifiche su diverse scale di intervento. Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati effettuati diversi studi di approfondimento per una migliore caratterizzazione e definizione dei movimenti franosi.

Sono proseguite nel 2021 anche le attività messe in atto da Autostrada dei Fiori, a seguito del noto evento franoso che durante l'esercizio 2019 ha determinato il parziale crollo del viadotto Madonna del Monte ubicato tra gli svincoli di Savona e Altare in carreggiata direzione Torino, al fine di monitorare l'evoluzione del suddetto fenomeno franoso.

Nel corso del corrente anno 2021, il versante in località Madonna del Monte è stato interessato dai lavori di sistemazione e consolidamento, la cui ultimazione è prevista nei primi mesi del 2022.

TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

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

In particolare, nel corso del 2021 nell'ambito delle convenzioni di durata decennale stipulate da S.A.T.A.P. per il tratto autostradale Torino-Milano con l'Università degli Studi di Torino, sono proseguite le attività orientate alla realizzazione di impianti sperimentali di opere a verde, volte alla riqualificazione paesaggistica e alla rinaturalizzazione di aree degradate, sottoposte all'attività di cantierizzazione legata alla costruzione dell'ammodernamento autostradale in diversi comuni.

Nel sito sperimentale di Vicolungo, nel corso della quarta stagione vegetativa sono state condotte attività di gestione e di monitoraggio dei rimboschimenti sperimentali realizzati nella primavera del 2018. Al



termine di suddetta stagione vegetativa si conferma il trend positivo di risposta delle piante al suolo ricostituito; infatti, le aree sperimentali risultano ben avviate e le piante paiono ben adattate alle nuove condizioni pedoclimatiche. I buoni tassi di crescita, combinati con gli elevati tassi di vitalità, sono fattori che indicano una promettente affermazione dell'impianto. Anche in questa stagione vegetativa sono state osservate diverse tracce del passaggio di animali quali ad esempio piccoli roditori, anfibi, cinghiali, poiane ed altri uccelli che hanno nidificato fra le fronde delle piante e ciò permette di affermare che è in atto un processo di naturalizzazione dell'impianto, altro sintomo della corretta pianificazione in fase progettuale.

Nei siti sperimentali di Chivasso e Rondissone, come per gli anni precedenti, anche durante il 2021 sono stati effettuati tutti gli interventi gestionali utili al corretto mantenimento delle aree oggetto di sperimentazione.

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

Si ricorda ad esempio la realizzazione di sei manufatti scatolari di dimensioni elevate (3x2 metri) con funzione dedicata al passaggio della fauna nella zona dove l'Autostrada A4 Torino-Milano attraversa il territorio del Parco del Ticino. Questi manufatti

sono stati oggetto di specifico monitoraggio - tramite fototrappole - che ne ha testimoniato l'efficacia registrando un discreto passaggio di fauna sia di piccola che media dimensione.

In aggiunta alle aree aperte sottese ai viadotti e alla viabilità secondaria, nel corpo stradale delle infrastrutture del Gruppo possono essere individuati più di 600 manufatti che per dimensione e localizzazione assolvono alla funzione di passaggio faunistico. Un esempio sono i tombini di grandi dimensioni (1,5x1,5 metri) collocati in zone caratterizzate da elevati livelli di biodiversità che consentono il passaggio degli animali.

In relazione alle attività collegate alla realizzazione del TI.BRE., nel corso dell'anno 2021 è proseguito il monitoraggio dei nuovi nidi artificiali installati durante il precedente esercizio per favorire lo sviluppo della colonia di falco cuculo insediatasi nei pressi del cantiere stesso. Tali cassette nido hanno garantito, anche quest'anno, alle coppie in riproduzione maggior protezione dai predatori e conseguentemente la crescita di nuovi esemplari. Le risultanze delle verifiche su tutti i nidi utilizzati dalla specie in esame sono state inserite in apposite schede di misura incluse nel SIT (Sistema Informativo Territoriale) e accessibili al pubblico. Contemporaneamente sono state monitorate, nelle aree interessate dalle lavorazioni, anche altra avifauna nonché specie ittiche di interesse.

GLI IMPATTI DEL GRUPPO SULLA BIODIVERSITÀ

Il Gruppo ASTM ha sviluppato una mappatura degli impatti sulla biodiversità delle attività operative in essere al 31 dicembre 2021 in termini di reti autostradali in gestione e cantieri.

Tale analisi è stata svolta con il supporto dell'Integrated Biodiversity Assessment tool (IBAT), un programma di lavoro multi-istituzionale che coinvolge BirdLife International, Conservation International, IUCN (International Union for Conservation of Nature) e UNEP-WCMC (United Nations Environment Programme -World Conservation Monitoring Centre).

In particolare, per aumentare la trasparenza e l'inclusione delle tematiche legate alla biodiversità nella rendicontazione annuale di sostenibilità, è stato predisposto un Multi-site Report.

Il Report consente di valutare le caratteristiche relative alla biodiversità dei siti operativi per la divulgazione a livello aggregato. Per ogni sito operativo scelto, vengono fornite i seguenti dettagli relativi alla biodiversità:

- le aree protette e le aree chiave per la biodiversità all'interno di un raggio ritenuto significativo dal Gruppo di 3 km;
- le specie della IUCN Red List classificate come *Critically Endangered*, *Endangered* o *Vulnerable* che si trovano potenzialmente entro un raggio di 50 km dai siti operativi considerati.

In particolare, il 70% dei siti operativi del Gruppo si trovano entro 3 km da un'area protetta e il 24% si trova entro 3 km da un'area chiave per la biodiversità.

Relativamente ai siti operativi che contano il maggior numero di specie della IUCN Red List che si trovano potenzialmente entro un raggio di 50 km ricordiamo: Autostrada dei Fiori S.p.A. (A10) con un totale di 187 specie, di cui 22 *Critically Endangered*, 60 *Endangered* e 105 *Vulnerable*; Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A. (A15) con un totale di 150 specie, di cui 22 *Critically Endangered*, 47 *Endangered* e 81 *Vulnerable*; ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A. con un totale di 289 specie, di cui 35 *Critically Endangered*, 124 *Endangered* e 130 *Vulnerable* e Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte con un totale di 233 specie, di cui 32 *Critically Endangered*, 99 *Endangered* e 102 *Vulnerable*.

Le società del Gruppo ASTM stanno valutando a seguito di tale analisi possibili nuove iniziative di tutela della biodiversità.

RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E RIUTILIZZO MATERIALI

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

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

realizzare le nuove opere tramite il reimpiego dei terreni naturali scavati su cui insistono le nuove infrastrutture. Allo stesso modo è stato favorito il riutilizzo di aggregati riciclati sia provenienti da impianti esterni autorizzati e certificati che da lavorazioni interne. Inoltre, è stato favorito, laddove non fosse possibile il reimpiego diretto, il trasporto dei materiali di scavo a siti alternativi o a soggetti recuperatori autorizzati piuttosto che la via dello smaltimento definitivo.

Per garantire uno sviluppo sostenibile, sia nella fase di costruzione di nuove autostrade che nella fase di ma-

nutrizione e ripristino di quelle esistenti, il Gruppo si è inoltre impegnato a promuovere l'utilizzo di materie prime innovative a ridotto impatto ambientale.

IL RIUTILIZZO DEL FRESATO D'ASFALTO

Il Gruppo ASTM, tramite S.I.N.A., ha attivato un contratto di ricerca con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali, Alma Mater Studiorum dell'Università di Bologna in merito alle potenzialità di impiego dell'asfalto di riciclo nelle pavimentazioni stradali per la realizzazione di infrastrutture viarie maggiormente ecosostenibili. Infatti, l'uso dell'asfalto di riciclo nelle nuove applicazioni permetterebbe di ridurre i quantitativi di materiale da smaltire in discarica e la richiesta di nuove risorse naturali vergini.

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

Lo studio è propedeutico alle scelte strategiche di Itinera, società del settore costruzioni, per possibili investimenti in nuovi impianti produttivi di ultima generazione di conglomerato bituminoso che consentano un'applicazione estensiva (anche oltre il 70%) del RAP nella realizzazione di nuove miscele da impiegare nelle pavimentazioni stradali.

Questa nuova iniziativa si affianca alle consuete attività di riciclo oramai eseguite dal Gruppo ASTM, tra cui si ricorda il riciclaggio a freddo del RAP nella realizzazione della sovrastruttura stradale dell'Ammodernamento dell'Autostrada Torino-Milano (con utilizzo di circa 1 milione di metri³ di RAP) e, seppur di minore impatto, il recupero in sito dello strato di base mediante la tecnica del bitume schiumato per gli interventi di riqualificazione dello spartitraffico del Raccordo Est di Chivasso.

CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

S.I.N.A. ha proseguito anche nel corso del 2021 la partecipazione ai lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora MiTE o Ministero della Transizione Ecologica), che si occupa della definizione dei "Criteri Ambientali Minimi (CAM) per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali", in attuazione del Piano d'Azione Nazionale sul green public procurement - (PAN GPP).

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

In attesa che siano definiti i CAM specifici per il settore delle strade, l'attenzione è stata comunque rivolta alla minimizzazione, lungo l'intero ciclo di vita della strada, dell'utilizzo delle risorse per la produzione dei materiali da costruzione, alla conservazione degli habitat e delle risorse idriche, nonché alla riduzione delle emissioni sonore e in atmosfera. Il lavoro è stato finalizzato a fornire contributi tecnici e suggerimenti per l'emanazione, ci si augura, di un documento che risponda all'imprescindibile esigenza della salvaguardia ambientale, indicando modalità di gestione delle fasi di progettazione e lavori, attuabili e conseguibili dai parte dei diversi soggetti coinvolti e pertanto realmente efficaci.

Per l'applicazione dei CAM già approvati, le concessionarie del Gruppo ASTM hanno iniziato a prevedere al loro inserimento nei Capitolati speciali d'appalto e nei Criteri di valutazione per le gare OEPV (Offerta Economicamente Più Vantaggiosa).

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

Relativamente al tema della protezione ambientale, S.I.N.A. ha investito sin dal 2018 nell'acquisizione di competenze nell'ambito del Protocollo di sostenibilità Envision, un sistema di certificazione tramite rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili, avviando annualmente corsi di formazione ed aggiornamento del proprio personale certificato come Envision Sustainability Professional, ovvero figure professionali abilitanti alla certificazione di progetti secondo i dettami del protocollo.

Envision valuta in modo olistico lo sviluppo dell'infrastruttura, dalla fase progettuale a quella realizzativa, e la sua sostenibilità fino a fine vita.

Sempre in merito ai temi ambientali, con particolare riferimento alla protezione del territorio, alla tutela della biodiversità ed alla riduzione del consumo di suolo, la società ha consolidato qualifiche e competenze nella realizzazione degli studi di impatto ambientale, inclusa la verifica preventiva dell'interesse archeologico, e nella progettazione delle opere di mitigazione, conservazione e compensazione ambientale. Inoltre, S.I.N.A. è specializzata negli studi nel settore dell'inquinamento acustico (ove supporta da oltre 20 anni le concessionarie del Gruppo), nella gestione delle terre e rocce da scavo e nella conduzione degli audit ambientali di cantiere.

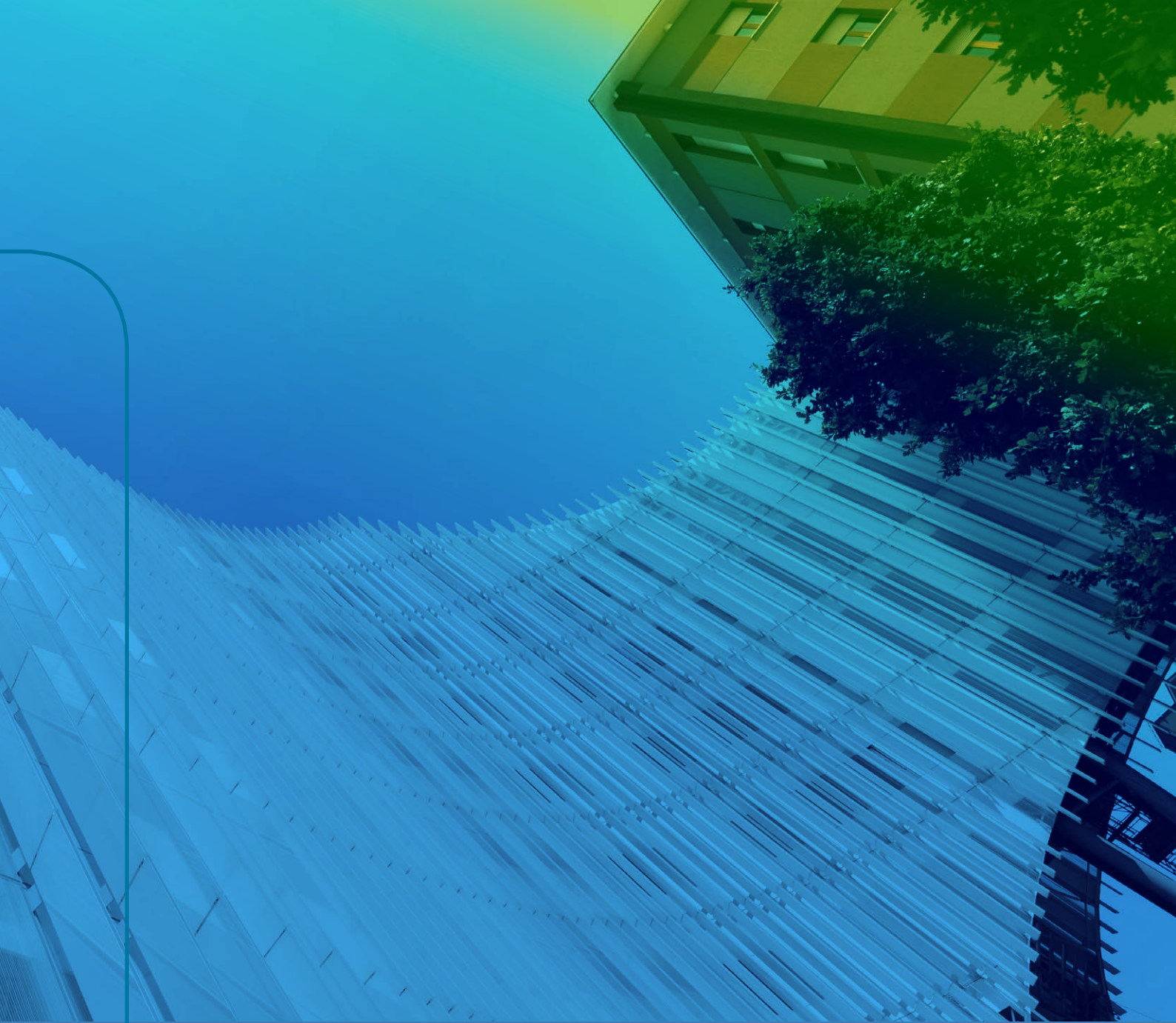
S.I.N.A. detiene inoltre competenze specifiche e specialistiche nel settore del monitoraggio ambientale e nella progettazione e organizzazione di banche dati e sistemi informativi territoriali dedicati alla gestione dei dati delle varie matrici ambientali.

Degna di rilievo l'attiva partecipazione di S.I.N.A. - da oltre 30 anni - ai programmi di ricerca dell'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR) e la presidenza, da 14 anni, del Comitato Tecnico Nazionale che si occupa dei Cambiamenti Climatici, delle politiche di mitigazione e adattamento e della resilienza delle infrastrutture. In particolare, nel corrente quadriennio di ricerca (2020 - 2023) S.I.N.A. presiede il Comitato Nazionale "Cambiamenti Climatici e resilienza delle infrastrutture stradali" all'interno del tema strategico "Gestione Concessionarie Stradali". Tale Comitato si occupa nello specifico di approfondire le tematiche relative all'impatto sulle strade dei cambiamenti climatici e degli altri rischi, di come valutare ed accrescere la resilienza delle infrastrutture e di identificare gli impatti socio-economici che tali eventi possono produrre sull'utenza stradale e più in generale su tutti gli Stakeholder. Tra le attività, il comitato si prefigge una valutazione e aggiornamento del PIARC Climate Change Adaptation Framework.

Ai lavori del comitato prendono parte membri provenienti dal mondo accademico, delle Istituzioni, del settore finanziario, oltre ai diversi professionisti appartenenti alle Società e alle concessionarie del Gruppo ASTM. Nell'ambito delle attività del 2021, si ricorda anche l'organizzazione della giornata di formazione S.I.N.A. dal titolo "Cambiamenti climatici e resilienza della rete stradale" in collaborazione con PIARC e l'Ordine degli Ingegneri di Milano.







05

ALLEGATI

152 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM

154 GRI Content Index

162 Tabella degli indicatori SASB

TABELLA DEL PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO ASTM

ASPETTI MATERIALI	RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS	SDGs	PERIMETRO DEGLI IMPATTI	RUOLO DI ASTM	RISCHI DI SOSTENIBILITÀ
Sostenibilità economico-finanziaria	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 201: Performance economica (2016) 	● 8	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Governance e compliance	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 307: Compliance ambientale (2016) 	● 9, 16	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Gestione responsabile della catena di fornitura	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016) 	● 9	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti
Anti-corrruzione	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 205: Anti-corrruzione (2016) 	● 16	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Consumi energetici ed emissioni di GHG	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 302: Energia (2016) ● GRI 305: Emissioni (2016) 	● 7, 11, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> ● Gruppo ASTM ● Fornitori di energia elettrica 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM ● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business 	● Rischi regolatori ambientali
Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 301: Materiali (2016) ● GRI 303: Acqua (2018) ● GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016) ● GRI 306: Rifiuti (2020) 	● 7, 11, 12, 13	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi regolatori ambientali
Sicurezza dell'infrastruttura autostradale	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 3, 11	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	<ul style="list-style-type: none"> ● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale ● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018) 	● 3, 8	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi legati al personale
Diversità, pari opportunità e inclusione	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 402: Lavoro e relazioni industriali (2016) ● GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016) ● GRI 406: Non discriminazione (2016) 	● 5, 8, 10, 16	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi legati al personale

ASPETTI MATERIALI	RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS	SDGs	PERIMETRO DEGLI IMPATTI	RUOLO DI ASTM	RISCHI DI SOSTENIBILITÀ
Attrazione e valorizzazione del capitale umano	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 401: Occupazione (2016) ● GRI 404: Formazione e istruzione (2016) 	● 4, 8	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi legati al personale
Rispetto dei diritti umani	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 408: Lavoro minorile (2016) ● GRI 409: Lavoro forzato (2016) 	● 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> ● Gruppo ASTM ● Fornitori 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM ● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business 	<ul style="list-style-type: none"> ● Rischi legati al personale ● Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti
Relazione con gli Stakeholder	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 413: Comunità locali (2016) 	● 11, 17	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Tutti i rischi
Impatti sul territorio	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 202: Presenza sul mercato (2016) ● GRI 203: Impatti economici indiretti (2016) 	● 8, 9, 11	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	<ul style="list-style-type: none"> ● Rischio Nimby ● Rischi legati all'innovazione e al mercato
Sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 3, 11	<ul style="list-style-type: none"> ● Gruppo ASTM ● Utenti autostradali, con riferimento ai comportamenti di guida 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM ● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM 	<ul style="list-style-type: none"> ● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale ● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Tutela del paesaggio e della biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 11, 12	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi regolatori ambientali
Privacy e sicurezza delle informazioni	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) ● GRI 418: Privacy dei consumatori (2016) 	● 16	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Innovazione	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 9	<ul style="list-style-type: none"> ● Gruppo ASTM ● Università e Centri di Ricerca 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM ● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business 	● Rischi legati all'innovazione e al mercato
Qualità del servizio e customer satisfaction	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 9, 17	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale
Inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 9, 11	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischi regolatori ambientali
Business continuity	<ul style="list-style-type: none"> ● GRI 103: Management approach (2016) 	● 8, 9, 11	● Gruppo ASTM	● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	● Rischio di business continuity

GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Descrizione General Standard Disclosures	Pagina	Note
GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)			
Profilo dell'organizzazione			
102-1	Nome dell'organizzazione	4	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	11-13; 17-18	
102-3	Luogo della sede principale	10	
102-4	Luogo delle attività	13; 17-18	
102-5	Proprietà e forma giuridica	10	
102-6	Mercati serviti	10-13	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	11; 101-102	
102-8	Informazione sui dipendenti e altri lavoratori	101-113	
102-9	Catena di fornitura	70-76; 126	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	4	
102-11	Principio precauzionale	34-37; 46-51	
102-12	Iniziative esterne	96-97	
102-13	Adesione ad associazioni	86-87	
Strategia e analisi			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	2-3	
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	34-37; 46-51	
Etica e Integrità			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	20-21; 38-41	
Corporate Governance			
102-18	Struttura della governance	27-28	
102-29	Identificazione e gestione degli impatti economici, sociali e ambientali	27-29	

GRI Standard	Descrizione General Standard Disclosures	Pagina	Note
GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)			
Coinvolgimento degli Stakeholder			
102-40	Elenco dei gruppi di Stakeholder	22-24	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	107-108	
102-42	Individuazione e selezione degli Stakeholder	22-24	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli Stakeholder	22-24	
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	24	
Pratiche di reporting			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	4;12	
102-46	Definizione dei contenuti del report e perimetri dei temi	4-7; 37-38; 77-78; 125; 152-153	
102-47	Elenco dei temi materiali	24	
102-48	Revisione delle informazioni	4	
102-49	Modifiche nella rendicontazione	4	
102-50	Periodo di rendicontazione	4	
102-51	Data del report più recente	4	
102-52	Periodicità della rendicontazione	4	La periodicità della pubblicazione del Bilancio di sostenibilità è annuale
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	7	
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standards</i>	4	
102-55	Indice dei contenuti GRI	154-161	
102-56	Assurance esterna	164-168	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
Sostenibilità economico-finanziaria			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	4-7; 62	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 62	
GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA (2016)			
GRI 201 -1	Valore economico direttamente generato e distribuito	63	
Gestione responsabile della catena di fornitura			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	70-76	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 70-76	
GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)			
GRI 204 -1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	72-73	
Anti-corruzione			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38; 152	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	38-39	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 36	
GRI 205: ANTI-CORRUZIONE (2016)			
GRI 205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese		Nel corso del 2021 non si sono registrati episodi di corruzione
GRI 207: IMPOSTE (2019)			
GRI 207-1	Approccio alla fiscalità	64	
GRI 207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	64-65	
GRI 207-3	Coinvolgimento degli Stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	65	
GRI 207-4	Rendicontazione Paese per Paese	65-67	
Consumi energetici ed emissioni di GHG			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	131-137; 147-148	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 132-133; 135	
GRI 302: ENERGIA (2016)			
GRI 302-1	Energia consumata all' interno della organizzazione	132-133	
GRI 302-4	Riduzione del consumo di energia	133-137	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
GRI 305: EMISSIONI (2016)			
GRI 305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	135-136	
GRI 305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	135-136	
GRI 305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	135-136	
Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	140-141	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 72; 140-141	
GRI 301: MATERIALI (2016)			
GRI 301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	74	
GRI 303: ACQUA (2018)			
GRI 303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	138-139	
GRI 303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	138-139	
GRI 303-3	Prelievo idrico	138-139	
GRI 306: RIFIUTI (2020)			
GRI 306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	140-141	
GRI 306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	140-141	
GRI 306-3	Rifiuti prodotti	140-141	
GRI 306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	140-141	
GRI 306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	140-141	
GRI 306: SCARICHI E RIFIUTI (2016)			
GRI 306-3	Sversamenti significativi	131	
Attrazione e valorizzazione del capitale umano			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	107; 115-116	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 115-116	
GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)			
GRI 401-1	Nuove assunzioni e turnover	105-107	
GRI 401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	115-116	
GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE (2016)			
GRI 404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	120	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
Salute e sicurezza sul lavoro			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 403: GESTIONE DELLA TEMATICA (2018)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	125; 152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	122-123; 127	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 122-127	
GRI 403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	122	
GRI 403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	122-123; 127	
GRI 403-3	Servizi di medicina del lavoro	122	
GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	122	
GRI 403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	119-120	
GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori	127	
GRI 403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	127	
GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)			
GRI 403-9	Infortuni sul lavoro	123-125	
Diversità, pari opportunità e inclusione			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	6-7; 109-110; 116	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 109-113	
GRI 402: LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI (2016)			
GRI 402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi		Il periodo minimo previsto per il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto dalle leggi in vigore nei Paesi in cui il gruppo opera e, ove presenti nei contratti collettivi applicati
GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ (2016)			
GRI 405-1	Diversità degli organi di governo e tra i dipendenti	28; 109-113	
GRI 405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	116-117	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)			
GRI 406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate		Nel 2021 è stato registrato e gestito dal Gruppo EcoRodovias un caso di discriminazione
Rispetto dei diritti umani			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	70-76; 121	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 70-76; 121	
GRI 408: LAVORO MINORILE (2016)			
GRI 408-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	75-76	
GRI 409: LAVORO FORZATO (2016)			
GRI 409-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	72-76	
Relazioni con gli Stakeholder			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	96-97	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 96-97	
GRI 413: COMUNITÀ LOCALI (2016)			
GRI 413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali		Non sono state rilevate attività legate a significativi impatti negativi, attuali e potenziali, sulle comunità locali
Privacy e sicurezza delle informazioni			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40-41	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 40-41	
GRI 418: PRIVACY DEI CONSUMATORI (2016)			
GRI 418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti		Nel corso del 2021 è stato ricevuto da Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. un reclamo da parte di un utente autostradale che ha richiesto due volte la cancellazione dei suoi dati personali dai sistemi della società

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
Sicurezza stradale			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	77; 152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-89	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 76-89	
Governance e compliance			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	27-28	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 27-28	
GRI 307: COMPLIANCE AMBIENTALE (2016)			
GRI 307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	131	
Tutela del paesaggio e della biodiversità			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	6; 143-148	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 143-148	
Innovazione			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	33; 90-95	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4; 33; 90-95	
Qualità del servizio e customer satisfaction			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	88	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 88	
Sicurezza dell'infrastruttura autostradale			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	78; 152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-84; 88-89	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-84; 88-89	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note
Inquinamento acustico			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	142	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 142	
Impatti sul territorio			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	47-53; 62-63; 68-69; 96-97; 100-103	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 47-53; 62-63; 68-69; 96-97; 100-103	
GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO (2016)			
GRI 202 -2	Porzione di senior manager assunti dalla comunità locale	106	
GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI (2016)			
GRI 203-2	Impatti economici indiretti significativi	68-69; 75-76	
Business Continuity			
GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)			
GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	37; 152-153	
GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	34-37	
GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4-7; 34-37	

TABELLA DEGLI INDICATORI SASB

GRI (Global Reporting Initiative) e SASB (Sustainability Accounting Standards Board) rappresentano gli standard più riconosciuti a livello internazionale il reporting di sostenibilità. In considerazione della crescente rilevanza della rendicontazione SASB per gli investitori si riportano nella seguente tabella gli indicatori integrati nel Bilancio di Sostenibilità 2021.

Indicatore SASB	Descrizione	Sezione / Note	Tema materiale	GRI Standard
SETTORE: INFRASTRUCTURE - ATTIVITÀ: ENGINEERING & CONSTRUCTION SERVICES				
Activity Metrics	Numero di progetti attivi	I progetti attivi (esclusi gli intercompany) sono 129	N/A	N/A
Activity Metrics	Numero di progetti commissionati	I progetti commissionati (esclusi gli intercompany) sono 60	N/A	N/A
Activity Metrics	Backlog totale	Il backlog è pari a circa 4.479 milioni di euro	N/A	N/A
IF-EN-160a.1	Numero di casi di mancato rispetto di permessi, standard e regolamenti ambientali	Gestione dei temi ambientali	Governance e compliance	GRI 307-1
IF-EN-250a.2	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legali associati a mancanze e incidenti relativi alla sicurezza	Nessuna perdita monetaria a seguito di procedimenti legali associati a mancanze e incidenti relativi alla salute e sicurezza sul lavoro	Governance e compliance	N/A
IF-EN-320a.1	(1) Tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) e (2) tasso di mortalità per (a) dipendenti diretti e (b) collaboratori	Salute e sicurezza Il tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) è pari a 1,62 per i dipendenti diretti e 0,07 per i collaboratori. Il tasso di mortalità è pari a 0,01 per i dipendenti diretti e 0 per i collaboratori	Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 403-9
IF-EN-410a.1	Numero di (1) progetti commissionati certificati secondo uno standard di sostenibilità multi-attributo di terze parti e (2) progetti attivi che richiedono tale certificazione	Un progetto commissionato (esclusi gli intercompany) è certificato con standard di sostenibilità. Mentre i progetti attivi (esclusi gli intercompany) per i quali è prevista la certificazione sono 12	Consumi energetici ed emissioni di GHG	N/A
IF-EN-510a.2	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legati ad accuse di (1) concussione o corruzione e (2) pratiche anticoncorrenziali	Nessuna perdita monetaria a seguito di procedimenti legati ad accuse di (1) concussione o corruzione e (2) pratiche anticoncorrenziali	Governance e compliance Anti-corruzione	GRI 205 GRI 206
IF-EN-510a.3	Descrizione delle politiche e delle pratiche per la prevenzione di (1) concussione e corruzione e (2) comportamento anticoncorrenziale nei processi di gara di progetto	Anti-Corruzione Quanto alla prevenzione di eventuali comportamenti anticoncorrenziali, nel Codice Etico vengono riportati i principi in materia nonché si fa riferimento all'obbligo del rispetto della normativa a tutela della concorrenza	Governance e compliance Anti-corruzione	GRI 205 GRI 206

Indicatore SASB	Descrizione	Sezione / Note	Tema materiale	GRI Standard
SETTORE: TRANSPORTATION - ATTIVITÀ: ROAD TRANSPORTATION				
TR-RO-110a.1	Emissioni globali lorde di Scope 1	Emissioni	Consumi energetici ed emissioni di GHG	GRI 305-1
TR-RO-320 a.1	(1) Tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) e (2) tasso di mortalità per (a) dipendenti diretti e (b) collaboratori	Salute e sicurezza Il tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) è pari a 1,62 per i dipendenti diretti e 0,07 per i collaboratori Il tasso di mortalità è pari a 0,01 per i dipendenti diretti e 0 per i collaboratori	Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 403-9
TR-RO-540a.3	(1) Numero e (2) volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	Gestione dei temi ambientali	Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	GRI 306-3
SETTORE: TECHNOLOGY & COMMUNICATIONS SECTOR - ATTIVITÀ: SOFTWARE & IT SERVICES				
TC-SI-130a.1	(1) Energia totale consumata, (2) percentuale di elettricità dalla rete, (3) percentuale di energia rinnovabile	Consumi energetici	Consumi energetici ed emissioni di GHG	GRI 302-1
TC-SI-130a.2	(1) Acqua totale prelevata, (2) Acqua totale consumata, percentuale di ciascuna in regioni con stress idrico di riferimento elevato o estremamente elevato	Consumi idrici	Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	GRI 303-3
TC-SI-230a.1	(1) numero di violazioni dei dati, (2) percentuale che coinvolge informazioni di identificazione personale (PII), (3) numero di utenti colpiti	Nel corso del 2021 è stato ricevuto da Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. un reclamo da parte di un utente autostradale che ha richiesto due volte la cancellazione dei suoi dati personali dai sistemi della società	Privacy e sicurezza delle informazioni	GRI 418-1
TC-SI-520a.1	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legati a norme di comportamento anticoncorrenziale	Nessuna perdita monetaria a seguito di procedimenti legati a norme di comportamento anticoncorrenziale	Governance e compliance	GRI 206-1



ASTM SPA

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

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2021



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

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

Al Consiglio di Amministrazione della
ASTM SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito il "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*"limited assurance engagement"*) della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della ASTM SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo ASTM" o il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards* definiti nel 2016 e aggiornati al 2020 dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "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'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



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.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" ("*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;



2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subito connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.
 Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a);
5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della ASTM SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Capogruppo:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le seguenti società, ASTM SpA, Itinera SpA, Halmar International LLC, Società Autostrada Ligure Toscana pA e Autostrada dei Fiori SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo ASTM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.



Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo ASTM non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo “Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili” della stessa, richieste dall’art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 13 aprile 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Piero De Lorenzi', written in a cursive style.

Piero De Lorenzi
(Revisore legale)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Paolo Bersani', written in a cursive style.

Paolo Bersani
(Procuratore)





www.astm.it

