

# 2023 Bilancio di sostenibilità

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO  
DEL GRUPPO AUTOSTRAD E PER L'ITALIA  
REDATTA AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016

autostrade *per l'italia*



## Sommario

Lettera agli Stakeholder.....	4
Il percorso verso la sostenibilità di Autostrade per l'Italia .....	7
<b>Highlight 2023</b> .....	8
ECONOMICI.....	8
SOCIALI .....	8
AMBIENTALI.....	8
RATING ESG .....	8
<b>1. Autostrade per l'Italia: viaggiare nella sostenibilità</b> .....	9
<b>1.1 Chi siamo</b> .....	9
<b>1.2 La strategia di sviluppo di Autostrade per l'Italia</b> .....	13
<b>1.3 Stakeholder e analisi di materialità GRI 3-1; 3-2; 3-3; GRI 2-29; GRI 2-14</b> .....	16
<b>1.4 La strategia di sostenibilità di Autostrade per l'Italia</b> .....	19
<b>1.4.1 La trasformazione della mobilità</b> .....	20
<b>1.4.2 L'impegno di Autostrade per l'Italia per contribuire agli SDGs</b> .....	21
<b>1.4.3 Piano di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia</b> .....	22
<b>1.5 Sustainability Rating 2023</b> .....	26
<b>1.6 Premi e riconoscimenti</b> .....	27
<b>2. Nuovo modello di mobilità</b> .....	28
<b>2.1 Mobilità smart e integrata</b> .....	28
<b>2.2 Digitalizzazione</b> .....	30
<b>2.3 Sicurezza della circolazione</b> .....	32
<b>2.4 Presidio delle Infrastrutture</b> .....	37
<b>3. Autostrade per l'Italia per le persone</b> .....	43
<b>3.1 Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle nostre risorse</b> .....	45
<b>3.2 Diversity, equity e inclusion</b> .....	58
<b>3.3 Sicurezza sul lavoro</b> .....	64
<b>4. Autostrade per l'Italia per l'ambiente</b> .....	75
<b>4.1 Lotta al cambiamento climatico</b> .....	75
<b>4.2 Tutela risorse naturali</b> .....	85
<b>4.3 L'infrastruttura sostenibile</b> .....	97
<b>5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità</b> .....	105
<b>6. Governance solida e sostenibile</b> .....	111

6.1	Struttura di Governance .....	111
6.2	Privacy e Cybersecurity.....	132
	Tema materiale.....	132
	Target 2024 .....	132
	SDG .....	132
6.3	Resilienza del Modello di Business.....	135
6.4	Catena di fornitura sostenibile .....	136
7.	Finanza sostenibile.....	141
7.1	Tassonomia UE.....	143
7.1.1	Introduzione al Regolamento Tassonomia 2020/852 dell'Unione Europea .....	143
7.1.2	Il contributo di Autostrade per l'Italia: l'analisi di ammissibilità e allineamento .....	144
7.2	Approccio alla fiscalità .....	158
	Nota metodologica .....	169
	GRI Content Index.....	172
	Allegati .....	185
	Relazione di revisione .....	192

## Lettera agli Stakeholder

GRI 2-22, GRI 203-1

### *Sicurezza, eccellenza e sostenibilità per la mobilità del futuro*

Nel corso del 2023 è proseguito il percorso di trasformazione del Gruppo Autostrade per l'Italia che ha consentito di raggiungere traguardi e risultati che mostrano la capacità del Gruppo di creare valore per tutti gli stakeholders grazie all'integrazione di diverse competenze sia nella gestione della rete autostradale, attraverso le società concessionarie, sia nello sviluppo di nuovi servizi e soluzioni a valore aggiunto per l'utente e per il sistema Paese attraverso le società controllate in ambito ingegneria e costruzione (Tecne ed Amplia), tecnologia e innovazione (Movyon) e mobilità sostenibile (Free To X ed Elgea).

Nonostante la fase estremamente complessa di tensione a livello internazionale, l'economia italiana ha mostrato nel 2023 una notevole resilienza, come evidenziano i principali dati macroeconomici e come dimostra, sulla rete gestita dal Gruppo, la ripresa significativa del traffico di passeggeri e merci, che ha ormai superato i livelli pre-pandemia.

In tale contesto, sostenuti da una solida compagine azionaria, le prossime sfide riguarderanno il potenziamento, l'ammodernamento, la digitalizzazione e l'evoluzione sostenibile dei 3.000 km di rete del Gruppo, che rappresenta circa la metà della rete autostradale in Italia su cui ogni giorno si spostano circa 5 milioni di veicoli.

Le autostrade in Italia sono le più vecchie d'Europa, dato che la maggior parte delle tratte sono state sviluppate negli anni '60 e '70; inoltre, sono tra le più complesse per le specifiche caratteristiche geomorfologiche del territorio e sono anche le più trafficate in quanto rappresentano l'ossatura portante del sistema produttivo del Paese nonché un'infrastruttura essenziale per la coesione sociale.

È in questo contesto che si inserisce l'ingente piano del gruppo Autostrade che nel 2023 ha attivato oltre 130.000 cantieri sulla rete per l'ammodernamento e la manutenzione di gallerie, ponti, viadotti, barriere di sicurezza e antirumore, oltre che per miglioramento degli standard di qualità e sicurezza. Un totale di circa 2,1 miliardi di euro in manutenzioni e investimenti volti ad aumentare la vita utile, la resilienza delle infrastrutture ed a potenziare i nodi critici della rete fluidificando il traffico e contribuendo al processo di decarbonizzazione e transizione energetica. Una mole di interventi che il Gruppo ha saputo gestire assicurando livelli di servizio tali per cui sull'intera rete nazionale soltanto lo 0,3% dei transiti ha subito ritardi causa cantieri superiori ai 30 minuti. Nel confermare il massimo impegno per pianificare nel miglior modo possibile gli interventi, ringraziamo gli utenti per la pazienza e le Autorità locali per la collaborazione nel sempre proficuo confronto sulla pianificazione dei cantieri.

Per quanto riguarda le nuove opere, tra i risultati di rilievo del 2023 si segnalano:

- l'apertura al traffico del primo tratto autostradale a 5 corsie (A8, tra Milano Nord e l'autostrada A9);
- i primi 6 chilometri di cosiddetta "quarta corsia dinamica" che consente di utilizzare, in determinate condizioni di traffico e grazie a sofisticate soluzioni tecnologiche, la corsia di emergenza come corsia di marcia (tratto urbano della autostrada A4 in area milanese);
- il proseguimento dei lavori per l'ampliamento della A1, tra Firenze Sud e Incisa Valdarno;

- l'apertura, ad inizio 2024, di una significativa parte del nodo stradale di San Benigno a Genova e il via ufficiale ai lavori del tunnel subportuale.

Si tratta di risultati concreti dell'impegno del Gruppo per rendere la rete autostradale più moderna, sicura e sostenibile. Impegni che proseguiranno anche nel prossimo quinquennio regolatorio 2025-2029, rispetto al quale è in corso il confronto con il Concedente e con il regolatore per l'aggiornamento del piano economico finanziario e degli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete, al fine di sostenere lo sviluppo della mobilità e dare ulteriore impulso alla competitività del nostro Paese.

Nel 2023 è altresì proseguito il cammino del gruppo Autostrade nella direzione della riduzione della propria impronta carbonica. Sappiamo che gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti posti dall'Unione Europea sono particolarmente sfidanti, e vogliamo essere dei contributori attivi al raggiungimento dei target fissati, fermo restando che la sostenibilità deve essere oltre che ambientale anche economica e sociale.

Con questo impegno, abbiamo definito specifici target per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi Net Zero e il nostro contributo allo sviluppo di un trasporto su gomma sostenibile è evidenziato anche dalla recente pubblicazione realizzata con partner italiani di primario standing e divulgata da Il Sole 24 Ore *"La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade. Sicure, digitali, decarbonizzate"*.

Già oggi la nostra rete offre la possibilità di ricaricare velocemente i veicoli elettrici in 100 stazioni di ricarica ad alta potenza, una ogni 50 chilometri di rete, e stiamo lanciando le gare per offrire il servizio su tutte le altre aree di servizio, oltre 100.

Progettiamo le nostre opere in ottica sostenibile e siamo impegnati a raggiungere livelli sempre più elevati di sicurezza delle infrastrutture, con nuove modalità di gestione di rilevazione e gestione del rischio. Il modello di sorveglianza delle infrastrutture si è radicalmente trasformato, sia in relazione ai nuovi standard normativi sia attraverso una revisione dei processi interni e la progressiva digitalizzazione di molte attività.

Grazie alla tecnologia, sempre nell'ottica della sicurezza delle nostre infrastrutture, oggi tutti i ponti e le gallerie della nostra rete hanno un "digital twin" (gemello digitale) che ci consente una gestione ottimale del patrimonio infrastrutturale, unico nel contesto europeo.

La sicurezza è al centro del nostro piano di trasformazione, per questo abbiamo intrapreso molteplici iniziative, dalle campagne di sensibilizzazione dei viaggiatori a comportamenti di guida responsabili, all'apertura dei "safety point" lungo la rete, a iniziative a tutela del personale che ogni giorno lavora sulle nostre autostrade, grazie anche all'innovazione di standard e processi e al pieno coinvolgimento delle persone all'interno del percorso di trasformazione culturale del Gruppo.

Per il futuro puntiamo ad autostrade sempre più "intelligenti", con un diffuso impiego di tecnologia per decongestionare i flussi di traffico e per rendere la guida più piacevole aumentando la sicurezza, oltre a contribuire al processo di decarbonizzazione. Nell'ambito del programma "Mercury" sono stati attivati nel 2023 i primi 52 km di "smart road" con previsione di ulteriore crescita nei prossimi anni. A questo si aggiunge il monitoraggio della viabilità tramite droni, il controllo dei trasporti eccezionali e dei mezzi pesanti con laser scanner, la sperimentazione per trasformare l'energia cinetica dei veicoli in energia elettrica green.

A conferma dell'impegno per la Sostenibilità, Autostrade ha sviluppato la propria "Carta degli impegni ESG", in linea con Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU e confermato il sostegno al Global Compact, Network promosso dalle Nazioni Unite cui aderiscono imprese impegnate a sviluppare, implementare,

mantenere e diffondere pratiche e politiche per un più giusto sviluppo economico. Il riconoscimento della validità del percorso intrapreso è testimoniato anche dai rating ESG assegnati da primarie agenzie internazionali.

La credibilità sui mercati ci ha permesso di collocare con successo nel 2023 i primi due prestiti obbligazionari sustainability-linked per complessivi 1,5 miliardi di euro seguiti, a inizio 2024 da due nuove tranches SLB per 1,0 miliardo di euro per aumentare, unitamente alle nuove linee, la dotazione di strumenti finanziari a supporto degli investimenti.

Consideriamo le competenze come un fattore strategico di sviluppo e per questo il nostro Gruppo continua ad investire sulla formazione, mettendo il capitale umano sempre più al centro dei processi in una prospettiva di crescita sostenibile ed inclusiva. Inoltre, crediamo che contribuire all'orientamento e alla formazione delle giovani generazioni sia un'opzione irrinunciabile per disporre delle competenze necessarie a realizzare i grandi progetti del Paese.

Il cambiamento è nelle nostre mani: sicurezza, eccellenza e sostenibilità sono la nostra direzione verso la mobilità del futuro.

Alla squadra di 9.800 persone che ha contribuito ogni giorno con impegno, professionalità e forte senso di responsabilità ai risultati dell'esercizio, va il nostro più sentito ringraziamento.

Elisabetta Oliveri  
(Presidente)

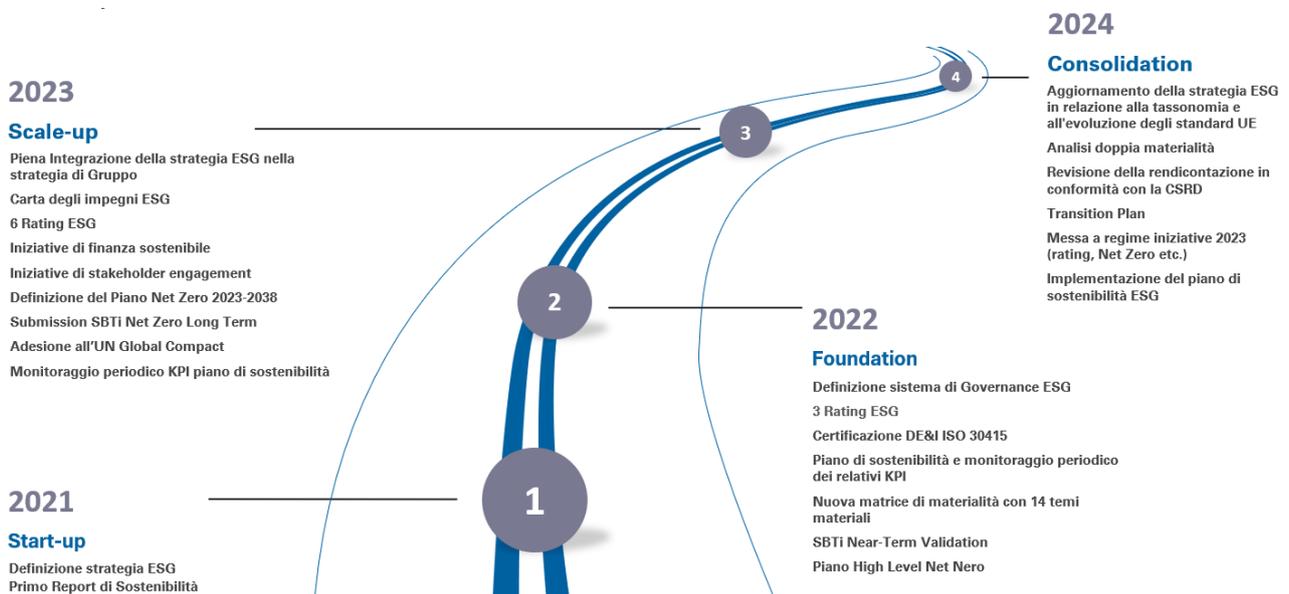
Roberto Tomasi  
(Amministratore Delegato)



## Il percorso verso la sostenibilità di Autostrade per l'Italia

A partire dal 2021, Autostrade ha intrapreso un percorso che, assumendo la sostenibilità come elemento distintivo dell'identità del Gruppo ha portato in breve termini a risultati particolarmente rilevanti. In questa prospettiva, la sostenibilità si è diffusa in tutto il Gruppo come strumento riconosciuto per la creazione di valore, superando quindi un approccio legato alla compliance: la sostenibilità intesa come occasione e leva per crescere e rispondere alle aspettative che tutti gli stakeholder hanno nei confronti del principale operatore della mobilità del paese.

La sostenibilità è quindi un cardine della visione "beyond the next" che rappresenta un'evoluzione della precedente "next to", derivazione del Piano di trasformazione del 2021, ed integra e include intrinsecamente nella strategia valori quali eccellenza, rigore, integrità, responsabilità e innovazione.



## Highlight 2023

### ECONOMICI

- Ricavi totali<sup>1</sup>: € 4,3 mld
- EBITDA: € 2,4 mld
- Flusso di Cassa Operativo: € 1,7 mld
- Utile netto: € 0,87 mld
- Investimenti operativi: € 1,6 mld

### SOCIALI

- Numero dipendenti: 9.787 unità (+1,7% Vs 2022)
- Ore totali di formazione: 671.300 ore (+ 168% Vs 2022)
- % organico donne: 25%
- Incidentalità mortale 0,20 (Tasso di mortalità: numero di morti per 100 milioni di km percorsi)
- Indice di frequenza infortuni: 6,6 (Lost Time Injury Frequency Rate LTIFR: numero degli infortuni con assenza dal lavoro per milioni di ore lavorate)
- Certificazioni: Top Employer 2023; ISO 30415; UNI PdR 125:2022; "Dyslexia Friendly Company"
- Comunità ERG per promuovere a tutti i livelli la valorizzazione della diversità

### AMBIENTALI

- % di approvvigionamento di energia rinnovabile: 99%
- Riduzione delle emissioni generate scope 1 e 2: -11%
- % rifiuti recuperati: 99%
- Certificazioni: ISO5001, ISO 14001

### RATING ESG

- CDP (A-)
- Moody's (Advanced)
- MSCI (BBB)
- GRESB (90)
- STANDARD ETHICS (EE strong)
- SUSTAINALYTICS (Negligible risk)

---

<sup>1</sup> I ricavi totali riportati non tengono in considerazione i "Ricavi per servizi di costruzione" per un valore pari a €1.455.224.

## 1. Autostrade per l'Italia: viaggiare nella sostenibilità

### 1.1 Chi siamo

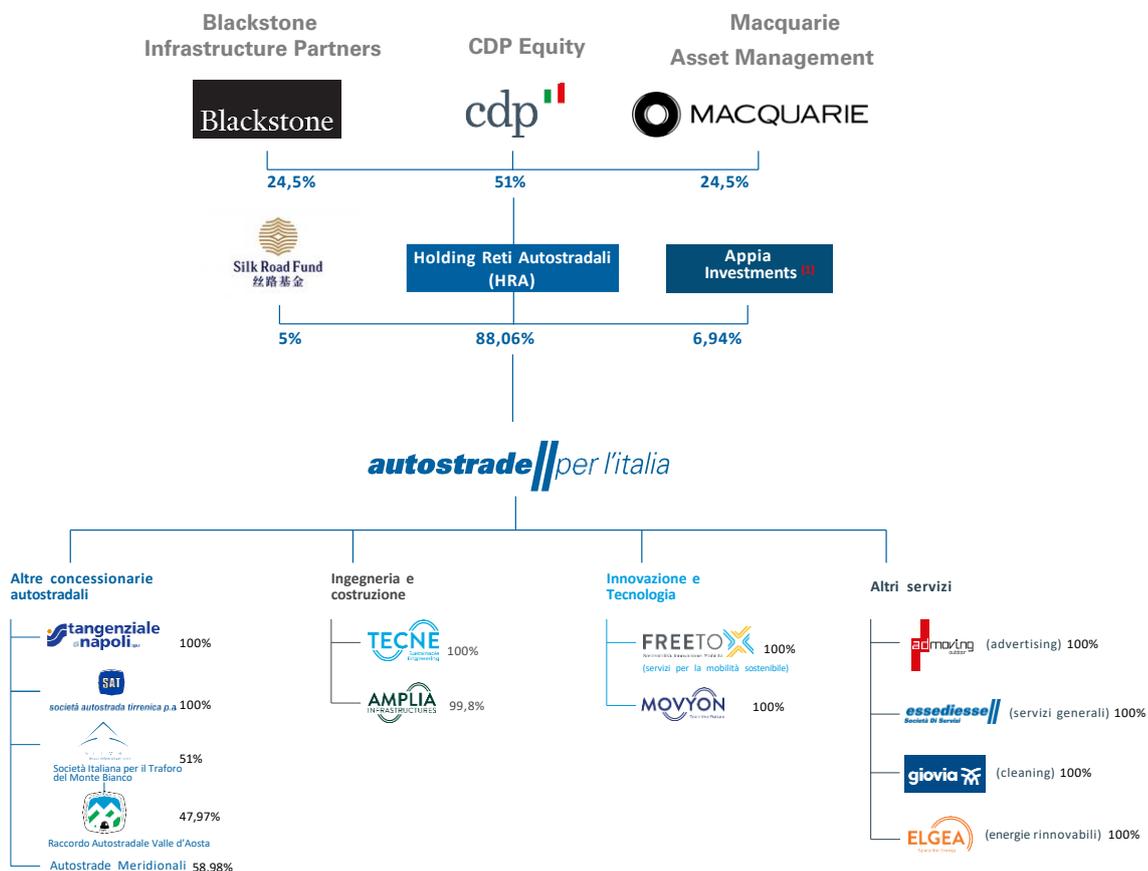
GRI 2-1; GRI 2-6

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

Alla data del 31.12.2023, l'assetto azionario della capogruppo è il seguente:

Azionista	N. di azioni detenute	Percentuale di capitale sociale detenuta
<b>Holding Reti Autostradali S.p.A.</b>	547.776.698	88,06%
<b>Appia Investments S.r.l.</b>	43.148.952	6,94%
<b>Silk Road Fund Ltd</b>	31.101.350	5%

Il Gruppo si presenta con la seguente struttura:



Le società autostradali del Gruppo:

Autostrade per l'Italia, insieme alle altre concessionarie, oggi gestisce circa 3000 km di rete in concessione che attraversano 15 regioni e 60 provincie, con 214 aree di servizio, circa 4200 tra ponti e viadotti e oltre 420 km di gallerie.



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

1)

**Altre società concessionarie:**

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

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

**Società Autostradale Tirrenica** Km rete: 55 - Scadenza concessione: 2028

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

Le altre controllate non autostradali contribuiscono alla catena del valore del Gruppo nelle seguenti aree:

#### Ingegneria e Costruzioni:

- **Tecne** – Società di ingegneria leader a livello nazionale per numero di risorse, con all'attivo circa 1.000 professionisti che svolgono attività di progettazione, direzione lavori e construction management. La società ha un ruolo centrale di coordinamento degli interventi di manutenzione, potenziamento e ammodernamento sulla rete, e con le proprie competenze e risorse, è in grado di offrire servizi di ingegneria evoluti al Paese con un approccio "design to sustainability";
- **Amplia** società leader in Italia per attività eseguite e operatore integrato di soluzioni per l'ammodernamento e la manutenzione delle infrastrutture. La società gestisce, non solo per il Gruppo, progetti di grande complessità e dimensioni, avendo sempre tra i suoi obiettivi la riduzione dell'impatto ambientale e l'attenzione mirata alle risorse naturali, grazie all'utilizzo di macchinari, tecniche e materiali a basso impatto;

#### Innovazione e tecnologia:

- **Movyon**, una delle principali società di Intelligent Transportation Systems a livello europeo, è il catalizzatore dell'innovazione tecnologica del Gruppo Autostrade per l'Italia. Promuove e realizza iniziative di ricerca e sviluppo che trovano applicazione in autostrade e altre infrastrutture di **mobilità extra urbana, ma anche in contesti urbani**, in un'ottica sempre più vicina al concetto di smart city. Infatti, innovazione, digitalizzazione e sostenibilità sono gli ambiti sempre più interconnessi tra loro, sui quali si concentra l'attività di Movyon, destinati ad avere un ruolo centrale nell'evoluzione della mobilità.
- **Free to X**, nata nel 2021 con l'obiettivo di sviluppare servizi avanzati per la mobilità attraverso soluzioni volte a migliorare l'esperienza di viaggio a 360°, puntando su innovazione, tecnologia e sostenibilità, dentro e fuori dalla rete autostradale. Free To X è impegnata nella realizzazione e gestione della rete di ricariche per veicoli elettrici lungo tutta la rete autostradale, con 100 aree di servizio con interdistanza di circa 60 km, attrezzate in grado di garantire la copertura di tutti i 3.000 km di rete autostradale. La società offre anche nuovi servizi per la pianificazione, e gestione del viaggio lungo la rete.
- **Elgea** costituita nel gennaio 2022, è impegnata nello sviluppo di soluzioni tecnologiche per la produzione di energia da fonti rinnovabili che valorizzino le aree lungo e intorno alla rete autostradale. In particolare, Elgea ha l'obiettivo di sviluppare e gestire impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile e si occupa delle attività di ricerca e individuazione delle aree più adatte per la costruzione di impianti fotovoltaici; dello sviluppo delle iniziative (i.e. fino all'ottenimento delle autorizzazioni alla costruzione ed esercizio) fino all'attività di gestione degli impianti, una volta entrati in esercizio, finalizzata principalmente a garantire la copertura del fabbisogno energetico del Gruppo ASPI.

#### Servizi:

- **AdMoving** si occupa della vendita di spazi pubblicitari sulla rete del Gruppo, oltre che sulla Autostrada Torino Savona e Gruppo Strada dei Parchi.

- **Youverse** eroga servizi amministrativo-contabili e fiscali, amministrazione del personale e payroll, servizi immobiliari e generali principalmente per le società del Gruppo.
- **Giovita** che svolge servizi di pulizia nelle aree di servizio lungo la rete autostradale adottando tutti gli strumenti ecologici e sostenibili presenti sul mercato dei prodotti per la pulizia.

## 1.2 La strategia di sviluppo di Autostrade per l'Italia

GRI 2-6; GRI 2-29; GRI 203-1

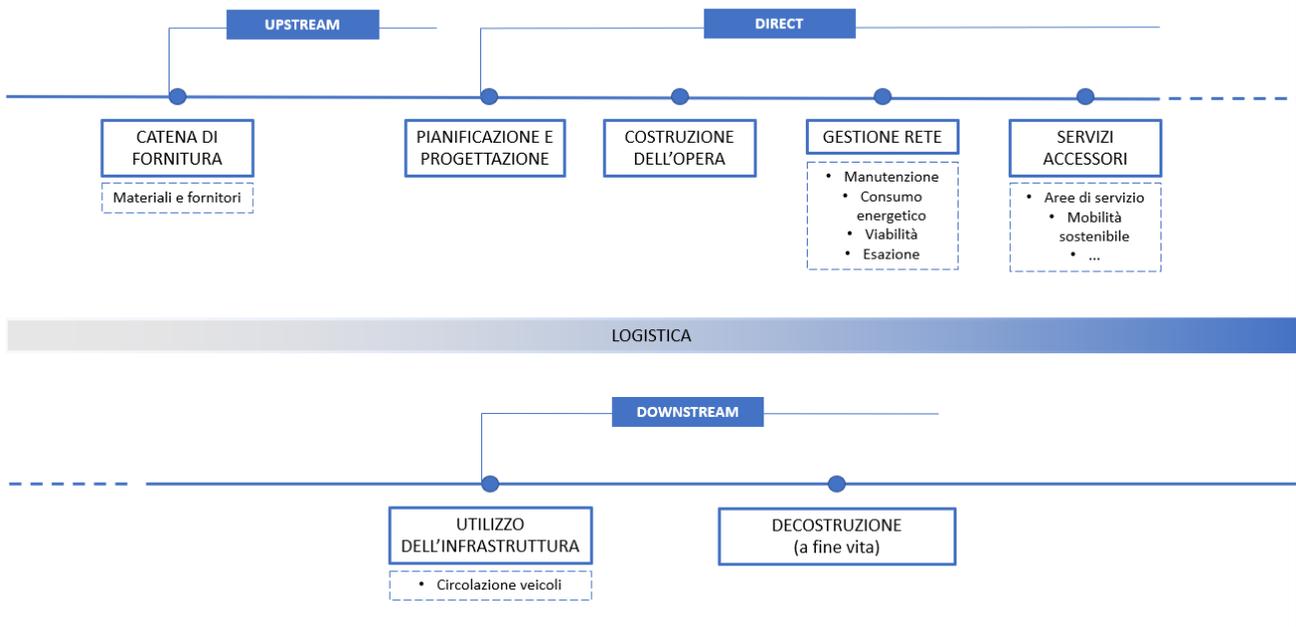
### Le attività di Autostrade per l'Italia: catena del valore

Autostrade per l'Italia opera nel settore della costruzione e gestione di infrastrutture stradali a pedaggio, contribuendo allo sviluppo e al mantenimento di un'ampia rete autostradale fondamentale per la mobilità e la crescita economica del Paese. Attraverso le sue controllate, il Gruppo opera lungo diverse fasi del ciclo di vita dell'infrastruttura: la progettazione delle opere, la loro realizzazione a partire dall'approvvigionamento di materiali, servizi e tecnologie presso i fornitori locali, la gestione e manutenzione della rete e l'offerta di servizi all'utenza ad ampio spettro.

Grazie all'unione di competenze diversificate e un modello di business integrato, il Gruppo interviene lungo l'intera catena del valore del settore delle infrastrutture autostradali. Il modello di business del Gruppo, infatti, si basa sulla fornitura di servizi di mobilità agli utenti, non solo garantendo una rete autostradale efficiente, sicura e sostenibile, ma offrendo soluzioni di mobilità smart e integrata in grado di migliorare l'esperienza di viaggio degli stessi. L'utilizzo delle tecnologie innovative e la sostenibilità rappresentano gli abilitatori chiave nell'implementazione di tale modello, consentendo ad esempio la gestione efficiente del traffico o l'implementazione di sistemi avanzati di sicurezza stradale tramite la digitalizzazione delle infrastrutture, ponendosi così al centro del percorso verso l'innovazione del settore e la realizzazione di un nuovo modello di mobilità del futuro. La realizzazione di circa 600 punti di ricarica elettrica sulla rete, dislocati in 100 aree di servizio rappresenta la risposta concreta al sostegno della mobilità "green".

Pertanto, attraverso il suo operato in gran parte del territorio italiano, Autostrade per l'Italia crea valore per gli utenti finali tramite l'offerta di un servizio di mobilità all'avanguardia, sicuro, sostenibile, innovativo ed efficiente, in grado di rispondere alle esigenze della società e dell'ambiente.

Le fasi che caratterizzano il processo di creazione del valore del Gruppo possono essere così rappresentate:



## La trasformazione di Autostrade per l'Italia

La trasformazione di Autostrade per l'Italia prende avvio dalla cosiddetta settima rivoluzione dei trasporti, incentrata sul concetto di Mobilità Sostenibile, che chiama gli enti gestori delle infrastrutture stradali e autostradali ad assumere un ruolo di primaria importanza. In tale contesto, il Gruppo Autostrade per l'Italia ha intrapreso un ambizioso Piano di Trasformazione aziendale, volto a sviluppare una visione strategica che sia contemporaneamente integrata e inclusiva.

Gli assi strategici del piano sono:

- **Sicurezza.** La sicurezza, per i milioni di utenti che giornalmente transitano sulla rete e per le migliaia di persone impegnate nel suo miglioramento e modernizzazione, costituisce un imperativo fondamentale. L'impegno si traduce in interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture, nonché nella formazione avanzata delle persone, finalizzata a sviluppare competenze all'avanguardia e una leadership sempre più informata. Ogni azione intrapresa ha come finalità la salvaguardia massima di utenti e lavoratori.
- **Stakeholders Engagement.** La capacità di ascoltare, coinvolgere e rispondere efficacemente alle esigenze di tutti i nostri stakeholder è condizione imprescindibile di successo. Questo implica prioritariamente il miglioramento della relazione con i nostri clienti attraverso un approccio che ne rafforzi la centralità con investimenti in innovazione e digitalizzazione tangibili. È essenziale anche un costante investimento nello sviluppo e nella valorizzazione delle risorse interne, la cui crescita è fondamentale per l'eccellenza e la resilienza dell'organizzazione. Si pone altresì la necessità di investire in una catena di fornitura etica e sostenibile e di mantenere una collaborazione attiva con enti e istituzioni, estendendo gli sforzi anche alle comunità locali con progetti specifici. Il nostro obiettivo è quello di costruire una comunità integrata, dove le esigenze e le aspettative degli stakeholder siano

ascoltate e soddisfatte, consolidando il ruolo dell'azienda come leader attivo e responsabile nel settore.

- **Smart Solutions.** Autostrade per l'Italia si dedica attivamente all'implementazione di soluzioni digitali innovative e smart. Questo impegno si manifesta attraverso l'adozione di tecniche di digitalizzazione nella progettazione, l'automazione delle costruzioni e una gestione avanzata dei cantieri, con l'uso di AI e machine learning per affinare i processi. In parallelo, per migliorare l'esperienza di viaggio degli utenti, stiamo introducendo un sistema di video tolling che modernizzerà i pedaggi, rendendoli più efficienti e meno invasivi. Queste iniziative rappresentano un passaggio significativo nel nostro Piano di Trasformazione, che si evolve da un approccio basato sui dati ("data driven") a uno incentrato sull'analisi e interpretazione approfondita di questi ("insight driven"). Questa transizione ci permette di anticipare tendenze e bisogni, influenzando le principali decisioni aziendali in un settore che si trova in costante evoluzione e ponendo il Gruppo come leader nella trasformazione del settore dei trasporti
- **Sostenibilità.** L'adesione di Autostrade per l'Italia ai principi di sostenibilità è oggi una realtà ben consolidata e riconosciuta anche dal mercato, che attribuisce un elevato livello di maturità del percorso intrapreso in tutte le sue dimensioni. Essere sostenibile per il Gruppo significa:
  - promuovere un modello produttivo circolare basato su Riduzione, il Riuso, la Rigenerazione e il Riciclaggio;
  - utilizzare la tecnologia e l'innovazione per raggiungere obiettivi di sostenibilità senza rinunciare allo sviluppo e anzi migliorare il rapporto con il cliente;
  - valorizzare la diversità, intesa come portatrice di ricchezza e superare le disuguaglianze, iniziando da quelle di genere;
  - sviluppare un rapporto "circolare" con le comunità, cioè in grado di dialogare e di accoglierne le istanze, e di creare congiuntamente valore;
  - implementare un modello di governance coerente, trasversale a tutta l'organizzazione;
  - misurare gli impatti delle attività dell'impresa, declinando obiettivi e KPI certi e quantificabili, utilizzabili dal punto di vista manageriale.

È una visione di sostenibilità, integrata e comprensiva, che andando oltre la dimensione ambientale, si estende agli ambiti economico e sociale, con l'intento di creare valore a lungo termine per tutti gli stakeholder coinvolti.

Questi quattro pilastri costituiscono le linee guida cardine per lo sviluppo e la valutazione di ogni progetto e iniziativa del Gruppo, mirando a valutarne il contributo in termini di aderenza a questi assi strategici.

La necessità di un'evoluzione è inequivocabile e risponde all'esigenza di proiettare il Gruppo non solo come leader nella gestione delle infrastrutture resilienti e di lunga durata, ma anche come modello di riferimento in termini di innovazione, sicurezza e sostenibilità. In questa direzione, ciascuna iniziativa che verrà adottata si configurerà come un elemento cruciale nel nostro viaggio delineando un percorso di crescita ininterrotta, innovazione e comando nello stimolare e guidare la trasformazione.

## 1.3 Stakeholder e analisi di materialità

GRI 3-1; 3-2; 3-3; GRI 2-29; GRI 2-14

### Gli stakeholder

Nello svolgimento della propria attività, il Gruppo Autostrade per l'Italia si relaziona con numerose categorie di stakeholder, vale a dire tutti i soggetti e le istituzioni che sono direttamente e/o indirettamente influenzati dalle attività e dai risultati dell'organizzazione, o che influenzano attivamente l'operato della Società. Il confronto e il dialogo ha una valenza fondamentale e avviene attraverso diversi canali, realizzando una politica basata su trasparenza, correttezza e buona fede. I principali stakeholder, identificati secondo la loro rilevanza per il loro potenziale impatto sulle attività del Gruppo, sono le istituzioni, i dipendenti, i clienti, le comunità e i territori, gli investitori e la comunità finanziaria, i fornitori.

### Analisi di materialità 2023

Il Gruppo Autostrade per l'Italia, in linea con le richieste dello standard di rendicontazione "GRI Standards 2021", ha aggiornato la propria analisi di materialità per la rendicontazione delle informazioni non finanziarie 2023, identificando i temi materiali che rappresentano gli impatti più rilevanti che l'azienda ha o potrebbe avere sull'economia, l'ambiente e le persone, compresi gli impatti sui diritti umani.

L'individuazione della lista dei temi materiali, prioritari e rappresentativi del Gruppo, è frutto di un processo strutturato in più fasi che nasce da uno studio del contesto in cui opera Autostrade per l'Italia, volto a individuare gli **impatti positivi e negativi** che **la interessano** (effettivi) o che **potrebbero interessarla** (potenziali) lungo la sua catena del valore.

Di seguito le 3 fasi principali:

#### **Fase1 - Identificazione degli impatti sull'economia, l'ambiente e la sfera sociale negativi e positivi, effettivi e potenziali del Gruppo, considerando la sua catena del valore**

Questa analisi avviene mediante i seguenti processi:

- analisi dei principali *trend* di settore, standard di rendicontazione e dei *rating* di sostenibilità a livello internazionale;
- *benchmark* di enti concorrenti e comparabili attraverso i principali documenti pubblici di sostenibilità e responsabilità sociale;
- analisi dei *media* raccogliendo articoli che trattano temi di sostenibilità in relazione al Gruppo, pubblicati da testate accreditate e individuati tramite i principali motori di ricerca.

Inoltre, per rendere ancora più solida la metodologia adottata nelle analisi sono stati inclusi i risultati emersi dall'utilizzo del software *Datamaran*<sup>2</sup>.

Le analisi di contesto esterno prese in considerazione dalla piattaforma si sono basate su:

- *Competitors*
- *Fornitori*

---

<sup>2</sup> Datamaran è una piattaforma software che utilizza l'intelligenza artificiale per supportare le aziende a monitorare e analizzare, tra le altre cose, gli aspetti ESG (Environmental, Social, Governance) e di conformità normativa. Questa piattaforma ha supportato l'azienda a identificare e prioritizzare gli impatti ESG più rilevanti per l'organizzazione e i suoi stakeholder.

- *Media*
- *Regolatore*
- *Investitori*

### **Fase2 - Valutazione della significatività degli impatti identificati nella "Fase1"**

Dalle analisi svolte, sono stati identificati 34 impatti tra molto significativi, significativi e moderati, suddivisi a loro volta tra effettivi e potenziali, positivi e negativi ed appartenenti alla sfera ambientale, sociale e di governance, collegabili alle attività di Autostrade per l'Italia e alla sua catena del valore.

In questa fase è stata valutata pertanto la significatività degli impatti, individuati in base alla loro gravità per gli impatti effettivi e alla combinazione di gravità e probabilità che questi si verifichino per gli impatti potenziali<sup>3</sup>.

Alcuni impatti negativi e potenziali sono stati classificati come molto significativi, in ragione del fatto che hanno il potenziale di comportare una *non-compliance* normativa o una violazione dei diritti umani che aumentano automaticamente la loro gravità, rendendoli oggetto di rendicontazione anche considerato il business specifico del Gruppo e le leggi alle quali è soggetto.

L'analisi è stata condivisa con il Comitato endoconsiliare ESG&HS a gennaio 2024, prima dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

### **Fase3 - Definizione della lista dei temi materiali**

Gli impatti positivi e negativi individuati sono stati accorpati per rilevanza e connessi a 14 temi materiali oggetto di rendicontazione, riportati di seguito:

- *Lotta al cambiamento climatico*
- *Tutela delle risorse naturali*
- *Biodiversità*
- *Salute e sicurezza sul lavoro*
- *Presidio delle infrastrutture*
- *Sicurezza stradale*
- *Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane*
- *Rapporto con la comunità*
- *Customer experience*
- *Business model resilience*
- *Governance e integrità*
- *Innovazione e digitalizzazione*
- *Privacy e cybersecurity*
- *Catena di fornitura*

Dall'aggiornamento dell'analisi di materialità per la rendicontazione non finanziaria 2023 non sono emerse modifiche rispetto ai temi materiali identificati nella precedente edizione.

---

<sup>3</sup> Per gli impatti negativi la gravità è determinata da: 1) Scala di gravità (scale) ovvero quanto è grave l'impatto; 2) Ambito di applicazione (scope), quanto è diffuso l'impatto; 3) Carattere di irrimediabilità (irremediable character), quanto è difficile mitigare o risarcire il danno risultante. Per gli impatti positivi la gravità è determinata solo dai primi due criteri già citati per quelli negativi, ovvero: scala di gravità e ambito di applicazione.

Al fine di presentare il contributo di Autostrade per l'Italia agli impegni dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, la lista dei temi materiali è stata associata ai Sustainable Development Goals. Inoltre, a questi temi materiali sono stati associati i relativi *Standard specifici GRI*, rendicontati all'interno della Dichiarazione non finanziaria 2023, in conformità con la metodologia dello *Standard GRI 2021*.

## Risultati dell'analisi di materialità

### Environment

IMPATTO		TEMA MATERIALE	SDGs
-	Aumento dei consumi ed inefficienza energetica	LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO	7 - 13
+	Riduzione delle emissioni atmosferiche		
-	Inquinamento dell'aria ed emissioni climalteranti		
-	Inquinamento ambientale e consumo di suolo	TUTELA DELLE RISORSE NATURALI	6 - 12
-	Non conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale		
+	Efficienza nell'uso delle risorse naturali e contributo all'economia circolare		
-	Consumo e depauperamento della risorsa idrica		
-	Squilibri negli ecosistemi e nella biodiversità	BIODIVERSITÀ	15
+	Salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità		

### Social

IMPATTO		TEMA MATERIALE	SDGs
-	Infortuni e malattie	SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	3 - 8
-	Violazione delle disposizioni sulla salute e la sicurezza		
+	Dipendenti consapevoli sui temi di salute e sicurezza		
+	Prevenzione e riduzione degli incidenti stradali	SICUREZZA STRADALE	9
+	Sviluppo e valorizzazione delle competenze	INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE, SVILUPPO DELLE RISORSE UMANE	4-5-8-10
+	Rispetto dei diritti umani e delle pari opportunità		
-	Perdita di competenze		
-	Mancato rispetto della diversità sul luogo di lavoro		
+	Soddisfazione dei clienti	CUSTOMER EXPERIENCE	9
-	Presidio non adeguato delle infrastrutture e reclami	PRESIDIO DELLE INFRASTRUTTURE	9
-	Carenza di sinergie con il territorio e la comunità	RAPPORTO CON LA COMUNITÀ	11
+	Sostegno alla comunità ed al territorio		

Governance

IMPATTO		TEMA MATERIALE	SDGs
-	Ricadute correlate alla catena di fornitura	CATENA DI FORNITURA	8-12
+	Catena di fornitura sostenibile		
-	Violazione dei diritti umani lungo la catena di fornitura	GOVERNANCE E INTEGRITÀ	16-17
-	Corruzione, frodi, concorrenza e conflitti di interesse		
+	Adozione e rispetto dei principi di etica ed integrità	PRIVACY E CYBERSECURITY	16
-	Minacce alla sicurezza informatica		
-	Violazioni in materia di protezione dei dati		
+	Sicurezza digitale	BUSINESS MODEL RESILIENCE	9-16
-	Interruzione del business con ricadute negative sulla società		
-	Disponibilità di risorse economiche da parte del Gruppo		
-	Resilienza del Gruppo	INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE	9-11
-	Ritardi nell'avanzamento tecnologico		
+	Sviluppo dell'innovazione		

1.4 La strategia di sostenibilità di Autostrade per l'Italia

Diversi sono i fattori che hanno spinto il Gruppo ad attribuire valenza strategica alla sostenibilità e a definire coerentemente il proprio posizionamento strategico.

In primo luogo, la consapevolezza di essere di fronte a un'autentica rivoluzione globale dei trasporti, quella della mobilità sostenibile, caratterizzata da decarbonizzazione, digitalizzazione, innovazione, in cui le autostrade rivestono un ruolo centrale, soprattutto in un contesto come quello italiano, dove la mobilità su strada è destinata ad avere nel tempo un ruolo non sostituibile. L'esigenza di evoluzione che il Gruppo ha di fronte è pertanto ben tracciata: essere un leader nel settore delle infrastrutture, più resilienti, e anche un punto di riferimento nell'innovazione, nella sicurezza e nella sostenibilità.

Un altro driver è l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, i cui obiettivi, superata ormai la metà del percorso delineato nel 2015, risultano particolarmente sfidanti e il cui raggiungimento richiede un impegno ulteriore da parte di tutti i soggetti coinvolti, a iniziare dalle imprese. L'impegno del Gruppo, che è rivolto a tutte le dimensioni della sostenibilità, si è focalizzato sui seguenti SDGs:

- SDG 3 "Salute e Benessere"
- SDG 4 "Istruzione di qualità"
- SDG 5 "Parità di genere"
- SDG 6 "Acqua pulita e igiene"
- SDG 7 "Energia pulita e accessibile"
- SDG 8 "Lavoro dignitoso e crescita economica"
- SDG 9 "Imprese, innovazione e infrastrutture"
- SDG 10 "Ridurre le disuguaglianze"
- SDG 11 "Città e comunità sostenibili"
- SDG 12 "Consumo e produzione responsabili"

- SDG 13 “Lotta contro il cambiamento climatico”
- SDG 15 “Vita sulla terra”
- SDG 16 “Pace, giustizia e istituzioni forti”
- SDG 17 “Partnership per gli obiettivi”

In linea con il suo impegno verso lo sviluppo sostenibile, il Gruppo ha quindi definito un Piano di Sostenibilità che implementa la sua strategia e definisce obiettivi specifici, il cui raggiungimento è monitorato tramite l'aggiornamento continuo di indicatori di performance legati alle tre dimensioni ESG. Questo approccio integrale alla sostenibilità riflette l'impegno di integrare considerazioni ambientali, sociali e di governance in tutte le sue attività e decisioni e di creare un equilibrio tra le esigenze del business e la responsabilità di contribuire a un futuro sostenibile.

Un altro driver significativo è costituito dalla crescente attenzione e sensibilità degli stakeholder rispetto alle pratiche di sostenibilità delle aziende. I portatori di interesse, siano essi clienti, comunità, giovani talenti, autorità ed enti regolatori, sempre di più chiedono che la sostenibilità costituisca un elemento distintivo della cultura e dell'identità aziendale, richiedendo comportamenti e stili di management coerenti.

Infine, è evidente che l'adozione di strategie ESG contribuisce notevolmente anche al miglioramento delle performance. Questo sta portando un sempre maggior numero di investitori a prestare attenzione alle valutazioni fornite dalle agenzie di rating ESG, riconoscendo che le società che aderiscono ai principi ESG sono spesso quelle in grado di creare maggiore valore nel lungo termine.

### 1.4.1 La trasformazione della mobilità

GRI 203-1

La rete di Autostrade per l'Italia è storicamente motore vitale per l'economia del Paese, ed è stata e continua ad essere un fattore abilitante per il suo sviluppo. Dalle analisi in questi anni condotte emerge una nuova visione, un quadro molto chiaro sulle potenzialità, ma anche sulla necessità e l'urgenza di un programma significativo di investimenti sulla rete autostradale e del nuovo ruolo che il Gruppo Autostrade per l'Italia, player di primo piano nel panorama nazionale come operatore integrato della mobilità, può svolgere in un contesto sempre più orientato verso la sostenibilità e l'innovazione tecnologica.

In Italia le autostrade rappresentano il principale supporto per il trasporto su gomma di persone e merci, andando a soddisfare la quota di gran lunga prevalente dei bisogni di mobilità e logistica del Paese: il 90% degli spostamenti di persone sulla rete nazionale avviene su gomma (automobili e autobus).

La domanda di trasporto di persone e merci sulla rete autostradale a causa della sua specificità in termini di capacità di carico e diretta connessione tra le destinazioni, sostanzialmente non è trasferibile ad altre modalità di trasporto. I notevoli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria italiana negli ultimi decenni hanno prodotto risultati apprezzabili a livello di alcuni segmenti di mercato come il trasporto metropolitano e quello viaggiatori di Alta Velocità. Nel complesso, tuttavia, la quota modale del trasporto su strada non si è sostanzialmente modificata e il traffico autostradale ha ripreso e superato i livelli pre-Covid.

L'Allegato al DEF 2021 stima che la spesa del PNRR sulla rete ferroviaria produrrà un aumento solo del 5% della ripartizione modale su ferrovia per spostamenti extraurbani senza di fatto comportare alcun concreto trasferimento modale: ma non potrebbe essere diversamente tenuto conto che gli insediamenti residenziali e produttivi del Paese si trovano nei pressi di accessi autostradali. Difatti, la rete autostradale italiana rappresenta l'ossatura portante del sistema produttivo e dei consumi nazionali: basti pensare che circa il 60% degli addetti alla manifattura sul territorio nazionale si trova entro i 10 km dal casello autostradale più vicino,

e percentuali simili si osservano anche per gli addetti ai settori trasporti e magazzinaggio e per gli addetti totali. Le percentuali salgono all'80% per un raggio di 20 km.

Data questa ineliminabile dipendenza del sistema di trasporto nazionale dalla rete autostradale, emerge chiaramente l'importanza di un approccio proattivo e strategicamente pianificato volto a garantire quegli investimenti necessari a potenziare e modernizzare tali infrastrutture vitali per il Paese e la mobilità, in considerazione della vetustà della rete e degli elevati livelli di traffico, in molte tratte ormai al limite della saturazione, nonché accompagnare la transizione energetica, che si rende necessaria nella misura in cui il 27% delle emissioni totali è legato al settore dei trasporti e di queste, in particolare, oltre il 90% è attribuibile alla strada in ambito domestico. Quello che si pone dunque è un tema di sostenibilità generale al fine di assicurare l'efficienza, la funzionalità e la sicurezza a lungo termine del sistema di trasporto complessivo.

In questo contesto in continua evoluzione e connotato da notevoli sfide nella gestione delle infrastrutture autostradali, si pone in evidenza il ruolo strategico di Autostrade per l'Italia, che si afferma come operatore fondamentale nell'innovazione e nello sviluppo di una mobilità integrata e sostenibile. Questo richiede la capacità di gestire tutte le fasi del ciclo di vita dell'infrastruttura: dall'ingegneria alle costruzioni, passando per la ricerca e sviluppo, l'innovazione e i servizi al cliente, cogliendo così le opportunità connesse al cambio di paradigma della mobilità e offrendo un'esperienza di viaggio sicura, moderna, sostenibile e integrata con il territorio.

Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profonda trasformazione in più direzioni, con rapidi cambiamenti e numerosi sono i percorsi avviati. Anche per quanto riguarda la guida autonoma la ricerca è in fase avanzata e porterà nel medio termine ad una maggiore diffusione di queste soluzioni. Nei prossimi anni, quindi, la decarbonizzazione della mobilità, lo sviluppo delle tecnologie di guida assistita, le numerose applicazioni dei servizi innovativi di mobilità (Smart Mobility Services) determineranno un cambiamento radicale nei sistemi di mobilità che saranno ancora più sicuri, efficienti e sostenibili.

### 1.4.2 L'impegno di Autostrade per l'Italia per contribuire agli SDGs

Una strategia sostenibile e un modello di business integrato contribuiscono al raggiungimento degli SDGs che, per loro natura, sono interconnessi. In particolare, è tuttavia possibile individuare un sottogruppo di SDGs su cui la creazione di valore di Autostrade per l'Italia incide più direttamente.

SDG	SDG 3	SDG 5	SDG 7	SDG 8	SDG 9	SDG 11	SDG 12	SDG 13
Il nostro contributo	<b>3.6</b> Entro il 2030, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali	<b>5.5</b> Garantire alle donne la piena ed effettiva partecipazione e pari opportunità di leadership a tutti i livelli del processo decisionale nella vita politica, economica e pubblica	<b>7.1</b> Entro il 2030, garantire l'accesso universale ai servizi energetici a prezzi accessibili, affidabili e moderni <b>7.2</b> Entro il 2030, aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel	<b>8.5</b> Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione	<b>9.1</b> Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare	<b>11.2</b> Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale	<b>12.2</b> Entro il 2030, raggiungere e la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali <b>12.5</b> Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la	<b>13.1</b> Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi <b>13.2</b> Integrazione nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai

			mix energetico globale	per lavoro di pari valore  <b>8.8</b> Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario	attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti		produzione e di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo	cambiamenti climatici
Le nostre azioni	Iniziative specifiche per incrementare la sicurezza stradale	Valorizzazione del ruolo delle donne lungo tutto il percorso lavorativo, iniziando dalle fasi di selezione del personale	Percorso di decarbonizzazione del Gruppo; elettrificazione della rete	Valorizzazione e dei talenti all'interno del Gruppo, contrasto ad ogni forma di discriminazione	Modernizzazione dell'infrastruttura, incremento della sua resilienza e sostenibilità fin dalle fasi di progettazione	Digitalizzazione e dell'infrastruttura	Riciclo dei rifiuti	Decarbonizzazione e modernizzazione e della rete

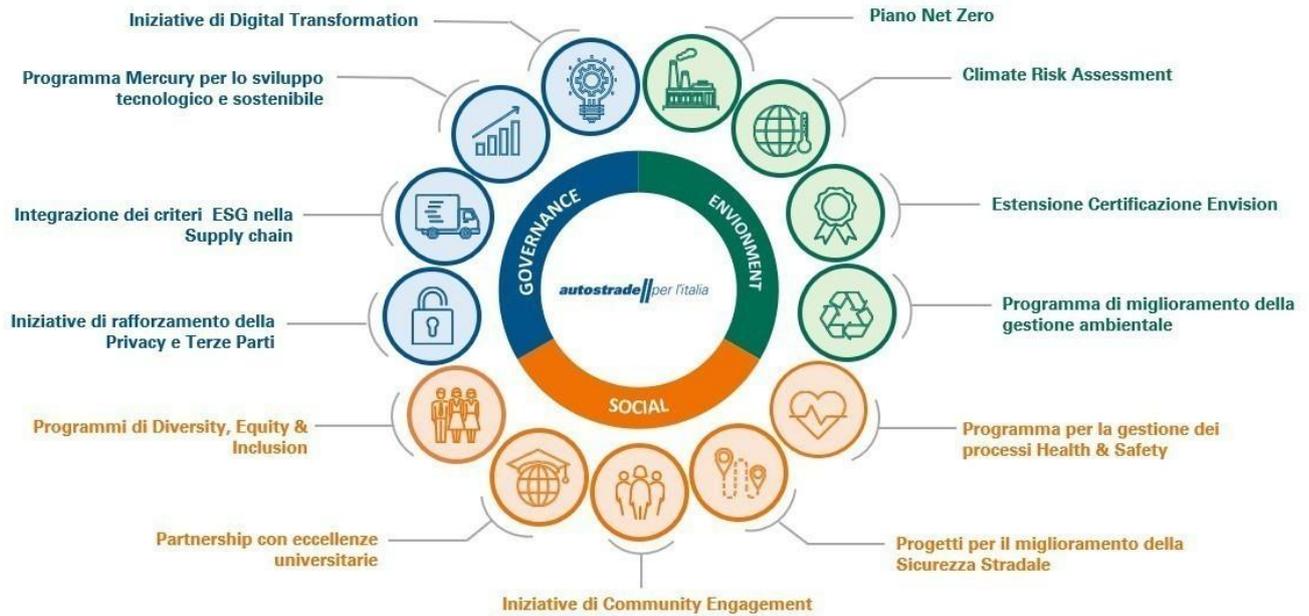
### 1.4.3 Piano di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia

GRI 203-1

Il Piano di Sostenibilità concretizza la strategia del Gruppo, e prevede un'articolazione in tutte le dimensioni della sostenibilità in coerenza con i risultati dell'analisi di materialità e con la strategia complessiva del Gruppo di cui rappresenta un elemento costitutivo.

Il Piano si articola in obiettivi misurabili specifici, con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo termine e che vengono regolarmente monitorati, in gran parte con frequenza trimestrale, al fine di rendere trasparente e verificabile il percorso verso la sostenibilità.

Gli obiettivi sono oggetto di un processo di continuo allineamento alle linee strategiche, ai risultati raggiunti e alle migliori pratiche, per rafforzare la centralità della sostenibilità lungo l'intera attività di business del Gruppo.



Di seguito si specificano alcuni degli obiettivi chiave del piano, i risultati raggiunti nel corso del 2023 e i target successivi di breve e lungo periodo.

Temi	KPI	2023	Target	Note
Lotta al cambiamento climatico	tCO <sub>2</sub> e, Scope 1+2	49.918 tCO <sub>2</sub> -61% vs 2019 -11% vs 2022	<b>2030, Gruppo:</b> Riduzione Scope 1+2 del 67.8% in termini assoluti al <b>2030</b> (vs 2019)	Target 2030 validati SBTi. Info di dettaglio nella sezione "Lotta al cambiamento climatico"
	tCO <sub>2</sub> e, Scope 3 (Purchased Goods and Capital Goods)	1.423.236 tCO <sub>2</sub> e	<b>2030, Gruppo:</b> Riduzione Scope 3 •52% per €M di CapEx legato allo sviluppo infrastrutturale al <b>2030</b> (vs 2019) •55% per €M di Operating profit legato ai lavori di sviluppo infrastrutturale extra captive al <b>2030</b> (vs 2019)	Target 2030 validati SBTi. Info di dettaglio nella sezione "Lotta al cambiamento climatico"
	n. stazioni di ricarica elettrica realizzate n. EVCP (Punti di ricarica) realizzati	n.100 stazioni di ricarica n.582 EVCP	<b>2025, Autostrade per l'Italia:</b> 627 EVCP realizzati	
	% di variazione consumi elettrici vs baseline 2022 espressa in GWh (a parità di perimetro delle utenze)	-1,2% (171,7 GWh)	<b>2026, Autostrade per l'Italia:</b> -5% di energia elettrica consumata vs consumi 2022 (baseline 173,8 GWh) a parità di utenze	ASPI acquista Energia 100% rinnovabile
	% di produzione asfalto tiepido da Amplia		<b>2024, Amplia:</b> 50% della produzione totale	Info di dettaglio nella sezione "Tutela delle risorse naturali"
Tutela delle Risorse Naturali	Certificazione Envision	•Certificazione Envision Gronda di Genova: Gold •Certificazione	<b>2024, Autostrade per l'Italia:</b> Definizione adozione Linee Guida Protocollo Envision assessment gallerie	Info di dettaglio nella sezione "L'Infrastruttura Sostenibile"

		Envision A13 BO-FE: Silver •Certificazione Envision Linee Guida	<b>2024, Autostrade per l'Italia:</b> Certificazione Envision Area di Servizio Bellosguardo <b>2024, Autostrade per l'Italia:</b> Certificazione Envision di una galleria del Piano Assessment	
	% rifiuti destinati a processi di recupero / riciclo/riutilizzo	99%	<b>2024, Gruppo:</b> >95%	Info di dettaglio nella sezione "Tutela delle Risorse Naturali"
Biodiversità	% di avanzamento attività di mappatura aree e specie protette	100% mappatura aree e specie protette (totale aree individuate: 134)	<b>2024, Autostrade per l'Italia:</b> Mappatura delle specie nella lista rossa dell'ONU presenti nelle aree e definizione del mitigation plan.	Info di dettaglio nella sezione "Biodiversità"
Salute sicurezza sul lavoro	LTIFR (Lost Time Injury Frequency Rate) TRIR (Total Recordable Injury Rate)	6,6 6,6	<b>2023, Gruppo e ditte terze:</b> <10	Info di dettaglio nella sezione " Sicurezza sul lavoro"
	LTIFR/TRIR, calcolato come media dei valori del triennio 22-23-24		<b>2024 Gruppo e ditte terze:</b> media triennio 22-23-24 <8.	
Sicurezza stradale	Tasso di incidentalità mortale (Tasso di incidentalità mortale = numero di incidenti mortali per 100 milioni di km percorsi)	0,20		Info di dettaglio nella sezione "Sicurezza della circolazione"
Customer experience	% piste automatiche aggiornate con tecnologia contactless (escluso telepass)	100%		
	n. stazioni di servizio con design rinnovato dei servizi igienici completato		<b>2025, Autostrade per l'Italia:</b> ≥28 stazioni di servizio	
Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane	Ore di formazione/anno	69	<b>2024, Gruppo:</b> 25h/anno per FTE	Info di dettaglio nella sezione "Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle persone"
	% donne in posizione di responsabilità	22,1	<b>2026, Autostrade per l'Italia:</b> 24,2-26,5%	KPI previsto da Prassi di Riferimento UNI 125:2022
	% donne in posizione apicale	19,7%		KPI sostituito da "% donne in posizione di responsabilità"
	Gender pay gap (calcolato con il Metodo richiesto dal Certificatore della PdR UNI 125)	0	<b>2024, Gruppo:</b> 0 pp	
Governance e Integrità	Governance Intelligenza Artificiale		<b>2024, Autostrade per l'Italia:</b> Formalizzazione governance IA	
	Modelli e policies antitrust e prevenzione pratiche commerciali scorrette		<b>2024, Gruppo:</b> Formalizzazione governance antitrust e prevenzione pratiche commerciali scorrette	

	n. di processi rilevanti monitorati attraverso sistemi evoluti (dashboard)	11	2023, Autostrade per l'Italia: >10	
	h di alta formazione in ambito etica, legalità e anticorruzione		2024, Gruppo: ≥ 1500	
	% fornitori qualificati in albo con due diligence effettuata	100%	2024, Autostrade per l'Italia: 100%	
	Classe di integrazione Sistema di Gestione Integrato ASPI	Classe A conseguita	2024, Autostrade per l'Italia: Mantenimento Classe A (7 schemi integrati)	
Privacy e Cybersecurity	N. data breach dati clienti	0	2024, Gruppo: 0	
	Estensione ISO 27001 DT		2024, Autostrade per l'Italia: 9 DT	
	% di gallerie con dispositivi OT installati / totale gallerie in perimetro	25%	2024, Autostrade per l'Italia: 60%	
Catena di Fornitura	% fornitori contrattualizzati/anno valutati con nuovo sistema di vendor monitoring (escluso gare aperte)	100%	2023, Autostrade per l'Italia: 100%	Si intendono i fornitori contrattualizzati nel 2023 per importi > 2,5 mil.
	Inserimento di criteri premianti ESG nelle procedure privatistiche che prevedono il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;		2024, Autostrade per l'Italia: 50% delle procedure privatistiche che prevedono il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;	
	Audit integrati su fornitori relativi alle dichiarazioni ESG integrati nell'ambito del programma SGI		2024, Autostrade per l'Italia: ≥5	
	% Fornitori qualificati contrattualizzati iscritti sulla piattaforma Open-es (ad eccezione delle procedure aperte o con manifestazione di interesse preliminare)	100%	2023, Autostrade per l'Italia: 100%	
Innovazione Digitalizzazione	Digital coverage	75%	2024, Autostrade per l'Italia: 78%	Info di dettaglio nella sezione "Digitalizzazione"

## Carta impegni

Ai fini di stimolare il miglioramento continuo dei processi e dei risultati aziendali, favorendo così la creazione di “valore condiviso” per tutti gli stakeholder, Autostrade per l’Italia ha formalizzato il proprio impegno per il percorso di trasformazione mediante la Carta degli impegni ESG del Gruppo. La carta, reperibile sul sito all’indirizzo: ([https://www.autostrade.it/documents/10279/50218053/Carta\\_dei\\_Servizi\\_ESG\\_23.pdf](https://www.autostrade.it/documents/10279/50218053/Carta_dei_Servizi_ESG_23.pdf)) definisce le strategie del Gruppo per l’adozione delle azioni e dei comportamenti sostenibili, in linea con gli obiettivi dell’Agenda 2030 ONU in coerenza con i risultati dell’Analisi di materialità. Nello specifico, tale Carta degli impegni fa riferimento ai seguenti impegni del Gruppo ASPI in ambito ESG:

- etica ed integrità del business;
- persone;
- comunità;
- lotta al Cambiamento Climatico;
- ambiente e biodiversità;
- supply chain;
- clienti;
- privacy e cybersecurity;
- Business Resilience Model;
- mobilità sostenibile del futuro.

## 1.5 Sustainability Rating 2023

La strategia ESG del Gruppo e i risultati conseguiti sono stati oggetto di valutazione da parte delle principali società di rating ESG, conseguendo risultati significativi. Nel corso del 2023 sono stati aggiornati i rating precedentemente ottenuti, a cui si è aggiunta la valutazione da parte di due nuove agenzie: Standard Ethics, Gresb.



	Rating	Scala
Sustainalytics	4,7-Negligible	Negligible (leadership)/ Low / Medium / High / Severe risk)
Moody's ESG	Advanced	Advanced, Robust, Limited, Weak
MSCI	BBB	DA AAA (leadership) a DDD
CDP	A-	Da A (leadership) a D
GRESB	90	Da 1-100
Standard ethics	EE strong	Da EEE (leadership) a F

## 1.6 Premi e riconoscimenti

GRI 2-28

La strategia complessiva della sostenibilità del Gruppo ha trovato riscontro in una serie di riconoscimenti e si concretizza anche nella partecipazione attiva a importanti associazioni, e istituzioni. Tra i riconoscimenti del 2023:

- Top Employer 2023
- Premio Cio green economy
- MF ESG Award, promosso da Milano Finanza
- SDG's Leader Award, promosso dall'associazione SDG's leaders

Il Gruppo partecipa attivamente ad associazioni e tavoli di lavoro istituzionali e associazioni come Aiscat, Asecap, e Astrid dove le sue persone sono impegnate nelle discussioni sui temi di sostenibilità. Il Gruppo sostiene attivamente il Global Compact, al cui network ha aderito a gennaio 2023 e partecipa alle attività di CSR Europe e Sustainability Makers.

## 2. Nuovo modello di mobilità

### 2.1 Mobilità smart e integrata

La profonda trasformazione sulla mobilità è destinata a modificare radicalmente l'attuale esperienza di viaggio. Il viaggiatore richiederà sempre di più di essere costantemente informato, connesso, di ricevere suggerimenti su percorsi alternativi, di poter ricaricare il proprio mezzo con energia elettrica o con carburanti alternativi, di poter sostare in aree di servizio moderne, o perfino di potersi muovere lungo arterie autostradali idonee per la guida assistita. Alcune di queste soluzioni, come l'adozione dell'energia elettrica in sostituzione dei carburanti fossili tradizionali, sono già esistenti, altri avranno un impatto di più lungo termine, ma la tendenza è irreversibile, resa possibile dall'implementazione di nuove tecnologie che, unite alla crescente disponibilità di dati, offre l'opportunità di progettare e implementare sistemi e servizi che contribuiscano al miglioramento della sicurezza, dell'efficienza, della sostenibilità del traffico oltre a consentire un continuo monitoraggio delle infrastrutture fisiche e tecnologiche. Questa ondata di innovazione è alla base delle Smart Roads, infrastrutture autostradali in grado di monitorare le condizioni del traffico, eventuali incidenti, infrazioni del codice della strada, e lo stato delle condizioni meteorologiche in modo continuativo.

#### **Nuova sperimentazione di un sistema a supporto della guida autonoma sulla rete**

#### **TESTATA CON SUCCESSO LA TECNOLOGIA MOVYON CHE MANTIENE COSTANTE IL LIVELLO DI AUTOMAZIONE DEL VEICOLO ANCHE IN GALLERIA**

La rete di Autostrade per l'Italia è pronta per una nuova fase di progetti dedicati alla guida autonoma. Dopo l'entrata in esercizio dei primi 50 km di Intelligent Roads in A1 tra Firenze Sud e Firenze Nord e sul nodo urbano di Bologna, Aspi ha avviato la sperimentazione di un sistema che consentirà al veicolo di comunicare con l'infrastruttura mantenendo lo stesso livello di guida autonoma, anche in assenza del segnale satellitare. Ad oggi sono già state effettuate due sperimentazioni: sia in ambiente protetto, sia in un tratto autostradale, più precisamente nella Galleria "Le Croci", posizionata fra Calenzano e Barberino, un'area attualmente chiusa per la riqualificazione della tratta. Insieme al Politecnico di Milano Movyon ha ideato e testato una tecnologia che, basandosi sulla comunicazione wireless tra il veicolo e le antenne RSU (Roadside Unit) già distribuite lungo la rete, permette all'auto di ricevere informazioni utili al posizionamento di precisione e di mantenere il livello di automazione costante lungo il percorso. Durante i test è stata verificata la potenziale capacità dell'auto, opportunamente allestita e supportata dall'infrastruttura, di procedere senza l'intervento del guidatore, potendo così mantenere la guida autonoma di Livello 3 (il guidatore deve comunque essere pronto a intervenire in caso di necessità) anche in galleria, o comunque in assenza di segnale satellitare.

**Aperto al traffico il primo tratto di quarta corsia dinamica in A4 tra Cormano e Viale Certosa****INNOVAZIONE, SOSTENIBILITA' E TECNOLOGIA I PILASTRI DEL PROGETTO DI POTENZIAMENTO DI UNO DEI NODI PIÙ TRAFFICATI E ANTROPIZZATI DEL PAESE**

Con la quarta corsia dinamica viene garantita maggiore fluidità al traffico applicando innovazione e tecnologia per consentire di adeguare la capacità delle infrastrutture, seguendo i principi della sostenibilità e della riqualificazione urbana. Viene così aumentata la capacità del tratto nonostante l'impossibilità di allargare la carreggiata autostradale, per la stretta vicinanza con aree densamente antropizzate. La direttrice Torino-Trieste si caratterizza infatti per un'alta incidenza di transiti veicolari, con picchi che arrivano a 200.000 veicoli al giorno, di cui una grande parte di mezzi pesanti. Per adeguare il tratto alle crescenti esigenze di traffico, Aspi, attraverso Movyon, catalizzatore dell'innovazione tecnologica del Gruppo, ha sviluppato un sistema di controllo in grado di gestire il passaggio dal funzionamento a tre corsie più emergenza a quello a quattro corsie. La piattaforma garantisce infatti la percorrenza della quarta corsia disponibile destinandola temporaneamente al traffico veicolare al verificarsi di specifiche condizioni rilevate sulla tratta, misurate attraverso le elaborazioni di dati acquisiti tramite sensori di rilevamento, l'impiego di algoritmi di analisi e previsione del flusso veicolare.

Mercury è il progetto di evoluzione digitale, che raccoglie le iniziative che hanno per obiettivo l'ammodernamento tecnologico delle strutture e l'allungamento della vita utile, la fluidificazione del traffico, l'incremento della sicurezza, la predisposizione della rete per i veicoli a guida connessa e automatizzata, contribuendo anche al processo di decarbonizzazione e transizione energetica.

Il Programma è composto da cinque gruppi di iniziative innovative e tecnologiche

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

- **Intelligent Roads**, che prevede la implementazione di diverse iniziative in ambito ITS, tra cui: soluzioni di rilevamento per il traffico e per il monitoraggio delle strutture, trasmissione, elaborazione e comunicazione dei dati, il monitoraggio e la gestione dei cantieri, gestione dinamica delle corsie, iniziative sull'infomobilità.  
Tali iniziative sono finalizzate a migliorare la sicurezza della circolazione, il controllo e la qualità del traffico e della mobilità, a monitorare le opere dell'infrastruttura stradale (ponti, viadotti, gallerie), ad informare ed assistere gli utenti sin dalla pianificazione del viaggio.  
Il progetto ricopre ed estende i requisiti della Smart Road come da decreto DM70/2018.
- **Flexible Pricing**, finalizzato a rendere più flessibili i meccanismi di pagamento del pedaggio con la finalità di ampliare le possibilità di pagamento e di semplificare tali operazioni, di trasformare il sistema di esazione in uno strumento di policy (pricing) per incentivare comportamenti sostenibili e la multi-modalità e per mitigare le eventuali turbative del traffico quali code e congestioni.
- **Green Solutions**, che riguarda le innovazioni della rete necessarie per accompagnare la transizione energetica dei veicoli, attraverso l'installazione diffusa di stazioni di ricarica elettrica ad elevata potenza, distribuzione di idrogeno compresso e GNL. Questo progetto, inoltre, comprende le iniziative di generazione dell'energia elettrica da fonte rinnovabile attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici nelle aree di pertinenza autostradale.
- **Urban Mobility**, che realizza i sistemi che consentono di integrare la mobilità autostradale con quella delle aree metropolitane mediante la gestione "custom" del viaggio, ad esempio attraverso la prenotazione e il pagamento della sosta, l'uso dei sistemi MaaS (Mobility-as-a-Service), la gestione dell'intermodalità con i sistemi di TPL (Trasporto Pubblico Locale), l'ottimizzazione del controllo semaforico del traffico ed altro.

## 2.2 Digitalizzazione

Nel corso del 2023, Autostrade per l'Italia ha concluso il programma triennale di Digital Transformation dei sistemi e dei processi aziendali. I progetti di trasformazione digitale hanno coinvolto tutte le aree funzionali dell'organizzazione, secondo le tre direttrici "Cliente", "Operations" e "Corporate", con l'obiettivo di favorire una governance dell'azienda basata su una maggiore trasparenza dei flussi informativi, su processi decisionali sempre più "data driven" e su un incremento della performance.

Di seguito si riportano le principali iniziative realizzate per le tre aree tematiche nel corso dell'anno 2023.

### Cliente

L'obiettivo di questa sezione del programma di Digital Transformation è l'implementazione di nuove soluzioni tecnologiche e di servizi innovativi per migliorare il processo di customer care a 360°. Tra le principali soluzioni sviluppate e implementate:

- Un WebForm per consentire una gestione semplificata agli utenti dell'autocertificazione del casello di ingresso; tale funzionalità rappresenta uno dei *pillar* per la creazione di un *one-stop-shop* per il cliente finale. La missione di quest'ultimo, infatti, è di centralizzare tutti i servizi di richiesta dedicati al cliente,

con l'obiettivo di migliorare la fruibilità degli stessi, di unificare l'accesso su un solo portale e di uniformare la UX attualmente frastagliata su più portali.

- Potenziamento del sito web e APP con l'introduzione dei servizi di "Parti Adesso" e "Pianifica il tuo Viaggio" che consentono di calcolare, inserendo un punto di partenza ed uno di destinazione, le informazioni sul tempo di percorrenza stimato, sul costo del pedaggio e sulle aree di servizio lungo la tratta. Nel primo caso, la stima del tempo di percorrenza è effettuata rispetto alle attuali condizioni di viabilità, mentre nel secondo su modelli previsionali proprietari che considerano la presenza di cantieri e chiusure programmate lungo la tratta.
- Creazione dell'applicazione "Ristori autotrasportatori nell'area di Genova", una soluzione sviluppata per supportare le imprese degli autotrasportatori nell'adesione alla campagna di rimborsi forfettario destinato agli autotrasportatori in area ligure per le missioni di viaggio effettuate nell'anno 2022, in entrata/uscita nella rete autostradale di competenza di ASPI (A10, A26, A12, A7). L'applicazione permette in maniera semplice e totalmente digitale di richiedere ed ottenere le agevolazioni previste dalla suddetta campagna.

## Operations

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

Altri progetti realizzati per ottimizzare la gestione dell'infrastruttura sono stati:

- l'implementazione del progetto Argo che prevede lo sviluppo di nuove funzionalità legate alla piattaforma di Asset Management Argo, che intervengono su ispezioni, gestione Ordini di Lavoro (ODL), catalogo difetti e ottimizzazione dell'APP mobile per la gestione del processo di ispezione stesso, anagrafica (generazione modelli BIM), gestione opere e generazione del report ispettivo.
- l'implementazione del progetto Pavement Management System (PMS), sviluppato per gli operatori che si occupano della manutenzione del manto della rete autostradale. PMS offre la possibilità di gestire tutto il flusso di informazioni prestazionali sulle pavimentazioni elaborando predizioni sul loro stato con un orizzonte nel medio-lungo periodo.
- Sviluppo di un sistema integrato per la gestione delle attività degli addetti alla viabilità, che sostituisce la soluzione *legacy* a disposizione, innalzando le performance ed eliminando il ricorso al cartaceo. Il tool, basato su una tecnologia mobile, permette di digitalizzare il processo E2E con un particolare focus sulle seguenti attività: pianificazione operativa, dispatching, consuntivazione e reporting.
- App Muovy, piattaforma unica per i servizi integrati al cliente, per il cui dettaglio si rimanda alla dedicata al cliente

## Corporate

Nell'area Corporate il progetto di Digital Transformation si è focalizzato sull'adozione di strumenti innovativi di supporto, tracciabilità e semplificazione dei processi decisionali. Questi strumenti, infatti, hanno avuto un riflesso tangibile sull'efficientamento dei processi, come nel caso della gestione della fatturazione passiva. A supporto di tale processo, infatti, è stato implementato un robot (basato sulla tecnologia del Robot Process Automation - RPA) in grado di gestire la fatturazione passiva, per la maggior parte delle aziende del Gruppo.

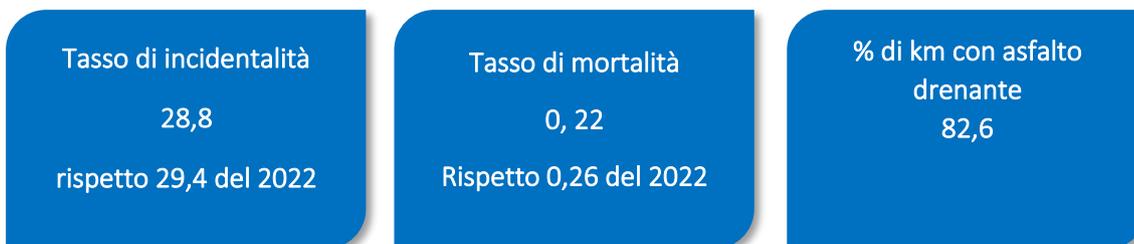
Inoltre, ha subito un ulteriore slancio la progressiva dematerializzazione documentale, con l'obiettivo sfidante di rendere Autostrade per l'Italia un'azienda *paperless*.

## Digital Coverage

Al fine di poter correttamente valutare i benefici introdotti dal programma di Digital Transformation, ASPI ha ideato, realizzato e adottato il Digital Coverage, un KPI che misura il livello di digitalizzazione dei processi. Esso viene misurato sulla base di due parametri: il grado di digitalizzazione del processo e il beneficio ottenibile dalla digitalizzazione del processo stesso. La combinazione dei due parametri genera un indicatore che consente da un lato di misurare la variazione nel tempo del livello di digitalizzazione dell'intera azienda, dall'altro di definire i processi la cui digitalizzazione genererebbe maggiori potenziali benefici in termini di efficienza, riduzione dei costi e ottimizzazione delle attività. Il Digital Coverage costituisce dunque uno strumento di governance utile a definire le corrette strategie per raggiungimento degli obiettivi aziendali.

## 2.3 Sicurezza della circolazione

### HIGHLIGHTS 2023



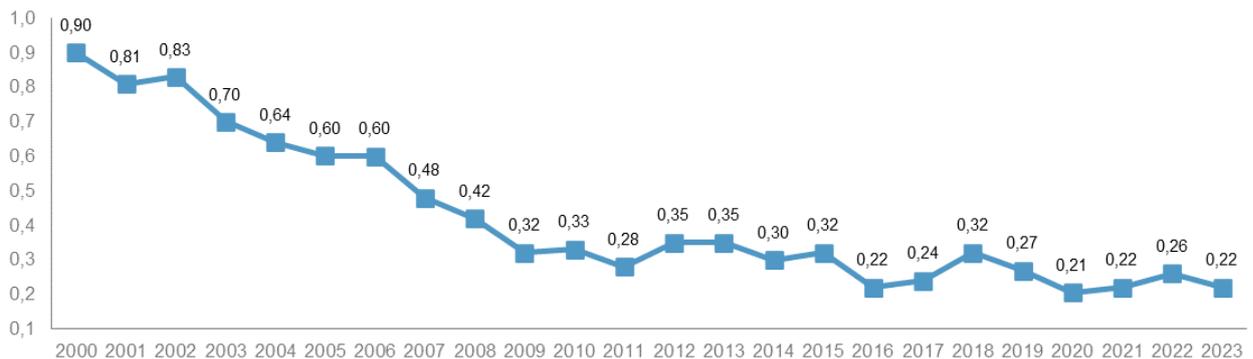
Nel 2023 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 14.521 incidenti. Il tasso di incidentalità globale è 28,8 in diminuzione rispetto al valore 29,4 del 2022. Il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,22 in diminuzione rispetto allo 0,26 del 2022. Anche il tasso di incidentalità mortale pari a 0,20 nel 2023 segna una riduzione rispetto al valore 0,22 registrato nel 2022.

La sicurezza della circolazione è un obiettivo primario per Autostrade per l'Italia e l'ambizione del Gruppo è quella di preservare il trend decrescente degli indicatori che misurano l'incidentalità.

Andamento principali indicatori di sicurezza stradale			
	2023	2022 <sup>4</sup>	2021
Numero complessivo di incidenti	14.521	14.409	13.537
Tasso di incidentalità globale <sup>5</sup>	28,8	29,4	29,4
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone <sup>6</sup>	7,1	7,0	7,0
Tasso di incidentalità mortale (TIM)	0,20	0,22	0,21
Tasso di mortalità <sup>7</sup> (TM)	0,22	0,26	0,22
Indice PISM <sup>8</sup>	37,4	32,3	31,97

(Dati 2023 provvisori)

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



Nel corso degli anni sono stati realizzati molti interventi che hanno contribuito a ridurre il tasso di mortalità lungo la rete del Gruppo di oltre il 75% dal 2000. Tra questi:

- misure specifiche sui punti con incidentalità superiore alla media tra cui la segnaletica di preavviso, l'installazione di impianti luminosi e di pavimentazioni speciali;
- l'introduzione del sistema Tutor per la rilevazione della velocità media, presente su circa 1.600 km di rete di Autostrade per l'Italia e delle sue Controllate;
- utilizzo di asfalto drenante sul 100% della rete idonea a questa tipologia di pavimentazione;
- l'aumento dei tratti con pavimentazioni speciali ad alta aderenza;

<sup>4</sup> I dati 2022 sono stati oggetto di consolidamento, perché provvisori al momento della stesura della DNF, così come sono non definitivi i dati 2023

<sup>5</sup> Tasso incidentalità globale=numero totale di incidenti per 100 milioni di km percorsi.

<sup>6</sup> Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone= numero di incidenti con conseguenze alle persone per 100 milioni di km percorsi.

<sup>7</sup> Tasso di mortalità=numero di morti per 100 milioni di km percorsi.

<sup>8</sup> Punti con incidentalità sopra la media, riferito ad Autostrade per l'Italia. Il dato 2023 è provvisorio

- le iniziative di coinvolgimento degli stakeholder e le **campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza**;
- la **chiusura di tutti i varchi** aperti sullo spartitraffico con strutture mobili per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza;
- la realizzazione di oltre **230 interventi** specifici sui punti con incidentalità superiore alla media (**PISM**), quali l'installazione di segnaletica di preavviso, impianti luminosi, pavimentazioni speciali, ecc.
- il potenziamento delle **reti di recinzione** per contrastare il fenomeno di intrusione di animali, raggiungendo oltre 1400 km di copertura dal 2019.
- oltre 500 km di bande rumorose (rumble strips) e microcumuli per circa 231 km .

### → Progetti di formazione digitale

Da Agosto 2023, il corso di formazione "Segnaletica Cantieri" è stato reso obbligatorio ai fini del rilascio delle autorizzazioni a manovra. Il corso, fruibile online da piattaforma in diverse lingue (**inglese** con sottotitoli in rumeno e in **francese** con sottotitoli in arabo), è dedicato agli operatori delle imprese appaltatrici ed è incentrato sulle prescrizioni e gli obblighi del personale impiegato nell'installazione, movimentazione e rimozione della segnaletica in presenza di traffico.

### → Progetti per la mitigazione dell'incidentalità

Nel corso 2023, con l'obiettivo di contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale, **Autostrade per l'Italia ha realizzato in collaborazione con la Polizia Stradale iniziative e campagne di sensibilizzazione** attraverso eventi, materiale formativo e momenti di confronto, quali:

- Campagna di comunicazione volta a promuovere i comportamenti di guida corretti, per la prima volta con l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica "**Non chiudere gli occhi. La sicurezza stradale riguarda anche te**". È stata diffusa su tv, radio, web, quotidiani e nelle Aree di Servizio della rete autostradale. L'iniziativa è approdata anche nelle scuole italiane, dislocate nei territori attraversati dalla rete autostradale, con l'obiettivo di raggiungere circa 12.000 studenti in 200 scuole secondarie e di renderli protagonisti di un futuro a zero incidenti, educandoli alla sicurezza prima, durante e dopo la guida.



- In occasione dell'**esodo estivo** si sono tenute attività di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale in alcune Aree di Servizio lungo la rete, incentrate sulla corretta condotta di guida del mezzo, l'utilizzo della cintura di sicurezza per tutti i passeggeri, l'importanza di una corretta alimentazione e di un sano ritmo di sonno, oltre alla disincentivazione alla guida in stato di alterazione psicofisica attraverso attività di simulazione di guida in stato di alterazione, indossando degli appositi visori.

- La dodicesima edizione della campagna "**Eroi della sicurezza**" in occasione del Giro d'Italia, per valorizzare l'operato degli agenti e degli addetti autostradali che ogni giorno presidiano la viabilità sulle arterie ad alto scorrimento lungo il Paese.

- La campagna di **alcol e drug test**, con 38 servizi da parte della Polizia Stradale nel solo 2023. In particolare, attraverso l'impiego del laboratorio mobile di analisi di secondo livello per

l'accertamento sul posto della guida sotto effetto di sostanze stupefacenti. Con l'ausilio di medici ed

analisti, da un campione di saliva, la strumentazione a bordo del laboratorio è in grado di restituire il risultato in pochi minuti, consentendo alle pattuglie di Polizia Stradale di accertare la violazione sul posto.

- Ad aprile 2023 è stato inaugurato il **primo Safety Point** nell'area di servizio Casilina est (A1 Cassino), luogo dedicato alla divulgazione e alla condivisione di temi legati alla sicurezza su strada e per promuovere comportamenti di guida corretti.
- L'attivazione delle **postazioni RTM** (Remote Tachograph Monitoring) presso i siti di Rimini Sud e di A1 Variante di Valico, che intercettano da remoto i mezzi pesanti potenzialmente in violazione (cronotachigrafi manomessi, mancato rispetto dei tempi di guida, ...) e supportano la Polizia Stradale durante le attività di controllo.
- l'attivazione sulla A4, di un **punto di controllo dedicato ai Trasporti Eccezionali e ai Mezzi Pesanti alla barriera di Milano Est**, dotato di laser con scansione 3D e sistema di pesatura statico che identificano la massa e il volume dei mezzi. Uno strumento che consente l'ottimizzazione delle procedure di verifica e dell'intervento di squadre e pattuglie di Polizia Stradale, riducendo quindi i tempi di attraversamento, implementando ulteriormente i sistemi di sicurezza dei viaggiatori e degli autotrasportatori.

### Interventi per la gestione delle emergenze

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

La gestione delle emergenze è attribuita alle direzioni delle sedi territoriali (Direzioni di Tronco), con il coinvolgimento della struttura centrale di Coordinamento Viabilità (nel caso di eventi di carattere sovraregionale) che assicura supporto nella definizione di percorsi alternativi e coordina il dirottamento di personale e mezzi da altre Direzioni di Tronco in caso di necessità.

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

Le principali situazioni emergenziali che nel corso del 2023 hanno richiesto degli interventi sono riportate nella tabella di seguito:

Interventi dovuti ad eventi nevosi, allagamenti, frane/smottamenti e incendi					
		2023	2022	2021	
Eventi nevosi	Ore neve*km	44.455	38.004	69.616	
Allagamenti	Numero eventi	499	236	301	
Frane/smottamenti	Numero eventi	11	9	26	
Incendi	Numero eventi	961	1.398	1.491	

## La gestione innovativa della mobilità

Autostrade per l'Italia è il primo operatore italiano ad aver ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione della sicurezza stradale **ISO 39001**. Inoltre, a novembre 2023, ASPI ha ottenuto l'estensione della Certificazione di conformità alla norma **ISO 22301:2019** del **Sistema di Gestione della Continuità Operativa dei processi di Sorveglianza e Manutenzione**, su tutte le Sedi.

I progressi tecnologici e la crescente disponibilità di dati offrono la possibilità di progettare e implementare sistemi che possono contribuire in modo determinante al miglioramento della sicurezza, dell'efficienza e della sostenibilità del traffico. Autostrade per l'Italia è impegnata nello sviluppo di sistemi di gestione della mobilità che permettano di implementare modelli previsionali a supporto delle decisioni di pianificazione delle attività dei cantieri, di individuare soluzioni per la mitigazione delle code e di ottimizzare la gestione del traffico e delle potenziali situazioni di emergenza con un'accuratezza della stima fino al 97,5%.

Tra le iniziative realizzate nel corso del 2023 finalizzate all'incremento della sicurezza della circolazione vanno menzionate:

- la sperimentazione di un sistema a supporto **della guida autonoma** sulla rete, con l'obiettivo di consentire al veicolo di comunicare con l'infrastruttura mantenendo lo stesso livello di sicurezza alla guida, anche in assenza del segnale satellitare;
- una sperimentazione che ha previsto l'impiego di **droni per il monitoraggio delle condizioni di viabilità** in area ligure. In particolare, sono stati installati 5 stazioni a partire dai quali sono state condotte missioni di volo in diverse condizioni meteorologiche e di luminosità, consentendo di monitorare il traffico anche in tratti autostradali lungo i quali non sono disponibili telecamere. La sperimentazione proseguirà nel 2024;
- la realizzazione dei primi 19 siti per il riconoscimento dei veicoli in transito in regime di ADR (Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route - merci pericolose);
- la sperimentazione, avviata nel 2022, di un **sistema anticollisione** installato sui furgoni in servizio di viabilità. Il sistema è in grado di rilevare, ad una distanza di circa 300 metri, eventuali veicoli in rotta di collisione attivando dissuasori acustici per richiamare l'attenzione del conducente che ha invaso la corsia di emergenza e allertare l'operatore affinché raggiunga una posizione di sicurezza. A dicembre 2023 risultano allestiti 30 veicoli con questa tecnologia e ulteriori installazioni sono previste nel prossimo biennio 2024-2025;
- l'estensione dei **sistemi di geolocalizzazione** dei mezzi autorizzati a svolgere il servizio di soccorso meccanico, al fine di monitorare la gestione degli interventi e valutare i tempi di risoluzione degli eventi;
- un sistema che, installato sui furgoni in servizio di viabilità, consente di **rilevare automaticamente e con il supporto dell'intelligenza artificiale alcune categorie di non conformità** rispetto agli standard sulla rete ASPI. Tale sistema è corredato di un applicativo che consente di gestire le non conformità rilevate e di monitorarne i tempi di risoluzione. A dicembre 2023 i furgoni così allestiti sono 5, ulteriori 4 saranno aggiunti nel corso del 2024.

## 2.4 Presidio delle Infrastrutture

### Il modello di sorveglianza di Autostrade per l'Italia

Centinaia di viadotti e gallerie necessitano di un costante monitoraggio e di una impegnativa manutenzione rigenerativa, per estenderne la vita utile per i prossimi decenni. Questo richiede un diverso approccio alla sicurezza infrastrutturale, una nuova modalità di rilievo e di gestione del rischio.

Nel corso degli ultimi anni il sistema di sorveglianza adottato da Autostrade per l'Italia è profondamente cambiato con l'impiego di tecniche, metodologie e strumentazioni sempre più avanzate e l'affidamento delle verifiche di secondo livello a società esterne specializzate.

Per le attività ispettive di ponti, viadotti e cavalcavia si fa riferimento alle "Linee Guida per il censimento e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti" emanate ad aprile 2020 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) adottate ex D.M. 578/2020 e successivamente aggiornate con DM n.204 del 01/07/2022, nonché dalle relative istruzioni operative emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 21 settembre 2022.

L'attività di sorveglianza delle gallerie sulla rete di ASPI è effettuata coerentemente a quanto previsto dal "Manuale Ispezioni Gallerie" emesso dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del MIT in data nel 2020 e alle "Linee Guida per la Gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle Gallerie esistenti", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate con DM n. 247 del 01/08/2022.

Coerentemente alla normativa di riferimento, le attività di monitoraggio fanno riferimento a sistema risk based che richiede un approccio multilivello, in cui partendo dal censimento delle infrastrutture da analizzare si arriva alla determinazione di una classe di attenzione sulla base della quale si arriverà, nei casi previsti dalla metodologia stessa, ai livelli di verifica richiesti. Sulla base degli esiti di tali attività di monitoraggio vengono definiti i conseguenti interventi di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura, nonché di attuazione di eventuali sistemi di monitoraggio, individuando in maniera dettagliata il contesto nel quale occorre operare. In particolare, tale approccio multilivello prevede i seguenti step di analisi, con grado di approfondimento e dettaglio crescente:

- L0 – Censimento delle opere;
- L1 – Ispezione visiva dell'opera e schede di difettosità;
- L2 – Determinazione della Classe di Attenzione (CdA) dell'opera;
- L3 – Valutazioni preliminari dell'opera (VAL3);
- L4 – Verifiche accurate dell'opera (VAL4).

Nello specifico, per quanto riguarda i circa 4.400 tra ponti e viadotti e cavalcavia della rete, al 31 dicembre 2023, coerentemente alle tempistiche definite nelle stesse linee guida sopra citate, sono state completate le ispezioni visive (Livello 1) e la successiva valutazione delle Classe di Attenzione (Livello 2).

Anche per le gallerie nel 2023 sono proseguite le ingenti campagne ispettive caratterizzate da ispezioni a contatto sulle superfici del rivestimento rese nude dai sistemi presenti di smaltimento delle acque (cosiddette onduline). Tutte le difettosità, per le quali è prevista l'attivazione a breve/medio termine di interventi di risoluzione, sono state sanate con interventi di sistemazione immediata, volti a mettere in sicurezza la galleria e, sulla base delle priorità determinate dalla sorveglianza, si è proceduto con le ispezioni approfondite di assessment. Nello specifico, sulle 450 gallerie di lunghezza superiore a 200 metri sono state completate al 31 dicembre 2023, in conformità alle tempistiche definite dalle sopra citate linee guida, le ispezioni visive (Livello 1) e la successiva valutazione delle Classe di Attenzione (Livello 2).

Nel corso del 2023 sono state effettuate oltre 28.000 ispezioni di cui circa 20.300 relative ad opere d'arte minori, cioè inferiori a 6 metri, barriere, opere idrauliche, e impianti, le altre relative alle opere d'arte maggiori.

### Il sistema Argo

Il sistema **ARGO** fa parte di un percorso di evoluzione strategica e tecnologica intrapreso da ASPI, che vede anche l'introduzione di **nuovi strumenti** per la **gestione innovativa degli asset** della Rete e la **valorizzazione del patrimonio dati**.



**Consolidare**

le informazioni e le competenze acquisite in una gestione pluriennale dell'infrastruttura



**Innovare**

gli strumenti a disposizione, introducendo tecnologie e mezzi all'avanguardia



**Incrementare**

le capacità operative delle figure che gestiscono gli asset della rete in gestione



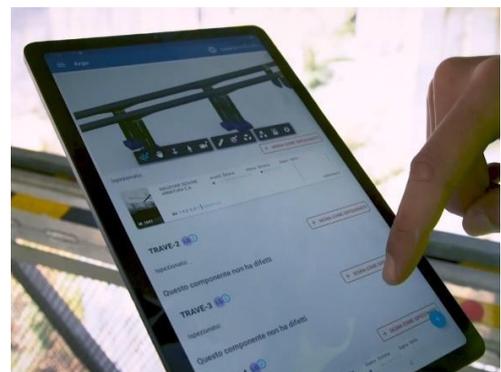
**Condividere**

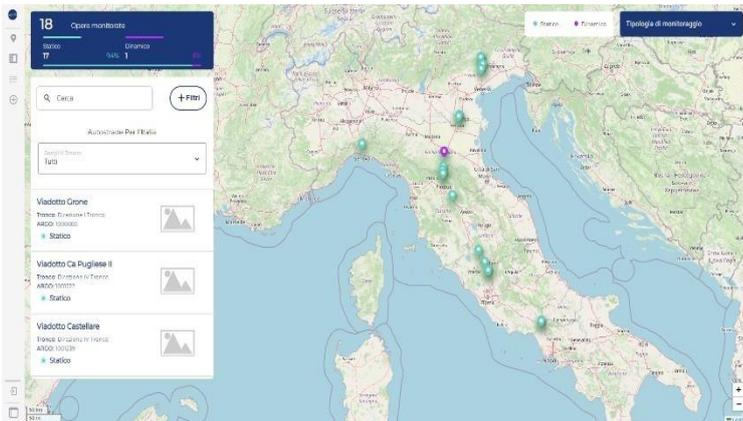
e garantire in totale trasparenza la tracciabilità delle informazioni con gli stakeholders

Il sistema, sviluppato da MOVYON in collaborazione con IBM, raccoglie in un unico database tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un **sistema integrato** di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, del monitoraggio strumentale e della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione, in linea con l'evoluzione normativa e in grado di rispondere alle esigenze degli stakeholder. La piattaforma consente di accedere velocemente a tutte le informazioni correlate alle opere, dallo stato dell'infrastruttura fino al completo modello digitale e alla sua storia ispettiva e manutentiva ed a tutto l'archivio documentale, dal progetto agli interventi effettuati nel tempo.

Dal sistema si accede e si interroga il modello BIM dell'opera d'arte, realizzato automaticamente da un algoritmo

utilizzando un sistema di identificazione e scomposizione dell'opera coerenti con quanto indicato delle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Tutte le attività sono eseguite secondo specifici processi e livelli autorizzativi, grazie all'adozione di un workflow delineato secondo le responsabilità e i ruoli previsti dall'organizzazione aziendale. Le ispezioni sono condotte con un'applicazione mobile, accessibile sia online che offline, integrata con quanto realizzato nella piattaforma di Asset Management. La soluzione digitalizza tutto il processo di ispezione per una tracciabilità completa delle attività, dalla pianificazione all'esecuzione, monitorando l'impegno di mezzi e risorse.



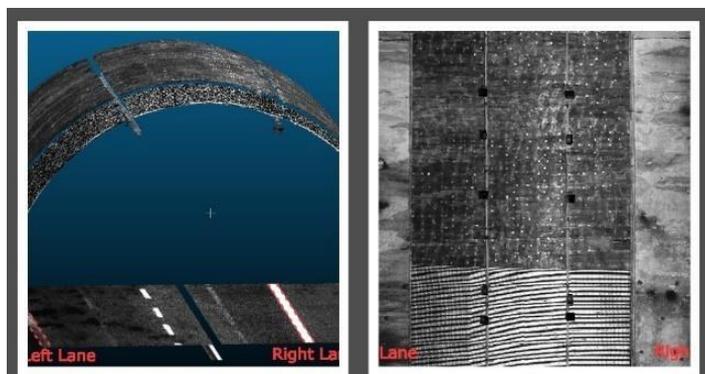


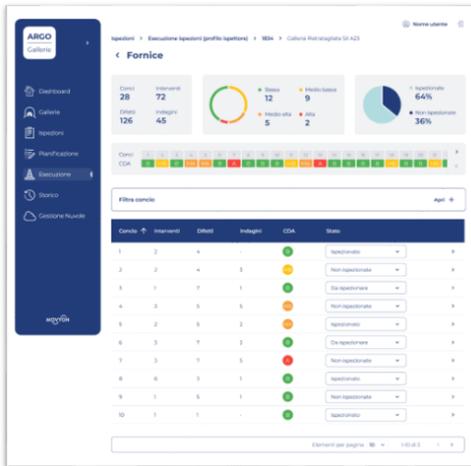
La piattaforma ARGO supporta anche l'integrazione delle informazioni derivanti da **sistemi di monitoraggio**, i quali consentono, mediante l'utilizzo di sensori installati in punti strategici delle strutture, di ottenere in continuo e in semi *real-time* informazioni sulla risposta strutturale dei manufatti. I sistemi di monitoraggio sono composti da una fitta rete di sensori, da sistemi di acquisizione e trasmissione dati e da un sistema centrale per l'archiviazione, l'analisi e la diagnosi strutturale.

Il sistema è stato inoltre sviluppato per gestire i c.d. **Digital Twin** - modelli digitali 3D delle opere fedeli in termini di dimensioni, forma e dettaglio all'opera reale – che possono essere realizzati anche con l'utilizzo di droni. Questi modelli consentono di eseguire ispezioni dettagliate da remoto, permettendo di ottenere output di alta qualità e ripetibili nel tempo, analizzando anche punti difficilmente accessibili con mezzi tradizionali. Con strumenti come i droni le ispezioni visive possono essere eseguite con minori impatti sul traffico e soprattutto riducendo significativamente i rischi per la sicurezza legati alle operazioni in campo.



Così come per i ponti e viadotti è stato sviluppato anche **ARGO Gallerie**, il Tunnel Management System (TMS) per gestire il portfolio di circa 600 gallerie della rete di ASPI. La piattaforma è progettata per razionalizzare ed ottimizzare i processi di ispezione e manutenzione raccogliendo i dati delle gallerie nel suo inventario digitale, integrando strumenti innovativi di ispezione e analisi dei dati.





Il sistema consente agli utenti di creare piani di ispezione dettagliati, allocare risorse e pianificare ispezioni basate su criteri predefiniti. L'ispezione sul campo è eseguita da un'applicazione mobile basata su un rilievo tridimensionale laser scanner della galleria che supporta l'operatore nell'esame e nella mappatura dei difetti.

La piattaforma, si propone come strumento di supporto per gli enti gestori integrando le nuove disposizioni previste dalle Linee Guida Gallerie del Consiglio Superiore dei Lavori con l'obiettivo di:

- Migliorare l'efficienza operativa
- Migliorare l'efficacia nella pianificazione delle manutenzioni
- Gestione e accesso semplificato dei dati

### Fondo Complementare al PNRR - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale

Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 93 del 12 aprile 2022, ha approvato il piano di riparto delle risorse per "l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3" che ha l'obiettivo di adottare un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 opere d'arte appartenenti alla rete SNIT di 1° livello, l'installazione di sistemi di monitoraggio su 6.500 opere tra le suddette 12.000 e l'adozione del modello BIM (Building Information Modeling) di 200 opere tra le 6.500 precedenti.

In considerazione dello sviluppo della rete in gestione, ASPI ha avuto accesso al finanziamento di 86 milioni di euro.



Pertanto, entro il 2026 verranno installati sistemi di monitoraggio su 1246 campate/conci di galleria e modellate in BIM 39 opere in coerenza con le disposizioni del decreto.

È prevista altresì la realizzazione/implementazione di una sala di controllo, l'installazione di sistemi WIM (Weight In Motion) per il rilevamento dei carichi e l'esecuzione di rilievo con droni con lo sviluppo della piattaforma di gestione dei rilievi mediante algoritmi di processamento delle immagini basati sull'intelligenza artificiale.

Tali strumenti permetteranno di monitorare e comprendere i fenomeni legati all'evoluzione nel tempo dell'infrastruttura migliorando al contempo la pianificazione degli interventi di manutenzione e l'identificazione dei punti più vulnerabili, considerando i rischi cui le opere sono soggette.

## Piano assessment dell'infrastruttura

La valutazione della sicurezza ed il monitoraggio di ponti e gallerie esistenti, impone di non limitarsi alla risoluzione di criticità locali ma, di valutare globalmente l'opera, così da definire una strategia di intervento finalizzata all'estensione della vita utile residua e all'adeguamento alle norme vigenti. Utilizzando, anche per le infrastrutture esistenti, l'approccio delle Norme Tecniche per le Costruzioni di nuove progettazioni emanate nel 2018, al concetto di sicurezza, si affianca quello di affidabilità, intesa come la capacità del sistema strutturale di assolvere pienamente, in determinate condizioni d'uso e per un fissato tempo di esercizio, le funzioni per cui è stato progettato.

È divenuto necessario associare alla priorità di migliorare lo stato di conservazione delle opere, anche la gestione del relativo ciclo di vita, che consenta di allungarne la cosiddetta vita nominale, ossia il periodo di tempo per cui l'opera manterrà, purché ispezionata e mantenuta, i propri livelli prestazionali attesi.

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

Tali attività si inquadrano nell'ambito di una cosiddetta «Ispezione di punto zero», il cui obiettivo è incrementare e migliorare le informazioni sugli asset attraverso un'approfondita conoscenza di questi ultimi, utile per una gestione appropriata. Questo permette di valutare il tipo di intervento necessario a modernizzare o adeguare le strutture, mantenendo al contempo eventuali interventi volti a ripristinare la funzionalità delle strutture che vengono definiti e gestiti nell'ambito della sorveglianza, ovvero della gestione della rete. Tutte le iniziative di Assessment sono definite in accordo con le Strutture tecniche dal MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e vedono il coinvolgimento dei più importanti Istituti Universitari italiani.

Un approccio ripreso nelle Linee Guida Operative per la Valutazione delle Opere pubbliche nel settore stradale, emesse dal MIT, è quello di ispirare gli interventi di ammodernamento e potenziamento della rete autostradale ai sei obiettivi di sostenibilità della Tassonomia. Con la finalità di valutare la rispondenza a tali obiettivi, è possibile fare riferimento al protocollo Envision come framework internazionale di valutazione del rating di sostenibilità di una infrastruttura.

## Ponti viadotti e cavalcavia

In seguito all'emanazione delle Linee Guida Ponti, Autostrade per l'Italia ha immediatamente provveduto a realizzare valutazioni ingegneristiche e sperimentali, in base agli esiti delle ispezioni di legge, con l'obiettivo di affinare la valutazione dello stato di ponti e viadotti della rete. Queste valutazioni, che includono prove di carico e attività di monitoraggio, mirano a esaminare in dettaglio l'effetto strutturale delle difettosità riscontrate e a individuare eventuali misure di mitigazione da implementare sulle strutture. L'esecuzione delle valutazioni citate richiede la realizzazione di indagini strutturali, geotecniche e geologiche, con l'intento di acquisire una conoscenza approfondita necessaria per l'analisi delle opere. A tal proposito, vi sono una serie di attività strettamente correlate e indispensabili per la conduzione di tali indagini e test. Ciò include la stesura di un piano di indagine, il censimento degli impianti che interferiscono con enti terzi, l'utilizzo di strumenti speciali (es. By-bridge, PL, etc.) con relativa segnaletica per la chiusura parziale della strada, eventuali lavori di costruzione o manutenzioni propedeutiche allo svolgimento delle indagini, ripristini e struttura di assistenza tecnica.

## Gallerie

Dal 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato un importante Piano di Assessment di durata pluriennale con lo scopo di valutare lo stato delle gallerie, promuovendo l'accrescimento ed il miglioramento del patrimonio informativo degli asset. Il programma previsto dal tale Piano prevede delle prime ispezioni approfondite (Assessment) alle gallerie, comprendendo molteplici attività strettamente interconnesse tra loro e finalizzate all'acquisizione di una maggiore accuratezza dello stato delle strutture (rilievi di dettaglio, modellazioni 3D, indagini sui materiali, ispezioni approfondite, verifiche di sicurezza etc.), valutandone le prestazioni rapportate ai requisiti del progetto originario ed ai carichi introdotti dalle norme rivolte alle opere di nuova costruzione. Il Piano di Assessment inizia con due fasi fondamentali:

- la prima fase riguarda la raccolta e l'analisi della documentazione disponibile di as-built e delle indagini standard. Queste ultime includono carotaggi, rilevazioni con laser scanner e georadar;
- la seconda fase si concentra sullo studio delle ispezioni preliminari. Queste sono essenziali per calcolare le classi di attenzione, che rappresentano un aspetto fondamentale nella pianificazione dell'ispezione iniziale di valutazione. Tale ispezione prevede la conduzione sia di sopralluoghi visivi sia di indagini di approfondimento. Il suo obiettivo principale è valutare lo stato di consistenza dei rivestimenti.

## Altre attività di assessment

Altre attività di assessment della rete autostradale riguardano:

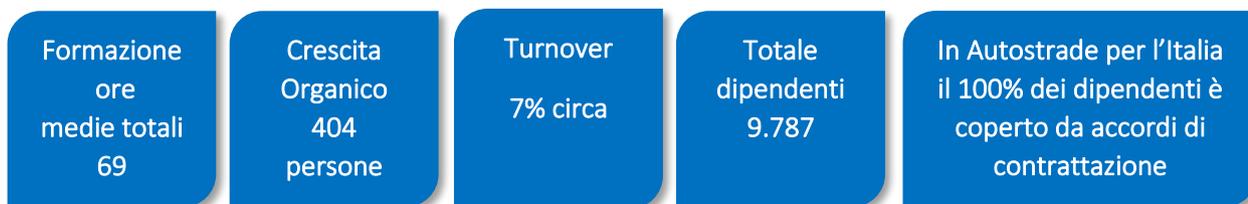
- le pavimentazioni;
- le aree a maggiore propensione al dissesto;
- i muri di sostegno e le opere di presidio geotecnico, per i quali è in corso un'approfondita attività di catalogazione e rilievo di dettaglio delle strutture di sostegno (muri di sostegno, sottoscarpa, controripa e muri d'ala). Tale tracciamento ha la finalità di definire l'ubicazione georeferenziata delle opere, delle caratteristiche geometriche e costruttive, fornendo prime indicazioni sullo stato generale della struttura ispezionata.

### 3. Autostrade per l'Italia per le persone

GRI 2-7; GRI 2-8; GRI 2-30; GRI 405-1

Tema materiale	Target 2024	SDG
Inclusione, valorizzazione sviluppo delle risorse umane	25 Ore di <b>formazione/anno</b> per dipendente	   

#### HIGHLIGHTS 2023



Al 31 dicembre 2023 il numero totale di dipendenti è pari a 9.787 unità (+1,7%) principalmente per effetto dell'incremento in organico di Autostrade per l'Italia, Amplia e Tecne.

Numero di dipendenti per tipologia di impiego e genere									
GRI 2-7 <sup>9</sup>	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full time	1.584	6.625	8.209	1.419	6.586	<b>8.005</b>	1.320	6.545	<b>7.865</b>
Part time	861	717	1.578	781	597	<b>1.378</b>	790	565	<b>1.355</b>
<b>Totale</b>	<b>2.445</b>	<b>7.342</b>	<b>9.787</b>	<b>2.200</b>	<b>7.183</b>	<b>9.383</b>	<b>2.110</b>	<b>7.110</b>	<b>9.220</b>

<sup>9</sup> Il 99% dei dipendenti operano nel territorio italiano, il restante 1% opera in Polonia.

Numero di dipendenti per contratto di lavoro e per genere									
GRI 2-7	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	2.251	6.978	9.229	1.993	6.740	<b>8.733</b>	1.922	6.637	<b>8.559</b>
Tempo determinato	194	364	558	207	443	<b>650</b>	188	473	<b>661</b>
<b>Totale</b>	<b>2.445</b>	<b>7.342</b>	<b>9.787</b>	<b>2.200</b>	<b>7.183</b>	<b>9.383</b>	<b>2.110</b>	<b>7.110</b>	<b>9.220</b>

Percentuale di dipendenti per contratto di lavoro e per genere						
GRI 405-1	2023		2022		2021	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti	13,5	86,5	13,3	86,7	12,6	87,4
Quadri	21,7	78,3	22,1	77,9	22,2	77,8
Impiegati	30,2	69,8	29,1	70,9	28,6	71,4
Esattori	28,7	71,3	25,6	74,4	23,6	76,4
Operai	15,0	85,0	14,3	85,7	14,7	85,3
<b>Totale</b>	<b>25,0</b>	<b>75,0</b>	<b>23,5</b>	<b>76,5</b>	<b>22,9</b>	<b>77,1</b>

Con riferimento alla sola Autostrade per l'Italia la percentuale di donne dirigenti è del 15,2%, mentre la percentuale delle donne in posizione di responsabilità (indicatore richiesto dalla Prassi di Riferimento UNI: PdR 125) è del 22,1%. L'obiettivo è di elevarla nel range 24,2% – 26,5% entro il 2026.

Percentuale di dipendenti per contratto di lavoro e per genere in Polonia <sup>10</sup>						
GRI 405-1	2023		2022		2021	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti						
Quadri						
Impiegati	37,1	62,9	29,3	70,3	38,5	61,5
Esattori						
Operai		100		100		100
<b>Totale</b>	<b>14,0</b>	<b>86,0</b>	<b>15,2</b>	<b>84,8</b>	<b>12,3</b>	<b>87,7</b>

Nel 2023 hanno collaborato con il Gruppo anche 124 persone con contratto di lavoro interinale, di cui 118 con inquadramento operai e 6 con funzioni impiegatizie. Il gruppo è in linea con la percentuale di legge ed è in costante contatto con le istituzioni locali competenti per gestire i processi di assunzione in ottemperanza agli impegni assunti.

### 3.1 Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle nostre risorse

GRI 2-24; GRI 401-1; GRI 401-3; GRI 404-1

#### Sviluppo delle persone e politiche retributive

Il Gruppo è costantemente impegnato a sostenere e potenziare le competenze delle proprie persone, considerate un elemento unico e distintivo per perseguire gli obiettivi definiti dalla strategia della società. La promozione dello sviluppo professionale segue un approccio basato su criteri oggettivi e inclusivi in considerazione del profilo professionale, del ruolo organizzativo e del potenziale di ciascuno, in coerenza con gli obiettivi di business e le peculiarità personali.

Tra i principali processi di valutazione che supportano le azioni a sostegno dei dipendenti spiccano:

- **People4CompanyValue:** Un sistema di valutazione delle Performance che abbraccia tutti gli impiegati, quadri e dirigenti delle società del Gruppo, nonché gli esattori e gli operai di Autostrade per l'Italia per un totale di 6.500 risorse. Nel 2023, attraverso il ridisegno del processo e l'implementazione di nuovi strumenti digitali, è stata anche avviata una valutazione a 360° per un gruppo pilota di circa 200 persone. Questo coinvolgimento ha permesso una visione più completa dei comportamenti, delle aree di forza e di potenziamento attraverso la valutazione, oltre che dei responsabili, anche di colleghi e collaboratori, contribuendo a rafforzare i valori aziendali e migliorare il lavoro di squadra. Nel 2024, è prevista l'estensione del 360° a tutti i Manager del Gruppo.
- **Assessment Center:** con il supporto di un partner specializzato nel 2023 è stato potenziato lo strumento che permette di valutare l'aderenza delle competenze manageriali al Modello di Leadership di Gruppo. Questo ha permesso di sia per orientare la carriera professionale dei partecipanti ai programmi dedicati ai talenti con oltre 50 assessment, sia di valutare e supportare la prontezza manageriale delle risorse che hanno acquisito ruoli di maggiore complessità con circa 80 assessment.

<sup>10</sup> I dati 2022 e 2021 sono stati oggetto di modifica per una puntuale ridefinizione dell'inquadramento contrattuale

- **Tavole di Successione:** con il supporto di un provider esterno, è stato rivisto il processo di Succession Plan rivolto agli Executive di Autostrade per l'Italia e agli Amministratori Delegati delle Società Strategiche del Gruppo. L'obiettivo era garantire il presidio delle competenze critiche, la business continuity, coerentemente con il piano industriale e le evoluzioni organizzative.

Per quanto riguarda i progetti e le iniziative di maggiore successo e risonanza che hanno interessato il 2023 si annoverano:

- **LED (Lead, Excel, Develop):** è il programma di sviluppo del Gruppo ASPI della durata di 18 mesi dedicato ai giovani talenti (under 35) che nel 2023 ha visto la conclusione della sua prima edizione. Il percorso ha previsto ca. 280 ore di formazione pro-capite (manageriale e specialistica). La prima edizione del programma ha registrato lo sviluppo professionale di circa l'80% dei partecipanti, che sono andati a ricoprire ruoli di maggiore responsabilità e/o hanno avuto un ampliamento del perimetro delle proprie attività. Inoltre, al termine del percorso, con ogni partecipante è stato condiviso un piano di sviluppo individuale finalizzato alla crescita manageriale e al consolidamento delle competenze. Ad ottobre 2023 si è svolto anche il kick off per il lancio della seconda edizione che prevede il coinvolgimento di 47 ragazze e ragazzi.
- **New Generation Board:** il programma dedicato alla generazione Z, lanciato a dicembre 2023, nasce con l'obiettivo di fornire ed integrare nella visione aziendale una nuova prospettiva su tematiche attuali e di interesse strategico, fornendo intuizioni non convenzionali, grazie ad un punto di vista "out of the box" proprio dei giovani del nuovo millennio. Il New Generation Board agisce come un vero e proprio Consiglio di Amministrazione al quale saranno via via sottomessi temi diversi sui quali ci si aspetta un contributo fresco e innovativo.
- **Induction:** Quadri e nuovi Dirigenti del Gruppo sono stati coinvolti in un programma di induction per accompagnarli in un percorso volto all'orientamento di valori e comportamenti verso un modello comune di leadership. L'obiettivo del percorso di induction, della durata di 6 mesi, è stato quello di allenare i Manager a consolidare e a diffondere le competenze e i valori necessari per guidare il proprio team. Ogni modulo è stato realizzato con il coinvolgimento di professionisti del mondo aziendale e universitario.
- **Coaching:** al fine di supportare le risorse che assumono ruoli manageriali crescenti il coaching mette a disposizione un professionista che le affianca per allenare e sviluppare le potenzialità ancora inesprese. L'iniziativa è dedicata sia per i dirigenti neominati, sia per i neo-quadri o per chi assume ruoli di responsabilità laddove emerga un'esigenza specifica o per consolidare il nuovo ruolo. Il 2023 ha visto l'avvio di quasi 60 percorsi. L'utilizzo del coaching individuale è previsto anche nel percorso dedicato ai giovani talenti del Gruppo.

Infine, è stato istituito un meeting trimestrale presieduto dall'Amministratore Delegato a cui partecipano anche rappresentanti delle Risorse Umane, da manager e giovani talenti del Gruppo denominato Development Center. Questo strumento nasce per coadiuvare la Direzione Human Capital and Organization nella ottimale definizione delle linee strategiche per il Gruppo nell'ambito delle HR e nel migliorare il commitment delle iniziative facilitando anche la promozione e la diffusione delle stesse.

Per quanto riguarda la politica retributiva, il Gruppo valorizza le competenze ed esperienze, la remunerazione delle risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità, perseguendo la parità di genere a qualunque livello organizzativo, in linea con quanto definito dagli organi di governo del gruppo.

## Welfare e Well-being

Nel corso del 2023 Autostrade per l'Italia ha rafforzato il suo impegno per garantire un contesto lavorativo sicuro e ingaggiante con particolare attenzione al benessere delle proprie persone, grazie ad una offerta rinnovata di **Corporate Wellbeing** basata sui 5 pilastri del Benessere (organizzativo, finanziario, psicologico, fisico, sociale) leva strategica per migliorare le performance e l'engagement partendo dai bisogni delle persone.

Partendo da politiche consolidate di Welfare aziendale, il 2023 ha rappresentato l'anno in cui il Gruppo ha rafforzato il suo impegno soprattutto per proporre un'offerta integrata, personalizzata, innovativa e condivisa di Benessere a 360 gradi. Al centro viene messa la persona, per garantire un ambiente inclusivo nel quale realizzare le aspettative personali e professionali in coerenza con le priorità dell'organizzazione.

Le iniziative di corporate wellbeing hanno coinvolto direttamente oltre 1500 colleghi a cui si aggiungono i familiari a loro volta coinvolti che elevano a circa 6000 il numero di contatti.

Le iniziative interessano trasversalmente tutta la popolazione aziendale con eventi legati al fitness, alla sana alimentazione, la prevenzione medica, il volontariato, l'arte e la cultura con un meccanismo di ingaggio realizzato da una piattaforma specifica di "gaming Healthy Virtuoso". La piattaforma prevede meccanismi di gamification e rewarding per misurare l'appealing di ciascuna iniziativa con un focus sui benefici prodotti per il singolo e per l'azienda.

Nel 2023 è stato anche rafforzato l'impegno per promuovere un ambiente lavorativo favorevole alla maternità e al sostegno dell'empowerment femminile grazie all'ampliamento delle iniziative di Welfare a favore della famiglia e a supporto delle donne. Nella strategia di valorizzazione del talento femminile il Gruppo crede fortemente nel supporto alla bigenitorialità finalizzato a garantire un buon bilanciamento tra vita lavorativa e personale e a favorire la continuità professionale delle donne.

Vanno in questa direzione i permessi garantiti che eccedono quanto **previsto dalla normativa nazionale introdotti con il recente rinnovo contrattuale siglato in data 18 luglio 2023**. Tra questi si annoverano le 2 giornate extra di permesso retribuito per paternità rispetto a quanto previsto dalla legge offerti ai neogenitori in occasione della nascita di un figlio, ai quali si aggiungono giornate di malattia bambino di cui oltre il 50% retribuite e le integrazioni datoriali, oscillanti tra l'80 e il **100%**, per il congedo parentale.

Nel 2023 l'azienda ha mantenuto attivo il modello di lavoro ibrido applicato ad oltre il 50% delle 5000 risorse impiegate in Autostrade per l'Italia, con una elasticità oraria della prestazione sia per le giornate in presenza, garantendo una flessibilità oraria in ingresso (dalle 8 alle 12) e in uscita, sia per le giornate di lavoro da remoto con la garanzia del diritto di disconnessione di 4 ore nella fascia di connessione 8-20 prevista.

Sempre a favore della genitorialità sono stati introdotti permessi di 2 ore per tutti i genitori con figli alle scuole primarie per accompagnarli nel primo giorno di scuola.

Rafforzati nella revisione contrattuale anche gli strumenti e misure a favore della tutela del diritto alla salute e garantito un ulteriore miglioramento nella contribuzione datoriale a favore dei dipendenti iscritti al fondo di previdenza complementare.

Tutti gli istituti a favore della bigenitorialità sono stati formalizzati dal Gruppo in un vademecum per la genitorialità che declina gli strumenti a favore dei neo genitori aggiornato sulla base del decreto legislativo n. 105/2022 e della legge di Bilancio 2023 (legge 29/12/2022 n.197).

Autostrade per l'Italia nel mese di dicembre 2023 ha aderito al **Codice di Autodisciplina delle imprese responsabili proposto dal Ministero della Famiglia, della Natalità e Pari opportunità** impegnandosi a condividere le proprie best practice in favore della maternità e contribuire allo sviluppo di soluzioni innovative a sostegno delle donne lavoratrici. Sono stati individuati tre ambiti di comportamento aziendale: continuità di **carriera delle madri**, **iniziative di prevenzione e cura dei bisogni di salute** e **l'adattamento dei tempi e modi di lavoro** insieme al sostegno alle spese per la cura e l'educazione dei figli.

Grazie ad un apposito accordo siglato con le rappresentanze sindacali, è stata data la possibilità di conversione del premio di risultato in flexible benefit<sup>11</sup>, garantendo in caso di conversione una percentuale di incentivazione del 15% sulla conversione. In occasione del rinnovo contrattuale è stata altresì deliberata un importo una tantum concessa a favore di tutta la popolazione aziendale da destinare a politiche di Welfare e utilizzabile nella piattaforma per tutti gli usi consentiti dalla normativa.

Sono 73 le persone che nel corso dell'anno hanno usufruito del congedo parentale per la nascita di un figlio.

Congedo Parentale									
GRI 401-3	2023			2022			2021		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
N. totale di risorse che hanno diritto al congedo per nascita del figlio	145	74	219	119	37	156	131	36	<b>167</b>
N. totale di risorse che hanno fatto uso del permesso per congedo parentale durante l'anno	43	74	117	30	57	87	31	56	<b>87</b>
Di cui tornati allo stesso posto di lavoro <sup>12</sup> dopo il congedo	43	66	109	30	53	83	31	52	<b>81</b>
Numero totale delle risorse che hanno mantenuto lo stesso posto di lavoro 12 mesi dopo il ritorno dal congedo parentale	30	46	76	26	46	72	29	33	<b>62</b>

<sup>11</sup> Per *flexible benefit* si intende quella serie di beni o servizi che un'azienda può decidere di mettere a disposizione di propri dipendenti oltre alla normale retribuzione aziendale.

<sup>12</sup> ritorno a lavoro in una posizione uguale a quella precedente il congedo o comparabile.

2023	Uomo	Donna	Totale
Tasso di rientro a lavoro <sup>13</sup>	1	0,895	0,93
Tasso di mantenimento <sup>14</sup>	1	0,88	0,93

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

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

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

<b>People care</b>	Fondo pensionistico complementare
--------------------	-----------------------------------

<sup>13</sup> Definito dal rapporto tra persone che hanno usufruito del congedo e le persone tornate al lavoro dopo il congedo.

<sup>14</sup> Rapporto tra le persone che hanno mantenuto lo stesso posto di lavoro e le persone che hanno usufruito del permesso nell'anno precedente.

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

### Certificazione TOP EMPLOYER

Nel mese di giugno 2023 il Gruppo ha ottenuto la certificazione Top Employer 2023, un importante traguardo che riflette l'impegno nel mettere al centro delle sue priorità il benessere dei propri dipendenti. Il premio è conferito da Top Employers Institute che ogni anno mette a confronto le attività HR delle più importanti aziende al mondo certificandone le eccellenze. Il riconoscimento è la conferma di una realtà che valorizza le persone, promuove i valori che ispirano l'attività quotidiana, mira a creare un contesto attento alle relazioni di qualità, all'ascolto, allo sviluppo delle competenze e all'emersione e affermazione dei talenti. Tra le aree strategiche considerate, il Gruppo si è distinto per le sue performance nella People Strategy, Leadership, Empowerment, Diversity Equity Inclusion, Sostenibilità e Wellbeing.

Nel pieno rispetto della libertà di associazione, oltre il 55% delle persone del Gruppo è iscritto a organizzazioni sindacali, mentre il 100% è coperto da contratto collettivo di lavoro<sup>15</sup>

### Ascolto delle persone-Survey e Community

Facendo seguito alle iniziative realizzate negli anni precedenti nel 2023 è stata realizzata una survey di Gruppo sui temi legati all'inclusione che ha visto la partecipazione di oltre il 40% dei dipendenti chiamati a rispondere su 5 ambiti di indagine (engagement e benessere aziendale, allineamento valoriale, inclusione, crescita professionale, canali di segnalazione) durante gli incontri territoriali realizzati con il top management in tutte le Direzioni Territoriali di ASPI e nelle diverse società del Gruppo.

Nel mese di dicembre 2023 è stata lanciata la prima Survey di Clima estesa al Gruppo, realizzata attraverso una piattaforma di engagement della quale il Gruppo si è dotato per gestire tutti i momenti di ascolto con survey strutturate e massive o instant survey per singoli temi di interesse anche dedicati a singoli ambiti o società di indagine.

Per rafforzare l'ingaggio delle nostre persone, rendendole parte integrante della employee proposition, il Gruppo ha molto investito nel corso dell'anno nel formalizzare l'ingaggio delle diverse **Community** costituite nell'ultimo biennio, **parte integrante del percorso di trasformazione di ASPI** che pone al centro del cambiamento le persone promuovendo una cultura inclusiva, basata sulla valorizzazione delle diversità, sulla sostenibilità delle proprie scelte e sul benessere organizzativo. Le diverse community aziendali sono delle vere e proprie **reti generative, in espansione ed evoluzione**, che condividono la sensibilità di porsi domande, confrontarsi e fornire supporto reciproco, **per il** raggiungimento dello scopo aziendale comune, la valorizzazione del contributo e l'attivazione del potenziale del singolo. Sono costituite per il presidio e lo

<sup>15</sup> La percentuale non include Pavimental Polska non esistendo in Polonia tale istituto contrattuale.

sviluppo di particolari ambiti o progettualità aziendali attraverso una partecipazione che può avvenire secondo nomina aziendale (generalmente il partecipante è selezionato per il ruolo ricoperto nell'organizzazione aziendale) o adesione volontaria (l'adesione alla community prescinde dal proprio ingaggio professionale e dal proprio ruolo organizzativo). La formalizzazione delle community oggi valorizzate anche nel book organizzativo aziendale ha portato all'istituzione di una rete che coinvolge oltre 900 persone.

### Autostrade del sapere

L'evoluzione del Gruppo, da gestore dell'infrastruttura ad operatore integrato di mobilità, mette le persone e le loro competenze al centro del cambiamento e del piano di Trasformazione Industriale attraverso un progetto ed un sistema di gestione e sviluppo del know how denominato "Autostrade del Sapere", intrapreso nel 2019 per accrescere le competenze delle persone del Gruppo e attrarre professionisti nell'ambito del settore infrastrutturale, creando un ecosistema con le Università e le Business School, i centri di formazione e gli incubatori tecnologici nazionali.

L'ambizione è spingere le eccellenze nazionali a fare sistema creando una sinergia strategica tra mondo aziendale, scolastico ed accademico per favorire la formazione continua, la crescita professionale, sostenere l'innovazione e la trasformazione digitale in un network di relazioni e partnership che, come l'infrastruttura autostradale, percorra l'intero Paese e lo unisca, da parte a parte, con la forza del Sapere.

Il progetto si struttura con una organizzazione a rete formata da connessioni strategiche tra «centri del Sapere aziendale» quali nodi di innovazione e sviluppo, funzionali ad abilitare il patrimonio di conoscenze e competenze del Gruppo. Ogni centro del Sapere costituisce un fattore abilitante che attiva, orienta e risponde alle sfide della complessità con target definiti coprendo aree di formazione e di business specifiche.



I nodi del network del Sapere sono:

- **Education&Innovation**, cabina di regia e fattore abilitante della rete di conoscenze e competenze, ambito di azione e di condivisione di best practices rivolto alla comunità scientifica, accademica ed alle persone del Gruppo.
- **Corporate University**, per promuovere l'aggiornamento continuo e la diffusione del know how tecnico, unico e distintivo del Gruppo attraverso un piano di formazione continua erogato da una community di trainer interni e in partnership con Atenei e Business School.
- **Safety Academy**, l'Health and Safety Competence Center che favorisce il rafforzamento della cultura della sicurezza nel mondo delle infrastrutture attraverso l'integrazione di tecnologia, innovazione e fattore umano.
- **Scuole dei Mestieri**, con programmi di formazione tecnico-specialistica che coniugano la conoscenza teorica all'applicazione pratica nella sfida di attrarre e formare i mestieri nell'ambito dei settori di «core business» del Gruppo.
- **Next Generation**, per lo sviluppo di progetti ed iniziative mirati alla crescita professionale e al «job enrichment» attraverso l'introduzione di attività esperienziali, job rotation all'interno del Gruppo, affiancamenti sul campo, mentorship e programmi di Alta Formazione specializzata e universitaria.

### Programmi, iniziative e strumenti

Autostrade del Sapere si declina in numerose iniziative e strumenti finalizzati a:

- *Costruire le competenze per l'oggi, creare quelle per il domani:*
  - **Smart Infrastructures & Construction Academy**  
Ospitata presso il Polo Universitario Federico II di San Giovanni a Teduccio (Napoli) ha l'obiettivo di formare nuove figure di elevata professionalità nell'ambito della concezione, gestione e monitoraggio e servizi di construction delle infrastrutture afferenti al sistema viario (ponti, viadotti, gallerie etc.) in un'ottica di esercizio sostenibile, sicuro e tecnologicamente avanzato. Il programma combina concetti avanzati di Ingegneria civile, Ingegneria gestionale ed Industria 4.0 (infrastrutture smart) con attività di project-work in affiancamento con figure tecniche senior del Gruppo Autostrade.
  - **Amplia Academy**  
Costruita per formare giovani e persone in cerca di occupazione sui mestieri fondamentali per il settore costruzioni: carpentiere, operatore mezzi, contabile, cost controller, addetto ufficio tecnico, planner, addetto HSE e addetto al controllo Qualità. È un programma a carattere nazionale, volto a consolidare e condividere la conoscenza e ad investire nelle competenze del futuro, e un percorso professionalizzante che, combinando sessioni formative di teoria in aula ed esperienza pratica in cantiere, mira a formare giovani talenti per inserirli all'interno del Gruppo.
  - **Talent Acceleration Program**  
Un progetto di training on the job rivolto a giovani laureati under 30 realizzato in partnership con Adecco, Federico II e SDA Bocconi che prevede l'inserimento di professionisti in grado di operare nell'ambito dell'intera filiera del Controllo e della Pianificazione aziendale, attraverso la specializzazione nell'ambito del 'Project Controlling', 'Controlling' e 'Planning'. Nel corso della durata di 18 mesi i partecipanti seguiranno un percorso in cui ad una job rotation tra le diverse sedi del Gruppo verranno affiancati dei momenti di alta formazione con i partner accademici. Il progetto dedicato ai professionisti del Planning & Control, in partnership con Adecco, Federico II e SDA Bocconi.

○ **Master Universitario in “Ingegneria e Gestione integrata delle reti autostradali”**

Un master universitario di II livello per neoassunti in Apprendistato, co-progettato con il Politecnico di Torino, il Politecnico di Milano e il MIP della durata di 24 mesi. La struttura didattica assicura la complementarità tra teoria e pratica, attraverso simulazioni e case studies, in co-docenza con trainer e specialisti del Gruppo di comprovata qualificazione professionale. Al termine del percorso i partecipanti acquisiscono un modello di competenze a «Pi-Greco» ovvero: competenze manageriali, competenze di dominio tecnico e competenze digitali. Per neoassunti in Apprendistato e co-progettato con il Politecnico di Torino, il Politecnico di Milano e il MIP.



○ **Adesione al “Progetto Distretto Italia”**

Un programma interaziendale che mira ad orientare, formare e creare una nuova generazione di professionisti, in collaborazione con Consorzio Elis, Istituti scolastici e Atenei. Il progetto prevede tre diverse linee di azione:

- “*Scuole dei Mestieri*”, con percorsi formativi inter-company in grado di rispondere ai fabbisogni di sistema, sostenendo il fenomeno della dispersione scolastica, attraverso la costruzione di figure professionali ricercate oggi e di più difficile reperimento.
- “*Scuola per la Scuola*”, per disegnare, insieme alle scuole ed alle Università, percorsi di alternanza scuola-lavoro (PCTO-Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) congiunti, erogabili su larga scala con ricorso a training digitale ed esperienze sul campo, per favorire l'acquisizione delle competenze trasversali e la conoscenza dei mestieri;
- “*Officine Futuro*”, che mira a realizzare un Piano Nazionale di Orientamento che parte dall'ascolto dei ragazzi (fin dalla scuola secondaria di I grado) offrendo un percorso funzionale, alla scoperta della propria vocazione professionale attraverso la conoscenza delle proprie abilità e la comprensione del mondo del lavoro del futuro.

- *Trasmettere i valori aziendali, un modello comune di leadership e le competenze chiave per un inserimento efficace nella cultura e nel contesto professionale:*

- **Onboarding** per i neoassunti del Gruppo con l'obiettivo di trasmettere i valori aziendali e le competenze chiave, creare engagement e senso di appartenenza, attraverso un programma modulare di 40 ore e visite esperienziali finalizzate a favorire la piena integrazione nel contesto organizzativo.
- **Induction Manageriale** per manager neoassunti o avanzati in ruoli di maggiore complessità finalizzato ad orientare verso un modello comune di leadership in linea con i valori aziendali con sessioni di **Board Induction** per manager che ricoprono cariche nell'ambito dei CdA di Gruppo

- **Business Coaching** per potenziare la leadership e le capacità gestionali
- **Safety Academy** per sviluppare una cultura della sicurezza a 360 gradi
- **Percorsi digitali e offsite per migliorare le soft skill**
  
- *Supportare la crescita professionale*
  - Custom Program **“Off Road Future Leaders”** della durata di 160 ore e co-progettato in partnership con SDA Bocconi Business School con la finalità di legittimare la «next generation» manageriale con un programma che mira a promuovere un modello di leadership coerente ai valori del Gruppo e a consolidare le «core competence» correlate al pensiero strategico, ai principi di marketing e data analysis, al Project Management, alla Leading Innovation, alla Comunicazione e alla Digital Transformation.
  - **CDP Academy** in partnership con Business School internazionali, per allineare le competenze e favorire il networking tra i manager del Gruppo CDP, mettendo a disposizione un ambiente di apprendimento internazionale nelle sedi di prestigiose Business School quali Headspring di Londra, IESE di Madrid e SDA Bocconi di Milano.
  
- *Promuovere l’aggiornamento continuo delle competenze professionali:*
  - **Autostrade Corporate University**, centro di formazione intragrupo articolato su faculty interconnesse al “core business” con oltre 200 programmi di formazione tecnico-specialistica gestiti da una community di **130 trainer interni**, con l’obiettivo di:
    - accrescere le competenze nel campo della progettazione e della realizzazione di infrastrutture autostradali (**Faculty Infrastructures**)
    - consolidare le competenze nella gestione e manutenzione dell’asset autostradale, della viabilità e dell’esazione (**Faculty Operations**)
    - accompagnare la “transizione digitale” e consentire la conoscenza diffusa degli applicativi IT e software aziendali (**Faculty Digital**)
    - supportare lo sviluppo di politiche Environment, Social e Governance nei processi aziendali (**Faculty ESG**)
    - attivare percorsi per **l’up-skilling ed il re-skilling** delle competenze (es. EOS Esattore/Operatore di Stazione)
    - facilitare la governance dei processi, delle attività e delle risorse (es. **Project Management** e certificazioni)
    - ottimizzare le conoscenze delle **lingue straniere** con sessioni individuali e di gruppo

Complessivamente, nel 2023, il Gruppo ha erogato 671.809 ore di formazione totali per i propri dipendenti. L’incremento rispetto all’anno precedente è riconducibile alla formazione avvenuta nell’ambito del progetto Nuovo Fondo Competenze.

Ore medie di formazione annua per genere						
GRI 404-1	2023		2022		2021	
	Ore formazione	di Ore medie	Ore formazione	di Ore medie	Ore formazione	Ore medie
Uomini	485.901	66,2	191.394	26,6	170.155	24,0
Donne	185.454	75,9	61.398	27,9	61.795	29,4

Ore medie di formazione per tipologia contrattuale						
GRI 404-1	2023		2022		2021	
	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie	Ore di formazione	Ore medie
Dirigenti	11.809	76,2	5.818	40,7	3.590	25,1
Quadri	48.630	89,4	15.711	31,5	27.278	60,4
Impiegati <sup>16</sup>	558.481	87,8	205.806	34,6	177.231	30,2
Operai	52.434	19,2	25.457	9,1	23.852	8,8

### Attrazione di nuovi talenti

Nel 2023 il tasso di uscita è rimasto sostanzialmente costante, mentre è cresciuto quello in ingresso, in particolar modo quello relativo alla popolazione femminile e a quella più giovane

Cessazioni e turnover				
GRI 401-1	Unità di misura	2023	2022	2021
Totale cessazioni <sup>17</sup>	N.	714	547	1.018
Tasso di turnover	%	7%	6%	11%
Uomini	N.	572	445	900
	%	8%	6%	13%

<sup>16</sup> La categoria impiegati comprende anche gli esattori.

<sup>17</sup> Sono incluse le cessazioni a tempo indeterminato e a tempo determinato per le seguenti tipologie: per dimissioni, per licenziamento, per decesso per pensionamento. I movimenti sono rapportati a tutto il personale in organico al 31/12. Il 2021 e 2022 sono stati affinati in coerenza con la metodologia adottata per il 2023

Donne	N.	142	102	118
	%	6%	5%	6%
Numero e percentuale di cessazione per fasce d'età				
<30 anni	N.	82	34	20
	%	8%	6%	3%
30-50 anni	N.	300	203	156
	%	7%	5%	4%
>50 anni	N.	332	310	842
	%	7%	7%	18%
Numero e percentuali di cessazione per Paese				
Italia	N.	708	533	1.004
	%	7%	6%	11%
Eestero	N.	6	14	14
	%	6%	18%	15%

Assunzioni				
GRI 401-1	Unità di misura	2023	2022	2021
Assunzioni e suddivisioni per genere <sup>18</sup>	N.	1.415	979	1.029
Percentuale assunzioni rispetto al totale dipendenti	N.	14%	11%	11%
Uomini	N.	1.001	785	832
	%	14%	12%	12%
Donne	N.	404	194	197
	%	17%	9%	10%
Numero e percentuale di assunzioni per fasce d'età				
<30 anni	N.	466	285	197
	%	47%	36%	31%
30-50 anni	N.	742	548	609
	%	17%	14%	16%
>50 anni	N.	207	146	223
	%	5%	3%	5%

<sup>18</sup> Sono incluse le assunzioni a tempo indeterminato dall'esterno e le trasformazioni da tempo determinato a tempo indeterminato. I movimenti sono rapportati a tutto il personale in organico al 31/12. Il 2021 e 2022 sono stati affinati in coerenza con la metodologia adottata per il 2023

Numero e percentuali di assunzioni per Paese				
Italia	N.	1.382	96	1.026
	%	14%	10%	11%
Estero	N.	33	11	3
	%	35%	14%	3%

### 3.2 Diversity, equity e inclusion

GRI 405-1

Tema materiale	Target 2024	SDG
Inclusione, valorizzazione sviluppo delle risorse umane	Gender pay gap <sup>19</sup> 0%	

### HIGHLIGHTS 2023

**Leadership inclusiva**

Oltre 100 persone coinvolte nelle comunità ERG

13,5% dirigenti donne

25% organico donne

Certificazioni in tema di parità di genere e D&I

Premio Top Employer

<sup>19</sup> Il Gender PAY GAP è calcolato con il Metodo richiesto dal Certificatore della PdR UNI 125 che prevede l'ottenimento del punteggio massimo con uno scostamento inferiore al + - 5%.

## Diversity Equity Inclusion: Governance

La valorizzazione delle diversità, siano queste di genere, di età o di formazione, ha un ruolo centrale tra gli obiettivi ESG del Gruppo allo scopo di creare un ambiente di lavoro in cui ogni persona si senta valorizzata e motivata. Il Gruppo, in linea con le Best practice ha continuato a portare avanti con impegno il programma di inclusività fareDI+, diversità e inclusione un valore per tutti, dotandosi di un sistema di Governance e di principi e pilastri e un sistema di monitoraggio definiti nella "Linea Guida Parità e Inclusione di Gruppo" approvata dal Consiglio di Amministrazione della società nel mese di aprile 2023.

Il sistema di presidio per la gestione e il monitoraggio delle tematiche legate all'inclusione, alla parità di genere e integrazione è costituito da 3 diverse entità:

- un Comitato Guida DE&I (costituito nell'ambito del Comitato Manageriale di sostenibilità ESG, ha tra gli obiettivi la definizione e individuazione del piano di azione e di comunicazione D&I, la diffusione della Linea Guida a tutte le società del Gruppo e filiera; attivazione piani di ascolto per i diversi target aziendali e definizione dei KPI per monitorare i progetti D&I);
- un Comitato Bilaterale (Azienda-Sindacato) per la tutela e l'inclusione delle diversità, costituito nel 2021 con le 5 sigle sindacali che rappresentano la workforce aziendale con l'obiettivo di:
  - monitorare l'andamento dell'occupazione femminile nell'azienda attraverso l'implementazione di female recruiting strategies;
  - contrastare il divario retributivo, garantendo parità nella progressione di crescita tra uomini e donne;
  - sviluppare una serie di iniziative volte al perseguimento di un welfare aziendale sempre più all'avanguardia che sia in grado di fornire un concreto supporto alla bigenitorialità per liberare le energie delle lavoratrici, supportandole concretamente nelle necessità e consentendo una sempre maggiore integrazione delle donne nelle organizzazioni aziendali.
- **Employee Resource Group (ERG)**, gruppi di volontari guidati e formati dal team Human Capital DEI, e rivolti a tutte le persone del Gruppo, con l'obiettivo di favorire una cultura aziendale ancora più inclusiva, trattando in modo trasversale tutti i temi della diversità. Gli ERG contribuiscono a promuovere un approccio inclusivo, a fornire supporto all'organizzazione per i relativi obiettivi DE&I attivando un canale di ascolto bidirezionale finalizzato alla co-creazione di iniziative/progetti maggiormente personalizzati ed aderenti ai reali bisogni delle proprie persone nell'implementazione del proprio programma di inclusività.

I 4 gruppi (Gender, Intergenerazionalità, Disabilità, LGBTQ+) nel corso dell'anno hanno lavorato su temi di Linguaggio inclusivo con una organizzazione caratterizzata da un direttivo, in stretto contatto con la Direzione HCO e i componenti del Gruppo e con gli executive sponsor rappresentanti dell'Alta Direzione. Agli ERG è stata affidata la gestione della prima Inclusion Week di ASPI realizzata nella settimana 19-23 giugno a 2 anni dall'avvio del programma fareDI+ (21 giugno 2021).

Disabilità – GRUPPO AUCUBA, il gruppo formato da colleghi con disabilità e non, ha operato per promuovere una cultura che valorizzi l'unicità e la ricchezza di cui ogni persona, in qualunque condizione sia. Diversi colleghi, anche non iscritti al gruppo hanno potuto sperimentare la condizione di disabilità, facendo l'esperienza di vedere il mondo da una prospettiva completamente diversa da quella abituale. Tra le iniziative, l'incontro con "IMPLACCABILI" dell'Unione Rugby Capitolina, squadra composta da ragazzi con disabilità che per una giornata sono diventati gli allenatori del Gruppo, consegnando un patrimonio di esperienza e arricchendo i partecipanti in campo, ma soprattutto fuori.

Intergenerazionalità – GRUPPO GENZERO, ha operato per valorizzare le differenze tra le generazioni presenti in azienda, ritenendole una vera e propria ricchezza. Al Gruppo sono iscritte circa 30 persone, giovani e meno giovani, figure professionali diverse. Tra le iniziative del Gruppo, a giugno GenZero ha organizzato un evento di volontariato aziendale a Bari dal titolo “volendo si può: generazioni senza frontiere”, finalizzato alla raccolta di generi alimentari per persone in difficoltà economica. L’esperienza ha dimostrato che nella necessità e nel dono agli altri le barriere generazionali e in generali culturali vengono superate.

LGBTQ+ - GRUPPO GUIDIAMO ha operato con l’obiettivo di promuovere una cultura che prevenga ogni discriminazione dovuta alle caratteristiche personali legate all'orientamento sessuale, all'identità di genere e alle caratteristiche biologiche inerenti l'attribuzione di sesso. Il Gruppo, cui partecipano 14 persone, ha agito per allargare la visibilità della condizione LGBTQIA+ in azienda e supportare le politiche aziendali di inclusione, partecipando agli eventi di presentazione dei gruppi ERG collegati alle iniziative aziendali nelle Direzioni Generali e nelle Direzioni di Tronco.

Parità di Genere – GRUPPO IPAZIA ha operato per valorizzare la parità di genere ed il cambiamento a partire dal linguaggio fino ad arrivare al comportamento. Al gruppo partecipano 50 persone che, assumendo il ruolo di Ambassador del cambiamento, si occupano di far conoscere tutte le azioni positive che l’azienda mette in atto in favore della parità di genere. Ipezia, quindi, ha lo scopo di proporre idee e realizzarle, contribuendo alla fase evolutiva aziendale in atto.

### Diversity Equity Inclusion: iniziative

Nel dettaglio le e principali iniziative definite e implementate nel 2023, oltre alle già menzionate linee guida riguardano:

- ➔ Pubblicazione del primo Bilancio di Genere
- ➔ Firma di un protocollo antimolestie e discriminazioni nel luogo di lavoro, siglato nell’ambito del Comitato Bilaterale per la tutela e inclusione delle diversità,
- ➔ Rinnovo della certificazione ISO 30415 Gestione del capitale umano - Diversità e Inclusione e della certificazione di parità UNI PdR 125:2022 – parità di genere ed estensione alle due principali società controllate, Tecne ed Amplia
- ➔ Ottenimento Premio Libellula per contrasto alla violenza sulle Donne e Premio Minerva per impegno nella crescita del talento femminile
- ➔ Formazione sulla managerialità inclusiva (150 manager di prima e seconda linea coinvolti)

- Nell'ambito formazione dal Fondo Nuove Competenze tutta la popolazione è stata coinvolta su temi di D&I
- Decalogo antimolestie

### **Protocollo antimolestie, discriminazioni e violenze nei luoghi di lavoro**

Nel 2023 è stato prodotto dall'Azienda in collaborazione con le 5 single sindacali nazionali un Protocollo antimolestie discriminazioni e violenze nei luoghi di lavoro, nato all'interno del Comitato Bilaterale per la tutela e l'inclusione delle Diversità allo scopo di prevenire, individuare e gestire i comportamenti molesti, violenti, mobbizzanti e che, più in generale, ledono la dignità della persona. Riferendosi alla normativa nazionale ed internazionale - patto per la Fabbrica del Dicembre 2018, Convenzione ILO n. 190 del 2019, ratificata in Italia con la Legge n.4 del 15 giugno 2021, e la Strategia UE per la Parità di Genere 2020-2025- il Protocollo introduce un Codice di Comportamento che entrerà stabilmente a far parte del corpo normativo aziendale, e rafforza i canali di segnalazione aziendali offrendo la possibilità, con la costituzione di uno sportello ascolto e prima assistenza, di avere un primo punto di contatto esterno all'azienda cui la vittima potrà affidarsi per chiedere supporto psicologico e per conoscere quali canali adire (aziendali o legali) per denunciare una molestia o qualunque atto discriminatorio.

### **Ability Garden**

È proseguito nel 2023 il progetto Ability Garden, un modello di innovazione sociale e lavorativa dedicato a giovani con disabilità intellettiva e neurodiversità. Si tratta di un laboratorio di orientamento vocazionale dedicato ai giovani in uscita dal percorso scolastico che mira a individuare le loro attitudini, e favorire il loro inserimento nel mondo aziendale. Il programma ha come obiettivo quello di realizzare un ponte tra la scuola e il mondo del lavoro per garantire un collocamento realmente mirato di risorse diversamente abili perché fondato sull'analisi e osservazione delle abilità di persone con disabilità fisiche cognitive e sensoriali.

La seconda edizione avviata nel mese di giugno 2023 ha visto l'inserimento di 16 nuove risorse che dopo il periodo di orientamento vocazionale hanno proseguito il training on the job in aziende del Gruppo.

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

La sperimentazione proseguirà anche nel 2024 con l'obiettivo di ampliare il network di aziende virtuose che possano aderire per creare un bacino di attrazione dal quale attingere risorse diversamente abili da impiegare in azienda in modo mirato superando le quote di assunzione previste dalle norme vigenti.

### **Certificazioni**

Nell'anno 2023 sono state rinnovate le certificazioni relative alla parità di genere (prassi UNI/PdR 125:2022) e al sistema di gestione delle risorse (ISO 30415) ottenuti nell'anno 2022, oltre alla certificazione "Dyslexia Friendly Company", riconosciuta dall'AID con la quale è stato avviato anche un programma sull'accessibilità documentale che vede coinvolti diversi ambiti professionali per la riprogettazione della manualistica e delle procedure destinate soprattutto alla popolazione più operativa dell'azienda.

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2023			
GRI 405-1	<30	30-50	>50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>10%</b>	<b>45%</b>	<b>45%</b>
Dirigenti	0	51%	49%
Quadri		50%	50%
Impiegati	12%	52%	36%
Esattori	14%	26%	60%
Operai	8%	42%	50%

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2022			
GRI 405-1	< 30	30 - 50	> 50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>7%</b>	<b>43%</b>	<b>50%</b>
Dirigenti	-	57%	43%
Quadri	-	47%	53%
Impiegati	11%	51%	38%
Esattori	8%	23%	69%
Operai	8%	42%	50%

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2021			
GRI 405-1	< 30	30 - 50	> 50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>7%</b>	<b>42%</b>	<b>51%</b>
Dirigenti	-	59%	41%
Quadri	-	40%	60%
Impiegati	8%	49%	43%
Esattori	7%	24%	69%
Operai	6%	43%	51%

L'organico all'estero è composto da 93 risorse in Pavimental Polska, così suddivise:

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2023			
GRI 405-1	<30	30-50	>50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>10%</b>	<b>71%</b>	<b>19%</b>
Dirigenti			
Quadri			
Impiegati	11%	83%	6%
Operai	9%	64%	27%

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2022 <sup>20</sup>			
GRI 405-1	<30	30-50	>50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>13%</b>	<b>71%</b>	<b>16%</b>
Dirigenti			
Quadri			
Impiegati	13%	81%	6%
Operai	13%	64%	23%

Percentuale di dipendenti per categoria professionale e fasce d'età - 2021 <sup>21</sup>			
GRI 405-1	<30	30-50	>50
<b>Totale dipendenti</b>	<b>12%</b>	<b>73%</b>	<b>15%</b>
Dirigenti			
Quadri			
Impiegati	11%	85%	4%
Operai	13%	67%	20%

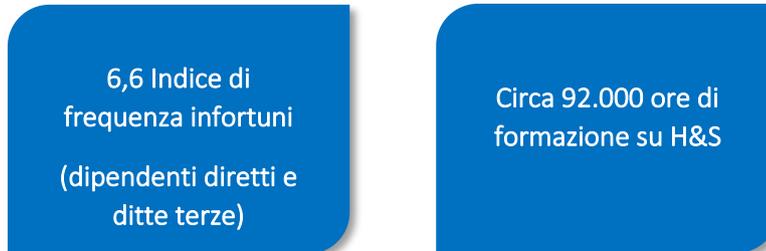
<sup>20</sup> Il dato 2022 è stato modificato per una rettifica sull'inquadramento contrattuale.

<sup>21</sup> Il dato 2021 è stato modificato per una rettifica sull'inquadramento contrattuale.

### 3.3 Sicurezza sul lavoro

GRI 403-1; GRI 403-2; 403-3; GRI 403-4; GRI 403-5; 403-6; GRI 403-7; GRI 403-8; GRI 403-9

#### HIGHLIGHTS 2023



La Sicurezza è un pilastro della strategia del Gruppo.

ASPI ritiene che la Sicurezza a 360° sia uno dei valori fondamentali per la sostenibilità di un'organizzazione e la progressiva riduzione del fenomeno infortunistico, ottenuta sviluppando un programma di miglioramento basato su cultura, organizzazione e metodi di lavoro è la prova di quanto l'integrazione nel business della disciplina sia la chiave per costruire una solida e concreta leadership diffusa su questi temi.

Il Gruppo pur avendo conseguito risultati importanti è anche consapevole che la strada sia ancora lunga soprattutto se l'obiettivo è di coinvolgere al 100% la catena di fornitura per sviluppare il miglioramento in un settore tradizionalmente difficile e complesso. E per questo anche il 2023, oltre al consolidamento delle tante iniziative partite dal 2020, ha visto l'avvio di nuovi progetti che vedono un sempre maggiore coinvolgimento di affidatari ed appaltatori.

#### La Direzione HSE

La costante attenzione ai temi della Salute e Sicurezza nel Gruppo Autostrade per l'Italia ha guidato la scelta organizzativa di costituire nel 2023 la Direzione HSE, a riporto dell'Amministratore Delegato, che ha ulteriormente rafforzato la Governance sui temi Health, Safety & Environment.

La Direzione HSE presidia, per il Gruppo, l'allineamento del modello gestionale alle best practices in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente definendo linee di indirizzo e strategie in ambito HSE – coerenti con gli indirizzi ESG del Gruppo – al fine di consolidare la trasformazione della cultura aziendale per la sicurezza e la tutela ambientale. Fornisce gli strumenti per indirizzare il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance e promuovere una gestione operativa fondata sul principio della prevenzione che assicuri la massima efficacia nella gestione e controllo dei rischi HSE.

#### La visione HSE

Tra la fine del 2023 e gli inizi del 2024 il Gruppo ha definito e diffuso la Visione HSE dei prossimi anni, che fissa i principi e le priorità sulla base dei quali fonda l'impegno verso il miglioramento continuo delle prestazioni di sicurezza e tutela dei lavoratori e dell'ambiente.



Si tratta di una visione che testimonia la responsabilità che il Gruppo ASPI sente nei confronti del settore e l'impegno a trasformare la cultura della sicurezza in un'attitudine alla prevenzione al di là del controllo e degli adempimenti normativi.

### Il Modello gestionale HSE del Gruppo

Il Gruppo persegue l'eccellenza anche attraverso l'adozione di un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei lavoratori, definito secondo le **Linee Guida di HSE Management del Gruppo ASPI** e conforme alla norma UNI EN ISO 45001:2018, che è integrato nel sistema di gestione aziendale. Questo sistema si basa su un'attenta valutazione dei rischi, con una particolare focalizzazione sulle attività che comportano rischi ad alto potenziale (traffico stradale e rischio investimento, lavori in quota, scavi, spazi confinati) e garantisce un costante allineamento alle best practice, alle norme di riferimento e alle cogenze di legge, nell'individuazione delle misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura. Il Sistema definisce procedure, responsabilità e strumenti per il miglioramento continuo delle performance in ambito HS.

Il Manuale degli "Standard di prevenzione del rischio HSE", formalizzati e costantemente aggiornati per essere sempre allineati alle best practices, alle esigenze operative ed al progresso tecnologico, rappresentano le fondamenta del Sistema HS del Gruppo che mira ad eliminare e - ove ciò non sia possibile - minimizzare i rischi per la Salute, la Sicurezza sul Lavoro e l'Ambiente derivanti dalle attività lavorative attraverso modalità di prevenzione che si integrano a quanto già previsto dalle norme di legge, attraverso efficaci strumenti operativi di controllo e monitoraggio.

I valori della sicurezza e della tutela ambientale vengono costantemente comunicati e condivisi con fornitori e appaltatori, e per tale ragione gli Standard di prevenzione del rischio HSE costituiscono riferimento delle misure di tutela da integrare nella progettazione e realizzazione dei lavori, e nei capitolati contrattuali.

L'approccio alla sicurezza sul lavoro fa perno su un sistema di strumenti trasversali ai processi aziendali che prevede chiari indirizzi e una struttura organizzativa, capillarmente diffusa su tutto il territorio, preposta alla sicurezza che prevede, per ogni Unità Produttiva, un HSE Manager, Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) e un Medico Competente.

Gli HSE Manager affiancano, in tutte le società del Gruppo, i Responsabili delle Unità produttive e organizzative, nella definizione delle misure di prevenzione dei rischi, in accordo con gli standard definiti.

Il Gruppo si avvale anche del servizio di medicina sul lavoro che attraverso i Medici Competenti incaricati, supporta tutto il sistema destinato alla valutazione dei rischi e alla messa a punto della strategia preventiva

più adeguata orientata alla salute complessiva dei lavoratori. La sorveglianza sanitaria è un'attività fondamentale per la tutela della salute, che comprende visite mediche e accertamenti sanitari preventivi e periodici sui lavoratori esposti ai rischi, finalizzati a evidenziare eventuali problemi di salute correlati al lavoro e a valutare l'idoneità del lavoratore allo svolgimento della mansione specifica.

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

Il Gruppo lavora per rafforzare con continuità la capacità di individuare rischi, stimolando comportamenti consapevolmente orientati al rispetto delle regole e atteggiamenti proattivi autonomi. Elementi fondamentali della prevenzione sono le attività di sensibilizzazione e formazione e il coinvolgimento attivo dei lavoratori anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo, che si concretizza ad esempio attraverso la "Stop Work Authority", che rappresenta la volontà di formalizzare questo approccio basato sulla responsabilità individuale e sul diritto/dovere di intervenire quando necessario.

Per promuovere una sempre maggiore consapevolezza dei rischi in tutti coloro che operano sulla rete, nel 2023 è nata una nuova routine, i "3 minuti per la sicurezza", brevi incontri pensati per chi opera sul campo, da svolgere tra preposti/capisquadra e il team, prima di iniziare le attività, per permettere dei veri e propri allenamenti quotidiani mirati ad osservare l'ambiente di lavoro, valutare i rischi e le misure di prevenzione e protezione presenti e condividere le informazioni per aumentare la consapevolezza del team.

### Il Programma di trasformazione per la sicurezza

A marzo 2023 è stato avviato un importante programma per accelerare ulteriormente la trasformazione del Gruppo ASPI in "organizzazione interdipendente" ovvero – secondo la classificazione di Bradley - una organizzazione con una forte identità in cui gli obiettivi HS sono comuni e le persone si "prendono cura" a vicenda contribuendo, oltre che all'ambizione zero incidenti, anche all'incremento della produttività aziendale.

Il programma è nato con lo scopo di consolidare – massimizzandone l'efficacia – le iniziative in atto, abilitandone la sinergia e contribuendo alla creazione e diffusione di un framework condiviso.

I principali stream di lavoro in questo ambito hanno riguardato:

- Safety Governance: azione volta a rendere ancora più efficienti i processi connessi all'attività del Comitato Salute Sicurezza e Ambiente e dei relativi Sottocomitati indirizzandone al meglio azioni e contenuti.
- Safety Initiatives, con azioni finalizzate a:
  - rafforzare ulteriormente il processo di analisi degli incidenti e dei quasi incidenti;
  - riesaminare la classificazione degli eventi con una focalizzazione sulla prevenzione degli incidenti ad alto potenziale legati agli specifici top risk che ha permesso di definire azioni di miglioramento mirate sulle cause radice per evitare il ripetersi degli stessi ed agendo sul fattore gravità;
  - potenziare il flusso comunicativo ed il dialogue tra gli organismi ed i comitati aziendali in caso di eventi rilevanti;

- introdurre nuove tecniche di analisi per indagare le cause radice e diffondere sistematicamente le lezioni apprese;
- svolgere workshop di rafforzamento delle competenze su tutti i ruoli chiave del Gruppo, che hanno visto il coinvolgimento di oltre 200 Persone del Gruppo.
- Safety Leadership: lo stream più corposo in termini di ricadute operative, con il coinvolgimento di oltre 500 ruoli chiave all'interno del Gruppo, in workshop formativi e poi in coaching in campo individuali. Lo scopo dell'attività è stata quella di radicare le routine di sicurezza del Programma Active Safety Value, rendendo così tangibile la leadership diffusa in tutti i ruoli dal top management delle Unità Produttive ai preposti.
- Contractors Safety Management: il processo di gestione dei fornitori e dei contratti è stato riesaminato in una logica end to end mirando all'allineamento con i best in class anche di altri settori. Ne sono emersi opportunità di miglioramento che un apposito team interfunzionale che sta implementando seguendo la road map che è stata definita.

## Il Programma Active Safety Value

È proseguito nel 2023 il programma di leadership in ambito salute e sicurezza, denominato Active Safety Value (ASV), con il quale il Gruppo ASPI ha deciso di sviluppare una propria metodologia distintiva, opportunamente articolata in funzione della propria organizzazione e dello specifico ambito operativo, con l'obiettivo in primis di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza, creare una leva sulla leadership in HS del management e sul processo di cascading e promuovere il cambio di mentalità delle persone del Gruppo ASPI, a favore della tutela della Salute e Sicurezza.

Il programma è sostenuto da un team interno di circa 180 Safety Coach e 250 Safety Supporter e ha coinvolto complessivamente nel programma circa 3.000 persone attraverso più di 100 workshop e oltre 700 conversazioni.

Nel 2023, all'interno della cornice del programma Active Safety Value, è nata *Active Safety Evolution*, un'iniziativa che mira a consolidare la leadership in Health and Safety in tutta la popolazione aziendale, basata sul "Manifesto del cambiamento", uno strumento creato dal top management di Gruppo che contiene un set di impegni concreti e azioni sul campo che punta a creare «portatori sani» di sicurezza e salute a tutti i livelli. In particolare, il Manifesto del Cambiamento prevede:

- Utilizzo degli strumenti a supporto delle routine della sicurezza;
- Classificazione delle segnalazioni ricevute ed elaborazione di un feedback di risposta (risoluzione, work in progress e tempi di risoluzione);
- Coinvolgimento degli appaltatori nel miglioramento degli standard HSE del Gruppo;
- Riflessioni sulla sicurezza per eventi ad alto potenziale;
- Elaborazione di KPI per misurare concretamente l'efficacia e l'efficienza su campo delle iniziative in ambito HS;
- Refresh formativo per coloro che hanno adottato e reiterato condotte e comportamenti non sicuri ed istituzione di un sistema premiante per diffondere sicurezza nelle singole strutture operative.

Attraverso la metodologia del Cascading, articolato in due fasi, i contenuti del Manifesto del Cambiamento sono stati trasmessi e condivisi «a cascata» dal management all'organizzazione grazie ad eventi ad alto impatto

ed ingaggio emotivo. Nel corso del 2023, sono stati organizzati complessivamente 23 workshop in cui sono state coinvolte più di 700 persone.

### Strumenti di divulgazione e coinvolgimento

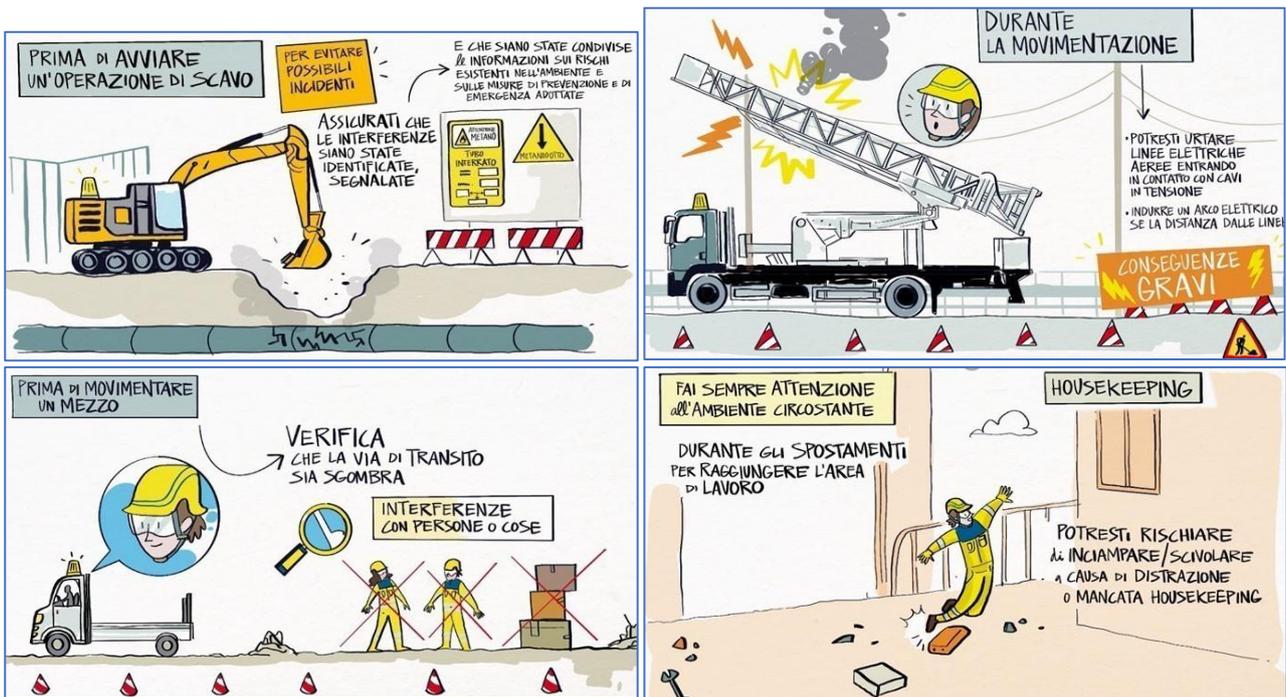
Nel 2023 sono state realizzate nuove iniziative innovative e non convenzionali per coinvolgere i lavoratori sul tema della sicurezza e sviluppare le competenze e le conoscenze necessarie a far accadere il cambiamento in ambito HS. Tra le iniziative introdotte:

- Game “Alta Quota”: gioco online interattivo in cui viene simulata la scalata delle Tre Cime di Lavaredo e stimolata la riflessione sui fattori di rischio rilevante registrati da ASPI coinvolgendo il “gamer” nella scelta delle azioni più sicure per contrastare il rischio. L’obiettivo del gioco è di promuovere in tutti i lavoratori del Gruppo un atteggiamento proattivo nei confronti della sicurezza e l’adozione di comportamenti sicuri a partire da una solida consapevolezza dei rischi e dalla convinzione di potere e di dovere agire in prima persona - di concerto con il Sistema aziendale - al fine di migliorare costantemente i livelli di sicurezza delle attività e abbattere gli infortuni.

**Gioco HSE  
"Alta Quota"**



- “Video pills HS animate”: Contenuti video di breve durata con un focus sui principali rischi che possono presentarsi nelle attività lavorative. Sono realizzati attraverso una videografica animata con l’obiettivo di migliorare la consapevolezza dei rischi e diffondere comportamenti virtuosi durante lo svolgimento delle attività.



### Housekeeping day e Walkthrough day

Nel 2023, sono state organizzate due giornate importanti per il coinvolgimento del top management in campo, la prima, a giugno, ha visto scendere in campo più di 100 leader su 95 siti, con un coinvolgimento trasversale in tutto il Gruppo, per attenzionare gli aspetti legati alla pulizia delle aree di lavoro, al riordino e rimozione del superfluo, nella giornata è risultato vincente l'approccio basato sul dialogo e sul coinvolgimento del team.

A novembre si è svolto il primo Walkthrough Day, con un focus più ampio, su tutti gli aspetti che hanno un impatto sulle dinamiche di sicurezza del lavoro, e che ha coinvolto oltre 500 persone tra i leader in campo e il personale operativo del Gruppo e delle imprese che lavorano nei cantieri, confermandosi quale momento di condivisione aperta e di confronto su temi concreti e ne sono sorte idee di miglioramento.

### Le Campagne di promozione della sicurezza

Diverse sono state le campagne di promozione della sicurezza promosse da ASPi con l'obiettivo di sensibilizzare quante più persone possibile sulla necessità di prendersi cura, in prima persona, della propria sicurezza e di quella altrui perché la sicurezza sul lavoro è nelle mani di tutti coloro che lavorano nel Gruppo e per il Gruppo.



## La Settimana della sicurezza

Nel 2023 è stata promossa la Settimana della Sicurezza (18-24 febbraio) durante la quale tutte le società del Gruppo si sono sfidate direttamente nei loro siti, ideando, progettando e realizzando oltre 200 iniziative che hanno avuto come tema ispirante “Gli ambienti di lavoro sani e sicuri”.

La settimana della Sicurezza ha visto il coinvolgimento di oltre 5300 persone, 300 imprese esterne e la realizzazione di più di 200 eventi lungo tutta la rete, tra cui: esercitazioni nei cantieri, safety walk, workshop e flash mob sulla sicurezza, eventi aperti a scuole e famiglie.

I safety walk in particolare, sono visite presso i cantieri e sedi di lavoro durante le quali il management incontra i lavoratori presenti, dialogando sui temi della sicurezza, nel 2023 ne sono stati realizzati 1970.

In occasione della Giornata mondiale della Sicurezza del 28 aprile 2023, è stato consegnato in un evento dedicato tenuto a Milano, il Primo Premio Salute e Sicurezza Aspi a coloro che si sono contraddistinti per l’organizzazione degli eventi durante la settimana della sicurezza e per le performance ottenute in ambito della sicurezza relative al 2022.

Tra tutti i progetti presentati, sei sono stati quelli premiati nelle seguenti categorie:

- Comunicazione: Direzione III Tronco;
- Innovazione: Direzione IV Tronco;
- Originalità: Direzione V Tronco;
- Energia: Free To X;
- Coinvolgimento Emotivo: Tecne;
- Trasversalità: Business Unit Ingegneria di Rete Aspi Area Sud e Amplia.

Il Premio Salute e Sicurezza è stato vinto da Tecne con il progetto “Paint Your safety” che ha riscosso la maggioranza dei voti della giuria formata dagli oltre mille colleghi collegati in streaming all’evento.

## La Safety Academy

La Safety Academy è il progetto di Autostrade per l'Italia promosso per contribuire al raggiungimento dell'ambizione «Zero Incidenti» attraverso la progettazione e la realizzazione di iniziative di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza rivolte ai lavoratori delle imprese delle che operano sulla nostra rete.

Il Gruppo ASPI intende sostenere le imprese nell'avviare o rafforzare il proprio percorso di consolidamento culturale rimarcando l'importanza di fondare le strategie aziendali sui valori della prevenzione, della salute e la sicurezza sui luoghi lavoro, mettendo a disposizione delle imprese appaltatrici l'opportunità di partecipare a workshop ed eventi ad alto impatto emotivo progettati e realizzati con la finalità di accrescere la consapevolezza delle possibili conseguenze delle proprie azioni e rafforzare la propria Safety Leadership.

A tal fine la Safety Academy ha avviato delle partnership con enti leader nella realizzazione di eventi formativi, campagne di sensibilizzazione e iniziative culturali in grado di promuovere in maniera coinvolgente i valori di prevenzione, benessere e cura reciproca nell'industria e nella società.

I primi 3 workshop, realizzati tra novembre e dicembre, hanno visto coinvolti i manager di circa 90 imprese sul tema della safety leadership.

## Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Le società del Gruppo sono sempre impegnate in programmi continuativi di formazione sulla sicurezza, che vanno oltre gli obblighi di legge. La formazione è sempre effettuata in occasione di assunzione di personale o in caso di variazione di mansioni, di introduzione di nuove attrezzature di lavoro o nuove tecnologie, di nuove sostanze e preparati pericolosi, in relazione all'evoluzione dei rischi o all'insorgenza di nuovi rischi.

Nel corso del 2023 la popolazione aziendale ha partecipato a circa 92.000 ore di formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nell'ambito delle attività di coinvolgimento, partecipazione e formazione - a carattere volontario - dei lavoratori, risultano significative le iniziative del progetto Active Safety Value.

In particolare, nel 2023, le attività del programma Active Safety Value - realizzati prevalentemente con lo strumento del workshop - hanno comportato più di **7.000** ore di formazione.

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

## Il sistema di controllo

La corretta e piena applicazione degli standard di sicurezza è soggetta a verifiche interne di conformità per tutte le società del Gruppo e alle verifiche esterne previste per la conferma della certificazione. Nell'ambito delle attività svolte in regime di appalto, ASPI effettua assessment operativi nei cantieri per verificare la corretta applicazione delle norme da parte dei professionisti della sicurezza incaricati e delle ditte esecutrici. Nel 2023 sono stati svolti circa 4.000 controlli con una progressiva e significativa riduzione delle non conformità rilevate. Tali controlli permettono al Gruppo di avere un quadro sempre più preciso della situazione e di identificare efficacemente azioni preventive da adottare.

## Il Laboratorio Health Safety and Environment

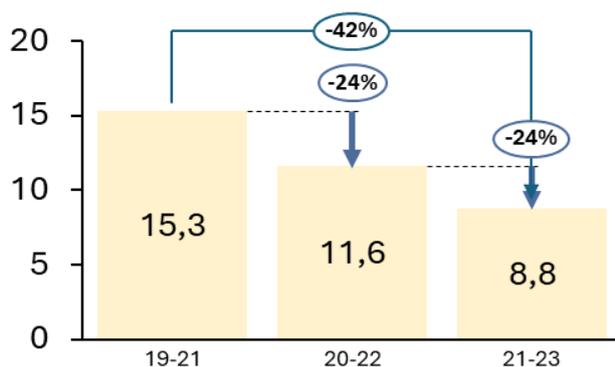
Nel 2023, è stato pubblicato dall'Istituto di Management della Scuola Superiore Sant'Anna il Report dell'esperienza del Laboratorio HSE, che ha visto l'attiva partecipazione di Autostrade per l'Italia insieme a numerose realtà aziendali ed industriali italiane. La pubblicazione sul "ruolo della cultura HSE e dei *soft means* per il miglioramento della performance HSE", è frutto del confronto e approfondimento svolto negli anni del Laboratorio sui modelli organizzativi Salute, Sicurezza e Ambiente, con l'obiettivo di ideare, sviluppare e testare approcci e strumenti innovativi per migliorare le capacità gestionali e organizzative delle imprese nell'affrontare le proprie sfide in ambito HSE, nonché creare una sede permanente di confronto tra imprese e accademia per stimolare lo scambio di esperienze, conoscenza e «buone pratiche». Obiettivo comune è stato quello di definire gli strumenti per creare un contesto organizzativo capace di indirizzare i lavoratori verso l'adozione di comportamenti sicuri e rispettosi dell'ambiente, stimolando consapevolezza, competenza e attenzione costante verso i rischi sul luogo di lavoro, per radicare una Cultura HSE positiva e matura. Autostrade per l'Italia ha condiviso con il Laboratorio HSE una fase importante del proprio percorso di trasformazione, e molti spunti di riflessione raccolti durante le attività del progetto sono stati utili per comprendere dove e come migliorare.

## Infortuni sul lavoro – Risultati ed Obiettivi

L'ambizione zero del Gruppo Aspi si traduce nell'obiettivo della progressiva riduzione dell'indice di frequenza. Resta fermo l'obiettivo "zero infortuni fatali e con postumi permanenti", i cosiddetti SIF (Serious Injuries and fatalities).

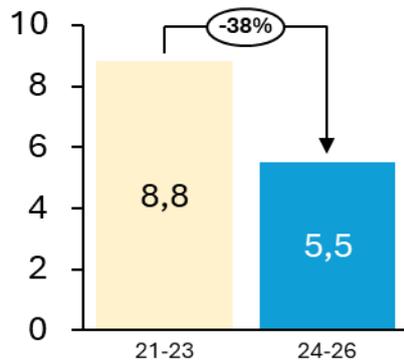
Per una migliore comparabilità dell'indice di frequenza nel tempo il KPI con cui viene valutata la performance è la **frequenza degli infortuni dell'ultimo triennio**. Il KPI considerato, definito come numero degli infortuni con assenza dal lavoro per milioni di ore lavorate, LTIFR, ha lo stesso valore dell'Indice totale di frequenza infortuni, TRIR, definito come numero totale degli infortuni, con e senza assenza dal lavoro, per milioni di ore lavorate.

Il grafico mostra che la frequenza, relativa a dipendenti e terzi, nel triennio 2021-2023 si è ridotta di più del 40%.

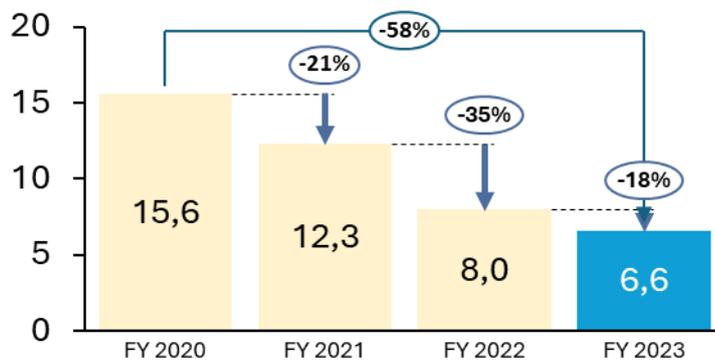


*indice di frequenza triennale dipendenti e terzi*

L'obiettivo del Gruppo per il prossimo triennio è la riduzione - al 2026 - di almeno un ulteriore 35%.



Di seguito l'andamento annuale dell'indice di frequenza infortuni.



La riduzione del valore annuo dal 2020 al 2023 è stata di poco meno del 60%.

Nel 2023 si è registrata una riduzione della frequenza degli infortuni nell'anno di dipendenti e terzi del Gruppo del 18%. Questo ha portato la frequenza degli infortuni a 6,6 infortuni per milione di ore lavorate in linea con l'ambizione zero del Gruppo.

Per quanto riguarda la gravità degli infortuni si riporta anche l'accadimento di un evento con conseguenze fatali per un dipendente di un'impresa appaltatrice che operava su un cantiere in un'area esterna alla piattaforma autostradale, durante i lavori per la realizzazione di trincee drenanti volte alla sistemazione di movimenti franosi, il lavoratore ha perso la vita in uno scavo. Nei giorni immediatamente successivi sono stati svolti incontri di approfondimento in cui manager e lavoratori hanno discusso i rischi e le criticità delle attività svolte in occasione all'incidente. Sono state attivate le investigazioni industriali previste dalle procedure di Gruppo con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente le attività di prevenzione per scongiurare incidenti di questo tipo.

Infortuni sul lavoro del Gruppo ASPI - 2023				
GRI 403-9 <sup>22</sup>	Unità di misura	di Dipendenti	di Dipendenti società terze <sup>23</sup>	Totale
Infortuni sul lavoro	N	112	77	189
Di cui infortuni gravi <sup>24</sup>	N	1	-	1
Di cui infortuni mortali	N	-	1	1
Ore lavorate	Migliaia di ore	16.203	12.285	28.488
Indice di frequenza infortuni <sup>25</sup>		6,9	6,3	6,6
Indice di frequenza infortuni gravi		0,06		0,035
Indice di mortalità sul lavoro		-	0,08	0,035

Infortuni sul lavoro del Gruppo ASPI - 2022				
GRI 403-9	Unità di misura	di Dipendenti	di Dipendenti società terze	Totale
Infortuni sul lavoro	N	113	86	199
Di cui infortuni gravi	N	2	-	2
Di cui infortuni mortali	N	1	3	4
Ore lavorate	Migliaia di ore	15.129	9.763	24.892
Indice di frequenza infortuni		7,5	8,8	8,0
Indice di frequenza infortuni gravi		0,1		0,1
Indice di mortalità sul lavoro		0,1	0,3	0,2

Infortuni sul lavoro del Gruppo ASPI - 2021				
GRI 403-9	Unità di misura	di Dipendenti	di Dipendenti società terze	Totale
Infortuni sul lavoro	N	172	124	296
Di cui infortuni gravi	N			
Di cui infortuni mortali	N		3	3
Ore lavorate	Migliaia di ore	16.024	8.010	24.034
Indice di frequenza infortuni		10,7	15,5	12,3
Indice di frequenza infortuni gravi				
Indice di mortalità sul lavoro			0,4	0,12

<sup>22</sup> Le cause principali degli eventi sono riconducibili alle seguenti dinamiche: Inciampo, scivolamento, caduta; urto / taglio / schiacciamento / punzonamento; investimento da utente esterno; utilizzo utensili, attrezzature, sostanze; incidente alla guida.

<sup>23</sup> Il dato è riferito a dipendenti di ditte terze che svolgono attività per Autostrade per l'Italia e per le società controllate (es. nei cantieri di lavori sia sull'infrastruttura autostradale che al di fuori, servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi di sorveglianza delle opere ecc).

<sup>24</sup> Infortuni rispetto ai quali si prevede che la persona non torni al lavoro prima di 6 mesi.

<sup>25</sup> I tassi infortunistici sono calcolati moltiplicando il rapporto tra il numero di infortuni e le ore lavorate per 1.000.000.

## 4. Autostrade per l'Italia per l'ambiente

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

### 4.1 Lotta al cambiamento climatico

GRI 302-1, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3

Nell'attuale contesto, in cui il cambiamento climatico rappresenta una delle sfide globali più complesse, diventa prioritario un ripensamento complessivo delle strategie operative in tutti i settori dell'economia, compreso quello delle infrastrutture autostradali. In quest'ottica il Gruppo si trova a svolgere un ruolo cruciale lungo tre direttrici: ridurre la propria impronta carbonica, adattare le proprie infrastrutture alla sfida rappresentata dai fenomeni estremi, abilitare lungo le proprie reti modelli di mobilità sostenibili.

#### **NET ZERO**

Il Gruppo ha fatto propria l'ambizione "Net Zero" in uno scenario di contenimento al 2050 del riscaldamento globale a 1,5° rispetto ai livelli preindustriali, formalizzando il suo impegno secondo lo standard previsto da SBTi (Science Based Target initiative). Le principali tappe del percorso intrapreso sono:

#### 2021:

- Commitment formale a SBTi in linea con scenario 1.5°, con l'ambizione di raggiungere Net Zero entro il 2050
- Definizione target al 2030

#### 2022

- Sviluppo Net Zero High Level Plan
- Implementazione strategia net zero
- Validazione Target Near-term – SBTi
- Prima Climate disclosure CDP, livello B

#### 2023

- Sviluppo Piano Net Zero di dettaglio al 2038
- Seconda Climate disclosure CDP, livello A-
- Submission Target Net Zero Long-term - SBTi

Ad oggi, tale percorso sta procedendo in linea con quanto definito dal Gruppo.

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

- **riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2** del 68% entro il 2030 (su baseline 2019);
- **riduzione dell'“intensità emissiva”**, riferita alle emissioni di gas serra di **scope 3** entro il 2030 (su baseline 2019), del **52%<sup>26</sup>** derivanti da investimenti legati all'ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del **55%<sup>27</sup>** derivanti da beni e servizi acquistati nell'ambito del business costruzioni verso terzi (extra-captive della società **Amplia**). In particolare, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni derivanti dall'utilizzo di materiali da costruzione da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia e della società Amplia. Nei paragrafi successivi saranno descritte le iniziative di decarbonizzazione individuate dal Gruppo.

Per il conseguimento di questi obiettivi il Gruppo ha un piano operativo di dettaglio ed è impegnato a ingaggiare la catena di fornitura per favorire l'impiego di materiali con ridotte emissioni.

Altrettanto rilevanti sono tutte le iniziative miranti a incrementare l'efficienza del Sistema di Gestione dell'Energia, per adottare le azioni correttive e le strategie necessarie per raggiungere e migliorare l'efficienza e la prestazione energetica. In quest'ottica è stata conseguita nel 2023 la certificazione ISO50001 a tutta la rete ASPI – Sistema di Gestione dell'Energia - con l'obiettivo di garantire un miglioramento continuo rapportandosi alle best practice e agli standard internazionali.

Nei paragrafi successivi verranno evidenziate le attività di monitoraggio dei consumi di energia elettrica e delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'anno 2023, nonché i piani di intervento per la loro riduzione messi in atto dal Gruppo ai fini del raggiungimento degli obiettivi climatici prefissati.

## Consumi di energia ed emissioni del Gruppo

Il Gruppo monitora i consumi energetici e le emissioni associate alle proprie attività con l'obiettivo di ridurre progressivamente il proprio impatto emissivo e raggiungere i target definiti. Rispetto al 2022, si registra una riduzione del 3,3% dei consumi passando da circa 1.502 TJoule consumati nel 2022 a circa 1.453 TJoule consumati nel 2023. Si fa presente che il dato del 2022 è stato oggetto di un ricalcolo dei dati di consumo diesel.

### La carbon footprint (Scope 1,2 e 3)

**Scope 1:** Emissioni derivanti da fonti **controllate direttamente dal Gruppo** come, ad esempio, i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, combustibili per i generatori di emergenza, per il riscaldamento, la cogenerazione etc.

**Scope 2:** Emissioni derivanti da fonti **non controllate direttamente dal Gruppo** e associate alla generazione di energia elettrica, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo.

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

<sup>26</sup> 52% t CO<sub>2</sub> e/€Milioni di euro di Investimenti legati allo sviluppo infrastrutturale in concessione.

<sup>27</sup> 55% t CO<sub>2</sub> e/€Milioni di euro di Risultato Operativo legato allo sviluppo infrastrutturale per clienti terzi (extra captive).

I principali vettori energetici del Gruppo per quantità consumata sono l'energia elettrica, pari a circa il 52% dei consumi totali e il gasolio, pari a circa il 33%.

Consumo di energia dell'organizzazione					
GRI 302-1	UdM	2023	2022 <sup>28</sup>	Delta (%)	2021
<b>TOTALE CONSUMI DI ENERGIA</b>	TJoule	<b>1.452,5</b>	<b>1.502,6</b>	-3,3	<b>1.622,0</b>
<b>COMBUSTIBILI NON RINNOVABILI, di cui:</b>	TJoule	<b>688,1</b>	<b>725,7</b>	-5,2	<b>798</b>
<i>Benzina</i>	TJoule	21,8	7,8	179,9	3,4
<i>GPL</i>	TJoule	49,3	52,5	-6,1	36,7
<i>Gasolio/Diesel</i>	TJoule	480,8	484,8	-0,8	586,0
<i>Gas Naturale/Metano</i>	TJoule	76,8	88,1	-12,8	93,5
<i>Olio combustibile</i>	TJoule	59	92,5	-36,2	78,4
<b>CONSUMO TOTALE DI ENERGIA ELETTRICA, di cui:</b>	TJoule	<b>764,4</b>	<b>776,9</b>	-1,6	<b>824,1</b>
Da fonti non rinnovabili	TJoule	3,3	45,8	-92,9	109,5
Da fonti rinnovabili	TJoule	761,1	731,1	4,1	714,6

I consumi 2023 di Benzina risultano superiori rispetto al 2022, principalmente, per il rinnovo del parco auto di Gruppo che ha previsto, tra l'altro, l'introduzione di veicoli ibridi. I consumi 2023 di GPL e Olio Combustibile risultano in riduzione rispetto al 2022, prevalentemente, per la contrazione dei consumi da parte di Amplia dovuta al malfunzionamento dell'impianto di produzione del conglomerato di Bologna. I consumi 2023 di Gasolio/Diesel si riducono, sostanzialmente, per l'effetto prevalente dovuto all'efficientamento dei veicoli operativi attuato da Amplia. Infine, i consumi di Gas Naturale/Metano 2023 si riducono per il limitato funzionamento dell'impianto di cogenerazione ASPI, soggetto a manutenzione straordinaria, nonché per la contrazione dei consumi da riscaldamento.

Infine, la riduzione dei consumi elettrici evidenzia gli effetti degli interventi di efficientamento previsti da ASPI e in corso di realizzazione.

Nel 2023, le emissioni complessive di Scope 1 e 2 calcolate con il metodo "location based" (vedi box di approfondimento) si riducono del 1,9%.

Considerando invece le emissioni complessive di Scope 1 e 2 calcolate con il metodo "market based" (vedi box di approfondimento), si registra una riduzione dell' 11%. Un risultato raggiunto principalmente grazie a minori consumi e all'incremento di energia da fonti rinnovabili.

Per il secondo anno il Gruppo ha stimato le emissioni indirette Scope 3 principalmente sempre riconducibili alle attività di acquisto di beni e servizi e capital goods. Nel 2023 il Gruppo ha generato un totale stimato di 1.423.236 tonnellate di CO<sub>2</sub>eq di emissioni indirette Scope 3.

<sup>28</sup> Il dato 2022 è stato ricalcolato in seguito ad una nuova misurazione dei consumi di diesel di Amplia.

Emissioni di GAS ad effetto serra					
GRI 305-1: 305-2: 305-3	UdM	2023	2022 <sup>29</sup>	Delta %	2021
GRI 305-1: 305-2: 305-3	UdM			Delta %	
Emissioni dirette totali - Scope 1 <sup>30</sup>	tCO <sub>2</sub> eq	49.474	52.319	-5,4	57.839
<i>Benzina</i>	tCO <sub>2</sub> eq	1.542,8	577,3	167,2	252,2
<i>GPL</i>	tCO <sub>2</sub> eq	3.146,4	3.441,3	-8,6	2.404,2
<i>Gasolio/Diesel</i>	tCO <sub>2</sub> eq	35.801,6	36.129,7	-0,9	43.760,3
<i>Gas Naturale/Metano</i>	tCO <sub>2</sub> eq	4.327,4	5.034,6	-14,0	5.354,4
<i>Olio combustibile</i>	tCO <sub>2</sub> eq	4.656,1	7.136	-34,8	6.068,4
Emissioni indirette – Scope 2 – Location Based <sup>31</sup>	tCO <sub>2</sub> eq	56.883,3	56.064,2	1,5	63.557,2
Emissioni indirette – Scope 2 – Market Based	tCO <sub>2</sub> eq	425,4	3.733	-88,6	7.617
TOT Scope 1 + 2 (Location Based)	tCO <sub>2</sub> eq	106.357	108.383,2	-1,9	121.397
TOT Scope 1 + 2 (Market Based)	tCO <sub>2</sub> eq	49.899	56.052	-11,0	65.456
Emissioni indirette - Scope 3	tCO <sub>2</sub> eq	1.423.236	1.313.400	8,4	N/A
TOTALE CARBON FOOTPRINT 2023 (Location Based)	tCO <sub>2</sub> eq	1.529.593	1.421.783,2	7,6	N/A
TOTALE CARBON FOOTPRINT 2023 (Market Based)	tCO <sub>2</sub> eq	1.473.135	1.369.452	7,6	N/A

L'incremento dell'8,4% del valore di stima dello Scope 3 è generato dai maggiori lavori di manutenzione e investimento sulla rete a livello di Gruppo. L'incremento delle emissioni Scope 2 location based è dovuto alla variazione dei valori del fattore di conversione rispetto al 2022. A parità di fattore di conversione le emissioni diminuiscono dell'1,6%.

### Scope 2 - energia elettrica

Il metodo **location-based** prevede la contabilizzazione delle emissioni derivanti dal consumo di elettricità, applicando fattori di emissione medi nazionali.

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

<sup>29</sup> Il dato 2022 è stato ricalcolato in seguito ad una nuova misurazione dei consumi di diesel di Amplia.

<sup>30</sup> La fonte utilizzata per i fattori di emissione di Scope 1 è il Dipartimento dell'ambiente, dell'alimentazione e degli affari rurali (DEFRA UK).

<sup>31</sup> L'approccio "Location-based" è basato su fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia per confini geografici ben definiti. La fonte utilizzata è "ISPRA 2021".

### Interventi per la riduzione e neutralizzazione delle emissioni

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

1. Iniziative di riduzione delle emissioni dello Scope 1, 2 e 3;
2. Iniziative per l'assorbimento delle emissioni di carbonio;
3. Interventi residuali di compensazione (es. rimboschimento)

Interventi di riduzione			
Scope 1	Sostituzione graduale flotta aziendale con veicoli ibridi/elettrici	Progetto Gasolio Free	Conversione degli impianti di produzione AMPLIA a GNL/Metano
Scope 2	Iniziative di efficientamento energetico:	Investimenti nella produzione di energia rinnovabile	Fornitura elettrica 100% da fonti energetiche rinnovabili
Scope 3	Utilizzo di materiali da costruzione "green"	Stazioni di ricarica per veicoli elettrici lungo tutta la rete	
Interventi per l'assorbimento delle emissioni	Interventi di rimboschimento		

### **ALLUVIONE EMILIA ROMAGNA**

A partire dalla serata del giorno 1 maggio 2023 fino al giorno 3 maggio 2023, il territorio della Regione Emilia Romagna è stato interessato da eventi idro-meteorologici di eccezionale intensità che hanno determinato una grave situazione di criticità particolarmente nelle province di Forlì-Cesena, Ravenna, Bologna, Modena e Reggio Emilia. Nei giorni 16-17 maggio si è verificato un ulteriore evento meteorologico estremamente intenso che, oltre a interessare i territori delle province romagnole sopra indicate e di quella di Bologna, ha colpito intensamente anche il territorio della provincia di Rimini. L'epicentro della precipitazione è stato sostanzialmente lo stesso per entrambi gli eventi, con totali di precipitazione simili ma più elevati nel secondo evento (fino a 240 mm circa, contro i 210 mm circa del primo evento).

L'esito è stato drammatico sotto il profilo umano e ambientale: 16 vittime, oltre 23.000 sfollati, 23 i fiumi esondati, quasi 66mila le frane e poco meno di 2mila le infrastrutture stradali coinvolte dal dissesto. Tra queste ultime, l'autostrada A14, chiusa la mattina del 17 maggio nei tratti: Bologna San Lazzaro e Cesena Nord in direzione Ancona e tra Rimini Nord e Faenza in direzione Bologna e della diramazione Ravenna D14 in entrambe le direzioni.

Già il 19 maggio, però dopo ore di incessante lavoro, si registrava la riapertura di una corsia per senso di marcia del tratto Faenza-Forlì .

Il 23 maggio tutti 200 km della rete gestita da Autostrade per l'Italia in Emilia Romagna erano pienamente percorribili in tutte le corsie, grazie all'imponente piano di attività portato avanti ininterrottamente dalle squadre di Autostrade per l'Italia. Oltre alle persone della Direzione di Bologna, sono intervenuti oltre 600 uomini e donne di ASPI, provenienti dalle Direzioni di Tronco di Milano, Firenze e Pescara, di Amplia, nonché degli appaltatori. Per le attività di ripristino sono stati impiegati circa 160 mezzi, tra cui 120 camion, 5 escavatori, 3 impianti di conglomerato bituminoso disponibili h24, 2 autobotti e 2 camion gru. Dopo aver superato l'emergenza sulla rete autostradale l'impegno è proseguito realizzando interventi mirati sul territorio in coordinamento con le autorità locali.

Nei mesi successivi all'emergenza, per manifestare vicinanza alle popolazioni colpite Autostrade per l'Italia ha avviato una raccolta fondi tra i propri dipendenti, a cui si è aggiunto il contributo della società. Il 5 marzo il Generale Figliuolo, Commissario straordinario di Governo alla ricostruzione, ha incontrato presso la sede di Autostrade i vertici del Gruppo per la firma dell'atto formale di donazione e per un confronto sulla gestione delle emergenze

### **Scope 1: veicoli elettrici/ibridi e riduzione dei consumi di gasolio**

In merito agli obiettivi di scope 1 sono ad oggi operative 20 auto elettriche. Il loro numero è destinato a salire dal 2024, per effetto della gara svolta nel 2023 per il noleggio a lungo termine, nella quale è stato chiesto ai fornitori di inserire auto elettriche per ciascuna categoria di veicolo. Si prevede, compatibilmente con i tempi di consegna, l'entrata in servizio di almeno un centinaio di auto.

Il progetto "gasolio free" riguarda la trasformazione energetica delle centrali termiche esistenti a servizio dei fabbricati delle direzioni di tronco di Autostrade per l'Italia. Nello specifico si interviene con la dismissione dell'esistente centrale termica alimentata a gasolio, con installazione di nuove centrali alimentate con vettori

energetici a minor impatto ambientale: pompe di calore con alimentazione elettrica, centrali termiche alimentate a GPL o metano. I principali benefici attesi dal progetto sono:

- riduzione delle emissioni in atmosfera, a parità di potenza termica installata (c.a. 370 tCO<sub>2</sub> di risparmio);
- ottimizzazione e la semplificazione delle attività manutentive in centrale termica, con la contestuale dismissione dei serbatoi interrati di gasolio, eliminando i rischi di sversamento ed inquinamento nell'area circostante.

Nel 2023 si è intervenuti in 19 siti. L'obiettivo al 2026 è di procedere con la sostituzione di 52 centrali termiche.

La conversione degli impianti di produzione del conglomerato bituminoso Amplia, prevede invece la sostituzione del carburante di alimentazione da BTZ a GNL/Metano entro il 2025, con impatto positivo anche sulle emissioni di NOX e SOX, oltre alla CO<sub>2</sub>. È proseguita, inoltre la sperimentazione da parte di Amplia dell'utilizzo di asfalto "tiepido" prodotto a basse temperature ai fini di un suo più esteso impegno nel 2024, prevedendo un impatto positivo sui consumi di carburante.

Anche nel 2023 sono stati adottate misure per la razionalizzazione dei consumi nelle sedi e il contenimento della temperatura nelle sedi, regolando tempi e livelli di accensione degli impianti riscaldamento e di condizionamento. La Tangenziale di Napoli, ad esempio ha realizzato interventi di efficientamento del fabbricato e svincolo di Arenella (avanzamento 15%) e della sede di Fuorigrotta. L'effetto stimato degli interventi in termini di riduzione di CO<sub>2</sub> emesse circa 480 tonnellate/anno.

## Scope 2: efficienza energetica e fonti rinnovabili

Il fabbisogno di energia elettrica del Gruppo Autostrade per l'Italia è stato coperto nel 2023 quasi integralmente da fonti rinnovabili certificate.

Sono in atto due importanti attività di efficientamento energetico:

**Efficientamento Imbocchi in Galleria:** Il progetto riguarda la sostituzione entro il 2026 degli attuali 32.000 apparecchi di illuminazione di rinforzo al sodio, con apparecchi di illuminazione con tecnologia a led, presso 450 fornici della rete autostradale di ASPI. Oltre alla sostituzione degli apparecchi, è prevista la realizzazione di un sistema di regolazione "smart" che in tempo reale, acquisite le reali condizioni atmosferiche esterne mediante sonde di luminanza, potrà regolare in "real time" l'emissione del flusso luminoso di ciascun apparecchio led.

I benefici attesi dal progetto sono:

- riduzione degli attuali consumi di energia elettrica (c.a. 10 GWh/anno di saving energetico);
- miglioramento comfort visivo per l'utente;
- semplificazione manutenzione impianti di illuminazione;
- miglioramento indici sostenibilità aziendali.

Al 2023 sono stati realizzati gli interventi di sostituzione in 99 siti.

**Relamping Svincoli a Led:** Il progetto consiste nella sostituzione degli attuali 13.500 apparecchi di illuminazione di svincolo al sodio, con altrettanti apparecchi a LED (intervento di relamping). Inoltre, l'iniziativa prevede la riprogettazione illuminotecnica dello svincolo, adeguando l'impianto alle vigenti norme di settore (Norma UNI 11248). Attualmente si rileva la prevalenza di apparecchi di illuminazione a tecnologia tradizionale con lampade al sodio, che risultano obsoleti e non riescono a garantire adeguato livello di efficienza

illuminotecnica, come richiesto dalla norma, situazione che comporta inoltre difficoltà manutentive per il mancato reperimento dei componenti di ricambio.

I benefici attesi dal progetto sono:

- aumento affidabilità impiantistica;
- riduzione costi per interventi di manutenzione correttiva e straordinaria;
- riduzione degli attuali consumi di energia elettrica (c.a. 2 GWh/anno di saving energetico);
- adeguamento impianto alle vigenti norme di settore illuminotecnico.

Al 2023 sono stati conclusi gli interventi per sostituire 5.272 apparecchi.

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

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

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

### Scope 3: Stima emissioni

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

In particolare, le emissioni associate alle categorie maggiormente significative (categoria 1, capital goods e categoria 2, purchased goods and services) sono state stimate tramite l'impiego dei fattori emissivi ("EF") derivati dal UK "Greenhouse gas reporting: conversion factors ("BEIS")" applicati ai materiali da costruzione utilizzati nelle attività di manutenzione e investimento sulla rete.

In particolare, le suddette emissioni sono associate alle seguenti voci di spesa/ricavo:

Acquisizione di beni e servizi:

- Piano di manutenzioni Gruppo Aspi (manutenzioni ordinarie);
- Ricavi Extra Captive di Amplia per le Grandi Opere.

Capital goods:

- Piano investimenti Gruppo Aspi;
- Quota straordinaria del piano di manutenzioni Aspi.

La metodologia adottata consente di stimare la maggior parte delle emissioni dello scope 3 complessivo.

### Scope 3: Utilizzo di materiali di costruzione "green"

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

Sono considerati i materiali che rappresentano l'80% del totale delle emissioni derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, in particolare calcestruzzo e acciaio. Dalle analisi svolte, a parità di caratteristiche tecniche, tali materiali potrebbero essere progressivamente sostituiti con altri a basso impatto emissivo, o perché prodotti con nuove tecnologie anche in grado di ridurre le emissioni o catturare la CO<sub>2</sub>.

Nel corso del 2023 sono stati realizzati dei campi prova su alcuni tipi di calcestruzzo verde e iniziato a chiedere ai fornitori la certificazione EPD ( Environmental Product Declaration - Dichiarazione Ambientale di Prodotto) e l'indicazione delle percentuali di riciclato presenti nei materiali.

Si tratta comunque di scenari di sostituzione che potranno essere accelerati in funzione di fattori esogeni, quali ad esempio la possibilità di inserire i nuovi requisiti nei capitolati e nei bandi di gara stante l'accordo con il concedente e/o la disponibilità di mercato.

### Altre emissioni scope 3

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

Di questo ambizioso programma, oltre alla realizzazione di smart solutions per migliorare la fluidità del traffico sono state installate di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza da parte di Free To X sulla rete autostradale del Gruppo, con una distanza media tra loro di 60 km. In ogni stazione sono installate 4-6 colonnine multi-client con un tempo medio per la ricarica di 15-20 minuti assicurando un'esperienza di viaggio simile a quella con un veicolo con motore a combustione tradizionale.

### Assorbimento della CO<sub>2</sub>: il ripopolamento verde

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

Il progetto, oltre ad avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria e sull'assorbimento di CO<sub>2</sub>, contribuisce anche al miglioramento del paesaggio. Entro il 2025 verranno ripopolati 60 ettari costituiti da spazi non utilizzati nelle aree di servizio, aree limitrofe a svincoli, stazioni di esazione e carreggiate autostradali.

L'iniziativa favorirà per il rimboschimento l'utilizzo di piante autoctone al fine di rispettare l'ecosistema originario, per massimizzare nel più breve tempo possibile l'assorbimento di CO<sub>2</sub>.

Ad oggi sono stati impiantati 12 ettari, con un investimento di 196,4 mila euro.

## Il Mobility Management



Il Mobility Management rappresenta per il Gruppo uno strumento per favorire il cambiamento in chiave sostenibile. Anche per il 2023 è proseguita la campagna di sensibilizzazione per i dipendenti sul tema sia utilizzando la next tv sia attraverso l'invio della survey di gruppo sul mobility management durante la settimana Europea della mobilità sostenibile (European Mobility week)<sup>32</sup> 16 -22 settembre 2023.

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

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

Alle iniziative di mobility management già attivate nel corso del 2022 (servizio navetta aziendale per le sedi di Roma e Firenze; possibilità di effettuare il lavoro da remoto secondo gli accordi aziendali; E-bike presso le sedi corporate di Roma e Firenze, in collaborazione con Free To X; installazione di rastrelliere per il parcheggio di biciclette in alcune sedi aziendali; convenzione con società di leasing per il noleggio a lungo termine o per l'acquisto a prezzo scontato di auto elettriche o hybrid plug in, in collaborazione con Youverse) nel 2023 sono state individuate ulteriori leve per la mobilità sostenibile, tra le quali:

- Instant survey per i dipendenti che lavorano negli uffici direzionali di Roma sull'implementazione della navetta dalla Stazione FS Tiburtina e successiva attivazione servizio pilota navetta dalla Stazione FS Tiburtina e ampliamento orari della navetta dalla metro "Monti Tiburtini";
- Attivazione app car pooling e servizi di mobilità sostenibile per tutti i dipendenti del Gruppo.

Nel corso del corso del 2024 si prevede di:

- effettuare la istant survey per i plessi di Firenze al fine di implementare un servizio navetta con un percorso alternativo e di effettuare il servizio pilota entro la fine del 2024;
- attivare le stazioni di ricarica per autovetture elettriche.

<sup>32</sup> Il Gruppo Autostrade ha partecipato attivamente all'iniziativa Europea partecipando al contest "Mobility Action" con due progetti, per maggiori informazioni <https://mobilityweek.eu/register-a-mobilityaction/>.

### **Stazioni di servizio alimentate dall'energia cinetica delle auto: parte la prima sperimentazione al mondo in autostrada**

Prosegue l'impegno di Autostrade per l'Italia nella promozione di soluzioni "green" e "tech" per lo sviluppo e gestione sostenibile della rete autostradale. Illuminare una stazione di servizio o far funzionare un casello in autostrada grazie al passaggio dei veicoli: questi sono solo alcuni dei risultati possibili grazie al progetto "Kinetic energy harvesting from vehicles" (KEHV), la prima sperimentazione al mondo in autostrada che prevede l'utilizzo di una piattaforma tecnologica capace di trasformare l'energia cinetica dei veicoli in decelerazione in energia elettrica, altrimenti dissipata in calore ai freni.

I test sono partiti in A1 nell'area di servizio di Arno Est e proseguiranno nei prossimi mesi anche con la sperimentazione in una pista di esazione.

Secondo le prime stime, grazie al passaggio medio giornaliero di 9mila veicoli, con un unico modulo sarà possibile produrre 30 Megawattora all'anno pari a una riduzione di 11 tonnellate di CO2.

## 4.2 Tutela risorse naturali

GRI 301-1,,GRI 304-2, GRI 304-3, GRI 304-4 GRI 303-1, GRI 303-2, GRI 303-3, GRI 306-1, GRI 306-2, GRI 306-3, GRI 306-4, GRI 306-5

### Il programma ambientale per la tutela delle risorse naturali

Nel 2023, Il Gruppo Autostrade ha proseguito il proprio impegno ambientale, al fine di operare nel rispetto dell'ecosistema naturale e, in particolare, di favorire la tutela della biodiversità, delle risorse idriche e delle materie prime.

Il Gruppo, facendo propri i principi inseriti nella Costituzione Italiana, è pienamente consapevole dell'importanza che riveste il mantenimento e la salvaguardia dell'equilibrio ambientale del pianeta a beneficio delle generazioni presenti e future. Il programma ambientale del Gruppo, oltre al tema del cambiamento climatico, comprende:

- La gestione ambientale degli investimenti;
- Biodiversità ed ecosistemi;
- Utilizzo risorse e circolarità;
- Risorse idriche.

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

### La gestione dell'impatto ambientale degli investimenti

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

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

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

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

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

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

Monitoraggio ambientale	Misure di prevenzione dell'inquinamento contrattuali			
Componenti ambientali monitorate	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acque superficiali</li> <li>• Acque profonde</li> <li>• Acque marine</li> <li>• Rumore</li> <li>• Vibrazioni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atmosfera</li> <li>• Assetto del territorio</li> <li>• Fauna</li> <li>• Suolo</li> <li>• Vegetazione</li> </ul>	
Misure effettuate	2023 5.987	2022 5.948	2021 4.273	
Criticità ambientali	2023 15 (0,25%)	2022 17 (0,29%)	2021 18 (0,42%)	

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

Le misure effettuate nel 2023 presentano un lieve decremento di criticità (15 vs 17) rispetto al 2022.

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

### Le azioni volte a contribuire la transizione all'economia circolare

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

Nell'ambito del proprio impegno nell'aumentare il riutilizzo dei materiali, in linea con i principi dell'economia circolare, il Gruppo ha proseguito lo sviluppo del progetto di ricerca HiPER (Highway Pavement Evolutive Research) che ha l'obiettivo di ottimizzare il processo di pianificazione della manutenzione tramite l'uso di modelli previsionali di intelligenza artificiale all'interno dell'EPMS (Evolutive Pavement Management System) e lo studio di tecnologie e materiali innovativi e sostenibili. È stato attivato, a tal fine, uno specifico progetto di Ricerca e Sviluppo volto ad incrementare la percentuale di recupero dell'asfalto fresato proveniente dalla demolizione di pavimentazioni esistenti e diminuire le temperature di produzione e stesa del conglomerato d'asfalto con conseguente riduzione delle emissioni di CO2 in ambiente. Tale studio fa seguito ai risultati del progetto di Ricerca ERA - Extreme Recycling of Asphalt - nato dalla collaborazione di Amplia con l'Università Politecnica delle Marche (UNVPM). È in corso l'implementazione su scala reale delle produzioni secondo le nuove specifiche.

Ulteriori progetti di ricerca riguardano la realizzazione di soluzioni di ripristino superficiale che prevedano l'utilizzo dei materiali geocompositi. Si tratta di un'alternativa alle metodologie di ripristino maggiormente utilizzate per le infrastrutture stradali che richiede un minor impiego di materiali vergini e una minore produzione di rifiuti (fresato stradale). Ulteriori studi, infine, sono volti alla definizione di nuove miscele di conglomerato bituminoso che prevedono sia l'introduzione di nuovi materiali sia l'utilizzo di sottoprodotti e scarti industriali.

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

Amplia è tra i principali appaltatori coinvolti nella manutenzione e realizzazione della pavimentazione sulla rete del Gruppo. La società ha il know-how e la dotazione tecnica per il mantenimento, il ripristino e la realizzazione di ogni tipo di pavimentazione, sia in conglomerato bituminoso che cementizio. Amplia è dotata di impianti di confezionamento di conglomerato bituminoso, fissi e mobili, dislocati lungo tutta la rete autostradale, al fine di eseguire in proprio l'intero ciclo produttivo dalla produzione del conglomerato sino alla sua posa in opera. Il recupero del fresato è autorizzato dagli Enti Competenti per l'impiego all'interno del

proprio ciclo produttivo oppure avviene mediante conferimento a terzi autorizzati, consentendo quindi il recupero pressoché totale della produzione annuale e contribuendo in modo sostanziale all'ottima performance di Gruppo nel recupero/riciclo dei rifiuti.

### Un esempio di mitigazione ambientale: il riutilizzo delle terre e rocce da scavo

Autostrade per l'Italia, insieme alle Società del Gruppo **Amplia** e **Tecne**, dedica particolare attenzione allo sviluppo di modalità costruttive finalizzate alla riduzione del consumo di risorse naturali, come inerti da cava e suolo, e al contenimento della produzione di rifiuti. Tutti i progetti delle nuove opere sono regolati, oltre che dalle disposizioni del capitolato ambientale, dai "Piani di utilizzo" per l'impiego ecocompatibile delle terre e rocce da scavo in qualità di "sottoprodotti"<sup>1</sup>.

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



A partire dal 2010, l'attenzione posta dal Gruppo nella definizione di scelte progettuali orientate a favorire il riutilizzo dei materiali da scavo e nell'attuazione dei controlli in cantiere ha consentito il riutilizzo di oltre **34,5 milioni** di mc di terre e rocce da scavo per gli appalti legati al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia. Tali materiali sono stati impiegati per la realizzazione delle opere autostradali e delle opere compensative sul territorio, coprendo la quasi totalità del fabbisogno e comportando una significativa riduzione dell'approvvigionamento da cava e dello smaltimento in discarica.

Terre e rocce da scavo riutilizzate come sottoprodotti				
Terre e rocce da scavo riutilizzate come sottoprodotti negli appalti di Autostrade per l'Italia	2023:	274	(migliaia metri cubi)	2022 484(migliaia metri cubi)
	Valore cumulato	2010-2023		(migliaia metri cubi)
	34.508			

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

## Un esempio di economia circolare: il Progetto per l'area di servizio Bellosguardo

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

Il terreno con cui è realizzato il rilevato di Bellosguardo ha origine dallo scavo della galleria S. Lucia e quindi, come tutti i terreni provenienti da scavi ad elevata profondità, presenta un basso contenuto di materia organica che occorre correggere al fine di prevenire le difficoltà di attecchimento delle piante.

Al fine di creare le condizioni migliori per la buona riuscita del progetto di inserimento paesaggistico e rinaturalizzazione, con il supporto di IRSA-CNR e Università Bicocca di Milano, è stata promossa una ricerca sperimentale per studiare, a seconda della preparazione del terreno, il comportamento delle diverse specie vegetali previste nel progetto, in modo da individuare sia gli ammendanti più efficaci che le specie più resistenti.

A tale scopo sono stati realizzati dei microcosmi per testare, a valle dell'intero ciclo stagionale, le diverse combinazioni dei terreni (%smarino + tipo di ammendante + %terreno vegetale) e per studiare lo sviluppo dell'impianto radicale delle diverse specie nelle diverse condizioni di terreno.

La sperimentazione è tuttora in corso e durerà per tutta la fase transitoria di permanenza del cantiere in modo da avere un tempo di osservazione più lungo possibile, a garanzia del migliore attecchimento delle piante.

Parallelamente ai test sui mesocosmi, sulla base dei primi risultati, è stata avviata la fase di concimazione dell'intera area per migliorare le caratteristiche chimiche/biologiche del terreno, integrando ai sistemi più tradizionali di spargimento di concimi naturali reperibili in loco a km 0, quali il compost dei vicini impianti o la sansa dei numerosi frantoi oleari presenti nell'area, la tecniche agronomica naturale della semina del favino da sovescio, utile per arricchire il terreno delle sostanze nutrienti (soprattutto azoto) contenute nelle piante stesse.

Al fine di garantire l'approvvigionamento idrico senza incidere sui prelievi da pozzi o acquedotto, all'interno del cantiere è inoltre già eseguita la vasca per la raccolta delle acque meteoriche che si prevede di utilizzare per l'irrigazione necessaria per la prima fase di attecchimento dell'intero progetto.



Monitoraggio dei mesocosmi e delle specie arbustive



In corso realizzazione vasche per la raccolta acque piovane

## Gestione dei rifiuti

Il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale attraverso una migliore gestione delle tecnologie e dei materiali utilizzati, il riutilizzo delle risorse impiegate, il riciclo e il recupero degli scarti prodotti. Il Gruppo, nel 2023, ha potuto recuperare la quasi totalità dei rifiuti prodotti e prevede di mantenere elevate percentuali di recupero anche per i prossimi anni.

I rifiuti prodotti nel 2023 sono pari a circa **1.405 mila** tonnellate, in aumento rispetto al 2022 soprattutto per i rifiuti legati alle attività di demolizione (si evidenzia l'operazione di brillamento del viadotto Torraccia sulla A1 che ha avviato il programma di riqualifica del tracciato originario tra Barberino e Calenzano), con una percentuale di recupero/riciclo totale del Gruppo prossima al 99%. Il risultato è dovuto soprattutto ad una sempre più diffusa applicazione da parte di Amplia dei principi dell'economia circolare nel recupero del fresato.

Peso totale dei rifiuti generati dal Gruppo Autostrade per l'Italia suddiviso per tipologia				
GRI 306-3	UdM	2023	2022	2021
Rifiuti per tipologia				
Rifiuti legati alle attività di demolizione	t	1.376.672	939.434,7	631.952,1
Imballaggi	t	4.768	5.469,6	8.707,5
Rifiuti legati alle attività da ufficio	t	341	1.157,0	318,0
Fanghi	t	599	1.176,7	6.429,9
Rifiuti urbani	t	8.446	7.336,5	7.059,1
Olii, lubrificanti e altre sostanze pericolose	t	111	86,7	199,7
Altri rifiuti non pericolosi	t	12.683	10.175	14.527,1
Altri rifiuti contenuti sostanze pericolose	t	2.088	1.652,1	1.518,5
<b>Totale rifiuti prodotti</b>	<b>t</b>	<b>1.405.708</b>	<b>966.488,3</b>	<b>670.711,9</b>

Rifiuti prodotti dal Gruppo Autostrade per l'Italia								
GRI 306-4 GRI 306-5	UdM	2023			2022			Delta (%)
		Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti	Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti	
Rifiuti destinati a discarica	t	3.113	13.611	16.724	1.686,3	4.039,9	5.726,2	
Rifiuti destinati a recupero	t	772	1.387.49f5	1.388.267	371,5	959.538,1	959.909,6	
Incenerimento o altro smaltimento	t	43	674	717	92,2	760,3	852,5	
Totale rifiuti prodotti	t	3.928	1.401.780	1.405.708	2.149,9	964.338,4	966.488,3	

GRI 306-4 GRI 306-5	UdM	2021		
		Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale rifiuti prodotti
Rifiuti destinati a discarica	t	1.532,4	39.827,2	41.359,6
Rifiuti destinati a recupero	t	284,0	624.275,4	624.559,4
Incenerimento o altro smaltimento	t	109,5	4.683,3	4.792,8
Totale rifiuti prodotti	t	1.926,0	668.785,9	670.711,9

Materiali utilizzati dal Gruppo				
GRI 301-1	Unità di misura	2023	2022 <sup>33</sup>	2021 <sup>34</sup>
Carta	Ton	382	521	258
Conglomerato bituminoso	Ton	580.043	649.448	627.199
Fresato	Ton	525.690	600.045	469.711
Assorbente sepolite	Ton	146	237	379
Vernici/diluenti	Ton	960	133	14
Metallo, ferro e acciaio	Ton	987	2.307	169

<sup>33</sup> I valori relativi al cemento utilizzato negli anni 2022 sono stati oggetto di un ricalcolo

<sup>34</sup> I valori relativi al cemento utilizzato nel 2021 sono stati oggetto di un ricalcolo

Vetro	Ton	514	501	451
Batterie	Ton	17	27	10
Cemento	Ton	29.777	19.905	40.431
Granulato	Ton	60.038	89.474	52.659
Inerti	Ton	267.915	320.551	311.701
Bitume	Ton	10.251	26.640	13.466
Emulsioni di bitume	Ton	817	1.801	3.141
Plastica	Ton	566	481	417
Legno	Ton	3	3	0,05
Fluidi de-icing e anti-icing	Ton	15.187	26.776	20.207
Altro	Ton	606	2,03	0

### Le persone di autostrade per l'ambiente

Il 15 settembre tutte le sedi di lavoro di Autostrade per l'Italia sono state coinvolte in un'iniziativa di volontariato d'impresa a beneficio del territorio. Usufruendo di un permesso retribuito uomini e donne delle sedi di Genova, Milano, Bologna, Roma, Napoli, Pescara, Bari e Udine, in collaborazione con Legambiente, si sono dedicati alla pulizia di una spiaggia, di un parco o di una strada. Complessivamente sono stati raccolti circa 300 kg di rifiuti e oltre 74.000 mozziconi di sigarette

## Biodiversità

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

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

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

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

In relazione al primo aspetto, il Gruppo effettua un attento esame degli impatti ambientali delle opere (tra cui quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità) e, attraverso le misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico nelle aree potenzialmente impattate. Rientra in tale scopo la certificazione Envision per le grandi opere e la definizione di linee guida coerenti per gli interventi infrastrutturali coerenti con i requisiti del certificatore.

In relazione alla gestione della rete, il Gruppo Autostrade per l'Italia nel 2022 ha iniziato un percorso di approfondimento dei possibili impatti che la rete autostradale può avere sugli ecosistemi delle aree naturali

protette nazionali, regionali e locali (tra cui la Rete Natura 2000<sup>35</sup>), limitrofe o adiacenti alle infrastrutture / reti viarie.

A tale fine nel corso del 2022 sono state espletate le seguenti attività:

- Policy aziendale su protezione di biodiversità, ecosistemi&habitat;
- Mappatura delle aree protette adiacenti/limitrofe alla rete autostradale, con una prima individuazione di circa 90 aree naturali.

Il Progetto è proseguito nel 2023, grazie ad una collaborazione con il WWF Italia che ha supportato tecnicamente il Gruppo nello studio degli impatti e delle interferenze che la rete autostradale può avere sulla biodiversità. Le Analisi svolte si sono focalizzate essenzialmente:

- Sull’approfondimento del perimetro delle Aree protette adiacenti/limitrofe alla rete autostradale. Tale analisi ha portato all’individuazione di ulteriori 44 aree, per un totale di 134 siti di cui 52 attraversati direttamente. In particolare, sono circa 177 km i tratti autostradali che interessano le aree protette della rete Natura 2000, ovvero circa il 5,9% del totale.
- Sull’identificazione delle specie (incluse quelle identificate nella lista rossa dell’ONU) prioritarie presenti nelle aree identificate. Dall’analisi effettuata è stato possibile individuare un “bacino” base di circa 408 specie così suddivise:

Gruppi	n. specie
Pesci	26
Anfibi	8
Rettili	6
Uccelli	309
Mammiferi	15
Invertebrati	23
Piante	16

Da tale bacino potenziale è stata poi effettuata una attenta valutazione al fine di focalizzare l’attenzione su quelle specie che sono realmente impattate dalle infrastrutture autostradali, la selezione è stata effettuata quindi partendo dalle specie inserite nella Direttiva “Habitat” e nella Direttiva “Uccelli” che emergono dall’intersezione della rete autostradale e la Rete Natura 2000, in relazione a sei criteri: distribuzione, ecologia, etologia, abbondanza, rarità e livello di minaccia.

A valle di tale approfondimento sono state individuate le seguenti specie:

Tipologia	specie
Anfibi (7)	Ululone appenninico, Ululone dal ventre giallo, Pelobate fosco, Rana di Lataste, Salamandrina dagli

<sup>35</sup> La rete Natura 2000 è il principale strumento della politica dell’Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell’Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE “Habitat” e della Direttiva 79/409/CEE “Uccelli” per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. In Italia, i SIC (Siti di Interesse Comunitario), le ZSC (Zone Speciali di Conservazione) e le ZPS (Zone di Protezione Speciale) coprono complessivamente circa il 19% del territorio terrestre nazionale e più del 13% di quello marino.

	occhiali, Salamandrina dagli occhiali settentrionale, Tritone crestato.
Rettili (3)	Cervone, Colubro leopardino, Testuggine di Herman.
Uccelli (40)	Cicogna bianca, Airone rosso, Airone bianco, Garzetta, Nibbio reale, Nibbio bruno, Falco di palude, Albanella reale, Albanella minore, Poiana, Pecchiaiolo, Sparviere, Lodolaio, Gheppio, Smeriglio, Gru, Gabbiano, Pavoncella, Tortora selvatica, Cuculo, Gufo, Allocco, Barbagianni, Civetta, Assiolo, Picchio verde, Upupa, Allodola, Cappellaccia, Balestruccio, Rondine, Ballerina bianca, Tordo bottaccio, Gazza, Ghiandaia, Corvo imperiale, Taccola, Passera d'Italia, Passera mattugia.
Mammiferi (13)	Orso bruno, Lontra, Lupo, oltre a 10 specie di pipistrelli che potenzialmente potrebbero essere interessate da tali impatti.

Oltre alle specie suddette sono state identificate ulteriori dieci specie che risultano maggiormente coinvolte in investimenti stradali: uccelli (Sgarza ciuffetto, Biancone), pipistrelli (Rinolofo di Blasius, Ferro di cavallo mediterraneo), altri mammiferi (Puzzola, Faina, Martora, Tasso e il Capriolo), non sono state considerate specie molto diffuse come la volpe, il cinghiale e il cervo.

- Sull'identificazione dei tratti autostradali a maggior rischio di investimento (per le analisi è stato utilizzato software open source, costruendo un approccio completamente replicabile tramite il software di analisi statistica R). Da tale analisi i tratti più a rischio risultano essere la A11 "Firenze-mare" e la A30 "Caserta-Salerno".
- Sull'identificazione degli impatti<sup>36</sup> che la rete autostradale potenzialmente può avere sugli ecosistemi con cui si interseca. In particolare, sono stati individuati:
  - 1) **Effetto barriera:** ovvero il fenomeno ecologico per cui si ha una perdita di connettività tra ecosistemi;
  - 2) **Inquinamento chimico:** ovvero il rilascio di componenti chimici nell'atmosfera, sul terreno o nelle falde acquifere;
  - 3) **Inquinamento acustico:** ovvero l'impatto che i rumori artificiali possono avere su determinate specie;
  - 4) **Inquinamento luminoso:** ovvero l'impatto che la luce artificiale può avere su determinate specie;
  - 5) **Diffusione di specie alloctone:** la diffusione di specie aliene possono costituire una reale minaccia per la biodiversità autoctona;
  - 6) **Rifiuti e discariche illegali:** ovvero gli ammassi di rifiuti lasciati ai margini della rete autostradale.
- Sulla definizione di un piano di azione per le aree maggiormente impattate e di KPI di monitoraggio, attività da sviluppare entro l'esercizio 2024.

<sup>36</sup> Analisi effettuata anche attraverso lo studio della bibliografia della cosiddetta "road ecology", ovvero lo studio degli impatti che le strade hanno sugli habitat limitrofi.

Autostrade per l'Italia, a tutela del suolo e del sottosuolo, ha l'obiettivo di realizzare entro il 2028 la copertura del 100% delle aree di deposito di cloruri per evitare la dispersione del sale a causa delle precipitazioni meteoriche. Al 2023 la copertura raggiunta è del 48%.

### L'attenzione alla tutela e alla gestione delle risorse idriche

La corretta gestione delle risorse idriche è una necessità impellente e una sfida che ci impegna tutti, Autostrade per l'Italia quindi nella consapevolezza del proprio ruolo ha intrapreso un percorso per identificare "step by step" le attività necessarie ad un uso sempre più consapevole ed efficiente delle risorse idriche.

In particolare:

- I consumi idrici, sia da acquedotto che da acque sotterranee tramite pozzi, sono oggetto di costante monitoraggio e rilevamento periodico;
- Nel 2024, sono in programma due progetti pilota volti all'identificazione della "water footprint" nelle unità produttive e all'implementazione dei contatori telemetrici in alcuni punti prelievo di difficile raggiungimento al fine di monitorare i consumi e minimizzare le perdite d'acqua.

In relazione invece alle attività di prevenzione e gestione dell'inquinamento idrico:

- Autostrade per l'Italia assieme alle altre concessionarie del Gruppo assicura la gestione degli scarichi, periodicamente monitorati, degli iter autorizzativi e degli eventuali adattamenti dei sistemi di trattamento delle acque secondo le migliori tecnologie disponibili, sia per i fabbricati che per le acque meteoriche dei piazzali delle Aree di Servizio;
- Per le acque di piattaforma delle nuove opere (tra cui gli ampliamenti a 3° e 4° corsie), ove prescritto dai procedimenti di valutazione di impatto ambientale, sono stati installati sistemi di trattamento sottoposti a manutenzione periodica. Inoltre, sono previste modalità operative per la prevenzione della contaminazione delle acque meteoriche (coperture dei cumuli di cloruri, stoccaggio di rifiuti in cassoni coperti e vasche di contenimento per vernici e pitture);
- In caso di sversamenti dovuti a incidenti<sup>37</sup>, gli interventi sono coordinati dai Centri Esercizio secondo procedure consolidate che prevedono, ove necessario, l'attivazione degli interventi di bonifica tramite ditte abilitate e qualificate.

I prelievi idrici del Gruppo nel 2023 sono pari a 1.419 mega litri in linea con i consumi dell'anno precedente.

Il risparmio nei prelievi idrici è un tema particolarmente significativo se si considera che la maggior parte dei prelievi idrici avviene in Italia e che l'intero Paese è considerato ad altissimo stress idrico.

Prelievo idrico del Gruppo Autostrade per l'Italia				
GRI 303-3	UdM	2023	2022	2021
Fonte di prelievo				
Acque sotterranee	ML	617	616	612
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	177	184	174

<sup>37</sup> I principali sversamenti registrati nel 2023 si riferiscono a acque di spegnimento e perdite di gasolio a seguito di incidenti

Risorse idriche di terze parti	ML	799	696	1.193
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	629	427	954
Acqua di superficie	ML	3	-	105
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	3	-	105
Acqua prodotta	ML	0	89	97
<i>Di cui acqua potabile</i>	ML	0	-	93
<b>Prelievo idrico totale</b>	ML	1.419	1.402	2.007

### Riduzione dell'impatto acustico dell'infrastruttura

La riduzione dell'inquinamento acustico è un impegno concreto per Autostrade per l'Italia che ha sviluppato un piano nazionale di interventi di contenimento e abbattimento del rumore (PCAR), secondo le disposizioni del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 29/11/2000<sup>38</sup>. Il programma prevede l'installazione di barriere antirumore su una superficie complessiva di circa 4.000.000 mq con un'altezza media di 4,2 metri e di coperture antirumore su una superficie complessiva di circa 160.000 mq. L'ordine di realizzazione degli interventi è definito sulla base di una graduatoria nazionale che tiene conto di un indice di priorità acustica, legato ai livelli di rumore ed alla popolazione esposta. L'avanzamento del progetto al 2022 è di circa il 45,6% se valutato in termini di carreggiata risanata e del 58,10% se misurato sulla percentuale di popolazione interessata.

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

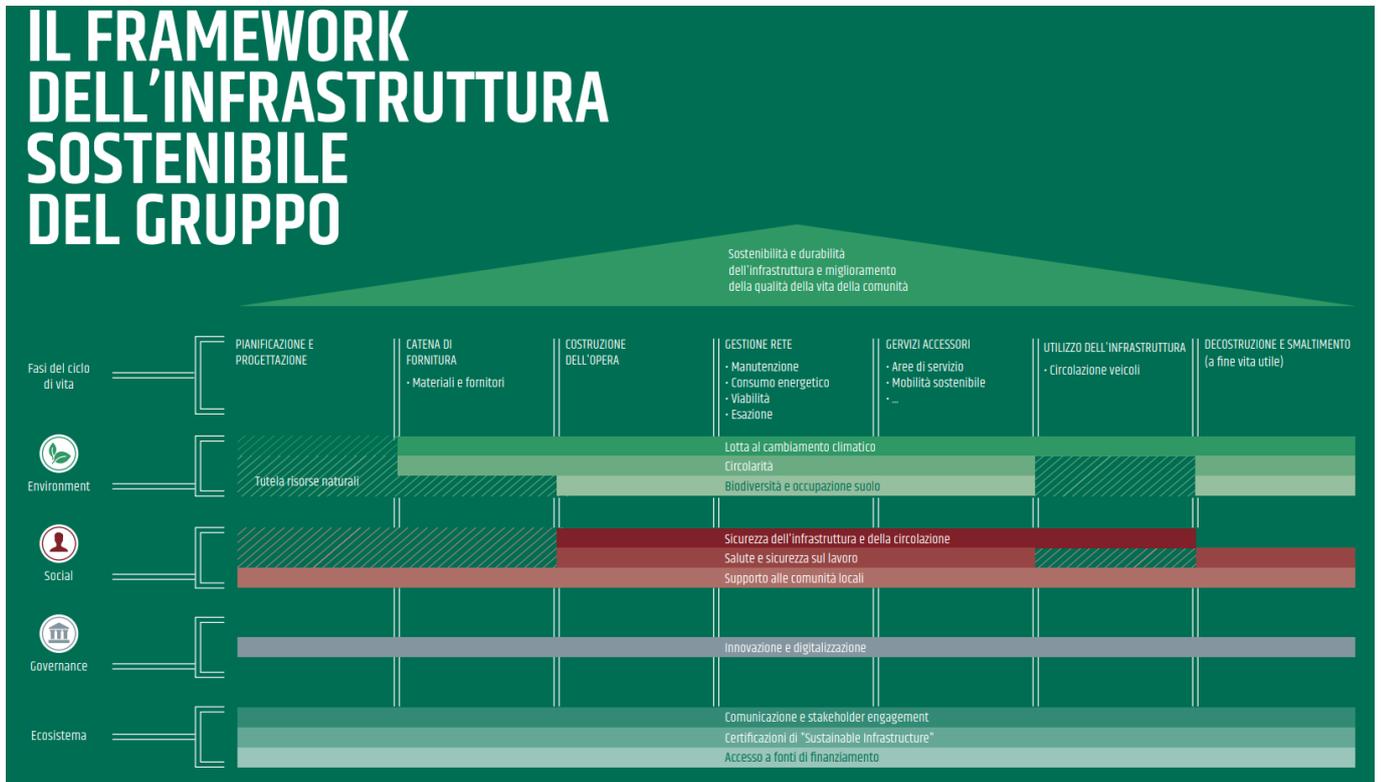
Per il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione acustica sono stati previsti interventi quali:

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

<sup>38</sup> Attuativo della legge quadro 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

### 4.3 L'infrastruttura sostenibile

#### FRAMEWORK DELL'INFRASTRUTTURA SOSTENIBILE



Nella visione del Gruppo, la sostenibilità è il concetto base per gestire le interazioni dell'infrastruttura con il territorio, in una interlocuzione che genera, attraverso delle scelte condivise, un'infrastruttura moderna, efficace, sicura, resiliente ed efficiente.

La sostenibilità è complessità: nel contesto in cui il Gruppo ASPI opera è necessario non solo imparare ad abitare il cambiamento, ma anche leggere i problemi in modo nuovo. L'obiettivo di fare della tutela dell'ambiente e dell'impegno al contrasto al cambiamento climatico un punto focale del nostro agire, adottando soluzioni tecnologiche, dati e modelli per misurare l'impatto e l'efficacia delle nostre opere e soluzioni progettuali, dalla loro ideazione alla realizzazione e gestione in esercizio.

Il framework dell'infrastruttura sostenibile è alla base di un percorso verso una progettazione e realizzazione multidisciplinare, che vede l'impegno di tutti, in un'azione plurale e in un continuo confronto tra gli stakeholder. Un percorso in cui le difficoltà sono affrontate come opportunità per valorizzare l'esperienza tecnica e generare soluzioni innovative. In questo processo di trasformazione, il coinvolgimento diretto di tutti gli stakeholder, in particolare fornitori ed Enti, rende il Gruppo compartecipe del cambiamento verso una concezione di sostenibilità che vede al centro gli impatti prodotti e l'attenzione verso comunità e territori.

Agire con un approccio sostenibile, per la progettazione e la realizzazione di opere autostradali, è una leva di competitività a lungo termine: ottimizzare il trasporto autostradale significa affrontare la sfida della sostenibilità e trarne benefici operativi in grado di generare benessere non solo economico, ma soprattutto

ambientale e sociale, di lunga durata e in tutte le fasi di vita dell'opera: dalla progettazione, all'esercizio; dalla costruzione, alla manutenzione. L'infrastruttura è posizionata in un territorio a cui la sostenibilità è quindi legata e i vantaggi che essa può fornire possono diventare strumento e veicolo di un vantaggio condiviso con tutti i fruitori dell'infrastruttura stessa e delle comunità che vivono il territorio.

In questo contesto, nel 2023, il Gruppo ASPI con il supporto di Tecne ha avviato un percorso di adozione dei principi del Protocollo Envision per affrontare la sostenibilità in modo più maturo, consapevole e organizzato. Il lavoro, svolto grazie al contributo di varie risorse formate come Envision Sustainability Professional (ENV SP) appartenenti a diverse Technical Authority di Tecne (per garantire una visione multidisciplinare nell'ambito delle attività di progettazione, realizzazione e manutenzione dei progetti), ha condotto alla redazione della "Linea Guida di applicazione del Protocollo Envision alle infrastrutture stradali di Autostrade per l'Italia". (vedi box di approfondimento).

La Linea Guida consente di mettere la sostenibilità al centro, disporre di uno strumento applicabile in modo standard a tutti i progetti di ASPI ed attestarne la Sostenibilità. L'innovazione sta nel linguaggio di progettazione che ne deriva, tale da poter condividere, lungo tutta la filiera di ideazione e realizzazione dell'opera infrastrutturale, degli obiettivi concretamente legati alla sostenibilità. I parametri di valutazione sono pertanto oggettivi e condivisi, verificabili e misurabili anche dall'esterno. La Linea Guida aiuta tutti gli operatori della filiera a delineare e declinare il tema della sostenibilità con un linguaggio condiviso e attraverso indicazioni concrete che si formalizzano ed esprimono in documenti, elaborati tecnico-progettuali e procedure.

Forti delle analisi condotte per la redazione della Linea Guida, il Gruppo, dopo aver conseguito nel 2022 la certificazione Envision (livello Platinum) per il Passante di Bologna, nel corso del 2023 ha portato a compimento con successo anche l'iter di certificazione Envision per i progetti di due opere previste dal Piano di Investimenti: la Gronda di Genova (Envision GOLD Award) e A13 Bologna-Ferrara (Envision SILVER Award). Due esempi di come, rispetto ad un approccio tradizionale, il Gruppo consideri nelle proprie opere molteplici elementi che convergono verso lo sviluppo di una progettazione oltre che sostenibile anche olistica (progettazione, realizzazione, gestione dell'infrastruttura).

L'elaborazione della Linea Guida, ha permesso di mettere a fuoco una "roadmap della sostenibilità" e l'obiettivo del 2024 sarà quello di procedurizzarne l'approccio, attraverso la definizione di un Piano di gestione della sostenibilità, per dare applicazione pratica ai principi della sostenibilità, in tutte le funzioni del Gruppo, a livello gestionale e progettuale, producendo infrastrutture sostenibili e consolidando la leadership aziendale verso impegni e obiettivi di sostenibilità.

Si connotano come elementi di novità:

- la definizione di ruoli, responsabilità (committenza, progettista, appaltatore) e intenti di sostenibilità già a partire dalle prime fasi di progettazione;
- la collaborazione e il dialogo con gli stakeholder fin dalle prime fasi del progetto per condividere le reciproche criticità, comunicare e valorizzare le soluzioni e gli aspetti peculiari del progetto, promuovendo pratiche sostenibili e mitigando gli impatti generati dalle opere;
- il monitoraggio continuo delle performance e l'estensione della vita utile dell'opera;
- l'indirizzare gli standard progettuali verso soluzioni e buone pratiche di sostenibilità che mirano a limitare le criticità nelle fasi successive e ad aumentare l'appetibilità del progetto e l'efficacia dell'investimento;
- il potenziamento delle strutture operative per l'adattamento ai potenziali impatti derivanti da eventi climatici avversi e la definizione di strategie di resilienza;

- l'allungamento della vita utile delle opere al fine di ridurre l'utilizzo di materiali, con la conseguente riduzione dell'embedded carbon.

Il Gruppo mira a guidare la transizione verso un trasporto sostenibile, realizzando infrastrutture che permettano di ridurre l'impatto tradizionale generato in fase di costruzione, manutenzione ed operatività. Tutto questo è possibile dando stimolo al potenziale di innovazione e cambiando gli standard di progetto, nonché i criteri di gestione.

### ENVISION

Il protocollo Envision è il primo sistema di rating per la progettazione e la realizzazione di opere infrastrutturali sostenibili. Nato nel 2012 dalla collaborazione tra l'Institute for Sustainable Infrastructure e lo Zofnass Program for Sustainable Infrastructure della Harvard University, questo strumento consente di effettuare valutazioni complete e versatili sul livello di sostenibilità di un determinato progetto.

Utilizzando una griglia di analisi adattabile a qualsiasi progetto di sviluppo infrastrutturale, fornisce un sistema flessibile di criteri e obiettivi, che consente di orientare e supportare il team di progetto durante le diverse fasi di lavoro. Inoltre, attraverso l'applicazione di un approccio olistico già dalle prime fasi di progettazione, Envision agevola le parti coinvolte nella realizzazione di operazioni vantaggiose non solo da un punto vista economico, ma anche ambientale e sociale.

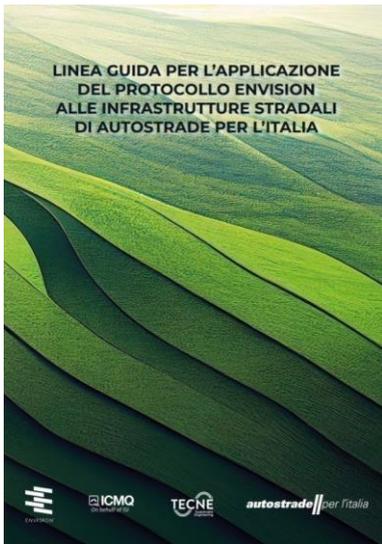
Un altro aspetto da segnalare è che, a differenza di altri strumenti, Envision non ha carattere retroattivo, bensì orientativo, una caratteristica che gli consente di approcciare proattivamente un progetto, migliorandone l'efficienza sin dalle fasi preliminari.

Envision si struttura attraverso 64 indicatori, o "crediti", che riferiscono ad uno specifico obiettivo e ad una metrica, consentendo di calcolare il grado di sostenibilità mediante dei livelli di raggiungimento predefiniti. Tali indicatori sono raggruppati in cinque macrocategorie, che racchiudono 14 sottocategorie per argomento trattato, le quali ricoprono molteplici aspetti riguardanti la sostenibilità di un progetto. Nello specifico, le macrocategorie sono:

- Quality of life: considera come il progetto risponde alle esigenze della comunità;
- Leadership: tratta la modalità di coinvolgimento degli stakeholder;
- Resource allocation: riguarda la pianificazione dell'uso delle risorse disponibili;
- Natural world: riferisce agli interventi finalizzati alla tutela e salvaguardia dell'habitat preesistente;
- Climate and resilience: riguarda la risposta progettuale alle sfide di resilienza poste dai cambiamenti climatici.

Per ottenere la Certificazione, i progetti esaminati devono sostenere un iter di valutazione finalizzato alla misurazione del rispettivo livello di sostenibilità raggiunto da ciascun disegno infrastrutturale (i livelli disponibili sono: verified, silver, gold e platinum).

LA LINEA GUIDA ENVISION PER LE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI



A seguito della certificazione Envision Platinum ottenuta nel 2022 dal progetto del “Passante di Bologna”, Autostrade per l’Italia e Tecne hanno intrapreso un percorso di applicazione del Protocollo Envision alla progettazione sostenibile delle infrastrutture stradali e autostradali del Gruppo. Il lavoro svolto è confluito ed è stato sintetizzato nel documento “Linea Guida di applicazione del Protocollo Envision alle infrastrutture stradali di Autostrade per l’Italia”, pubblicato a fine marzo 2023. Il documento è stato sviluppato da un gruppo di lavoro multidisciplinare, con il supporto e la supervisione di verificatori ed esperti Envision di ICMQ, con lo scopo di creare un documento che possa essere utilizzato come strumento metodologico per progettare le infrastrutture autostradali in un’ottica di sostenibilità misurabile e oggettiva grazie all’applicazione di Envision.

Dopo una breve introduzione, il documento esplicita lo scopo e il campo di applicazione a differenti tipologie di intervento e costruttive, quali:

- infrastrutture stradali di nuova realizzazione;
- modifica di infrastrutture stradali esistenti (ad esempio interventi di adeguamento o ampliamento);
- opere a supporto di infrastrutture stradali (quali ad esempio aree di servizio, svincoli, ecc.);

per poi passare all’analisi puntuale dei 64 crediti, suddivisi come previsto nelle 5 macroaree di sostenibilità. (Quality of Life, Leadership, Resource Allocation, Natural World, Climate and Resilience).

Con la redazione della Linea Guida, ASPI e Tecne hanno voluto portare avanti il percorso di applicazione del protocollo Envision ai propri interventi: un punto di partenza e una metodologia per l’applicazione dei principi della sostenibilità ai progetti di infrastrutture stradali.

Nel 2024, la Linea Guida sarà condivisa all’interno del Gruppo e sarà di supporto per il raggiungimento anche degli obiettivi e gli impegni ESG aziendali.

## Le Opere con Certificazione Envision

### Potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna "Passante di Bologna"

Il progetto prevede il **potenziamento del nodo autostradale e tangenziale** di Bologna al fine di alleggerire il traffico veicolare che interessa le infrastrutture esistenti.

Per il nodo tangenziale, il potenziamento consiste nel portare a **tre corsie più emergenza** il tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6, e dallo svincolo 8 allo svincolo 13. Lo stesso potenziamento prevede anche il passaggio a **quattro corsie più emergenza** del tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8 e nel potenziare le rampe degli svincoli della complanare che mostrano problematiche trasportistiche. Mentre, per il nodo autostradale, il progetto prevede l'ampliamento a **tre corsie di marcia più emergenza** del tratto della A14 dove, attualmente, è attiva la terza corsia dinamica, consentendone l'eliminazione. Una caratteristica distintiva del progetto è la combinazione delle più avanzate tecniche ingegneristiche con qualificate soluzioni di inserimento **ambientale, architettonico e paesaggistico**.

Con riferimento a tale progetto, gli indicatori di performance riferiscono a:



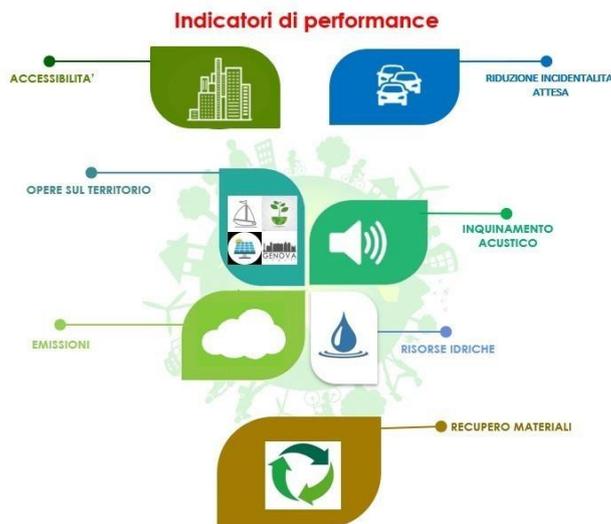
- Inserimento Ambientale: attraverso 188 ettari di aree verdi è stato possibile ottenere 79 ettari dedicati alla forestazione urbana e 109 ettari trasformati in parchi pubblici. Tale operazione, inoltre, ha previsto la piantumazione di circa 30.000 alberi, favorendo la biodiversità dell'area e promuovendo un maggiore assorbimento di sostanze inquinanti;
- Emissioni: la riduzione delle emissioni annue di CO<sub>2</sub> per un valore stimato a 1.350 tonnellate, ha generato una diminuzione degli impatti sull'ambiente e sulle comunità limitrofe;
- Accessibilità Metropolitana: attraverso la realizzazione di un'opera strategica da parte del Gruppo, è stato possibile migliorare la viabilità urbana, favorendo i distretti produttivi e le aree turistiche, e generando benefici alla comunità locale e non solo;

- Inquinamento acustico: si registra il 100% dei ricettori entro i limiti di legge ed un complessivo miglioramento dovuto, non solo alle attente politiche di gestione del rumore adottate dal Gruppo, ma anche dall'installazione di 20 chilometri di barriere acustiche;
- Risorse idriche: si rileva il 100% del Sistema di drenaggio chiuso e controllato;
- Opere viarie di adduzione: hanno comportato un investimento di 225 milioni di euro per lo sviluppo di nuove viabilità;
- Opere sul territorio: sono stati realizzati 20 km di pista ciclabile;
- Recupero materiali: le operazioni di movimentazione terra hanno portato alla produzione di 2 milioni di metri cubi di materiale. Di questi, circa 1,4 milioni di metri cubi, corrispondenti al 70% del totale, sono stati riutilizzati per altre attività, rappresentando un risparmio significativo in termini di risorse.

### La Gronda di Genova

La Gronda di Genova è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che rappresenta il raddoppio dell'esistente A10 nel tratto di attraversamento del Comune di Genova (dalla Val Polcevera fino all'abitato di Vesima). La nuova infrastruttura si estende per 65 km di nuovi percorsi autostradali e si collega agli svincoli che delimitano l'area cittadina (Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto), connettendosi con la direttrice dell'A26 a Voltri e ricongiungendosi con l'A10 in località Vesima. Il nuovo sistema viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo e prevede 23 gallerie, per un totale di quasi 50 chilometri, circa l'81% dell'intero tracciato. Il percorso scelto è il risultato di un intenso processo di progettazione e dialogo con gli Enti territoriali ed i residenti genovesi. Rappresenta la prima casistica in Italia ad aver adottato il modello del Dibattito Pubblico nel 2009, nel corso del quale è stata individuata la migliore soluzione progettuale tra cinque diverse alternative presentate.

Con riferimento a tale progetto, gli indicatori di performance riferiscono a:



- Accessibilità: riferisce alla realizzazione di un'opera strategica allo scopo di garantire una migliore viabilità nelle aree urbane, portuali ed aeroportuali, nei distretti produttivi e nei contesti turistici;
- Inquinamento acustico: i dati riferiscono al 100% dei ricettori entro i limiti previsti dalla normativa vigente. Inoltre, nella zona analizzata, il complessivo miglioramento acustico è da attribuirsi anche all'installazione di 5 km di barriere acustiche;
- Riduzione incidentalità attesa: attraverso delle attività volte all'efficientamento delle strategie in termini di sicurezza stradale, è stato possibile ridurre l'incidentalità del 72,8% sui tratti esistenti;
- Risorse idriche: riferisce al 100% del Sistema di drenaggio chiuso e controllato;
- Opere sul territorio: riguardano principalmente attività di miglioramento e di implementazione su opere infrastrutturali già esistenti, come il potenziamento della superficie aeroportuale ed il miglioramento dell'area portuale, attività che hanno generato complessivamente una maggiore accessibilità. In questo contesto, si menzionano anche interventi volti al recupero di cave, per il restauro architettonico e per il recupero naturalistico, generando effetti positivi sul territorio. Inoltre, sono state eseguite realizzazioni "ex novo" come un parco fotovoltaico di 25 ettari.
- Recupero materiali: si denota una movimentazione di 12 milioni di metri cubi di materiale, di cui il 98% (circa 11,89 mln di metri cubi) di essi sono stati riutilizzati per altre finalità realizzative.

### Realizzazione della terza corsia A13 Ferrara-Bologna

L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia del tratto compreso tra Bologna Arcoveggio (km 0+871) e lo svincolo esistente di Ferrara sud (km 33+738), per uno sviluppo totale di circa 32,9 km.

Con riferimento a tale progetto, gli indicatori di performance riferiscono a:



- Inserimento Ambientale: la realizzazione di aree verdi ha una notevole importanza in quanto, attraverso la realizzazione di 17,3 ettari di nuove aree verdi e di 4,5 ettari di aree boschive

compensative, è stato possibile ottenere un duplice vantaggio: da un lato un habitat per la fauna selvatica della zona, dall'altro un maggiore assorbimento di CO<sub>2</sub>;

- Accessibilità: è stata implementata un'opera strategica volta a facilitare l'accesso alle aree metropolitane;
- Inquinamento acustico: si rileva che il 100% dei ricettori risulta conforme ai limiti interni stabiliti. Inoltre, al fine di mitigare ulteriormente l'impatto acustico sulle aree limitrofe, sono state installate barriere lungo un tratto di 10 km ed attuati due interventi diretti;
- Risorse idriche: riguarda il 100% del Sistema di drenaggio, che risulta chiuso e controllato;
- Opere viarie di adduzione: sono stati realizzati interventi sul territorio per un valore di 3 milioni di euro, 1 milione di euro per le viabilità locali parallele e 54 milioni di euro per le viabilità interferite;
- Opere sul territorio: in merito a questa tipologia di operazioni, si menziona la realizzazione di una pista ciclabile di 2,7 km, un intervento volto alla promozione di una maggiore mobilità sostenibile, compatibile con il benessere della comunità locale;
- Recupero materiali: con riferimento al recupero dei materiali durante i lavori di costruzione si rileva che, su un totale di 2,3 milioni di metri cubi di materiale prodotto, sono stati riutilizzati 1,6 milioni di metri cubi, pari al 70% del totale.

## 5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità

GRI 203-1; GRI 413-1

### Relazione con il territorio e le comunità

Il rapporto con la comunità e il territorio è un elemento imprescindibile per un operatore infrastrutturale la cui attività è profondamente legata ai luoghi in cui si svolge. Questo vale per ogni fase, dalla progettazione, alla realizzazione e gestione degli interventi, dal rapporto con i clienti che utilizzano l'infrastruttura, fino al sostegno dei territori attraversati dall'infrastruttura, con l'obiettivo di creare valore per tutti gli stakeholder del Gruppo. Una misura della ricchezza creata è rappresentata dal valore economico generato e distribuito, che riclassifica il bilancio, evidenziando la ripartizione del valore generato dal business.

Indicatore 201-1 - VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO E DISTRIBUITO <sup>39</sup>			
Voce	2023	2022	Delta%
Valore economico generato <sup>40</sup> (euro 000)	5.892.743	5.219.580	12,9
Valore economico distribuito (euro 000)	4.163.067	3.431.699	21,3
Costi operativi (euro 000)	2.097.027	1.600.141	31,1
Valore distribuito ai dipendenti (euro 000)	807.223	658.820	22,5
Valore distribuito ai fornitori di capitale (euro 000)	509.188	436.808	16,6
Valore distribuito alla P.A. (euro 000)	749.449	735.939	1,8
Valore economico trattenuto (euro 000)	1.729.676	1.787.881	- 3,3

Il valore economico generato e distribuito è un indicatore di come il Gruppo genera ricchezza per tutti i suoi stakeholder, che spaziano dai suoi dipendenti alla Pubblica Amministrazione. Emerge un quadro di crescita continua, fondamentalmente legato ad un incremento del valore della produzione.

<sup>39</sup> Nell'esercizio 2022 è inclusa la distribuzione della riserva "utili portati a nuovo", perfezionata nel mese di luglio, per 682 milioni di euro. I dividendi dell'esercizio 2023, pari a 1.358 milioni di euro, includono la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2022 (924 milioni di euro) e l'acconto sui dividendi dell'esercizio 2023 (434 milioni di euro).

<sup>40</sup> Il **valore economico generato** riportato in tabella, pari a € 5.892 milioni, è da intendersi come la somma di:

- Valore della produzione pari a € 5.782 milioni (di cui "Ricavi da pedaggio" pari a € 3.837 milioni; "Ricavi per servizi di costruzione" pari a € 1.455 milioni; e "Altri ricavi" pari a € 489 milioni);
- Proventi da partecipazioni pari a € 109 milioni;
- Proventi straordinari € 0,710 milioni.

## Operare di concerto con il territorio

La realizzazione di grandi opere infrastrutturali prevede in ogni fase il confronto con le comunità locali: a partire dalla scelta progettuale, che ha dirette conseguenze sull'iter approvativo e sulla valutazione di impatto ambientale, sino alla gestione dei cantieri e, successivamente, ai cicli di manutenzione e ammodernamento.

Per meglio rispondere alle esigenze delle comunità e valutare compiutamente l'impatto dell'infrastruttura in ambito sociale, ambientale ed economico il Gruppo ha da tempo avviato forme di dialogo e confronto, come il Débat Public (procedura di confronto con la comunità utilizzata in Francia) realizzato nel 2009 per la Gronda di Genova e più di recente il confronto pubblico sul progetto del Passante di Bologna.

La già citata certificazione Envision è un importante riconoscimento della capacità di ascolto del Gruppo, in quanto, come già menzionato, l'efficace coinvolgimento degli stakeholder locali è uno dei parametri di valutazione da parte dell'ente certificatore.

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

I **principali eventi** svolti nel 2023 sono stati:

7 Febbraio Lainate, Cantiere Ampliamento quinta Corsia autostrada A8

23 Marzo cantieri marchigiani e abruzzesi dell'A14.

3 Aprile Lainate, Inaugurazione opera compensativa Nuova Viabilità Lainate A8 5<sup>a</sup> corsia

5 Aprile AdS Casilina est, Inaugurazione 1° Safety Point

24 Aprile Firenze, Visita Cantieri Campo Base Firenze sud - Incisa

29 Giugno Genova, Avvio Lavori Tunnel Aeroportuale Genova

11 Luglio Milano, Inaugurazione prima tratta della 4° Corsia Dinamica dell'autostrada A4, tra lo svincolo di Viale Certosa e lo Svincolo di Cormanò (MI)

25 Settembre Lainate, A8 apertura nastro autostradale con 5 corsie + Apertura galleria Lainate, Anniversario Milano-Laghi

2 dicembre Galleria San Donato A1 tratto fra Firenze Sud e Incisa

27 dicembre cantiere della stazione di Casalecchio di Reno dell'autostrada A14.

Per valutare l'efficacia di coinvolgimento di ogni iniziativa, sono misurati sia i destinatari diretti sia tutti i destinatari indiretti, cioè tutti coloro che sono stati coinvolti potenzialmente tramite media, social e stampa.

Inoltre, grande impatto sul territorio hanno le attività per la mitigazione dell'incidentalità e la gestione delle emergenze già descritti nella sezione sulla sicurezza della circolazione, così come i progetti per lo sviluppo di competenze, inseriti nella sezione programmi iniziative e strumenti, nell'ambito dall'attenzione alle risorse e le iniziative come Ability Garden, trattate nella sezione Diversity e Inclusion.

Per i clienti di particolare impatto sono le iniziative per la digitalizzazione descritte nel paragrafo mobilità smart e integrata.

## Iniziative a favore dei territori

### → Opere Compensative

Un aspetto rilevante legato alla realizzazione delle infrastrutture è quello delle opere compensative, ovvero interventi a favore delle comunità e di miglioramento delle condizioni ambientali dei territori. Il valore degli interventi di compensazione realizzati nel 2023 è stato pari a oltre 70 mln di euro.

### → Il progetto Smart Genova

Intelligenza artificiale, Internet of Things e software avanzati per trasformare Genova nella smart city più evoluta in Italia. Il progetto è stato messo a punto da Movyon, la società di tecnologia, innovazione, ricerca e sviluppo del Gruppo Autostrade per l'Italia, insieme al Comune di Genova, a Liguria Digitale e ad altri partner, con l'obiettivo di programmare e applicare nuove strategie di pianificazione urbana e nuove modalità di gestione operativa della mobilità, sviluppando ed erogando servizi innovativi dedicati sia al cittadino sia alla municipalità e più in generale alla pubblica amministrazione.

La missione del progetto include, tra i molti obiettivi, la riduzione dei fenomeni di inquinamento e di congestione nell'area genovese, la possibilità di garantire equità di accesso ai servizi a tutti i cittadini e di favorire l'utilizzo del trasporto collettivo, dei veicoli elettrici e della sharing mobility.

Il progetto Smart City prevede la realizzazione di un sistema "data-driven" capace di acquisire dati dal territorio attraverso tecnologie IoT (Internet of Things) ed elaborare i dati raccolti con tecniche di intelligenza artificiale, per rendere disponibili al cittadino servizi evoluti – come la previsione del traffico a seguito di eventi e interruzioni e la disponibilità di parcheggi liberi in tempo reale – e alla pubblica amministrazione informazioni puntuali e sistemi di supporto alle decisioni, accessibili all'interno di control room tecnologiche.

Un ulteriore pilastro della trasformazione della città è rappresentato dal Tunnel subportuale, i cui lavori sono ufficialmente iniziati il 4 marzo. Si tratta del primo tunnel sottomarino mai realizzato in Italia, il più grande in Europa che racchiude tutte le caratteristiche di un nuovo modo di concepire le infrastrutture, consentendo una riconversione urbanistica sostenibile del tessuto urbano. L'entrata in esercizio è prevista per l'agosto 2029.

### → Progetto Wonders

Prosegue nel 2023 la valorizzazione delle bellezze del territorio nazionale con "Wonders. Scopri l'Italia delle meraviglie", progetto nato nel 2022 che promuove il patrimonio culturale, naturalistico ed enogastronomico del nostro Paese attraverso più di 1.000 eventi certificati ed oltre 500 experience di viaggio ideate in collaborazione con partner d'eccellenza: Touring Club Italiano, WWF, Slow Food Italia e la Commissione Nazionale Italiana per l'Unesco.

- In collaborazione con la Commissione Nazionale Italiana per l'Unesco, Wonders racconta e valorizza le bellezze italiane che, nonostante il riconoscimento come Beni Patrimonio dell'Umanità, hanno in molti casi un potenziale inespresso in termini di visitatori e conoscibilità.
- Nell'ambito del progetto, rientra anche la valorizzazione di "Villa dei Volusii", complesso archeologico extraurbano rinvenuto nel 1961 durante i lavori di costruzione dell'Autostrada del Sole Roma-Firenze, in collaborazione con il Ministero della Cultura e "Aperti per voi" - iniziativa del partner di progetto

“Touring Club Italiano”. Grazie a questa collaborazione, Villa dei Volusii è aperta in maniera continuativa e nel corso del 2023 ha registrato oltre 2.500 visitatori.

- Wonders è la colonna sonora che accompagna il viaggiatore in maniera innovativa e personalizzata alla riscoperta del territorio italiano, con particolare attenzione alle mete meno conosciute, tramite sito internet [www.wonders.it](http://www.wonders.it) con mappa geolocalizzata, oltre 250 podcast fruibili sul canale “Wonders.
- Proprio per ampliare e dare voce alla community di viaggiatori, nel corso del 2023 è stata lanciata l’App KuriU for Wonders, pensata per appassionati viaggiatori che possono lasciarsi ispirare dagli itinerari suggeriti dagli utenti e condividere con foto e video le proprie esperienze di viaggio. Con l’app KuriU for Wonders, il progetto “Wonders. Scopri l’Italia delle meraviglie” aggiunge un altro importante tassello per avvicinare la comunità ai territori del nostro Paese.

### → Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale

Da anni Aspi ha istituito il Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale allo scopo di indirizzare, coordinare e monitorare le iniziative, selezionando annualmente i progetti presentati da associazioni esterne e dipendenti in base ai criteri definiti e pubblicati dal Comitato. Nel 2023 sono giunte al comitato 9 candidature direttamente da associazioni non profit esterne e 12 presentate da persone del Gruppo. Il Comitato, sulla base dei criteri precedentemente pubblicati ha individuato i 6 progetti da finanziare, per un totale di 170.000 euro. Le organizzazioni sostenute finanziariamente dal gruppo, operano nel campo dell’inclusione sociale, del sostegno a persone diversamente abili, nel contrasto alla dispersione scolastica e la povertà educativa.

## Le sponsorizzazioni e le donazioni

Le sponsorizzazioni sono considerate dal Gruppo come uno strumento per andare incontro alle istanze del territorio e un’occasione per promuovere iniziative socio-culturali coerenti con i valori del Gruppo. Per le principali iniziative realizzate nel corso dell’anno l’importo è stato circa 1,12 milioni di euro.

## Customer Experience

Incrementare la qualità del servizio è un obiettivo prioritario per tutte le diverse aree di business in cui opera Autostrade per l’Italia. Per raggiungere l’obiettivo, è necessario, oltre al costante monitoraggio degli standard di servizio offerti, l’implementazione continua di azioni di miglioramento.

Il sistema di Customer Care del Gruppo mira a:

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

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

Nuovo Hub per i servizi al cliente: MUOVY

A fine 2023, con l'obiettivo di innovare e migliorare la customer experience, i Punto Blu della rete di Autostrade per l'Italia hanno lasciato spazio a Muovy: un unico hub di servizi al cliente interamente digitalizzati disponibile su 3 canali:

- sezione Muovy sul sito [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)
- App Muovy
- Numero unico 803.111

Cashback, infoviabilità, rapporti di mancato pagamento, fatturazione, richiesta di rimborso pedaggio, viacard prepagata e altri servizi al cliente sono tutti facilmente fruibili online, H24 e 7 giorni su 7.

Per promuovere Muovy e l'informatizzazione dei sistemi, è stata lanciata una campagna di comunicazione in due fasi: a metà novembre 2023 con il claim "Muovy. Una nuova mobilità digitale si fa strada" che ha sfruttato i principali canali aziendali di diffusione (sito di Autostrade per l'Italia, canali social, circuito Infomoving, vetrine dei 15 Punto Blu/Free To X Point) e a metà dicembre 2023 per comunicare anche l'arrivo della nuova App Muovy sugli store digitali ed incentivare la clientela all'utilizzo dei servizi digitali.

Reclami	2023	2022	2021
Aree di Servizio	159	148	130
Operazioni di pagamento al casello (Esazione)	1.162	1.052	4.149
Viabilità e infrastruttura	763	898	1.449
Altro	29	29	136
<b>Totale</b>	<b>2.113</b>	<b>2.127</b>	<b>5.864</b>

**Programma "FALCO": conclusa la prima fase di sperimentazione per il monitoraggio della viabilità con droni**

"Falco", un sistema sperimentale del Gruppo Autostrade per l'Italia che, tramite l'impiego di droni, permette di inviare flussi video in tempo reale direttamente al Centro Radio Informativo, consentendo di monitorare lo stato della viabilità anche in tratti autostradali lungo i quali non sono disponibili telecamere. Un'iniziativa unica in Italia, avviata in area ligure, sia per il numero di ore in volo che per le caratteristiche della sperimentazione, che ha previsto l'esecuzione di voli notturni e il monitoraggio di transiti eccezionali anche in corrispondenza di cantieri, lungo alcuni tratti della A26 e della A10. Con questa tecnologia Aspi intende affiancare l'attuale sistema di telecamere e sensori per il monitoraggio del traffico.

**Il Quality Report**

Il Quality Report è uno strumento di monitoraggio della qualità erogata nelle principali componenti del servizio autostradale e viene realizzato sia per Autostrade per l'Italia S.p.A. (dal 2009) sia per tutte le società autostradali italiane del Gruppo. Per ogni indicatore viene stabilito un obiettivo annuale il cui raggiungimento viene monitorato mensilmente, al fine di valutare l'efficacia degli interventi realizzati per il miglioramento della qualità del servizio.

	2021	2022	2023
<b>Entrate/Uscite Automatiche e Telepedaggio</b>	<b>5.446,0</b>	<b>5.348,0</b>	<b>5.025,0</b>
Numero di transiti tra due autochiusure delle uscite automatiche e di cassa (h24)	5.446,0	5.348,0	5.025,0
<b>Chiamate di assistenza ai caselli</b>	<b>6,08</b>	<b>6,34</b>	<b>4,40</b>
% di richieste con tempi di attesa oltre i 20''	6,08	6,34	4,40
<b>Informazioni telefoniche sul traffico</b>	<b>99,94</b>	<b>99,92</b>	<b>99,94</b>
% di chiamate evase da operatore - TRAFFICO	99,94	99,92	99,94
<b>Risposta alle comunicazioni e ai reclami dei clienti</b>	<b>6,35</b>	<b>13,12</b>	<b>5,52</b>
Tempo medio di risposta alle comunicazioni e ai reclami provenienti da mail e web (giorni)	6,35	13,12	5,52

### Corporate reputation

Da oltre dieci anni Autostrade per l'Italia monitora la Corporate Reputation approfondendo le ricadute reputazionali di eventi, notizie, iniziative, servizi, sviluppi societari e strategie aziendali. Il monitoraggio avviene semestralmente (a giugno e a novembre) e coinvolge l'Opinione Pubblica (1000 interviste auto compilate online), il segmento Business della popolazione "Top 5%", ovvero 400 interviste telefoniche a imprenditori, manager e liberi professionisti) e gli Opinion Leader nazionali (40 colloqui individuali).

Output: principali indicatori di reputazione tra le categorie intervistate (awareness, consenso, futuro, immagine) e punteggio sul "Giudizio overall" della categoria Top 5% (base 100).

Rientra nella valutazione del rapporto con il cliente la definizione di un nuovo sistema di misurazione della Customer Satisfaction (denominato Customer Experience) che considera sia gli aspetti funzionali (valutazione per il servizio in senso stretto) sia la dimensione emozionale che il cliente sviluppa nel viaggiare lungo la rete (suo attaccamento all'azienda). Per quanto riguarda gli aspetti funzionali, vengono considerati tutti gli elementi che concorrono a definire la valutazione del cliente in termini di soddisfazione, affidabilità e solidità.

Sotto il profilo emozionale il sistema ha l'obiettivo di definire come il cliente si ponga nei confronti di Autostrade per l'Italia, in termini di fiducia e vicinanza.

Il sistema è realizzato, due volte l'anno, in partnership con una primaria società di indagini statistiche.

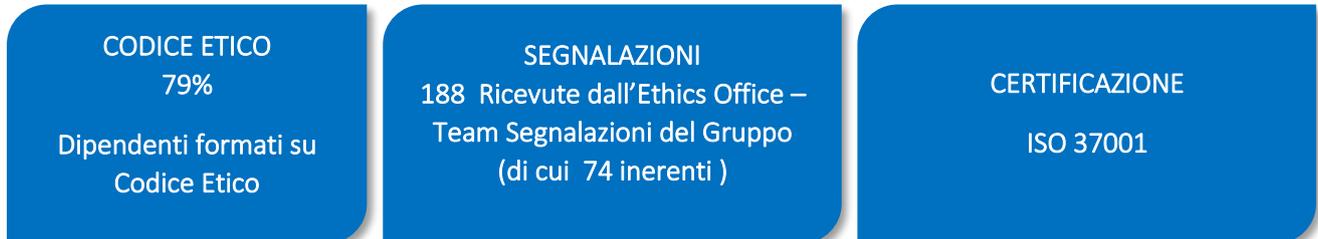
## 6. Governance solida e sostenibile

Tema materiale	Target 2024	SDG
Etica e integrità di business	<p><b>2024 Autostrade per l'Italia:</b>                      100% fornitori qualificati presenti in albo con due diligence effettuata/su totale fornitori qualificati in albo</p> <p><b>1. 500</b> h/anno di alta formazione sul tema di legalità e anticorruzione</p>	  

### 6.1 Struttura di Governance

GRI 2-9; GRI 2-10; GRI 2-11; GRI 2-12; GRI 2-13; GRI 2-15; GRI 2-16; 2-17; 2-18; 2-19; 2-20; 2-25; GRI 2-26; GRI 2-28; GRI 405-1; GRI 406-1

#### HIGHLIGHTS 2023



Il sistema di Governance implementato da Autostrade per l’Italia S.p.A. si basa sul modello organizzativo previsto dagli artt.2380-bis e seguenti del Codice Civile. Tale modello include l’Assemblea degli azionisti, il Consiglio di Amministrazione, al quale viene affidata la responsabilità della gestione aziendale, e il Collegio Sindacale con funzioni di controllo e vigilanza. Insieme a questi organismi, si aggiungono l’Organismo di Vigilanza e i vari Comitati costituiti all’interno del Consiglio di Amministrazione, con compiti consultivi e propositivi<sup>41</sup>.

Nel condurre tutte le loro attività, i membri degli organi sociali del Gruppo si attengono al rispetto della normativa in vigore, del Modello Organizzativo 231, del Codice Etico adottato dalla Società, dello Statuto, delle linee guida anticorruzione e dei Regolamenti di funzionamento degli organi sociali. Inoltre, a testimonianza del costante impegno del Gruppo a prevenire e combattere la corruzione e a diffondere i valori dell’integrità, della trasparenza, della qualità e della sostenibilità per far sì che diventino pilastri fondanti per la cultura aziendale

<sup>41</sup> Autostrade per l’Italia, non essendo una società con azioni quotate (solo obbligazioni quotate), ha costituito **su base volontaria** i comitati ed i relativi Regolamenti, ad eccezione del Grandi Opere, previsto specificamente dalla Statuto. Inoltre, sono stabiliti su base volontaria anche i criteri di professionalità e di indipendenza dei membri del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati.

sono state definite azioni volte al potenziamento del Sistema di Controllo Interno e al monitoraggio continuo dei rischi anche attraverso tecnologie innovative, integrando performance e compliance nei processi aziendali.

Nei paragrafi successivi verrà presentata una descrizione dettagliata dell'intero insieme di organi, regole e modelli di ogni livello che governano l'organizzazione aziendale. Questo include il funzionamento degli organi societari, la loro struttura, interrelazione, autorità e responsabilità.

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione riveste un ruolo centrale nell'ambito del sistema di governo societario di Autostrade per l'Italia essendo investito, conformemente allo Statuto, dei più ampi poteri per la gestione sia ordinaria che straordinaria della Società, perseguendone il successo duraturo e sostenibile. Gli amministratori agiscono e deliberano con indipendenza di giudizio e autonomia, mettendo al primo posto l'interesse della Società con l'obiettivo prioritario della generazione di valore nel lungo termine a beneficio degli azionisti, tenendo in considerazione anche gli interessi delle altre parti interessate. Inoltre, si impegnano ad assicurare una disponibilità di tempo necessaria ed adeguata per adempiere diligentemente ai compiti loro assegnati. Secondo quanto definito dallo Statuto, il Consiglio Amministrazione può essere composto da non meno di sette (7) e non più di ventitré (23) membri. La determinazione del loro numero e la successiva elezione sono decise dall'assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti, da depositarsi presso la sede legale della Società almeno tre (3) giorni prima della data della riunione assembleare in prima convocazione. I candidati inclusi nelle liste attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità. Dalla lista di maggioranza sono tratti tutti gli amministratori meno il numero di amministratori che, ai sensi dello Statuto, devono essere tratti dalle liste di minoranza; il numero degli amministratori tratti dalla lista di maggioranza non può essere comunque inferiore al 60% (arrotondato per eccesso) del totale degli amministratori da eleggere. I restanti amministratori da eleggere saranno invece tratti dalle liste di minoranza secondo quanto previsto dallo Statuto; il numero degli amministratori tratti dalle liste di minoranza non potrà essere superiore, su base aggregata, al 40% (arrotondato per difetto) degli amministratori da eleggere.

Ripartizione dei membri del CdA per fascia di età e genere al 31/12			
GRI 405-1	2023		
	Uomini	Donne	Totale
Italia	Numero		
Età < 30 anni	0	0	0
Età 30-50 anni	4	1	5
Età > 50 anni	7	2	9
Totale	11	3	14
Italia	Tasso		
Età < 30 anni	0%	0%	0%
Età 30-50 anni	29%	7%	36%
Età > 50 anni	50%	14%	64%
Totale	79%	21%	100%

Il Consiglio di Amministrazione in carica alla data del presente documento è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 5 maggio 2022 e ha un mandato destinato a scadere in occasione dell'approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti del bilancio dell'esercizio 2024. L'organo amministrativo si compone di un Amministratore esecutivo (l'Amministratore Delegato) e di 13 Amministratori non esecutivi, tutti dotati di adeguata onorabilità, competenza e professionalità.

Il Consiglio di Amministrazione accerta la sussistenza dei requisiti di indipendenza, valutando ogni elemento o circostanza necessari o utili che incidano, ovvero possano apparire idonei a incidere, sull'indipendenza e autonomia di giudizio del consigliere, sulla base di tutte le informazioni e dichiarazioni fornite al riguardo dai consiglieri interessati all'atto del deposito delle liste e/o di ogni ulteriore informazione nella disponibilità del Consiglio di Amministrazione. Ciascun consigliere interessato fornisce a tal fine tutti gli elementi necessari o utili alla valutazione del Consiglio di Amministrazione, prestando a tal fine la massima collaborazione ragionevolmente richiesta. In particolare, il Consiglio di Amministrazione della Società, esaminate le informazioni e le dichiarazioni fornite da ciascun Consigliere, ha accertato per i Consiglieri Elisabetta Oliveri, Sergio Buoncristiano, Fulvio Conti, Christoph Holzer, Zhiping Chen, Francesca Pace e Massimo Romano la sussistenza dei requisiti di indipendenza previsti dallo Statuto della Società.

Di seguito si riporta una tabella con l'indicazione della data di prima nomina relativa a ciascun componente del Consiglio di Amministrazione, alla data del 31/12/2023<sup>42</sup>.

Nominativo	Ruolo	Esecutivo	Indipendente	Prima nomina
OLIVERI ELISABETTA	Presidente	No	Si	2022
TOMASI ROBERTO <sup>43</sup>	Amministratore Delegato	Si	No	2016
RICCI GIANLUCA	Vice-Presidente	No	No	2022
BATTAGLIA ROBERTA	Consigliere	No	No	2022
BUONCRISTIANO SERGIO	Consigliere	No	Si	2022
CONTI FULVIO	Consigliere	No	Si	2022
HOLZER CHRISTOPH	Consigliere	No	Si	2022
GRANT KELLY JONATHAN	Consigliere	No	No	2022
CHEN ZHIPING	Consigliere	No	Si	2023
MASSOLI FABIO	Consigliere	No	No	2022
PACE FRANCESCA	Consigliere	No	Si	2022
ROMANO MASSIMO	Consigliere	No	Si	2022
VALERI ANDREA	Consigliere	No	No	2022
PARSONS GORDON IAN WINSTON	Consigliere	No	No	2023

Si segnala che, fermi restando i meccanismi di nomina e sostituzione dei componenti del Consiglio disciplinati dallo Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione – mediante il proprio Regolamento di Funzionamento – ha espresso il proprio favore a che la composizione del Consiglio di Amministrazione sia ispirata a criteri di diversità,

<sup>42</sup> Successivamente al 31 dicembre 2023 ma prima dell'approvazione della DNF, è intervenuta la sostituzione della Consigliera Roberta Battaglia con il dott. Fabio Barchiesi]

<sup>43</sup> La nomina ad Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia è avvenuta nel 2019

anche nel rispetto dell'obiettivo prioritario di assicurare in ogni momento adeguata competenza e professionalità dei suoi membri.

Si segnala inoltre che la Società, in linea con le *best practice* di corporate governance, si è dotata di una procedura per le operazioni con parti correlate (di seguito, la "Procedura OPC"). La Procedura OPC regola le operazioni con le c.d. "Parti Correlate di cui alla Procedura" – secondo l'elenco di cui alla Procedura OPC medesima (inclusivo, tra gli altri, dell'Azionista di Maggioranza e dei relativi soci diretti, degli amministratori e degli altri dirigenti della Società con responsabilità strategiche e dei relativi stretti familiari) – e con altre controparti meritevoli di interesse per le finalità di cui all'art. 2391 cod. civ., e con l'obiettivo di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale delle medesime.

Si rappresenta che, ai sensi del Regolamento di Funzionamento del Consiglio di Amministrazione, quest'ultimo può periodicamente effettuare una valutazione dell'effettivo funzionamento del Consiglio e dei Comitati. Ove tale autovalutazione sia attivata, il Consiglio (e i Comitati) può (ovvero possono) avvalersi del supporto del Comitato Remunerazione e Nomine.

### Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale garantisce l'osservanza sia delle leggi che dello Statuto, nel rispetto dei principi di corretta amministrazione. In particolare, verifica l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, della struttura amministrativa e del sistema contabile implementati dalla Società, assicurandone il corretto funzionamento. Il Collegio Sindacale è costituito da tre (3) ovvero da cinque (5) sindaci effettivi e due (2) supplenti, nominati dall'Assemblea, anche nel rispetto delle prescrizioni della Convenzione Unica. L'Assemblea, all'atto della nomina dei sindaci e del presidente del Collegio Sindacale, determina il numero dei membri del Collegio Sindacale e il loro rispettivo compenso. La nomina dei componenti del Collegio Sindacale avviene sulla base di liste di candidati presentate dagli Azionisti, da depositarsi presso la sede legale della Società almeno tre (3) giorni prima della data della riunione assembleare in prima convocazione, impregiudicata la designazione e nomina di un componente del Collegio Sindacale in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica. I candidati inclusi nelle liste attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti richiesti per la carica mediante apposita dichiarazione per mezzo della quale accettano la propria candidatura. Dalla lista che avrà ottenuto la maggioranza dei voti saranno tratti tutti i sindaci effettivi e supplenti, ad eccezione di quelli che, ai sensi dello Statuto, debbano essere tratti dalla lista risultata seconda. Dalla lista che in assemblea è risultata seconda per numero di voti saranno tratti un (1) sindaco effettivo e un (1) supplente. Infine, come anticipato, la designazione e nomina di un componente effettivo del Collegio Sindacale avverrà in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica. Al sindaco effettivo tratto dalla lista che ha ottenuto la maggioranza dei voti espressi in assemblea e contraddistinto dal numero di ordine progressivo più basso sarà automaticamente attribuita la carica di Presidente del Collegio Sindacale.

Attualmente il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia, in carica per gli esercizi 2021-2022-2023, conta cinque (5) componenti effettivi e due (2) sindaci supplenti.

Ripartizione dei membri del Collegio Sindacale per fascia di età e genere al 31/12			
GRI 405-1	2023		
	Uomini	Donne	Totale
Italia	Numero		
Età < 30 anni	0	0	0
Età 30-50 anni	1	0	1
Età > 50 anni	6	0	6
Totale	7	0	7
Italia	Tasso		
Età < 30 anni	0%	0%	0%
Età 30-50 anni	14%	0%	14%
Età > 50 anni	86%	0%	86%
Totale	100%	0%	100%

Nominativo	Ruolo
COLOMBO ANGELO GERVASO	Presidente
CADOPPI FRANCO	Sindaco Effettivo
COLUSSI ROBERTO	Sindaco Effettivo
LIGUORI DONATO	Sindaco Effettivo
MARAZZA MARINO	Sindaco Effettivo
ORIOLE FRANCESCO	Sindaco Supplente
VEZZANI DANIELE	Sindaco Supplente

### Comitato ESG & Health and Safety

Il Comitato ESG & Health and Safety è stato costituito con il fine di promuovere e perseguire il successo duraturo e sostenibile della Società e contribuire alla generazione di valore nel lungo termine nell'interesse della Società, degli azionisti, degli investitori e di tutti gli stakeholder. È composto prevalentemente da amministratori non esecutivi e con un'adeguata rappresentanza di membri indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione stabilisce, di volta in volta, il numero dei componenti del Comitato, in ogni caso, non inferiore a quattro (4), e nomina, ove possibile, il suo presidente tra gli amministratori indipendenti. Al Comitato sono attribuite funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia ESG e HS. Il Comitato si riunisce di norma ogni quattro mesi e, in ogni singola riunione, vengono coinvolte tutte le funzioni aziendali del Gruppo. In particolare, i compiti principali del Comitato sono:

- monitorare l'attuazione della strategia ESG, considerandone l'integrazione con la strategia del Gruppo, e valutare la fattibilità dei progetti di sostenibilità;
- monitorare l'attuazione della strategia per la salute e la sicurezza e il raggiungimento degli obiettivi in materia di salute e sicurezza.

Oltre al comitato ESG & HS la governance della sostenibilità è assicurata a tutti i livelli dell'organizzazione e monitorata dal Comitato ESG Manageriale presieduto dal CEO di Autostrade per l'Italia che si riunisce almeno ogni tre mesi. All'interno del Comitato, opera anche il comitato Diversity, Equity & Inclusion.

Inoltre, la gestione dei progetti, la consuntivazione di sostenibilità, lo stakeholder engagement sui vari temi della sostenibilità è garantita dalla struttura Sustainability, a diretto riporto del CFO e dalla Comunità degli Ambassadors, formata da oltre 40 risorse, che hanno il compito di promuovere la sostenibilità ad ogni livello organizzativo e a cui nel 2023 sono state dedicate tre giornate di formazione specifiche e engagement.

### Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate

Il Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate è costituito principalmente da Amministratori non esecutivi, con un'adeguata rappresentanza di membri indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione stabilisce, di volta in volta, il numero dei componenti del Comitato, in ogni caso, in numero non inferiore a quattro (4), e nomina il suo presidente tra gli amministratori indipendenti. Il Comitato si riunisce almeno con cadenza trimestrale e, in ogni caso, con la frequenza necessaria per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Fermo quanto precede, nella selezione dei membri del Comitato, il Consiglio di Amministrazione tiene in debita considerazione la competenza e l'esperienza dei singoli candidati e si accerta che il Comitato nel suo insieme possieda le competenze adeguate nel campo di attività in cui opera la Società, allo scopo di una valutazione funzionale ed efficace dei relativi rischi. Ove possibile, almeno uno dei membri del Comitato possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in campo contabile, finanziario o nella gestione dei rischi. La durata del mandato del Comitato coincide con quella del Consiglio di Amministrazione, la cessazione anticipata del quale, per qualsivoglia causa, comporterà la decadenza del mandato del Comitato.

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

### Comitato Grandi Opere

Il Comitato Grandi Opere è composto da almeno cinque componenti, nominati dal Consiglio di Amministrazione. Vi fanno parte di diritto il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore Delegato e un amministratore tratto da ciascuna Lista di Minoranza A (così come definita in Statuto). Fermo quanto precede, nella selezione dei componenti del Comitato, il Consiglio tiene in debita considerazione la competenza e l'esperienza dei singoli candidati. La durata del mandato del Comitato coincide con quella del Consiglio di Amministrazione, la cui cessazione anticipata, per qualsiasi causa, determina la decadenza del Comitato medesimo. Il Comitato si riunisce almeno una volta ogni dodici (12) mesi e, in ogni caso, con la frequenza necessaria per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Il Comitato ha come principale area di responsabilità il monitoraggio sulla realizzazione e il completamento degli appalti e assiste il Consiglio di Amministrazione in ambito regolatorio e nel monitoraggio della concessione tra il MIT e la Società.

### Comitato Remunerazione e Nomine

Il Comitato Remunerazione e Nomine si caratterizza per le sue funzioni consultive e propositive verso il Consiglio di Amministrazione, con riguardo alle politiche di remunerazione, ai piani di incentivazione e alla diffusione di una cultura orientata al valore a lungo termine. Il Consiglio di Amministrazione stabilisce, di volta in volta, il numero dei componenti del Comitato, in ogni caso, in numero non inferiore a quattro (4), e nomina il suo presidente, tra gli amministratori indipendenti. Nella selezione dei membri del Comitato, il Consiglio di Amministrazione tiene in debita considerazione le competenze e l'esperienza dei singoli candidati. Almeno uno dei componenti del Comitato deve possedere un'adeguata competenza ed esperienza in campo finanziario o in termini di politiche retributive.

### Politiche di remunerazione

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

In particolare, la Politica garantisce:

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

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

In relazione alla governance del processo di remunerazione, i soggetti coinvolti nella definizione e nell'approvazione delle politiche di remunerazione della Società, destinate ai membri degli Organi di

amministrazione e controllo nonché al Top Management sono l'Assemblea, il Consiglio di Amministrazione ed il Comitato Remunerazione e Nomine.

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

Il Comitato, più nello specifico, assiste il Consiglio di Amministrazione nell'elaborazione della politica per la remunerazione degli amministratori esecutivi, degli amministratori che ricoprono particolari cariche e del Top Management valutando periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della politica adottata anche attraverso l'ausilio di advisor indipendenti e tramite attività di benchmarking.

Gli elementi cardine della politica di remunerazione – e più in generale della gestione delle risorse – sono ispirati ai principi di meritocrazia, equità e pari opportunità per tutti i dipendenti di ASPI. Le finalità della politica sono la valorizzazione delle competenze ed esperienze, la remunerazione delle risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità, nonché lo sviluppo di un sistema che premi e trattienga le eccellenze e favorisca la motivazione e il coinvolgimento delle risorse del Gruppo nella creazione di valore sostenibile nel tempo.

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

Allo scopo di assicurare condizioni di correttezza e di trasparenza nella conduzione delle attività aziendali, diffondere una cultura aziendale basata sull'etica e prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001, le società del Gruppo hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG 231 o Modello 231), coerente a livello di struttura, con il quale definire un sistema strutturato di regole e controlli ai quali attenersi per perseguire lo scopo sociale in piena conformità alle vigenti disposizioni di legge, comprese quelle riguardanti la sostenibilità, l'etica e la responsabilità sociale d'impresa.

ASPI provvede ad aggiornare il proprio Modello annualmente (ultima revisione febbraio 2024) a valle dell'esecuzione di un Risk Assessment integrato 231/Anticorruzione e sulla base delle evoluzioni organizzative, normative (interne ed esterne) e dei processi aziendali.

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

Gli elementi distintivi della **Parte Generale** sono:

- Principi fondamentali del Modello
  - Organismo di Vigilanza, composto da tre membri esterni e due interni, in veste di invitati permanenti;
  - Gestione delle segnalazioni in tema 231;
  - Formazione e Comunicazione, differenziata nei contenuti e nelle modalità sulla base dei destinatari.
- La descrizione dei reati presupposto ex D.Lgs. 231/01.

La **Parte Speciale** è caratterizzata da una struttura per processi con apposite sezioni dedicate alle attività sensibili mappate in materia 231. Ogni singola attività sensibile viene analizzata in funzione del processo di riferimento.

## Il Codice Etico

Il Codice Etico definisce i principi, i valori e le regole di comportamento che regolano i rapporti all'interno del Gruppo e tra questo e gli stakeholders esterni. È vincolante per tutti coloro che, a qualsiasi titolo, contribuiscono al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi aziendali, inclusi i componenti degli Organi Sociali e dimostra l'impegno della Società a operare in modo etico, responsabile e sostenibile, rispettando i diritti delle persone e contribuendo al benessere della società e dell'ambiente.

Il Codice Etico è parte integrante del più ampio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi ed è uno strumento utile per creare e mantenere nel tempo i Valori e l'Integrità nonché per rafforzare la fiducia all'interno e verso il Gruppo.

Il Codice Etico è diffuso a tutti gli stakeholder e comunicato a tutte le persone del Gruppo. Prevede meccanismi e procedure di segnalazione allineati alle normative e standard nazionali e internazionali in materia di whistleblowing, per denunciare eventuali violazioni dei principi enunciati. La violazione, o sospetta violazione, del Codice Etico deve essere segnalata immediatamente mediante uno dei canali dedicati messi a disposizione dalle società del Gruppo.

## Whistleblowing e processo di gestione delle segnalazioni

In conformità al D. Lgs. 10 marzo 2023 n. 24, recante *“Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali”*, le Società del Gruppo ASPI affidano la gestione dei canali di segnalazione interna<sup>44</sup> a organi di gestione delle segnalazioni collegiali, composti da personale specificamente formato ed in possesso dei requisiti di autonomia previsti dalla citata normativa.

Le Società del Gruppo che hanno impiegato nell'ultimo anno una media di lavoratori subordinati superiore a 249 affidano la gestione dei canali di segnalazione interni ad organi di gestione dedicati. Le Società del Gruppo che hanno invece impiegato nell'ultimo anno una media di lavoratori subordinati non superiore a 249 si avvalgono della facoltà prevista dall'art. 4, comma 4, del D.Lgs. 24/2023 di condividere la gestione dei rispettivi canali di segnalazione interni e quindi di nominare un unico organo di gestione delle segnalazioni, stipulando tra di loro uno specifico contratto per la condivisione di suddetto organo.

La composizione degli organi di gestione delle segnalazioni è modulata in funzione delle realtà aziendali di riferimento. In particolare, sono individuate tre tipologie di composizione:

- L'Ethics Office di ASPI cura la gestione delle segnalazioni di competenza di ASPI, ed è composto dai seguenti responsabili *pro tempore*:
  - Direttrice Internal Audit;
  - Direttore Risk, Business Integrity, Resilience & Quality;
  - Chief Legal, Corporate Affairs & Procurement Officer;

---

<sup>44</sup> Canale di segnalazione interno all'organizzazione attivato dal Gruppo per la trasmissione e la gestione delle segnalazioni e che garantisce la riservatezza dell'identità della persona segnalante, della persona coinvolta e di eventuali ulteriori persone menzionate nella segnalazione.

- Direttore Human Capital and Organization.
- Un organo collegiale di gestione delle segnalazioni per ciascuna delle Società controllate con più di 249 dipendenti cura la gestione delle segnalazioni per la sola società di competenza; l'organo è composto sia da personale interno alla Società sia esterno, quest'ultimo in forza di specifici contratti di service. Nella composizione dell'organo è presente:
  - L'internal Control System della Società;
  - Un dipendente della Direzione Internal Audit di ASPI;
  - Un dipendente della Direzione Human Capital and Organization di ASPI.
- Un organo collegiale di gestione delle segnalazioni condiviso cura la gestione delle segnalazioni per le Società con un organico fino a 249 dipendenti, in forza di specifici contratti di service stipulati con ciascuna delle Società rientranti nel perimetro di gestione; l'organo è composto da personale esterno a tali Società. Nella composizione dell'organo è presente:
  - Un dipendente della Direzione Internal Audit di ASPI;
  - Un dipendente della Direzione Risk, Business Integrity, Resilience & Quality di ASPI;
  - Un dipendente della Direzione Legal Affairs and Compliance di ASPI.

Le attività di gestione delle segnalazioni sono normate dalla Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI, la quale formalizza la governance, il processo e i principi di controllo per la gestione delle segnalazioni per le Società del Gruppo Autostrade per l'Italia, con lo scopo di garantire la conformità al citato Decreto Legislativo 10 marzo 2023 n. 24.

Il processo di gestione delle segnalazioni si compone di quattro fasi:

- **Verifica preliminare:** ricezione della segnalazione e attività preistruttoria;
- **Istruttoria:** verifica ed accertamento dei temi oggetto di segnalazione;
- **Chiusura della segnalazione:** analisi e convalida delle risultanze delle verifiche effettuate;
- **Follow-up:** monitoraggio su eventuali azioni correttive o di miglioramento individuate.

Il Gruppo ASPI, al fine di assicurare l'effettività del processo di segnalazione e garantire la possibilità di procedere con l'inoltro di segnalazioni a tutti coloro che sono venuti a conoscenza di situazioni, fatti, circostanze che, ragionevolmente, possano portare a ritenere che un'irregolarità o un illecito si sia verificato, ha predisposto una pluralità di canali interni tra loro equivalenti e fornisce indicazioni ai soggetti segnalanti che si trovano nelle condizioni di dover adire ai canali di segnalazione esterna.

Tutto il personale del Gruppo ASPI coinvolto a vario titolo nella gestione delle segnalazioni garantisce la massima riservatezza sull'esistenza e sul contenuto delle segnalazioni, nonché sull'identità dei segnalanti e su qualsiasi altra informazione da cui possa evincersi tale identità; medesime forme di tutela sono garantite anche in favore dei segnalati e delle ulteriori persone coinvolte secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Ogni comunicazione relativa all'esistenza e al contenuto della segnalazione, nonché all'identità dei segnalanti (ove comunicata) e segnalati, deve seguire rigorosamente il criterio del "need to know". A tal fine, l'identità del segnalante e le altre informazioni da cui può evincersi non possono essere rivelate, senza il consenso espresso del segnalante, a persone diverse da quelle competenti a ricevere e dar seguito alle segnalazioni, espressamente autorizzate al trattamento dei dati ai sensi della normativa in materia di protezione dei dati personali. Gli organi di gestione devono tenere traccia dell'elenco delle persone a cui si è reso necessario fornire informazioni sulla segnalazione e le informazioni comunicate (e.g.: esistenza e/o contenuto della segnalazione, identità del segnalante e/o del segnalato, esito degli accertamenti svolti)

Tutte le Società del Gruppo ASPI garantiscono, per quanto nelle proprie facoltà, protezione affinché chi effettua la segnalazione non sia soggetto, anche solo indirettamente, ad alcuna forma di ritorsione, discriminazione o penalizzazione in conseguenza della segnalazione, a prescindere che questa risulti poi

fondata o meno e salvo il caso di segnalazione effettuata con dolo o colpa grave. Tale regime di tutela è esteso anche a tutti i soggetti richiamati dal decreto all'art. 3 c. 5<sup>45</sup>.

## Flussi informativi

Ciascun organo di gestione delle segnalazioni definisce i necessari flussi di comunicazione verso gli Organi di Amministrazione e Controllo delle rispettive Società.

Nei casi di ricezione di una segnalazione relativa a violazioni o tentata elusione del Modello 231, a presunti reati di corruzione o a violazioni del Codice etico che potrebbero avere potenziale rilievo ai sensi del D. Lgs. 231/2001, l'organo di gestione delle segnalazioni informa di tale segnalazione gli organismi competenti (Responsabile Anticorruzione e/o Organismo di Vigilanza della Società) affinché, nel rispetto delle prerogative e dell'indipendenza di ciascun ente, possano effettuare le proprie valutazioni. I risultati della fase di istruttoria sono trasmessi all'organo competente prima della chiusura definitiva della stessa, allo scopo di prendere in carico eventuali ulteriori esigenze di approfondimento. Nel caso di eventuali azioni correttive e/o di miglioramento<sup>46</sup> richieste alle funzioni aziendali coinvolte, gli organi di gestione informano l'Organismo di Vigilanza e il Responsabile Anticorruzione, per quanto di competenza, anche sulla relativa attività di monitoraggio espletata.

Si segnala che nel 2023, sono state ricevute 118 segnalazioni, di cui 44 classificate come "non inerenti" e 74 come "inerenti".

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle segnalazioni inerenti ricevute nel corso del 2023, distinte per natura, oggetto ed esito.

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle segnalazioni ricevute nel corso del 2023, distinte per natura, oggetto ed esito.

Oggetto	Fondate					Non fondate/Superate/Non circostanziate/ Già oggetto di giudizio					In corso					Totale
	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti	Stato infrastrutture	Totale	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti	Stato infrastrutture	Totale	Dipendenti	Rapporti con i fornitori	Rapporti con i clienti	Stato infrastrutture	Totale	
SCIGR	1	1			2	1				1	2	2			4	7
Corruzione						1	2			3		1			1	4
Altro	7	1	1		9	20	1			21						30
Moles./Discr./Mobb.	9				9	12	1			13	1				1	23
Conflitto di interessi	3				3	2	1			3		1			1	7
Frodi							1			1						1
Furti	2				2											2
<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>1</b>		<b>25</b>	<b>36</b>	<b>6</b>			<b>42</b>	<b>3</b>	<b>4</b>		<b>7</b>	<b>74</b>	

A fronte delle segnalazioni chiuse nel 2023, sono state definite 34 azioni correttive/di miglioramento. Tra queste si segnalano: undici provvedimenti disciplinari, attività di formazione e sensibilizzazione al rispetto delle procedure e dei principi etici che guidano il Gruppo, e la revisione di due procedure interne. Iniziative sono

<sup>45</sup> L'art. 3 c.5 del D.Lgs. 24/2023 prevede che le medesime misure di protezione previste per il segnalante si applicano, anche:

- al facilitatore;
- alle persone del medesimo contesto lavorativo della Persona Segnalante e che sono legate ad essa da uno stabile legame affettivo o di parentela entro il quarto grado;
- ai colleghi di lavoro della Persona Segnalante, che lavorano nel medesimo contesto lavorativo della stessa e che hanno con detta persona un rapporto abituale e corrente;
- agli enti di proprietà della Persona Segnalante o per i quali le stesse persone lavorano, nonché agli enti che operano nel medesimo contesto lavorativo delle predette persone;
- in caso di segnalazione Anonima, se la persona segnalante è stata successivamente identificata.

<sup>46</sup> Le azioni correttive emerse a seguito di segnalazioni possono riguardare, oltre al miglioramento del Sistema di Controllo Interno ed a titolo esemplificativo: interventi organizzativi o sul sistema normativo aziendale, azioni gestionali o disciplinari verso i dipendenti, azioni legali nei confronti di terzi, etc.

state intraprese anche nei confronti dei fornitori, tra cui l’inserimento di un fornitore nella warning list e la sospensione delle attività di contrattualizzazione con un altro fornitore.

### Policy integrata dei sistemi di gestione

Ai fini dell’efficacia dell’azione di contenimento dei rischi e del miglioramento continuo delle performance, le Società del Gruppo operano per l’adozione e l’evoluzione costante dei propri Sistemi di Gestione in conformità con i principali standard internazionali ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, ISO 39001, ISO 27001, ISO 27701, ISO 27017, ISO 27018, ISO 30415, ISO 31000, ISO 22301, ISO 50001 e alle linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere UNI/PDR 125:2022 e le linee guida ANSFISA per l’implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei sistemi di gestione della sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali. A questo scopo è stata definita e pubblicata una policy integrata<sup>47</sup> che consente al Gruppo di operare tenendo in considerazione i rischi associati a ciascun sistema, coinvolgendo gli stakeholder chiave e rispettando i valori aziendali di Trasparenza, Responsabilità, Qualità e Performance, i quali a loro volta si basano sui principi fondanti di Etica, Integrità, Inclusività e sostenibilità.

### Principali certificazioni del Gruppo

Di seguito le principali certificazioni delle società del Gruppo:

Società	Standard	Numero certificato	Ente certificatore
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 45001	7.562.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 39001	7.512.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 9001	7.522.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 14001	7.552.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 27001	13.522.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 37001	8.042.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 50001	13.052.023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	SA 8000	SA-1895-IT	IQNet
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	ISO 30415	A049.2023	IMQ
AMPLIA Infrastructures S.p.A.	PDR 125	11.202.023	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 50001	1530_2022	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 22301	1585_2022	IMQ

<sup>47</sup> [https://www.autostrade.it/documents/10279/45471524/policy\\_integrata\\_aspi.pdf/2525d8a1-bd25-7939-a124-ecf2acea889b?t=1700133028937](https://www.autostrade.it/documents/10279/45471524/policy_integrata_aspi.pdf/2525d8a1-bd25-7939-a124-ecf2acea889b?t=1700133028937).

Autostrade per l'Italia S.p.A.	UNI PDR 125	IT319693	Bureau Veritas
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 9001	9176.ASRD	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 14001	9191.ASD2	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 37001	0399_2022	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 39001	19.102.019	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 27001	21029	Certiquality
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 45001	9192.ASD3	IMQ
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 17020	N.045E rev.08	Accredia
Free To X S.r.l.	ISO 9001	14.252.023	IMQ
Giovia S.r.l.	ISO 9001	8.652.023	IMQ
Infomobility S.r.l.	ISO 9001	Nr. 50 100 7605 Rev.008	TUV Italia
Movyon S.p.A.	ISO 9001	Nr. 50 100 1783 Rev.018	TUV Italia
Movyon S.p.A.	ISO 14001	Nr. 50 100 17086	TUV Italia
Movyon S.p.A.	ISO 27001	58422	Certiquality
Movyon S.p.A.	ISO 45001	Nr. 50 100 12744 Rev.006	TUV Italia
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	ISO 45001	50 100 14882 Rev.003	TUV
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	ISO 14001	51 100 9058 Rev.006	TUV
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	ISO 9001	52 100 16831 Rev.001	TUV
Società Autostrada Tirrenica p.a.	ISO 45001	9192.SAUT	IMQ
Società Autostrada Tirrenica p.a.	ISO 9001	1.892.023	IMQ
Società Autostrada Tirrenica p.a.	ISO 14001	1.882.023	IMQ
Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 45001	9192.TNGN	IMQ
Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 50001	13.302.023	IMQ
Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 39001	15.632.022	CSQ
Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 37001	13.042.023	IMQ

Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 14001	19.472.018	CSQ
Tangenziale di Napoli S.p.A.	ISO 9001	15.692.021	CSQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 9001	23594	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 45001	23251SI	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 30415	292/23/ISP	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 37001	23007PC	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 14001	23331A	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	PDR 74	22047BIM	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	PDR 125	23005PG	ICMQ
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	RT21	23594	ICMQ

### Modelli di Responsible Business Conduct

Nel corso del 2023, ASPI ha rafforzato i suoi Modelli di *Responsible Business Conduct* per supportare il business nel favorire e premiare la cultura dell'integrità quale fattore abilitante il perseguimento dei valori aziendali di trasparenza, responsabilità, qualità e performance. A tale scopo, ASPI ha sviluppato, tra gli altri, il Modello Anticorruzione e Antifrode, integrati tra loro, ed il Modello Monitoraggio Terze Parti.

### Modello Anticorruzione

Autostrade per l'Italia ha volontariamente implementato, quale strumento di assurance, gestione proattiva del rischio corruzione e diffusione della cultura dell'integrità, un Anti Bribery Management System (ABMS), certificato ai sensi dello Standard Internazionale UNI:ISO 37001 (ultima verifica esterna aprile 2023), confermando nel Gruppo la consapevolezza degli impatti negativi che i fenomeni corruttivi possono avere sul progresso sociale ed economico.

Nell'ambito del proprio ABMS, la Linea Guida Anticorruzione, destinata a tutto il personale e a chi opera in nome e per conto della Società o intrattiene relazioni professionali e di affari con le Società del Gruppo, costituisce l'insieme dei principi di controllo e le regole di comportamento volti a contrastare e prevenire la corruzione in ogni sua forma.

La dichiarazione di impegni nella lotta alla Corruzione da parte del Gruppo (Manifesto) è formalizzata in dieci *golden rules*.



# MANIFESTO

*La corruzione è una issue globale che abbiamo il dovere di contrastare per garantire un futuro sostenibile alle prossime generazioni*

- 1** *OBIETTIVO ZERO CORRUZIONE*  
Impegno a convincere che la corruzione possa essere eliminata.
- 2** *DARE IL BUON ESEMPIO*  
Impegno a sviluppare una cultura anticorruzione a tutti i livelli aziendali attraverso la dedizione e l'esempio del Top Management.
- 3** *DIRITTI UMANI & ANTICORRUZIONE*  
Impegno a diffondere l'idea che la corruzione è un crimine che può limitare i diritti umani e contribuire a creare disuguaglianze.
- 4** *STIMOLARE UNA CONDOTTA RESPONSABILE*  
Impegno ad instaurare un rapporto di fiducia a tutti i livelli per incentivare comportamenti responsabili abbattendo resistenze e barriere al cambiamento.
- 5** *TOLLERANZA ZERO*  
Impegno a diffondere regole chiare e sanzioni certe per la prevenzione della corruzione, non tollerando eccezioni alle prescrizioni e ai divieti.
- 6** *PROTEGGERE LE SEGNALAZIONI*  
Impegno a supportare e tutelare i segnalanti e i segnalati, garantendo un ambiente sicuro e trasparente.
- 7** *FORMAZIONE AVANZATA*  
Impegno ad implementare percorsi di formazione e sensibilizzazione per tutto il personale e Terze Parti critiche.
- 8** *COMUNICAZIONE COME VALORE*  
Impegno ad assicurare, attraverso una comunicazione innovativa e pervasiva, la diffusione dei principi, dei valori e delle regole, al fine di allineare la percezione delle conseguenze alla realtà.
- 9** *TECNOLOGIA A SERVIZIO DELLA TRASPARENZA*  
Impegno ad utilizzare soluzioni tecnologiche ed innovative quali strumenti per la lotta alla corruzione.
- 10** *TRASFORMARE L'IMPEGNO IN AZIONE*  
Tradurre gli impegni in azioni specifiche e concrete che dimostrino la determinazione nel raggiungimento degli obiettivi nella lotta alla Corruzione.

Oltre ai programmi tipici (percorso online obbligatorio), l'attività di diffusione dell'impegno alla lotta alla Corruzione è continuata nel 2023 attraverso incontri mirati di sensibilizzazione presso le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia, con l'obiettivo di elevare sempre di più la consapevolezza dell'importanza di una condotta di business responsabile.

Nell'anno circa 3.000 persone hanno avuto una formazione sul tema dell'anticorruzione, inoltre non si sono verificati casi di corruzione che abbiano coinvolto il Gruppo.

## Modello Antifrode

Nel 2023 ASPI ha proseguito l'attività di sviluppo del Modello Antifrode, implementato già a partire dal 2021, con l'obiettivo di prevenire e contrastare potenziali frodi, poste in essere da soggetti interni o esterni all'azienda, gestire il rischio sull'esposizione all'evento frode e rafforzare ulteriormente la cultura dell'integrità.

Facendo leva sul proprio #IntegrityDNA, il Gruppo ha rafforzato le proprie capacità di prevenire, rilevare tempestivamente e minimizzare l'impatto di ogni eventuale atto fraudolento, attraverso la definizione di nuovi presidi (Controlli e Key Fraud Indicator) automatici, real-time ed intelligenti e attraverso programmi di comunicazione mirati, volti ad incrementare la consapevolezza del rischio frode.

In questo ambito e nel più ampio processo di Trasformazione Digitale del Gruppo, è inoltre stata implementata la Dashboard Smart Internal Control System, strumento abilitante del monitoraggio continuo near real-time caratterizzato da advanced data analytics e verifiche deterministiche sul 100% delle transazioni dei processi rilevanti in ambito fraud.

## Modello Monitoraggio Terze Parti

Nel corso dell'ultimo anno ASPI ha introdotto nel proprio Sistema di Controllo Interno un "*Modello di Monitoraggio delle Terze Parti*" (di seguito Modello Terze Parti), attraverso un processo strutturato di valutazione e verifica delle stesse. Questa iniziativa contribuisce così al processo di stabilizzazione della *supply chain*.

Grazie alla definizione del framework di riferimento, della metodologia per la gestione del rischio e l'analisi rimediabile, all'utilizzo di Key Performance Indicator e piattaforme predittive, il Modello consente di creare rapporti di business virtuosi in una logica di partnership, instaurare relazioni ispirate ai principi di lealtà, correttezza, trasparenza, etica ed efficienza.

Il Modello Terze Parti monitora mensilmente il 100% delle nuove Terze Parti con riferimento all'area: i) reputazionale (inclusi i rischi penali); ii) finanziaria; iii) ESG; iv) requisiti tecnici specifici come le certificazioni UNI:ISO.

## Sistema di Controllo interno Dichiarazione non Finanziaria

Autostrade per l'Italia ha intrapreso nel corso del 2022 un percorso volto a potenziare e consolidare i processi di raccolta, elaborazione e verifica dei dati di sostenibilità, mediante l'implementazione di un Sistema di Controllo Interno sull'Informativa non Finanziaria (di seguito anche "SCIINF"), al fine di assicurare agli stessi qualità, affidabilità, omogeneità e coerenza con le esigenze e le aspettative degli stakeholders. Allo stesso scopo, nel corso del 2023, Autostrade per l'Italia ha deciso di estendere il Sistema di Controllo Interno alle Società Controllate, che rientrano nel perimetro di rendicontazione, con presidi di controllo specifici che consentono di rispondere in maniera strutturata e definita alle esigenze dell'organizzazione e dei suoi principali stakeholders, garantendo altresì il massimo di grado di trasparenza e affidabilità delle informazioni.

Pertanto, il Gruppo Autostrade si è dotato dei seguenti strumenti normativi:

- Linee Guida SCIINF, contenenti principi, regole e metodologie per la progettazione, l'istituzione e il mantenimento dello SCIINF, nonché per la valutazione della sua efficacia;

- Procedura gestionale di reporting non finanziario che disciplina le fasi del processo di reporting non finanziario, le tempistiche e le relative milestone del processo di reporting, le attività, i ruoli e le responsabilità delle funzioni coinvolte nel suddetto processo;
- Procedura gestionale Sistema di Controllo Interno sull'Informativa Non Finanziaria che illustra i ruoli, le responsabilità, le attività e le relative tempistiche di verifica dello SCIINF. In particolare, le attività disciplinate all'interno della suddetta procedura rappresentano un secondo livello di monitoraggio rispetto a quello di primo livello svolto dal management che, nell'ambito delle proprie responsabilità, ha l'obbligo di monitorare l'effettiva esecuzione e documentare i controlli svolti in merito alla raccolta e predisposizione della rendicontazione non finanziaria.

Il processo di progettazione, istituzione, applicazione, gestione e valutazione dello SCIINF del Gruppo Autostrade prevede le seguenti macro fasi:

1) Scoping: avente ad oggetto (i) l'identificazione e la classificazione delle Società del Gruppo alle quali applicare lo SCIINF e la definizione delle sue componenti da attuare; (ii) l'identificazione delle voci e delle informazioni della Dichiarazione Non Finanziaria (di seguito anche "DNF") rilevanti e la relativa associazione ai cicli/processi aziendali. La fonte utilizzata per individuare lo Scoping è rappresentata dall'analisi di materialità e dall'insieme dei dati non finanziari consuntivati nella DNF dell'anno precedente al periodo in cui saranno svolte le verifiche. L'individuazione delle Società in ambito di applicazione del SCIINF, in particolare, è effettuata sulla base di un processo di analisi e valutazione che considera principalmente aspetti di natura quantitativa e qualitativa.

2) Mappatura/Aggiornamento/Monitoraggio Process Level Controls: i Process Level Control (di seguito anche "PLC") sono controlli specifici integrati e svolti nell'ambito della rendicontazione dei GRI Standard, o comunque degli standard/indicatori oggetto di rendicontazione identificati da Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di prevenire, individuare e correggere eventuali errori rilevanti. Nell'ambito delle attività svolte sui PLC, è effettuata una identificazione e valutazione dei relativi rischi associati all'Informativa Non Finanziaria, ovvero nella rendicontazione dei GRI Standard o di altri standard / indicatori oggetto di rendicontazione. Una volta identificato lo Scoping, sono eseguite le attività relative alla predisposizione o aggiornamento periodico delle Risk Control Matrix (di seguito anche "RCM") per le Società e per i singoli indicatori rilevanti oggetto di rendicontazione non finanziaria.

In particolare, per ciascuna Società in ambito di applicazione è predisposta/aggiornata una specifica RCM per gli indicatori rilevanti. Ciascuna RCM richiede la mappatura delle attività e dei controlli atti ad evitare, con ragionevole certezza, il manifestarsi di rischi di errori o omissioni nella rendicontazione. In caso di nuove Società in scope o di nuovi indicatori oggetto di rendicontazione non finanziaria in scope, ad esempio derivanti dalle risultanze dell'analisi di materialità, sono predisposte le RCM ex novo. Terminata l'analisi da un punto di vista di disegno, la fase successiva è dedicata al testing volto a verificare l'effettiva operatività dei controlli per i processi in scope.

3) Mappatura/Aggiornamento /Monitoraggio Entity Level Controls: gli Entity Level Control (di seguito anche "ELC") rappresentano controlli di tipo pervasivo, finalizzati a mitigare rischi trasversali a più ambiti aziendali, la cui assenza o il cui mancato funzionamento potrebbero pregiudicare l'attendibilità dell'Informativa Non Finanziaria. La strutturazione degli ELC del Gruppo Autostrade prevede che: (i) ciascun obiettivo di controllo sia riconducibile ad una delle componenti di controllo interno individuate nel "COSO Internal Control – Integrated Framework" (ambiente di controllo, valutazione dei rischi, attività di controllo, informazione e comunicazione, monitoraggio); (ii) nell'ambito di ogni componente, gli obiettivi di controllo siano raggruppati in categorie omogenee di trattazione; (iii) per ogni obiettivo di controllo siano dettagliate le modalità di svolgimento dei controlli. Al fine di assicurare la piena efficacia degli ELC istituiti, è previsto che gli stessi siano

periodicamente, o qualora intervengano cambiamenti organizzativi o di business rilevanti, valutati e/o aggiornati dalle strutture aziendali o dagli organismi competenti con riferimento al loro disegno ed alla loro effettiva operatività. Terminata l'analisi da un punto di vista di disegno, la fase successiva è dedicata al testing volto a verificare l'effettiva operatività degli entity level controls in scope.

4) Mappatura/ Aggiornamento /Monitoraggio IT General Control: Gli IT General Control (di seguito anche "ITGC") sono controlli pervasivi volti a ridurre ad un livello accettabile il rischio di non corretto funzionamento dei sistemi informatici e ridurre così, indirettamente, il rischio di potenziali errori e/o frodi di bilancio rilevanti. In particolare, gli ITGC mirano a presidiare i rischi connessi a: (i) alle attività di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi e delle infrastrutture di supporto; (ii) la sicurezza dei dati e dei programmi (inclusi rischi di cyber security connessi alla perdita e/o danneggiamento dei dati); (iii) accesso ai sistemi e alle informazioni aziendali; (iv) operatività dei sistemi informatici. Al fine di assicurare la piena efficacia degli IT General Controls, è previsto che gli stessi siano periodicamente, valutati e/o aggiornati dalle strutture aziendali o dagli organismi competenti con riferimento al loro disegno ed alla loro effettiva operatività. Terminata l'analisi da un punto di vista di disegno, la fase successiva è dedicata al testing volto a verificare l'effettiva operatività dei controlli per i sistemi IT in scope.

5) Reporting: al termine dei cicli di verifica sullo SCIINF effettuati nell'arco del primo e secondo semestre di ogni anno, è predisposto un apposito report contenente il dettaglio delle attività svolte in termini di: aggiornamenti procedurali; attività di testing (ELC, ITGC, PLC); relativi esiti del testing; piano di azione per i controlli i cui test hanno avuto esito negativo; esiti dei follow up sui controlli con esiti negativi relativi ai semestri precedenti.

### Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

Nel 2023 Autostrade per l'Italia ha proseguito nel percorso di potenziamento del Sistema di Controllo Interno e di rafforzamento della cultura, favorendo un sempre più intenso coinvolgimento e responsabilizzazione del Management.

In tale contesto, il Gruppo ha consolidato il Framework Internal Control and Risk Management System composto da quattro elementi che, opportunamente monitorati, forniscono al Top Management una visione completa circa il raggiungimento degli obiettivi aziendali, nel rispetto di leggi e regolamenti, garantendo l'integrità e l'affidabilità dei dati.

Gli elementi caratterizzanti il framework sono:

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

Gli elementi di cui sopra sono oggetto di **monitoraggio costante** per garantirne l'efficacia e l'allineamento con gli obiettivi aziendali e la propensione al rischio definita dal Top Management. Tale monitoraggio viene effettuato a livello di *Management* (I livello), di *Funzioni di Controllo*, ad esempio Business Integrity, Business Resilience, Quality Assurance, etc. (II livello), di *Direzione Internal Audit* (III livello) e attraverso l'*attività di continuous monitoring* (esercitata con l'utilizzo di strumenti di intelligenza artificiale e analytics).

L'ICSRM, così definito, è l'abilitatore per l'applicazione della metodologia di Enterprise Risk Management (ERM).

Le attività ERM, svolte in coerenza con le leading practices internazionali e in conformità allo Standard ISO 31000:2018, permettono di identificare le principali sfide che il contesto in cui il Gruppo opera pone davanti, quali la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture, i cambiamenti normativi, le innovazioni tecnologiche, e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

L'impegno, unito alla costanza, alla passione per l'eccellenza e alla professionalità delle nostre persone, ha consentito di sviluppare proattivamente strategie di mitigazione dei rischi, nell'ottica di salvaguardare e accrescere il valore per il Gruppo e per la comunità, con l'obiettivo di rendere ASPI un operatore integrato della mobilità sostenibile.



L'approccio utilizzato, ispirato ai valori di Trasparenza, Qualità, Responsabilità e Performance, si distingue per la sinergia tra le attività di Enterprise Risk Management e le attività di Business e per la piena integrazione, nell'ambito dell'ERM, delle risultanze dei modelli di Business Integrity, Business Resilience e Quality, consentendo un approccio olistico alla gestione dei rischi.

Tale approccio è reso possibile grazie all'utilizzo di tecnologie digitali in grado di consentire il monitoraggio continuo e il supporto all'individuazione, valutazione e gestione dei rischi, attraverso soluzioni ad hoc, quali: strumenti di Analytics per il monitoraggio continuo delle transazioni; piattaforma "Bridge the Gap" per l'ottimizzazione e il monitoraggio dei gap e delle azioni di miglioramento rilevate dalle diverse Funzioni di controllo aziendali; dashboard di Key Risk Indicators per il monitoraggio dell'esposizione al rischio degli obiettivi strategici.

Con riferimento specifico alle tematiche di sostenibilità, si evidenzia inoltre che nel 2023 **i risultati delle attività ERM** sono stati infatti **considerati tra gli input dell'analisi di materialità** svolta da ASPI.

Ulteriori aspetti distintivi delle attività di ERM sono:

- Approccio Strategy Driven finalizzato a individuare un set rappresentativo di rischi con valenza Enterprise ed impatto sui Pillars del Piano Strategico, anche attraverso l'adozione di framework specifici per la valutazione dei rischi strategici volti ad evidenziare l'esposizione al rischio della società tenuto conto del contesto di riferimento, del Business Model e del Piano Industriale. Nello specifico

tali framework sono stati utilizzati per valutare i rischi di natura: Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, ESG, Climate Change, Reputazionale, Paese, Global Trends Risk (sulla base del report emesso annualmente dal World Economic Forum);

- Approccio Data Driven, attraverso il ricorso ad analytics, valorizzando i processi di continuous monitoring implementati che analizzano oltre 1 milione di transazioni al giorno, e grazie allo sviluppo di appositi Key Risk Indicators per la tempestiva rilevazione di possibili trend di rischio con impatto sui Pillar di Piano;
- Approccio integrato: il processo ERM è coordinato dalla Struttura Risk Management nell'ambito della Direzione Risk, Business Integrity, Resilience and Quality di ASPI, coinvolge l'intero Management aziendale, ed integra, in logica sistemica, anche le analisi svolte dalle ulteriori strutture organizzative che operano nell'ambito dei modelli di controllo di competenza;
- Competenze multidisciplinari per favorire un approccio specialistico all'analisi del portafoglio rischi;
- Modalità di risk reporting customizzate a seconda dei diversi stakeholders chiave.

### I rischi ESG di Autostrade per l'Italia

Nell'ambito dell'area strategica del Risk Model di ASPI, è stata individuata una categoria di rischi ESG derivanti dal mancato adeguamento ai principi ESG mediante iniziative atte al raggiungimento dei target di sostenibilità.

Al fine di misurare il livello di esposizione e di presidio del rischio ESG, ASPI ha sviluppato un indicatore (ESG Risk Index) che, partendo dallo scoring dei rischi ERM con impatto sui temi materiali, consente di monitorare:

- a. **ESG Risk Exposure:** esposizione al rischio di mancata applicazione dei principi ESG in considerazione del modello di business, del contesto e degli obiettivi strategici di ASPI;



L'ESG Risk Exposure 2023 conferma l'elevato commitment di ASPI sulle tematiche ESG dato il proprio Business Model e gli obiettivi formalizzati nel Piano Strategico.

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



Grazie al proprio modello di governance, operativo e di controllo per la gestione delle tematiche materiali ESG formalizzate nel Piano di Trasformazione, ASPI ha ridotto il proprio profilo di rischio allineandolo alla risk tolerance espressa dal Consiglio di Amministrazione.

I rischi ERM con impatto ESG che alimentano l'ESG Risk Index sono di seguito riportati; si evidenzia che tali rischi sono gestiti con presidi specifici e piani d'azione ad hoc:

Principali categorie di rischio	Ambito rilevante		
Tutela Ambientale			
Climate Change			
Strategy Management e Business Development			
Sicurezza opere			
Sicurezza circolazione			
Salute e Sicurezza delle Persone			
People			
Governance, Sistema di controllo interno e gestione dei rischi			
Regolatorio/Concessorio			
Compliance a Leggi e Normative applicabili			
Ethics and Corporate Responsibility			
Indisponibilità persone, sistemi e infrastrutture			
IT Security			
Supply Chain Management			
Innovazione e sviluppo tecnologico			

Alla luce delle evoluzioni di contesto, si ritiene opportuno effettuare un focus specifico sulla tematica del Climate Change, per il quale si riportano le tematiche di rilevanza sul business di ASPI:

- Rischi Fisici, intesi come ripercussioni sull'integrità degli asset (come ad esempio ponti, gallerie, viadotti etc.) con conseguenti danni economici e reputazionali a seguito dell'aumento degli eventi

climatici estremi e/o impatti sulla circolazione autostradale e conseguente aumento dei costi e risvolti negativi sulla reputazione in caso di non adeguata e tempestiva gestione degli eventi climatici estremi;

- Rischi di transizione, intesi come l'aumento del costo delle emissioni in un contesto normativo sempre più stringente, impatti reputazionali sfavorevoli in caso di mancata attuazione dei piani di decarbonizzazione nei tempi prestabiliti e/o impatti economico-reputazionali dovuti alla mancata adozione di tecnologie volte a ridurre le emissioni inquinanti.

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

- L'analisi di vulnerabilità dei diversi asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie) rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico;
- Lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri secondo gli standard IPCC (*Representative Concentration Pathways, RCP*);
- L'analisi delle azioni di mitigazione volte a rafforzare la resilienza della rete ASPI, anche in considerazione del piano di ammodernamento della stessa sull'orizzonte concessorio.

Inoltre, nel corso del 2023, ASPI ha ulteriormente rafforzato la sua capacità di risposta ai rischi implementando un Sistema di Gestione dei Rischi Naturali e un modello di Operational Resilience; tale approccio stabilisce una governance ed una metodologia strutturata per affrontare i rischi associati agli eventi naturali calamitosi di rilevanza climatica.

## 6.2 Privacy e Cybersecurity

GRI 418-1

Tema materiale	Target 2024	SDG
Privacy e cybersecurity	<p>0 eventi data breach dati clienti</p> <p>Definizione formale di un sistema di principi e regole per il trattamento e utilizzo IA.</p>	

### HIGHLIGHTS 2023

**SICUREZZA DELLE INFORMAZIONI**  
Nessuna perdita o furto di dati dei clienti

**ISO 27001**  
Estensione del perimetro allo sviluppo sicuro del software

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

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

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

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

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

## Il piano del Gruppo nella Tutela della Privacy

Le principali iniziative realizzate con l'obiettivo di garantire la tutela dei Dati Personali e incrementare i livelli di Sicurezza Informatica sono identificabili in:

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

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

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

### **Provvedimento Garante Privacy (22 giugno 2023) per un'errata qualificazione dei ruoli privacy definiti in ASPI e Free to X**

Il provvedimento trae origine dalla segnalazione di un'associazione dei consumatori in merito a ipotizzati incroci di dati tra ASPI e Google e all'asserito obbligo di prestazione del consenso alla ricezione di comunicazioni commerciali per l'accesso al servizio "Cashback" che, per il tramite dell'app denominata Free to X, consente il rimborso del pedaggio autostradale per i ritardi dovuti ai cantieri di manutenzione straordinaria presenti lungo la tratta in gestione. Il Garante non ha rilevato alcuna violazione relativa ai profili summenzionati e per i quali l'istruttoria era stata avviata, ma ha valutato che nella gestione del trattamento dei dati personali del servizio Cashback tramite l'app, Autostrade riveste il ruolo di titolare del trattamento e non di responsabile, ai sensi dell'art. 28 Regolamento Europeo 2016/679 ("GDPR"), come invece era indicato nell'informativa resa al riguardo agli utenti. L'Autorità, seppur rilevando che: il servizio di cash back è gratuito; dal trattamento in questione la società non aveva conseguito alcun beneficio economico; la società, nel corso del procedimento, si era conformata alla normativa privacy ed adeguata alle indicazioni correttive pervenute medio tempore dall'Autorità, prima ancora dell'eventuale pronuncia di sanzioni correttive, ha disposto il provvedimento in oggetto e la relativa sanzione pecuniaria pari a 1 milione di euro, già corrisposta da ASPI secondo i termini di legge. Il Provvedimento è stato impugnato da ASPI con ricorso tuttora pendente, perché ritenuto manifestamente viziato in relazione sia alla determinazione del tipo di sanzioni sia, in ogni caso, alla commisurazione della sanzione monetaria.

### **Provvedimento Garante Privacy (16 novembre 2023) per mancato riscontro istanza dipendenti ASPI**

Il provvedimento trae origine dai reclami di 50 dipendenti ed ex dipendenti che avevano lamentato il mancato riscontro alla richiesta rivolta ad Autostrade di accesso ai propri dati personali relativi al proprio rapporto di lavoro, contenuti nelle buste paga e a una serie di informazioni relative, in particolare, ai dati inerenti le "voci rientranti nel calcolo della quota annuale di TFR [...]". Il Garante per la Protezione dei Dati Personali ha notificato la violazione degli artt. 12 e 15 del Regolamento Europeo 2016/679 ("GDPR"), ingiunto ad Autostrade di fornire riscontro alle istanze dei reclamanti e per le violazioni riscontrate ha comminato alla società una sanzione di 100 mila euro, poi ridotta a 50 mila euro per la definizione della controversia.

### **Infrastruttura IT di Autostrade per l'Italia**

Il Gruppo si avvale di una rete proprietaria (rete dati periferica e sistemi centrali) per la gestione dei principali processi aziendali: gestione della mobilità, esazione, intranet e applicazioni gestionali, sicurezza e aree di servizio. Per la gestione di questa infrastruttura IT, il Gruppo si è dotato di un modello di governo e di soluzioni di processo e tecnologiche, con focus sulla security-by-design e sul miglioramento continuo della Cybersecurity aziendale, volto a garantire la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati e delle infrastrutture in conformità agli standard e alle best practice, nazionali e internazionali. Il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni adottato è certificato ISO/IEC 27001:2017 e, nel 2020, il suo perimetro è stato esteso allo

sviluppo sicuro del software. Nel 2022 è stato confermato il perimetro del certificato ISO 27001 agli schemi di certificazione ISO 27017, ISO 27018 e ISO 27701, già estesi nel 2021. Entro il 2024 l'estensione dei certificati avverrà anche nei confronti delle Società Tecne, Amplia e Tangenziale di Napoli. Tale estensione consentirà di rinforzare i presidi di gestione e sicurezza dei servizi cloud e dei dati personali.

### Protezione da Cyber attacks: potenziamento degli strumenti di monitoraggio

Già nel 2022 è stato completato il progetto "segregazione delle reti utenti". Grazie al completamento di questo progetto, l'accesso alla rete cablata, wifi o VPN (Virtual Private Network) degli uffici aziendali richiede un'espressa autorizzazione tramite blocchi firewall. Sono stati inoltre potenziati le tecnologie ed i processi a supporto della gestione degli accessi logici dei dipendenti ed è in corso l'implementazione dei cloud di security strategy. Per quanto concerne le iniziative e i progetti volti a mitigare il rischio di Cyber attacks sono da ricordare:

- Il progetto "Innalzamento dei presidi di Cybersecurity" che racchiude gli stream "Mobile Device Management", finalizzato al potenziamento dei presidi Cybersecurity per la gestione dei rischi IT relativi ai dispositivi mobili e "Patching Management" che ha l'obiettivo di mitigare alcune vulnerabilità infrastrutturali;
- "Sicurezza rete IoT/OT" che racchiude una serie di iniziative volte a potenziare la sicurezza delle architetture IT nei confronti degli attacchi informatici. L'obiettivo al 2025 è di potenziare gli strumenti avanzati di monitoraggio continuo per la Cybersecurity applicati ad asset della Società, quali ad esempio gallerie dotate di sistemi PLC (Programmable Logic Controller), SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) e le stazioni di esazione, rispetto cui la Società punta ad avere una copertura pari al 60%.

## 6.3 Resilienza del Modello di Business

GRI 2-25; GRI 2-26 GRI 201-1

Autostrade per l'Italia si è dotata di un **modello di Business Resilience**, presidiato da una struttura dedicata, finalizzato ad analizzare le criticità dei processi aziendali e delle tecnologie utilizzate, a supportare il business nell'identificare rischi e possibili interruzioni e nel definire e implementare strategie di resilienza aziendale, ed a monitorare la supply chain, garantendo anche il coordinamento delle Società Controllate.

Tale modello rappresenta un'evoluzione del **modello di Business Continuity** che già aveva introdotto un approccio «olistico» (prima-durante-dopo) nella gestione dei potenziali incidenti su tutti i processi aziendali, assicurando l'attivazione degli opportuni flussi informativi e meccanismi di escalation e l'abilitazione delle sinergie tra gli stakeholder chiave.

Al fine di rafforzare ulteriormente la resilienza operativa, infatti, la Società ha stabilito piani ad hoc per rispondere tempestivamente ed efficacemente a potenziali eventi che potrebbero interrompere le operations aziendali. Tali piani prevedono: strutture dedicate alla gestione e monitoraggio; un corpus normativo (Linee Guida, Procedure Gestionali, Istruzioni e Manuali operativi) per disciplinare responsabilità, modalità e controlli nello svolgimento delle attività; Comitati Manageriali per indirizzo, coordinamento e supervisione delle attività strategiche; strumenti Digital a supporto.

In ottica di miglioramento continuo, **ASPI** ha conseguito la **certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Continuità Operativa secondo lo standard internazionale ISO 22301:2019**, posizionandosi tra le prime società a livello europeo nella Industry di riferimento a conseguire questo importante riconoscimento. Inoltre,

a conferma della consapevolezza e dell'attenzione dell'azienda verso il raggiungimento di standard operativi e di servizio in linea con i principi di resilienza e continuità operativa, **nel 2023 la Società ha esteso il perimetro dei processi "core" in certificazione**, raggiungendo oltre 32 processi certificati in ambito Esercizio e Manutenzione asset e oltre 100 ore di formazione e simulazione erogate alla community dei Business Continuity Agent.

Al fine di assicurare la resilienza a 360° Aspi ha intensificato il proprio impegno a consolidare:

- Il **Sistema di gestione rischi naturali (SGRN)**, con un modello di governance e un approccio metodologico alla gestione dei rischi connessi ad eventi calamitosi naturali che possono avere impatti sulla sicurezza degli utenti della strada e sul regolare esercizio dell'infrastruttura;
- le **strategie e i meccanismi operativi per la stabilizzazione della catena di fornitura** mediante sistemi di monitoraggio continuo, presidi di controllo su procedure di gara e standard contrattuali e piani di continuità, nell'ottica di instaurare un rapporto di fiducia con le Terze Parti e avviare un percorso di miglioramento continuo;
- la **resilienza dei sistemi e degli asset ICT critici** per l'esercizio dei processi e servizi aziendali, mediante il supporto al business nella valutazione e mitigazione dei rischi, le verifiche di secondo livello sul rispetto di norme e standard tecnici, il monitoraggio delle terze parti IT.

In un contesto volatile e in continua evoluzione, la Business Resilience rappresenta per Autostrade per l'Italia un fattore critico per potenziare ulteriormente la capacità dell'organizzazione di prevenire e rispondere tempestivamente a possibili eventi di crisi, conseguire gli obiettivi del piano strategico, migliorare le performance e rafforzare la fiducia dei nostri stakeholder.

## 6.4 Catena di fornitura sostenibile

GRI 204-1; GRI 308-1; GRI 414-1

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

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

In linea generale, nel 2023 il Gruppo si è avvalso prevalentemente di fornitori nazionali per una percentuale di spesa pari a circa 98,8%, in linea con il 2022. I fornitori appartengono alle seguenti categorie merceologiche: lavori di manutenzione e costruzione, servizi di ingegneria e architettura e agli ambiti afferenti all'Information Technology.

I fornitori attivi nel Gruppo per l'anno 2023 sono circa 4.400 per un totale di affidamenti pari a circa 3.290 milioni di euro.

Proporzione degli affidamenti effettuati a favore di fornitori locali			
GRI 204-1	2023	2022	2021
Proporzione di affidamenti verso fornitori locali <sup>48</sup>	98,8%	98,7%	98%

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

- in fase di registrazione in albo viene richiesto ai fornitori di rispondere a domande in ambito ESG in una sezione predisposta ad hoc;
- la qualifica in Albo Fornitori richiede, tra i requisiti di ordine generale, la registrazione alla piattaforma di sostenibilità Open-es;
- è stato avviato un sistema di Vendor Monitoring per la valutazione del fornitore che include anche la componente ESG quale Pillar del tool di monitoraggio;
- specifici criteri ESG vengono adottati nella fase di approvvigionamento dei beni e servizi, e nella definizione dei termini contrattuali.

<sup>48</sup> Per fornitori locali si intende fornitori appartenenti al perimetro nazionale.

### Open -Es

Nel 2023 Autostrade per l'Italia ha proseguito il processo di trasformazione verso una catena di fornitura sostenibile: tale processo è stato avviato nel 2021 con la decisione di adottare una piattaforma digitale per la selezione dei fornitori secondo dei parametri ESG. La piattaforma selezionata, Open-es, è oggi utilizzata da importanti realtà industriali italiane ed internazionali. L'avvio dell'operatività della piattaforma ha avuto inizio in aprile 2022 e ne usufruiscono anche altre società del Gruppo quali Amplia e Tecne.

L'adesione alla piattaforma Open-es consente al Gruppo di ottimizzare il processo di quantificazione e monitoraggio del grado di sostenibilità di tutti gli attori che compongono la supply chain del Gruppo, accelerando il raggiungimento dei target di decarbonizzazione. La piattaforma, inoltre, si configura come un luogo virtuale di confronto nel quale il Gruppo è nelle condizioni di svolgere un ruolo da protagonista all'interno delle aree di collaborazione della piattaforma dove le aziende facenti parte della community mettono a fattor comune esperienze, best practice e soluzioni per accelerare il mutuo sviluppo sostenibile. Un percorso virtuoso di reciproco miglioramento, modellato sui quattro pilastri delle Stakeholder Capitalism Metrics del World Economic Forum. L'obiettivo del Gruppo è, infatti, quello di promuovere la definizione di una strategia di sostenibilità, grazie alla creazione di un ecosistema per uno sviluppo sostenibile condiviso, favorendo il dialogo e sviluppando un patrimonio condiviso di conoscenza sui temi ESG. Open-es permette di valutare, sotto il profilo ESG, i fornitori attribuendo per ogni area di valutazione uno specifico punteggio. Tra le iniziative realizzate nel corso del 2023 allo scopo di accrescere la consapevolezza della rilevanza della sostenibilità agli aderenti alla piattaforma vanno citate le giornate dedicate a: l'efficienza energetica, la cybersecurity e la gestione dei rischi, il ruolo della governance nella sostenibilità, le tecnologie per l'innovazione, l'evoluzione normativa.

### Sensibilizzazione dei fornitori attraverso il questionario di sostenibilità

Anche nel 2023, a tutti gli operatori che si registrano nell'Albo Fornitori è stato sottoposto un primo questionario di sostenibilità articolato sulla base dei principi di riferimento, quali:

- segnalazione di eventi negativi in ambito di tutela ambientale (es. rimozione sostanze pericolose), realizzazione di iniziative specifiche in tema di tutela ambientale (es. bonifiche, risparmio energetico) (Criteri E);
- trend di frequenza infortuni sul lavoro, rapporti con le organizzazioni sindacali, adesione ad associazioni che promuovono iniziative in ambito sociale, composizione organico, politiche salariali (Criteri S);
- adozione di un Codice Etico, redazione di un Bilancio di Sostenibilità e/o politiche di Green Procurement, possesso di certificazioni nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato QAS (Qualità-Ambiente-Sicurezza),

eventuali sanzioni per reati di corruzione, livello di controllo esercitato sulla catena di sub-fornitura e relative garanzie (Criteri G).

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

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

### HIGHLIGHTS 2023



I fornitori qualificati iscritti alla piattaforma Open-es sono ca. 2.500 ai quali viene data, altresì, l’opportunità di partecipare ai numerosi forum/incontri organizzati on line da Open-es sui temi più rilevanti in ambito ESG (es. Cybersecurity, efficientamento energetico, novità normative etc...).

Tali confronti rientrano nelle più ampie attività di promozione della sostenibilità che il Gruppo, forte del proprio ruolo quale uno dei più importanti operatori economici del Paese, intende sviluppare lungo tutto la propria catena del valore.

### Inserimento di criteri ESG premianti

La performance di sostenibilità degli operatori economici e dei loro servizi e prodotti viene valutata, ove possibile, anche in fase di gara. L’attuale quadro normativo per le procedure pubblicitistiche non consente infatti di effettuare una selezione stringente sulla base di criteri sociali e ambientali; tuttavia le valutazioni costituiscono elemento preferenziale che viene considerato nei limiti attualmente consentiti.

Nelle procedure pubblicitistiche e privatistiche è sempre verificata infatti la possibilità di introdurre parametri ESG quali:

- possesso certificazioni nell’ambito del Sistema di Gestione Integrato QAS (Qualità-Ambiente-Sicurezza);
- rispetto dei principi della parità di genere e adozione di misure di promozione delle pari opportunità generazionali e di genere (inserito su tutte le procedure pubbliche in aderenza al disposto normativo);

- tutela dei salari e delle condizioni di lavoro del personale non dipendente impiegato nell'esecuzione del contratto;
- adozione di strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro (c.d. work/life balance);
- utilizzo di politiche aziendali volte ad assicurare la conformità alle norme ambientali, il risparmio e l'efficientamento energetico;
- adozione sistemi di monitoraggio del livello di inquinamento, degli sprechi pericolosi e dell'impatto sull'ambiente in termini di inquinamento di aria, acqua e terra.
- impiego di materiali riciclati, recuperati e con contenuto minimo di materiale post consumo.

È previsto inoltre, ove possibile, l'utilizzo dei criteri ambientali minimi (CAM) per tutte le categorie di forniture e affidamenti per i quali essi sono stati predisposti sia come specifiche tecniche, quali requisiti minimi di capitolato, sia come criteri premianti, atti a valorizzare prestazioni ambientali e sociali migliori di quelle garantite nelle specifiche tecniche minime di capitolato.

## 7. Finanza sostenibile

Autostrade per l'Italia ha pubblicato a dicembre 2022 il suo primo **Sustainability-Linked Financing Framework**, che consolidando il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie ribadisce l'impegno della Società in materia di finanza sostenibile.

La solidità del framework di Autostrade per l'Italia è stata confermata anche dalla valutazione (Second Party Opinion) di Moody's ESG - società leader nella fornitura di servizi per investitori ESG - che attesta la coerenza del Sustainability-Linked Financing Framework con i principali standard internazionali di riferimento.

Questo quadro, sviluppato in linea con i *Sustainability-Linked Bond Principles* pubblicati da ICMA, permette all'azienda di emettere strumenti come obbligazioni e prestiti, e non solo, i cui margini sono legati al raggiungimento di KPIs specifici.

Il mancato raggiungimento da parte di Autostrade per l'Italia degli obiettivi, alla data di osservazione, farà entrare in vigore una "penalità finanziaria", ossia, un aumento della cedola, un adeguamento del margine o il pagamento di un premio a scadenza, provocando quindi un aumento del tasso d'interesse applicato per i periodi successivi alla data di riferimento.

Autostrade per l'Italia, nell'ambito del **Sustainability-Linked Financing Framework** ha individuato tre fra i principali KPIs rispetto alla strategia di sostenibilità del Gruppo dandosi sfidanti obiettivi di medio periodo 2027 e lungo periodo 2030.

➤ **KPI #1:**

Emissioni di gas serra derivanti da fonti direttamente controllate dal Gruppo (Scope 1) ed emissioni da fonti indirette, associate alla generazione di elettricità, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo (Scope 2), calcolate come tonnellate di anidride carbonica equivalente (tCO<sub>2</sub>eq).

➤ **KPI #2:**

KPI#2a: Emissioni di gas serra Scope 3 da beni strumentali legati allo sviluppo infrastrutturale in regime di concessione, calcolata come tonnellate di anidride carbonica equivalente (tCO<sub>2</sub>eq) per milione di euro di spese in conto capitale legate allo sviluppo infrastrutturale in concessione (€M) (tCO<sub>2</sub>eq /M€).

KPI#2b: Emissioni di gas serra Scope 3 derivanti dall'acquisto di beni e servizi legati a opere di sviluppo infrastrutturale extra-captive, calcolata come tonnellate di anidride carbonica equivalente (tCO<sub>2</sub>eq) per milioni di euro di utile operativo legato a opere di sviluppo infrastrutturale extra-captive (€M) (tCO<sub>2</sub>eq /M€).

Definendo un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra Scope 3, il Gruppo intende coinvolgere la propria catena di fornitura nel raggiungimento di un fine così ambizioso. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra Scope 3 sono stati definiti in relazione al Piano del Gruppo che prevede lo sviluppo di grandi progetti infrastrutturali per il potenziamento e ammodernamento della rete in concessione.

In qualità di uno dei principali operatori di mobilità in Europa, Autostrade per l'Italia è consapevole del ruolo cruciale che i trasporti svolgono nella lotta ai cambiamenti climatici. Ha deciso di includere il KPI#1 e KPI#2 nel suo Framework in quanto elementi rilevanti e fondamentali per il suo business; la relativa misurazione è basata sul

protocollo GHG ed è in linea con gli standard GRI; inoltre, l'obiettivo della società di ridurre le emissioni di gas serra è stato convalidato dall'SBTi.

➤ **KPI #3:**

Punti di ricarica per veicoli elettrici (EVCP) installati lungo la rete autostradale, calcolati come il numero cumulato di nuovi EVCP installati nel periodo che va dal 2019, anno di riferimento al 2025 data di osservazione target. Il termine "punto di ricarica" si riferisce al numero di veicoli elettrici che possono essere ricaricati simultaneamente presso un unico dispositivo, installato nell'area o stazione di servizio lungo la rete ASPI e nelle sedi locali del Gruppo.

Il KPI#3 è stato scelto in relazione all'impegno volontario verso la mobilità sostenibile. Aumentare la disponibilità di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici contribuirà a rimuovere un ostacolo fondamentale all'adozione della tecnologia EV, facilitando così la transizione energetica nel settore dei trasporti.

A poco più di un anno dalla pubblicazione del Sustainability-Linked Financing Framework ASPI ha raccolto circa sei miliardi di euro in finanziamenti sostenibili sui mercati finanziari e attraverso accordi bilaterali con Banche e Istituzioni.

Il percorso di finanza sostenibile



## 7.1 Tassonomia UE

### 7.1.1 Introduzione al Regolamento Tassonomia 2020/852 dell'Unione Europea

Il Regolamento sulla Tassonomia UE (Regolamento (UE) n. 2020/852 del 18 giugno 2020, di seguito anche "Regolamento") fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili. Il Regolamento stabilisce sei obiettivi ambientali a cui tali attività possono contribuire:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM),
2. adattamento ai cambiamenti climatici (CCA),
3. uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine (WTR),
4. transizione verso un'economia circolare (CE),
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento (PPC),
6. protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (BIO).

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

- risultare conforme ai criteri di contributo sostanziale dalla Commissione, distinti per ciascuna attività;
- non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (principio di "Do Not Significant Harm" o DNSH);
- essere svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (ovvero in linea con le linee guida OCSE, i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle otto convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo).

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852, dall'esercizio 2021 il Gruppo Autostrade per l'Italia è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Non Finanziaria informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia UE.

Nel corso del 2023 la Commissione Europea ha adottato i seguenti Regolamenti Delegati:

- Regolamento Delegato (UE) 2023/2485 (giugno 2023), che modifica il Climate Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2021/2139), il quale ha introdotto delle nuove attività e fissato alcuni criteri di vaglio tecnico supplementari sui due obiettivi climatici "mitigazione dei cambiamenti climatici" e "adattamento al cambiamento climatico".
- Environmental Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2023/2486 di novembre 2023), che definisce negli allegati I, II, III e IV, le attività ammissibili rispetto ai quattro obiettivi non climatici della Tassonomia, ossia: i) uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine ii) transizione verso l'economia circolare iii) prevenzione e riduzione dell'inquinamento, iv) protezione e ripristino della

biodiversità e della salute degli ecosistemi, e i relativi criteri di vaglio tecnico. Inoltre, l'allegato V riporta alcune variazioni al Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 della Commissione, detto anche "Disclosure Delegated Act", includendo delle modifiche ai template da utilizzare per la rendicontazione degli indicatori economici richiesti dal Regolamento.

Con riferimento all'esercizio 2023 il Regolamento richiede di predisporre un'informativa che includa la quota delle attività economiche ammissibili e non ammissibili (per tutti i sei obiettivi ambientali) e allineate e non allineate (per i soli obiettivi climatici), riportando in tabella le relative quote di:

- fatturato;
- spese in conto capitale (CapEx);
- spese operative (OpEx).

Nello specifico, per l'esercizio 2023 il Gruppo ha svolto l'analisi di ammissibilità e allineamento con riferimento ai due obiettivi climatici, ("mitigazione dei cambiamenti climatici" e "adattamento al cambiamento climatico") contenuti all'interno del già pubblicato Climate Delegated Act, integrato dal Complementary Climate Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2022/1214).

Inoltre, il Regolamento ha richiesto di effettuare anche un'analisi di ammissibilità con riferimento alle nuove attività introdotte dai nuovi regolamenti pubblicati nel 2023, nello specifico l'Environmental Delegated Act, relativo ai rimanenti quattro obiettivi ambientali, e a quelle introdotte dal Regolamento Delegato (UE) 2023/2485, che integra gli obiettivi climatici. Su queste attività, per il primo anno di applicazione il Gruppo ha quindi svolto unicamente una valutazione di ammissibilità, senza la verifica dell'allineamento.

Si segnala che, non essendo risultate ammissibili le attività relative ai settori gas e nucleare, comprese nel Complementary Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2022/1214), non vengono pubblicate le relative tabelle.

## 7.1.2 Il contributo di Autostrade per l'Italia: l'analisi di ammissibilità e allineamento

### L'analisi di ammissibilità

Il Gruppo, leader nel settore autostradale italiano, rendiconta per il terzo anno le informazioni ai sensi della Tassonomia, collocando anche nel 2023 le proprie attività principalmente tra quelle che contribuiscono agli obiettivi climatici. Tale risultato è coerente con l'intento del Gruppo di avere un ruolo di sempre maggior rilievo nella lotta al cambiamento climatico. In tal senso è importante sottolineare come tutti gli investimenti sostenuti dal Gruppo ASPI nella realizzazione delle grandi opere e nelle relative attività di gestione e manutenzione, siano volti alla realizzazione di un'infrastruttura resiliente, sostenibile e digitalizzata in grado di sostenere la sfida della transizione energetica. Inoltre, ASPI contribuisce alla mitigazione ai cambiamenti climatici grazie alle proprie soluzioni offerte per monitorare e decongestionare il trasporto su strada, oltre che la propria attività di installazione di infrastrutture di ricarica dedicate alla mobilità elettrica.

In particolare, attraverso l'analisi della "Classificazione Statistica delle Attività Economiche nella Comunità Europea" (NACE) e della descrizione delle attività riportate all'interno del *Climate Delegated Act*, infatti, il Gruppo ha identificato le seguenti attività come ammissibili:

- con riferimento all'obiettivo relativo alla mitigazione dei cambiamenti climatici la 6.15 *Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio*
- con riferimento all'obiettivo relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici la 6.15 *Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico.*

In particolare, il Gruppo ha valutato l'attività di costruzione e gestione dell'infrastruttura stradale e autostradale ammissibile come attività **6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio** secondo l'obiettivo della mitigazione dei cambiamenti climatici.

A questo proposito, a partire dai risultati di un'analisi comparativa rispetto a quanto pubblicato da altri operatori del settore per l'esercizio 2022 e da un approfondimento circa i criteri di vaglio tecnico previsti per l'attività 6.15 CCM, il Gruppo ha valutato le diverse possibili interpretazioni attribuibili alla descrizione dell'attività:

- **opzione A:** la definizione di "infrastruttura" (riportata nella descrizione dell'attività) comprende esclusivamente i dispositivi o le parti di rete stradale dedicati espressamente al trasporto a basse emissioni di carbonio, cioè quelli destinati ai veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> pari a zero (es. punti di ricarica elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno, etc.), al trasporto intermodale per il trasbordo di merci e al trasporto pubblico urbano e suburbano (come indicato anche nei criteri di contributo sostanziale). Inoltre, in linea con la FAQ 101 di ottobre 2023<sup>49</sup>, anche i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), che consentono ad esempio di ottimizzare i flussi del traffico e di favorire l'efficienza energetica nel trasporto su strada, sono considerati ammissibili in quanto "servizi di ingegneria e consulenza tecnica". Secondo questa opzione interpretativa, solo i ricavi, i costi e gli investimenti relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS), sono considerati ammissibili.
- **opzione B:** la definizione di "infrastruttura" ricomprende tutta la rete stradale, in quanto questa, nel suo complesso, permette e abilita la circolazione di veicoli a zero emissioni di CO<sub>2</sub> e, più in generale, il trasporto a basse emissioni di carbonio, così come il funzionamento di ITS. Tale approccio è in linea con quanto proposto nel 2022 dall'Association of Infrastructure Contractor and Concessionaires (SEOPAN) all'interno della linea guida "European Taxonomy applied to road projects" (2022), che sostiene il ruolo di facilitatore svolto dall'infrastruttura stradale nel raggiungimento dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici. Secondo questa opzione interpretativa, tutti i ricavi, i CapEx e gli OpEx associati all'attività di costruzione, manutenzione e gestione dell'infrastruttura stradale e autostradale (ad esclusione dei costi e degli investimenti realizzati per adattare la rete stradale ai cambiamenti climatici) possono essere considerati ammissibili secondo l'attività 6.15 CCM, in quanto

<sup>49</sup>Comunicazione della Commissione (C/2023/267), pubblicata il 20 ottobre 2023.

riconducibili all'infrastruttura stradale, che è considerata elemento necessario per la mobilità sostenibile.

Sulla base delle valutazioni svolte e alla luce degli elementi di incertezza esistenti relativamente all'interpretazione alla descrizione dell'attività economica 6.15 CCM, il Gruppo ha scelto di applicare un approccio aderente ad una interpretazione letterale della normativa, ovvero quello secondo il quale le sole infrastrutture dedicate al trasporto a basse emissioni di carbonio possono essere ritenute ammissibili (opzione A). Tuttavia, nel paragrafo *Sintesi dei risultati* sono riportati anche gli indicatori calcolati in linea con l'approccio secondo il quale la rete stradale può essere considerata interamente ammissibile, in modo tale da valorizzare il contributo che l'attività di costruzione e gestione dell'infrastruttura stradale può dare nel suo complesso all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici in qualità di soggetto abilitante della mobilità sostenibile. Tale approccio alternativo è stato applicato da ASPI per la sola analisi di ammissibilità delle proprie attività, in quanto i criteri di contributo sostanziale previsti per l'attività 6.15 CCM risultano poco chiari e di difficile applicazione all'intera infrastruttura stradale. Questi ultimi, infatti, richiedono che l'infrastruttura sia dedicata ai veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero e, tra le altre, riferiscono ad infrastrutture come punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno o sistemi di strade elettrificate (ERS, Electric Road System). Tuttavia, non è chiarito in che misura debbano essere presenti tali servizi per la mobilità sostenibile al fine di poter considerare l'infrastruttura allineata. Per tale ragione, nonostante nel 2023 ASPI conta 100 stazioni di ricarica attive sull'infrastruttura in concessione, in assenza di un'interpretazione univoca e chiara del requisito di contributo sostanziale e di un approccio metodologico condiviso, il Gruppo non è stato in grado di determinare il grado di allineamento dell'infrastruttura nell'ambito dell'approccio proposto come opzione B.

In aggiunta all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici, il Gruppo ritiene di contribuire anche all'obiettivo di adattamento dei cambiamenti climatici attraverso gli interventi che realizza per incrementare la resilienza dell'infrastruttura stradale. Per tale ragione, ASPI ha svolto le opportune analisi per valutare l'ammissibilità degli investimenti e delle spese operative sostenuti nel corso dell'esercizio 2023 rispetto all'attività economica **6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico**. In linea con quanto specificato anche dalla FAQ n.18 di ottobre 2023<sup>2</sup>, ASPI ha valutato come ammissibili all'obiettivo dell'adattamento ai cambiamenti climatici i soli interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere effettuati al fine di potenziare la resilienza delle sue infrastrutture e tenendo in considerazione i rischi climatici fisici a cui queste possono essere esposte connessi al processo di valutazione dei rischi secondo il framework ERM – Enterprise Risk Management. Gli altri interventi di manutenzione realizzati sull'infrastruttura nel corso del 2023 non sono direttamente riconducibili a tale valutazione di rischio, pertanto, non sono stati valutati ammissibili.

A completamento dell'analisi, nel 2023, il Gruppo ha valutato anche le attività svolte dalla controllata Elgea, la quale, seppur occupandosi ad oggi per lo più di pianificazione, nei prossimi anni progetterà, realizzerà, e gestirà impianti fotovoltaici, valorizzando le aree lungo e intorno alla rete autostradale. Sebbene l'attività svolta da Elgea sia stata valutata ammissibile secondo l'attività **4.1 CCM Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica**, dato che nel 2023 gli impianti non erano ancora entrati in funzione, ai fini del calcolo degli indicatori sono state valutate come ammissibili le sole spese operative ricerca e sviluppo sostenute per la realizzazione degli impianti.

Con riferimento all'esercizio 2023, infine, sono state valutate anche le nuove attività economiche che contribuiscono ai quattro restanti obiettivi ambientali. In particolare, per gli obiettivi relativi a gestione dell'acqua e delle risorse marine, inquinamento e biodiversità, non sono state identificate attività coerenti con quelle svolte dal Gruppo. Tuttavia, sono risultate ammissibili le seguenti attività economiche con riferimento all'obiettivo di transizione verso un'economia circolare:

- attività **1.2 Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche**, relativamente all'attività svolta da Movyon
- attività **3.4 Manutenzione di strade e autostrade**, relativamente ai lavori svolti da Amplia

In particolare, per quanto riguarda Movyon, questa fornisce, sia alle società del Gruppo che a società terze, apparati di bordo e antenne RSU utilizzate per il pedaggio, pertanto è stata valutata ammissibile secondo l'attività 1.2 CE *Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche*. Ai fini del calcolo degli indicatori, inoltre, sono stati inclusi i soli ricavi e i costi relativi alla vendita di dispositivi elettronici a società esterne al Gruppo (escludendo, quindi, le voci di ricavo e di costo infragruppo).

Con riferimento ad Amplia, invece, le attività di manutenzione della superficie stradale svolte dalla Società sono state considerate ammissibili secondo l'attività 3.4 CE *Manutenzione di strade e autostrade*. Anche in questo caso, ai fini del calcolo degli indicatori sono stati considerati i soli ricavi e costi relativi ai lavori svolti per società esterne al Gruppo (escludendo, quindi, le voci di ricavo e di costo infragruppo).

### L'analisi di allineamento

Come definito nell'art. 3 del Reg. UE 854/2020, un'attività economica può essere ritenuta allineata se:

- a) contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi,
- b) non arreca un danno significativo a nessun altro degli obiettivi ambientali
- c) viene svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

Per identificare come e in quale misura le proprie attività ammissibili posso essere considerate anche attività economiche allineate ai sensi della Tassonomia UE, il Gruppo ha analizzato i criteri di vaglio tecnico relativi alle attività ammissibili e il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia, tenendo conto delle indicazioni presenti nelle FAQ pubblicate dalla Commissione Europea nel corso del 2023.

Come previsto dal Regolamento, l'analisi di allineamento è stata condotta con riferimento ai soli primi due obiettivi climatici e non anche alle attività introdotte dai Regolamenti delegati (UE) 2023/2485 e 2023/2486. Questo perché per il primo anno di applicazione di Regolamento Delegato o di un emendamento dello stesso, l'analisi da svolgere è solo su ammissibilità. Dunque, per le attività ammissibili 1.2 CE *Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche* e 3.4 CE *Manutenzione di strade e autostrade* l'analisi di allineamento sarà svolta a partire dal prossimo anno di rendicontazione. Inoltre, con riferimento all'attività 4.1. CCM *Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica*, si precisa che non è stata condotta un'analisi di allineamento in quanto gli impianti non sono ancora in costruzione e dunque non è stato possibile verificare i criteri di vaglio tecnico. Per

queste ragioni, per le suddette attività, con riferimento all'anno di rendicontazione 2023, gli indicatori sono stati calcolati e presentati solo con riferimento all'ammissibilità.

Di seguito si riportano le valutazioni effettuate dal Gruppo per analizzare l'allineamento delle seguenti attività ammissibili:

- 6.15 CCM *Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio*
- 6.15 CCA *Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico*

*A) Criterio di contributo sostanziale*

**6.15 CCM Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio**

Il criterio di contributo sostanziale dell'attività 6.15 CCM richiede che l'infrastruttura non sia adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Inoltre, è richiesto che l'infrastruttura sia dedicata:

- a veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero (es. punti di ricarica elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno, etc.), oppure
- al trasporto intermodale per il trasbordo di merci, oppure
- al trasporto pubblico urbano e suburbano di passeggeri.

Come indicato nella sezione dedicata all'analisi di ammissibilità (opzione A), ASPI ha ritenuto ammissibili per questa attività i ricavi, i costi e gli investimenti relativi a Free to X (installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici) e a Movyon (realizzazione degli ITS). A questo proposito, ASPI ritiene conformi al criterio di contributo sostanziale le sole attività legate all'installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica (colonnine), considerando che sono destinate ai veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero. I sistemi di trasporto intelligente (ITS), invece, non sono stati considerati allineati, in quanto non espressamente citati tra le infrastrutture elencate nel criterio di contributo sostanziale. Tale approccio è coerente anche con quanto riportato nella FAQ di ottobre 2023 n.101<sup>50</sup>, che considera ammissibili tali sistemi, senza prevedere però la possibilità di considerarli anche allineati.

**6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico**

Come indicato sopra, ASPI ha valutato come ammissibili all'obiettivo dell'adattamento ai cambiamenti climatici i soli interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere effettuati nel 2023 per potenziare la resilienza delle sue infrastrutture tenendo in considerazione i rischi climatici fisici a cui queste possono essere esposte. Il criterio di contributo sostanziale dell'attività 6.15 CCA richiede che sia effettuata una valutazione del rischio climatico conforme ai criteri di contributo sostanziale dell'Allegato II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 e che siano state attuate delle soluzioni fisiche e non fisiche per la riduzione sostanziale dei più importanti rischi

---

<sup>50</sup>Comunicazione della Commissione (C/2023/267), pubblicata il 20 ottobre 2023.

climatici fisici che pesano sull'attività. A questo proposito, ASPI ritiene soddisfatto il criterio di contributo sostanziale in quanto ha sviluppato una solida analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici, basata sulle raccomandazioni del TCFD – *Task force on Climate-related Financial Disclosure* – e sulle metodologie applicate anche per la valutazione dei rischi climatici fisici nell'ambito dell'ERM di Gruppo.

*B) Do Not Significantly Harm (DNSH)*

#### **6.15 CCM Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio**

Il criterio di DNSH relativo all'obiettivo di **Adattamento ai Cambiamenti Climatici** dell'attività 6.15 CCM richiede che l'organizzazione abbia effettuato una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità dell'attività ammissibile e identificato le opportune soluzioni di adattamento a mitigazione di tali rischi in linea con quanto indicato nell'Appendice A dell'Allegato I del Climate Delegated Act. A questo riguardo, Autostrade ha implementato una robusta valutazione complessiva dei rischi legati al clima, in linea con le raccomandazioni della TCFD attraverso: i) l'analisi di vulnerabilità degli asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie); ii) lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri. Il Gruppo ha inoltre avviato delle attività di ammodernamento dell'infrastruttura in concessione che prevede interventi che aumentano la resilienza ai cambiamenti climatici (Par. *I rischi ESG di Autostrade per l'Italia*). Sulla base di questi elementi, il Gruppo ritiene soddisfatto il criterio di DNSH.

#### **6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico**

Il criterio di DNSH relativo all'obiettivo di **Mitigazione dei Cambiamenti Climatici** dell'attività 6.15 CCA richiede che l'infrastruttura non sia adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili e che, nel caso di nuove infrastrutture o di una ristrutturazione importante, queste siano rese a prova di clima, ovvero che sia stata calcolata l'impronta di carbonio e il costo ombra del carbonio, in modo tale da dimostrare che l'infrastruttura non comporti ulteriori emissioni relative di gas a effetto serra.

A questo proposito, con riferimento agli interventi di adattamento realizzati nel corso del 2023 e ritenuti ammissibili secondo l'attività 6.15 CCA, il gruppo ha adottato delle Linea Guida per l'applicazione del protocollo "Envision" ai lavori sulle infrastrutture stradali di Autostrade per l'Italia, le quali prevedono anche il calcolo della Carbon Footprint secondo la norma ISO 14067, calcolata per i progetti oggetto di valutazione. In aggiunta al calcolo, i progetti certificati "Envision" hanno dimostrato anche la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> tramite una stima previsionale delle emissioni di GHG future generate dall'infrastruttura analizzata. Inoltre, ASPI è impegnata ad azzerare la propria impronta carbonica entro il 2050, come dimostrato dalla sottoscrizione di un impegno formale (SBTi).

Tuttavia, in assenza di riferimenti a metodologie e standard condivisi da applicare al calcolo del costo ombra del carbonio, il Gruppo non ha ad oggi calcolato tale parametro, pertanto ritiene il criterio di DNSH legato alla mitigazione dei cambiamenti climatici non soddisfatto.

Nella tabella di seguito sono descritte le analisi effettuate per verificare il rispetto dei DNSH relativi agli obiettivi ambientali non climatici (Uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine; Transizione verso

un'economia circolare; Prevenzione e riduzione dell'inquinamento; Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi) per **entrambe le attività ammissibili**. In particolare, a valle delle valutazioni effettuate, il Gruppo ritiene soddisfatti tutti i DNSH legati agli obiettivi non climatici.

DNSH	Analisi di verifica del criterio	Approfondimenti
<b>Uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine</b>	<p>Sebbene l'utilizzo delle risorse idriche per il Gruppo ASPI sia residuale, gli impatti del Gruppo sulle risorse idriche sono monitorati costantemente tramite Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</p> <p>A supporto della mitigazione di eventuali rischi che potrebbero insorgere, sono stati installati sistemi di trattamento delle acque sottoposti a manutenzione periodica, questo permetterebbe un costante monitoraggio dei consumi idrici.</p>	<p>Par. La certificazione di sostenibilità dei progetti "Envision"</p> <p>Par. L'attenzione alla tutela e alla gestione delle risorse idriche</p>
<b>Transizione verso un'economia circolare</b>	<p>Il Gruppo monitora costantemente la produzione di rifiuti. Inoltre, più del 95% dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, riciclaggio e altri recuperi. Infatti, il Gruppo sposa il principio per cui gli output del sistema di produzione diventano nuovi input che vengono reintrodotti nel ciclo economico minimizzando così la produzione di rifiuti ed estendendo il ciclo di vita dei prodotti generando nuovo valore.</p> <p>I rifiuti legati alle attività di demolizione raggiungono una percentuale di recupero/riciclo totale prossima al 99%, grazie in particolare all'impegno di Amplia verso la circolarità.</p>	<p>Par. Le azioni volte a contribuire la transizione all'economia circolare</p>
<b>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento</b>	<p>Il rumore e le vibrazioni prodotte, nell'ambito delle attività del Gruppo, sono mitigati: il completo rispetto delle disposizioni della Legge quadro 447/95 sull'inquinamento acustico sono recepite da Aspi tramite l'attuazione del Decreto Lgs. 2002/49/CE;</p> <p>Inoltre, il Gruppo ha previsto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installazione di barriere antirumore;</li> <li>- L'installazione di coperture antirumore totali o a cielo aperto (baffles);</li> <li>- Pianificazione di interventi diretti sugli edifici (infissi antirumore)</li> </ul>	<p>Par. Riduzione dell'impatto acustico e dell'infrastruttura</p>
<b>Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi</b>	<p>Il Gruppo riconosce tra le sue priorità la difesa della biodiversità e del paesaggio naturale ed è, pertanto, impegnato nella prevenzione e nella mitigazione degli impatti sull'ecosistema naturale in cui opera al fine di individuare un equilibrio tra lo sviluppo infrastrutturale e il patrimonio naturale. Il Gruppo effettua un attento esame degli impatti ambientali delle opere (tra cui quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità) e, attraverso le misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio</p>	<p>Par. Tutela risorse naturali</p>

	<p>ecosistemico nelle aree potenzialmente impattate. Alla data del 31.12.2023 non sono state rilevate criticità.</p> <p>Negli interventi più rilevanti, gli impatti del Gruppo sulla biodiversità sono monitorati tramite Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Inoltre, anche dove il cantiere non sia sottoposto a VIA, ma sia vicino a siti della Rete Natura 2000, viene svolta un'analisi vincolistica per comprendere se sia necessaria una Valutazione di Incidenza (VInCA).</p>	
--	--	--

*C) Garanzie minime di Salvaguardia*

Nella tabella di seguito sono descritte le analisi effettuate per verificare che le attività ammissibili siano svolte dal Gruppo anche in conformità ai requisiti dell'Articolo 18 del Regolamento Tassonomia, ovvero alle garanzie minime di salvaguardia.

AMBITO	Analisi di verifica del criterio	Approfondimenti
DIRITTI UMANI	<p>Il Gruppo ha inserito nel proprio Codice Etico la tutela e la promozione al rispetto dei diritti umani in tutte le sue attività. Il Codice Etico ha carattere vincolante per i dipendenti e per i fornitori del Gruppo; tale documento è supportato da sistemi e procedure per le segnalazioni in materia di whistleblowing che fanno capo alla funzione specifica dell'Ethics Officer, la quale disciplina il processo di ricezione, gestione e di rimedio delle segnalazioni stesse.</p> <p>Nel corso del 2023 il Gruppo ha aggiornato il processo di analisi di materialità, modificando la metodologia in modo che questa possa prendere in considerazione gli impatti del Gruppo sulle persone e sull'ambiente. Tra gli impatti considerati ed elencati nel paragrafo "Analisi di materialità 2023", è stato preso in considerazione anche il rispetto dei diritti umani e delle pari opportunità.</p> <p>Tra i principali cluster di rischio relativi alle attività del Gruppo - per i quali si rinvia alla sezione "Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia" della Relazione Finanziaria Annuale - sono presenti alcuni rischi relativi ad aspetti ESG e nello specifico al rispetto dei diritti umani; ad esempio vengono considerati quelli legati alla sicurezza delle opere, alla sicurezza della circolazione, alla salute e sicurezza dei lavoratori (safety), alla realizzazione di commesse e investimenti, alla supply chain, alla compliance a</p>	<p>Par. "Autostrade per l'Italia per le persone"</p> <p>Par. "Catena di fornitura sostenibile"</p>

	<p>leggi e normative, all’ethics &amp; corporate responsibility e all’indisponibilità di persone, sistemi e infrastrutture.</p> <p>Nel corso del 2023, il 50% delle procedure privatistiche che prevedono il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa hanno visto l’inserimento di criteri premianti ESG. Inoltre, in termine di valutazione, sono stati 983 i fornitori nell’anno valutati secondo criteri ESG.</p> <p>Nel 2023, è stata approvata una Linea Guida Parità e Inclusione di Gruppo ed è stata definita una Governance DE&amp;I. Nel corso dell’anno Autostrade per l’Italia ha anche prodotto il suo primo Bilancio di Genere, oltre ad aver rinnovato la certificazione ISO 30415, sulla gestione del capitale umano. Inoltre, oltre alla capogruppo, nel 2023 la certificazione di parità UNI PdR 125:2022 è stata estesa alle due principale controllate (Tecne ed Amplia). Per maggiori informazioni relativamente ai progressi e alle iniziative future, si prega di far riferimento al capitolo “Autostrade per l’Italia per le persone”.</p> <p>Infine, Autostrade per l’Italia sta valutando l’opportunità di formalizzare una policy ad hoc relativamente al proprio impegno a definire un processo di Due Diligence strutturato sui diritti umani, in linea con le linee guida UNGPs (United Nations Guiding Principles), anche alla luce della futura normativa europea in materia (EU Corporate Sustainability Due Diligence Directive – EU CSDDD).</p>	
<p><b>MECCANISMI DI RECLAMO</b></p>	<p>Il Gruppo si è dotato di una piattaforma di whistleblowing e di una policy di gestione del processo di ricezione, analisi e trattamento delle Segnalazioni. La gestione di tali segnalazioni è disciplinata all’interno del Modello 231 e garantisce a chiunque venga a conoscenza di situazioni, fatti, circostanze che, ragionevolmente, possano portare a ritenere che un’irregolarità o un illecito si sia verificato di effettuare una segnalazione.</p> <p>Per i clienti, il Gruppo ha predisposto un sistema di reclamo con un indirizzo di posta dedicato e un servizio di assistenza telefonica per risolvere i reclami ricevuti riconoscendo e prestando attenzione alle esigenze e alle aspettative dei reclamanti, fornire ai segnalanti un processo di trattamento della segnalazione efficace e di facile utilizzo ed analizzare e valutare i reclami ai fini della qualità del servizio.</p>	<p>Par. "Struttura di Governance"</p> <p>Par. "Autostrade per l’Italia per il territorio e la comunità"</p>

<p><b>INTERESSI DEI CONSUMATORI</b></p>	<p>Il Gruppo garantisce che i servizi forniti soddisfino tutte le norme concordate o legalmente richieste per la salute e la sicurezza dei clienti, comprese quelle sulle avvertenze relative alla salute e alle informazioni sulla sicurezza. Inoltre, la società garantisce di non fare dichiarazioni o omissioni, né di impegnarsi in altre pratiche, che siano ingannevoli, fuorvianti, fraudolente o sleali.</p> <p>Il Gruppo tutela il diritto alla privacy impegnandosi a proteggere i dati personali raccolti e acquisiti per la realizzazione delle attività istituzionali e a garantire un trattamento degli stessi nel rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali, nonché della dignità degli interessati. APSI si assicura che ogni trattamento avvenga nel rispetto dei principi di liceità, correttezza e trasparenza, affinché i dati personali vengano trattati solamente per scopi determinati, espliciti e legittimi e ci impegniamo ad adottare le misure di sicurezza tecniche e organizzative adeguate a soddisfare i requisiti previsti dalla normativa in materia di protezione dei dati personali.</p>	<p>Par. "Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità"</p>
<p><b>CORRUZIONE</b></p>	<p>Il Gruppo condanna ogni tipo di corruzione e si impegna prevenire o contrastare il verificarsi di fenomeni corruttivi in tutte le sue forme. Le Linee guida anticorruzione sono l'espressione massima del principio di controllo dei comportamenti da seguire per tutto il Gruppo e per tutti quelli che operano – a livello nazionale o internazionale – in nome e per conto del Gruppo.</p> <p>La prova dell'impegno di Autostrade per l'Italia è la creazione di un sistema di gestione proattiva del rischio di corruzione (Anti Bribery Management Systems) certificato ISO 37001.</p> <p>Nell'ambito della gestione del rischio di corruzione è stata promossa l'adozione di procedure che disciplinano il processo in materia di segnalazioni, allineate alle normative e standard internazionali in materia di whistleblowing.</p> <p>Infine, Sono stati organizzati eventi, sia interni che esterni, in tema di etica, trasparenza e legalità, volti a creare awareness sulle tematiche di compliance e anticorruzione.</p>	<p>Par. "Struttura di Governance"</p>
<p><b>FISCALITÀ</b></p>	<p>Il Gruppo coltiva un rapporto collaborativo e trasparente con l'Agenzia delle entrate, anche mediante l'adesione al regime di adempimento collaborativo. Inoltre, all'interno della DNF 2023 il Gruppo ha deciso di rendicontare il GRI 207 in materia di imposte. Per maggiori informazioni relative alla gestione di tale</p>	<p>Par. "Approccio alla fiscalità"</p>

<p><b>CONCORRENZA</b></p>	<p>aspetto, si prega di far riferimento al paragrafo “Approccio alla fiscalità”.</p> <p>Al fine di sostenere un mercato competitivo il Gruppo tutela la concorrenza nei paesi in cui opera, con l’obiettivo di contrastare qualsiasi forma di restrizione del confronto competitivo. Inoltre, il Gruppo sceglie i propri fornitori di beni, servizi e di lavori attraverso processi di qualifica e valutazioni trasparenti, tracciabili e imparziali, volti alla promozione della libera concorrenza e alla parità di trattamento delle parti. Il contrasto a pratiche competitive è anche richiamato all’interno del Modello 231.</p>	<p>Par. "Catena di fornitura sostenibile"</p>
---------------------------	--	---

**Sintesi dei risultati**

Considerando i risultati economici conseguiti dal Gruppo al 31 dicembre 2023 e applicando l’interpretazione delineata nell’opzione A nel paragrafo *L’analisi di ammissibilità*, la quota di fatturato ammissibile alla Tassonomia EU risulta pari al 2,32%, mentre è pari a 0,13% in termini di allineamento. Con riferimento ai CapEx e agli OpEx le quote di ammissibilità sono pari rispettivamente al 50,69% e al 9,4%; Tali valori scendono all’1,05% per i CapEx e allo 0,4% per gli OpEx con riferimento alla quota di allineamento.

**ANALISI AMMISSIBILITÀ E ALLINEAMENTO – OPZIONE A**

Codice Attività	Attività	KPI Turnover (Euro/mln)	KPI CapEx (Euro/mln)	KPI OpEx (Euro/mln)
<b>Attività ammissibili e allineate</b>				
6.15 CCM	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	7	17	0
<b>Attività ammissibili ma non allineate</b>				
6.15 CCM	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	3	4	-
6.15 CCA	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	N.A.	788	0
4.1 CCM	Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	-	-	2
1.2 CE	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	31	2	1
3.4 CE	Manutenzione di strade e autostrade	93	22	5
<b>TOTALE AMMISSIBILE</b>		<b>134</b>	<b>834</b>	<b>8</b>
<b>TOTALE ALLINEATO</b>		<b>7</b>	<b>17</b>	<b>0</b>
<b>QUOTA AMMISSIBILITÀ (%)</b>		<b>2,32%</b>	<b>50,69%</b>	<b>9,4%</b>
<b>QUOTA ALLINEAMENTO (%)</b>		<b>0,13%</b>	<b>1,05%</b>	<b>0,4%</b>

Nel caso in cui il Gruppo avesse applicato l'interpretazione delineata nell'opzione B nel paragrafo *L'analisi di ammissibilità*, i risultati in termini di ammissibilità sarebbero risultati molto diversi, in quanto la totalità dei ricavi e la quota parte degli investimenti e le spese ad essa associati (ad esclusione di quelli finalizzati all'adattamento dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici), sarebbero state valutate come ammissibili. Applicando, infatti, tale interpretazione, le quote di fatturato, CapEx e OpEx risultano superiori al 90%, come riportato nella tabella seguente.

**ANALISI AMMISSIBILITÀ - OPZIONE B**

Codice Attività	Attività	KPI Turnover (Euro/mln)	KPI CapEx (Euro/mln)	KPI OpEx (Euro/mln)
<b>Attività ammissibili ma non allineate</b>				
6.15 CCM	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	5.391	702	77
6.15 CCA	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	N.A.	788	0
4.1 CCM	Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	-	-	2
1.2 CE	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	31	2	1
3.4 CE	Manutenzione di strade e autostrade	93	22	5
<b>TOTALE AMMISSIBILE</b>		<b>5.515</b>	<b>1.515</b>	<b>84</b>
<b>QUOTA AMMISSIBILITÀ (%)</b>		<b>95%</b>	<b>92%</b>	<b>97%</b>

Come già riportato sopra, in presenza di un elevato grado di incertezza relativamente all'interpretazione dell'attività economica *6.15 CCM - Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio* e in assenza di chiarimenti da parte della Commissione Europea in merito, il Gruppo ha scelto di seguire un approccio aderente ad una interpretazione letterale della normativa (Scenario A), ovvero non ha considerato ammissibile l'intera infrastruttura stradale, nonostante ritenga che questa sia un fattore fondamentale per abilitare la mobilità sostenibile e, pertanto, per contribuire all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici.

Per il dettaglio relativo alle tabelle di rendicontazione dei KPI in conformità alle richieste del Regolamento si rimanda alla sezione "Allegati" del presente documento.

**Accounting Policy**

Tale paragrafo illustra l'Accounting Policy applicata dal Gruppo per il calcolo delle quote di Fatturato, CapEx e OpEx associate alle attività ammissibili ed allineate sulla base delle indicazioni riportate nell'Allegato I del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 e nell'Allegato V dell'Environmental Delegated Act adottato dalla Commissione Europea a novembre 2023.

In linea con gli obblighi di rendicontazione previsti per l'esercizio 2023 e coerentemente ai "Principi contabili e informazioni integrative ai sensi del Regolamento 2020/852", il Gruppo ha calcolato le percentuali di fatturato, CapEx, OpEx correlate alle proprie attività ammissibili per tutti e sei gli obiettivi ambientali, mentre ha calcolato le quote di allineamento per i soli obiettivi climatici.

Di seguito si riportano le valutazioni e le metodologie applicate per il calcolo degli indicatori con riferimento all'approccio descritto nell'**opzione A** del paragrafo 02.1 *Analisi di ammissibilità*.

#### A) Fatturato

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di Fatturato, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** il fatturato netto è stato individuato ricorrendo ai dati del bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili internazionali e facendo riferimento a quanto previsto dal principio IAS1, punto 82, lett. a). Nello specifico, per la costruzione del denominatore sono state prese a riferimento le voci Ricavi netti da pedaggio, Ricavi per servizi di costruzione e Altri ricavi del prospetto di Conto economico consolidato; non sono presenti importi connessi ad attività economiche incluse nella Tassonomia condotte per il consumo interno del Gruppo.
- **Numeratore (ammissibilità):** di seguito si riportano le voci di ricavo considerate per ciascuna attività economica ammissibile:
  - 6.15 CCM: ricavi relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
  - 1.2 CE: ricavi relativi alla vendita di dispositivi elettronici a società esterne al Gruppo da parte di Movyon.
  - 3.4 CE: ricavi relativi ad attività di manutenzione della superficie stradale svolti per società esterne al Gruppo da parte di Amplia.

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2023, la quota di **Fatturato allineato** è stata calcolata per la sola attività economica 6.15 CCM. In particolare, sono stati considerati allineati i soli ricavi derivanti dall'installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica.

#### B) CapEx

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di CapEx, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** comprende gli incrementi agli attivi materiali, immateriali e diritti d'uso dell'esercizio considerati prima dell'ammortamento, delle svalutazioni e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore ed escluse le variazioni del fair value (valore equo).

- **Numeratore (ammissibilità):** di seguito si riportano le voci di CapEx considerate per ciascuna attività economica ammissibile:
  - 6.15 CCM: investimenti relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
  - 6.15 CCA: interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere effettuati al fine di potenziare la resilienza delle infrastrutture
  - 1.2 CE: investimenti strumentali alla fornitura di dispositivi elettronici (apparati di bordo e antenne RSU) a società esterne al Gruppo da parte di Movyon
  - 3.4 CE: investimenti strumentali alla realizzazione di attività di manutenzione della superficie stradale svolta da Amplia per società esterne al Gruppo.

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2023, la quota di **CapEx allineata** è stata calcolata per le sole attività economiche relative agli obiettivi climatici. In particolare, per l'attività economica 6.15 CCM sono stati considerati allineati i soli investimenti associati all'attività di installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica. Per quanto riguarda, invece, l'attività 6.15 CCA, come descritto nel paragrafo 0.2.2 *L'analisi di allineamento*, questa non è risultata allineata.

#### C) OpEx

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di **OpEx**, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** comprende tutti i costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, ad opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessarie per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi.
- **Numeratore (ammissibilità):** di seguito si riportano le voci di OpEx considerate per ciascuna attività economica ammissibile:
  - 6.15 CCM: costi prevalentemente riconducibili alla manutenzione ricorrente delle stazioni di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale
  - 1.2 CE: costi riconducibili alla manutenzione ricorrente su beni strumentali alla fornitura di dispositivi elettronici (apparati di bordo e antenne RSU) a società esterne al Gruppo da parte di Movyon
  - 3.4 CE: costi principalmente riconducibile a locazioni a breve termine, ristrutturazioni di edifici e manutenzione su beni strumentali all'attività di manutenzione della superficie stradale svolta da Amplia per società esterne al Gruppo.

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2023, la quota di **OpEx allineata** è stata calcolata per le sole attività economiche relative agli obiettivi climatici. In particolare, per l'attività economica 6.15 CCM sono stati considerati allineati i soli costi diretti non capitalizzati associati all'attività di installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica.

Si fa presente che per il calcolo dei KPI sopra descritti, sono state considerate le componenti relative ai diritti concessori contabilizzati in bilancio in base all'IFRIC 12 (realizzazione di servizi di costruzione, ampliamento, adeguamento e miglioria dell'infrastruttura autostradale).

## 7.2 Approccio alla fiscalità

GRI 207-1, GRI 207-2, GRI 207-3, GRI 207-4

### Approccio alla Fiscalità

Per assicurare la crescita nel tempo del patrimonio aziendale e tutelare la reputazione del Gruppo, nell'interesse di tutti gli *stakeholders*, la Strategia Fiscale di Autostrade per l'Italia definisce principi e linee guida nella gestione della fiscalità.

In particolare, il Gruppo osserva e applica i seguenti principi:

- vengono assicurati l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno del rischio fiscale (di seguito: "Tax Control Framework" o "TCF"), che si conformi ai requisiti stabiliti dall'OCSE, e che assicuri l'attribuzione di ruoli e responsabilità nel processo di gestione della fiscalità, nel pieno rispetto dei principi di segregazione dei ruoli e di *escalation* delle decisioni;
- viene coltivato un rapporto collaborativo e trasparente con l'Agenzia delle entrate, anche mediante l'adesione al regime di adempimento collaborativo, cui Autostrade per l'Italia è stata ammessa sin dal periodo di imposta 2018;
- non sono ammessi comportamenti e operazioni che si traducano in costruzioni di puro artificio, che non riflettano la realtà economica e da cui è ragionevole attendersi vantaggi fiscali indebiti;
- il management non è remunerato in funzione di obiettivi di riduzione indebita del carico fiscale;
- la cultura e i valori della compliance alla normativa fiscale vengono promossi all'interno dell'organizzazione, in linea con la strategia di sostenibilità del Gruppo Autostrade per l'Italia;
- è previsto un meccanismo di whistleblowing, che consente a dipendenti e terzi di segnalare violazioni delle norme interne (es. Modello ex D.lgs. 231/01) reati o irregolarità, anche fiscali).

La Strategia Fiscale è approvata dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia e ne viene assicurata la diffusione a tutti gli *stakeholders* a vario titolo interessati attraverso la pubblicazione interna sulla Intranet aziendale ed esterna sito sul web della società ([https://www.autostrade.it/documents/10279/45471524/ASPI\\_Strategia\\_Fiscale.pdf](https://www.autostrade.it/documents/10279/45471524/ASPI_Strategia_Fiscale.pdf)).

### Gestione della Fiscalità

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

Mediante il TCF, si assicura la gestione proattiva del rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere in violazione di norme tributarie o in contrasto con principi e finalità dell'ordinamento (c.d. abuso del diritto), assicurandone la tempestiva rilevazione, la corretta misurazione e il controllo.

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

- (i) si inserisce nel quadro del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (di seguito: "SCIGR"), in relazione al processo di informativa finanziaria per l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e, in tale ambito, interagisce con il sistema dei controlli già in essere a fini dell'informativa finanziaria.
- (ii) si integra con il Modello di organizzazione e gestione adottato da Autostrade per l'Italia, ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, in quanto lo stesso Tax Control Framework è stato arricchito con specifici presidi a mitigazione del rischio di frode fiscale, rilevante ai fini della responsabilità dell'ente, sancita dall'art. 25-*quinquiesdecies* del medesimo decreto legislativo n. 231 del 2001.

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

- del rischio di corretto e puntuale adempimento alle prescrizioni della normativa tributaria, presidiato nella mappa dei rischi fiscali, che consente di individuare nell'ambito dei processi aziendali gli opportuni presidi di mitigazione dei rischi stessi. Nella declinazione dei presidi dei rischi di adempimento, sono state adottate soluzioni di digitalizzazione dei processi fiscali ed in particolare sono state avviate delle progettualità, tuttora in corso, dedicate a (i) automatizzazione del calcolo delle imposte dirette (correnti e differite) "IRES" e "IRAP"; (ii) Compilazione automatica del Dichiarativo CNM; (iii) Gestione degli adempimenti; (iv) Gestione degli adempimenti relativi alle certificazioni dei compensi erogati ai dipendenti o ai lavoratori autonomi; (v) Gestione dei Modelli dichiarativi del patrimonio immobiliare (vi) Automatizzazione dei controlli di II livello del Tax Control Framework;
- del rischio sotteso alla interpretazione della disciplina fiscale, resa dalla Funzione Fiscale, tanto nelle attività di adempimento, quanto con riguardo sia alle richieste di consulenza di altre Funzioni aziendali, sia per eventuali operazioni non routinarie. In particolare, al fine di monitorare le posizioni fiscali incerte, Autostrade per l'Italia si è dotata di un processo di tracking and tracing volto a intercettare e misurare il grado di incertezza connesso a novità fiscali, richieste di consulenza e operazioni non routinarie. Per le attività svolte nel corso dell'anno 2023, l'analisi svolta ha evidenziato:
  - 8 fattispecie di rischio interpretativo su cui sono state attivate le interlocuzioni preventive con l'Agenzia delle entrate;
  - 5 posizioni prive di elementi di rischio interpretativo che sono state intercettate attraverso i presidi implementati nella policy di gestione del rischio interpretativo.

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

Il Tax Risk Officer, in particolare, è la funzione chiave per il controllo di secondo livello, e come tale responsabile di eseguire le attività di aggiornamento e monitoraggio del Tax Control Framework, agendo anche in modo

sinergico e coordinato con le altre funzioni di controllo, così da assicurare l'integrazione dello stesso TCF nello SCIGR.

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

Annualmente il Tax Risk Officer cura la redazione della Relazione periodica contenente gli esiti dell'attività di monitoraggio sul TCF e lo stato della gestione del rischio fiscale. La Relazione periodica viene validata dal Comitato Fiscale e, per il tramite dello stesso, inviata al Comitato Controllo e Rischi e al Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia (nel rispetto del principio del *Tone at the Top*). Di seguito, la stessa Relazione periodica viene trasmessa all'Agenzia delle entrate, nel contesto del regime di adempimento collaborativo.

## Approccio alla relazione con le Autorità Fiscali e con gli stakeholders

### Adempimento collaborativo

In conformità ai principi delineati nella Strategia Fiscale, Autostrade per l'Italia ha aderito al regime di adempimento collaborativo, di cui al decreto legislativo n. 128 del 2015, sin dal periodo di imposta 2018.

Il regime consente di attivare sulle posizioni fiscali incerte e controverse un'immediata interlocuzione preventiva con l'Agenzia delle entrate, con l'obiettivo di addivenire a una comune valutazione dei fatti sottesi alle scelte di business che racchiudono l'incertezza fiscale. Significative modifiche normative ne hanno rinforzato gli effetti premiali per i contribuenti virtuosi ammessi quali ad esempio: (i) significativa riduzione del termine per i controlli dell'Autorità fiscale; (ii) disapplicazione delle sanzioni amministrative e non punibilità per il reato di dichiarazione infedele, a fronte delle interlocuzioni con l'Agenzia delle entrate, attivate dal contribuente, in modo tempestivo ed esauriente sui rischi fiscali).

Per aderire al regime, Autostrade per l'Italia ha dimostrato di aver implementato un adeguato sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale ottenendo un giudizio di idoneità da parte dell'Autorità Fiscale.

### Relazione con gli stakeholders

Autostrade per l'Italia assicura, attraverso la pubblicazione del presente documento e della Strategia Fiscale, la piena condivisione dei valori e dei principi rispetto alla gestione del rischio fiscale e del proprio risk appetite.

La Funzione Tax Affairs di ASPI monitora costantemente le principali evoluzioni normative con particolare attenzione alle tematiche fiscali tipiche delle concessionarie autostradale, prevedendo anche specifiche iniziative di condivisione anche attraverso il funzionamento del Comitato Fiscale e la trasmissione della relazione annuale al Comitato Controllo e Rischi e Consiglio di Amministrazione.

## ESG e Trasparenza

Autostrade per l'Italia ha avviato, a partire dai dati del periodo d'imposta 2022 pubblicati nel 2023, un progetto per una più compiuta rappresentazione del proprio contributo fiscale in Italia, muovendosi verso l'adozione della metodologia della Total Tax Contribution (di seguito: "TTC"). In questo modello di reportistica, vengono integrate le informazioni relative, non solo all'imposta sul reddito, bensì anche alle imposte sul lavoro, sui prodotti e servizi, alle imposte ambientali ed a quelle fondiari. La TTC fornisce una rappresentazione sia del prelievo che rappresenta un costo per Autostrade per l'Italia (c.d. *tax borne*), sia delle imposte raccolte per conto delle Amministrazioni finanziarie (c.d. *tax collected*).

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

## Country by Country Reporting

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

Giurisdizione fiscale <sup>51</sup> (M €, eccetto il numero dipendenti)	Numero dei dipendenti	Ricavi verso terzi	Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni	Utile (Perdita) ante imposte	Attività materiali	Imposte sul reddito delle società versate	Imposte sul reddito delle società maturate
Italia	9.694	5.745,0	0,1	1.226,5	390,4	154,4	279,6
Altre giurisdizioni <sup>52</sup>	93	37,2	-	9,5	0,0	2,2	2,1
<b>Totale CbCR</b>	<b>9.787</b>	<b>5.782,2</b>	<b>0,1</b>	<b>1.236,0</b>	<b>390,4</b>	<b>156,6</b>	<b>281,7</b>

<sup>51</sup> L' Allegato 1 perimetro di consolidamento del Bilancio Consolidato 2023 include l'elenco delle entità considerate e per ciascuna di esse, fornisce le informazioni relative a (i) giurisdizione di riferimento e (ii) l'attività svolta.

<sup>52</sup> Ricadono in tale categoria le giurisdizioni fiscali diverse dall'Italia in cui il gruppo è presente. I dati indicati si riferiscono principalmente alla Polonia e sono stati aggregati in un'unica voce, in ragione della scarsa significatività dell'attività economica posta in essere e della limitata presenza in tali giurisdizioni: esse rappresentano meno del 1 % dei ricavi da terze parti, del numero dei dipendenti e delle attività materiali di Gruppo.

Giurisdizione fiscale <sup>51</sup> (M €, eccetto il numero dipendenti)	Numero dei dipendenti	Ricavi verso terzi	Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni	Utile (Perdita) ante imposte	Attività materiali	Imposte sul reddito delle società versate	Imposte sul reddito delle società maturate
Riconciliazioni <sup>53</sup>	-	-	(0,1)	20,1	-	0,22	0,24
Bilancio Consolidato	9.787	5.782,2	-	1.256,1	390,4 <sup>54</sup>	156,8	281,9

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

- **Numero dei dipendenti:** numero di dipendenti impiegati al termine dell'anno, calcolato sulla base del numero di teste (*headcount*).
- **Ricavi verso terzi** (Ricavi da operazioni con terze parti): ricavi generati da operazioni intercorse con entità terze (i.e., entità non facenti parte del gruppo Autostrade per l'Italia);
- **Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni:** ricavi generati da operazioni intercorse tra entità del gruppo residenti in diverse giurisdizioni fiscali;
- **Utile (Perdita) ante imposte:** Utile al lordo delle imposte. Non sono inclusi i dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- **Imposte sul reddito delle società versate:** imposte sul reddito delle società versate (sulla base del criterio di cassa) nel corso dell'anno oggetto di rendicontazione, indipendentemente dall'anno di competenza a cui tali imposte si riferiscono. Non sono incluse le imposte versate sui dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- **Imposte sul reddito delle società maturate:** imposte sul reddito delle società calcolate sul reddito imponibile realizzato nel corso dell'anno (imposte correnti). Non sono incluse le imposte correnti riferite ad annualità precedenti, le imposte anticipate, le imposte differite ed eventuali accantonamenti per debiti d'imposta non certi (posizioni fiscali incerte). Non sono altresì incluse le imposte maturate sui dividendi ricevuti da altre entità del gruppo;
- **Attività materiali (diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti):** Valore netto contabile delle attività materiali. È incluso il valore degli immobili, degli impianti, dei macchinari e delle rimanenze. Non sono quindi incluse le disponibilità liquide o equivalenti, le attività immateriali e quelle finanziarie.

<sup>53</sup> Le differenze che emergono tra il totale della Rendicontazione Paese per Paese e le corrispondenti voci del Bilancio Consolidato si riferiscono (i) all'esclusione - dalla Rendicontazione Paese per Paese - degli importi relativi ai dividendi ricevuti da altre entità del gruppo e alle correlate imposte, versate e maturate e (ii) a rettifiche di consolidamento effettuate sulla base dei principi contabili adottati per la predisposizione del Bilancio Consolidato.

<sup>54</sup> Importo corrispondente alla somma delle seguenti voci del bilancio consolidato (stato patrimoniale): attività materiali e rimanenze.

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

## Total Tax Contribution

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

Nell'ambito della Total Tax Contribution, le imposte sono valorizzate sulla base del **criterio di cassa** – considerato il più appropriato a rappresentare l'effettivo contributo alle casse erariali.

Il termine imposte è da intendersi rappresentativo non delle sole imposte sul reddito ma anche delle altre forme di imposte a cui un'impresa è soggetta, siano esse imposte sostenute dall'impresa in qualità di soggetto passivo o raccolte in qualità di sostituto d'imposta.

Più nel dettaglio le imposte vengono suddivise in due categorie:

- **Imposte borne (Taxes borne)**: imposte che rappresentano un costo per l'impresa e incidono sui suoi risultati finanziari; e
- **Imposte collected (Taxes collected)**: imposte di terzi raccolte dall'impresa per conto delle pubbliche amministrazioni sulla base di meccanismi di sostituzione o simili. Tali imposte vengono valorizzate in quanto rappresentative dal valore generato e dall'attività economica esercitata dall'impresa.

All'interno di ciascuna delle due categorie, le imposte vengono classificate in<sup>55</sup>:

---

<sup>55</sup> **Profit taxes** – imposte sui redditi: imposte sui redditi d'impresa. Le Profit taxes possono essere borne (ad esempio, l'imposta sul reddito delle società, l'imposta regionale sulle attività produttive, le imposte sostitutive dell'imposta sul reddito delle società, le ritenute alla fonte subite sui pagamenti ricevuti) o collected nel caso in cui si applichi una ritenuta sui pagamenti effettuati a terzi (come le ritenute su interessi e royalties o le ritenute su prestazioni professionali).

**People taxes** - Imposte sul lavoro: le imposte e i contributi sociali in relazione all'impiego di lavoro dipendente. Le imposte e i contributi sociali a carico del datore di lavoro sono considerate people taxes borne).

**Products taxes** - Imposte sui prodotti e servizi: imposte sulla produzione, la vendita, l'uso o il consumo di beni e servizi, nonché le imposte, e i dazi imposte sul commercio e sulle transazioni internazionali a prescindere dal fatto che vengano versate al fornitore dei beni o servizi anziché direttamente alle pubbliche amministrazioni. Le Product taxes possono essere borne (ad esempio i dazi doganali e di importazione, l'IVA indetraibile, le imposte sui contratti di assicurazione, l'imposta di bollo) o collected (come ad esempio l'IVA netta liquidata).

**Property taxes** - Imposte sugli immobili: imposte sulla proprietà, l'uso o il trasferimento di beni materiali o immateriali. Le Property taxes possono essere borne (e.g., le imposte sulla proprietà e l'utilizzo degli immobili, le imposte sul trasferimento, sull'acquisizione o la cessione di asset, l'imposta di registro, l'imposta di bollo relativa al trasferimento di azioni) o collected (e.g., l'imposta sulle locazioni raccolta dall'entità in qualità di locatore).

- **Profit taxes** – imposte sul reddito;
- **People taxes** – imposte sul lavoro;
- **Product taxes** – imposte sui prodotti e servizi;
- **Property taxes** – imposte sugli immobili;
- **Planet taxes** – imposte ambientali.

Nel 2023, la contribuzione fiscale totale (Total Tax Contribution - TTC) di Autostrade per l'Italia è pari **1.352 milioni di euro**. Le **taxes borne** rappresentano il **25% del totale** mentre le **taxes collected** totalizzano il **restante 75%**.

TTC (M € /%)	2023		2022	
Taxes Borne	337,8	25,0%	540,0	44,8%
Taxes Collected	1.014,4	75,0%	666,5	55,2%
<b>TTC</b>	<b>1.352,2</b>	<b>100%</b>	<b>1.206,5</b>	<b>100%</b>

L'elevata **incidenza delle taxes collected** riflette le **dinamiche del business** in cui Autostrade per l'Italia opera: il volume di ricavi generato e i livelli di occupazione impiegati determinano valori significativi delle imposte (indirette) sui prodotti e servizi e delle imposte sul lavoro.

La TTC rispetto ai paesi in cui il Gruppo opera si concentra principalmente in Italia (>99%) e in maniera residuale all'estero (meno dell'1% sul totale).

In linea generale, è possibile osservare tra il 2023 e il 2022 un **incremento delle imposte versate** (+146 milioni di euro) determinato dall'effetto di **maggiori taxes collected** (+348 milioni di euro) e **minori taxes borne** (-202 milioni di euro).

Mentre le taxes collected aumentano essenzialmente per via delle **maggiori product taxes raccolte**, le taxes borne si sono ridotte per effetto delle **minori profit taxes**. Si registrano inoltre maggiori people taxes borne e collected.

### Taxes borne

Nel 2023, le **taxes borne** ammontano a **338 milioni di euro**. Le **imposte sui redditi e le imposte sul lavoro** costituiscono le componenti principali delle taxes borne, rappresentando rispettivamente il **46% e il 44%** del totale.

---

**Planet taxes** - Imposte ambientali: imposte sulla produzione, la vendita, l'uso o il consumo di beni e servizi, considerati dannosi per l'ambiente. La classificazione come Planet taxes è basata sulla definizione di imposte ambientali (Environmental taxes) condivisa nell'ambito del framework statistico armonizzato, sviluppato congiuntamente dall'Eurostat, la Commissione Europea, l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), e l'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA), secondo la quale le imposte ambientali sono imposte la cui base imponibile è una grandezza fisica (o la proxy di una grandezza fisica) di un elemento che ha un impatto comprovato, specifico impatto negativo sull'ambiente. Le imposte ambientali comprendono le imposte sull'energia (e.g., accisa sui prodotti energetici, sull'energia elettrica, sul gas, sul carbone) sui trasporti (e.g., tasse automobilistiche), sull'inquinamento e risorse (e.g., tassa sulle emissioni di anidride solforosa, imposte sulle emissioni sonore), mentre è esclusa, in quanto applicata a tutti i prodotti, l'IVA. Le Planet taxes possono essere borne o collected a seconda che, rispettivamente, l'impresa ne sostenga il costo (Planet taxes borne) o ne raccolga l'importo per conto delle pubbliche amministrazioni (Planet taxes collected).

Taxes Borne (M € /%)	2023		2022	
Profit Taxes	156,6	46,4%	395,3	73,2%
People Taxes	147,6	43,7%	128,6	23,8%
Product Taxes	2,8	0,8%	1,9	0,3%
Property Taxes	8,7	2,6%	10,4	1,9%
Planet Taxes	22,1	6,5%	3,8	0,7%
<b>Totale Taxes Borne</b>	<b>337,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>540,0</b>	<b>100,0%</b>

Le **imposte sui redditi** includono principalmente l'Imposta sul reddito delle società (**IRES**) e l'Imposta regionale sulle attività produttive (**IRAP**) versate da Autostrade per l'Italia in riferimento al proprio reddito imponibile.

Le **imposte sul lavoro** comprendono essenzialmente i contributi sociali (ad esempio **INPS e INAIL**) a carico di Autostrade per l'Italia in qualità di datore di lavoro.

Rispetto al 2022, le taxes borne si sono ridotte di complessivi 202 milioni di euro principalmente per via delle minori profit taxes (-239 milioni di euro). A parziale compensazione dell'effetto della riduzione delle profit taxes si osservano maggiori people taxes (+19 milioni di euro) e planet taxes (+18 milioni di euro).

Le profit taxes si sono ridotte per effetto delle eccedenze IRES e IRAP pagate nel 2022 ed utilizzate a riduzione dei pagamenti delle imposte dovute nel 2023

Le people taxes sono aumentate per effetto (i) dell'incremento delle retribuzioni dell'anno - dovuto anche all'erogazione di premi una tantum - a cui (ii) si associa, per alcune società, un aumento dei livelli occupazionali.

Nel 2023, le **taxes collected** ammontano a **1.014 milioni di euro**<sup>56</sup>. Le **imposte sui prodotti e servizi e le imposte sul lavoro** costituiscono le componenti principali delle taxes collected, rappresentando rispettivamente **l'82% e il 18% del totale**.

Taxes Collected (M € /%)	2023		2022	
Profit Taxes	7,3	0,7%	8,0	1,2%
People Taxes	179,7	17,7%	172,2	25,8%

<sup>56</sup> È inclusa nel computo delle taxes collected, tra le Product Taxes, imposta sul valore aggiunto liquidata mediante utilizzo in compensazione del credito d'imposta per le imprese energivore pari a circa 9,7 milioni di euro.

<b>Product Taxes</b>	827,3	81,6%	486,2	73,0%
Property Taxes	-	-	-	-
Planet Taxes	-	-	-	-
<b>Totale Taxes Collected</b>	<b>1.014,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>666,5</b>	<b>100,0%</b>

Le imposte sui prodotti e servizi includono di fatto l’Imposta sul valore aggiunto (IVA) **netta** raccolta dai clienti.

Le imposte sul lavoro comprendono essenzialmente l’imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) e contributi sociali (ad esempio INPS) a carico dei dipendenti di Autostrade per l’Italia e raccolti dalla stessa in qualità di datore di lavoro.

Rispetto al **2022**, le taxes collected sono **aumentate** di complessivi **348 milioni** di euro, essenzialmente per effetto delle maggiori **product taxes (+341 milioni di euro)** conseguenti il primo anno di applicazione del regime speciale di versamento dell’IVA dello “Split payment” il quale prevede che il cessionario/committente versi - per conto del cedente/prestatore - l’IVA direttamente all’Erario. Con l’ingresso a tale regime, a partire dal 2023, Autostrade per l’Italia e altre controllate italiane invece di corrispondere l’IVA ai fornitori come pagamento delle loro fatture affinché questi ultimi la versino poi all’Erario, versa l’imposta da loro dovuta direttamente all’Erario. Si osserva inoltre un incremento delle **people taxes (+7 milioni di euro)** per effetto delle dinamiche dei livelli retributivi e occupazionali già sopra commentati in relazione alle people taxes borne.

Data la specificità del business in cui opera, si precisa che Autostrade per l’Italia effettua a favore delle casse erariali altri pagamenti diversi dalle imposte (“altri pagamenti alle pubbliche amministrazioni”) di ammontare rilevante.

Tali importi, pari a 478,4 milioni di euro nel 2023 si riferiscono principalmente ai canoni di concessione autostradale e alle relative integrazioni<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> È inclusa nel computo degli altri pagamenti alle pubbliche amministrazioni anche la quota di canone di concessione autostradale versata ad ANAS.

## Principali indicatori della contribuzione fiscale di Gruppo

### 1. TTC rispetto ai Ricavi

L'indicatore che mette in relazione la TTC e i ricavi (**TTC rispetto ai Ricavi**) fornisce una rappresentazione sintetica della contribuzione fiscale totale del gruppo in relazione alla dimensione del suo business, indicando la quota di ricavi utilizzati per il pagamento di imposte, sia borne che collected.

*“Per ogni 100 euro di ricavi generati, Autostrade per l'Italia ha versato 23,4 euro di imposte, di cui 5,8 per imposte borne e 17,5 per imposte collected”*

TTC rispetto ai Ricavi (%)	2023
Totale Taxes Borne	5,8%
Totale Taxes Collected	17,5%
<b>Total Tax Contribution</b>	<b>23,4%</b>

### 2. Total Tax rate

Il **Total Tax rate** fornisce una rappresentazione sintetica dell'onere fiscale derivante da tutte le imposte versate in qualità di soggetto passivo d'imposta, indicando l'incidenza delle imposte che rappresentano un costo (borne) rispetto all'utile prima di tali imposte.

*“Per ogni 100 euro di utile ante taxes borne generato, Autostrade per l'Italia ha pagato 23,8 euro di imposte borne”*

	2023
<b>Total Tax Rate</b>	<b>23,8%</b>

Il valore dell'indicatore riflette le dinamiche delle taxes borne e risente degli effetti delle minori profit taxes borne versate nell'anno per via delle ragioni già sopra descritte.

### 3. People Taxes rispetto al numero di dipendenti

L'indicatore che mette in raffronto le imposte sul lavoro e il numero di dipendenti (**People Taxes rispetto al numero di dipendenti**) fornisce una rappresentazione sintetica delle imposte sul lavoro versate in relazione ai suoi livelli di occupazione, indicando l'ammontare di imposte sul lavoro versate in media per ogni dipendente.

*“Per ogni dipendente impiegato, Autostrade per l'Italia ha versato in media 33.444 euro di imposte sul lavoro, di cui 15.084 euro per imposte sul lavoro borne e 18.360 euro per imposte sul lavoro collected.”*

People Taxes per employee (€ unità)	2023
People Taxes borne	15.084
People Taxes collected	18.360
<b>Totale People Taxes</b>	<b>33.444</b>

## Nota metodologica

GRI 2-2; 2-3; 2-4

Il presente documento rappresenta la terza edizione della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche “DNF” o “Bilancio”) del Gruppo Autostrade per l’Italia (di seguito anche “Gruppo”), redatta secondo quanto previsto dall’art. 4 del D.lgs. 254/16. La DNF è stata predisposta in conformità ai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards* (GRI Standard), secondo l’opzione “In Accordance”. Tali standard sono stati ritenuti dal Consiglio di Amministrazione adeguati per rappresentare e rendicontare le informazioni di sostenibilità (ESG) del Gruppo. La presente DNF include ulteriori indicatori di sostenibilità rispetto a quelli previsti dai GRI Standard i quali, in considerazione dell’analisi di materialità svolta, sono stati ritenuti dagli amministratori rilevanti ai fini di una completa ed adeguata informativa di sostenibilità del Gruppo ASPI. La DNF costituisce un documento distinto rispetto alla relazione sulla gestione consolidata e ha l’obiettivo di fornire, con cadenza annuale, una corretta rappresentazione degli impatti generati dalle attività del Gruppo, in ambito ambientale e sociale, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta alla corruzione, nonché una descrizione dei principali rischi connessi ai suddetti temi e alle modalità di gestione degli stessi. Inoltre, mediante il presente documento, il Gruppo intende offrire una rappresentazione delle proprie attività, dell’andamento, dei risultati raggiunti e delle performance registrate in ambito di sostenibilità. Le informazioni, qualitative e quantitative, contenute all’interno del presente documento, salvo diverse indicazioni, fanno riferimento al periodo di rendicontazione compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2023, in linea con la rendicontazione finanziaria.

Il processo di raccolta delle informazioni e dei dati di sostenibilità si basa su un flusso definito che interessa le funzioni aziendali coinvolte nella redazione della DNF, tramite l’utilizzo di un sistema informatico appositamente predisposto.

Il contenuto della DNF e, di conseguenza, l’aggiornamento dell’Analisi di materialità, realizzata sulla base delle richieste del “*GRI Standard 2021*”, e dalla quale sono stati selezionati gli indicatori oggetto di rendicontazione, sono stati sottoposti ad approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2024.

All’interno del paragrafo “Analisi di materialità 2023” è stato descritto il processo di definizione dei temi materiali, prioritari e rappresentativi del Gruppo, che riflettono un’analisi degli impatti significativi, positivi e negativi, che lo stesso ha o potrebbe avere sull’economia, l’ambiente e le persone, compresi gli impatti sui diritti umani. La lista dei temi materiali è il frutto di un processo strutturato in più fasi e che ha coinvolto gli stakeholder interni ed esterni più rilevanti.

Per garantire la corretta rappresentazione e comprensione dell’attività del Gruppo, tenendo conto del contesto operativo e normativo in cui la stessa opera, il tema relativo al rispetto dei diritti umani è stato considerato e analizzato in maniera trasversale nell’ambito di tutti i temi inerenti e si configura come un impegno comunicato espressamente tramite il Codice Etico.

All’interno del paragrafo “Catena di fornitura sostenibile” viene dato rilievo alle attività del Gruppo in termini di monitoraggio e di promozione del rispetto di tali diritti lungo tutta la catena di fornitura, anche in ottemperanza dei requisiti normativi del D.lgs. 254/2016. Si segnala che il Gruppo nell’ambito delle proprie attività di risk assessment individua la rilevanza “ESG” dei rischi mappati, includendola anche come pillar degli strumenti di monitoraggio dei fornitori. Si evidenzia che oltre ai rischi ambientali, sono considerati rilevanti i rischi connessi al Climate Change, anche sulla base dell’evoluzione della normativa in materia, con particolare riferimento alle indicazioni della Commissione Europea (Comunicazione 2019/C 209/01 “Orientamenti sulla comunicazione di

informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima”).

Il perimetro di consolidamento del presente documento, che coincide con quello del Bilancio di esercizio, al 31 dicembre 2023 non ha subito variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2022. Il dettaglio dei siti delle Società incluse nel perimetro è riportato nel paragrafo “Chi siamo”. Eventuali limitazioni di perimetro sono opportunamente segnalate nel testo.

Il documento contiene anche, quando disponibili, i dati di prestazione del triennio 2021 – 2023 per fornire un raffronto con gli anni precedenti; eventuali riesposizioni dei dati comparativi precedentemente pubblicati, con riferimento agli anni 2022 e 2021, sono chiaramente indicate nel documento di volta in volta. Per i dati precedentemente pubblicati si rimanda alla Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2022.

Con lo scopo di fornire una corretta rappresentazione delle performance e di garantire l’attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate. Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell’Atto Delegato relativo all’articolo 8 del Regolamento UE 2020/852, il Gruppo Autostrade per l’Italia è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Non finanziaria (DNF) informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi del Regolamento sulla Tassonomia UE. Con riferimento all’esercizio 2023, il Regolamento ha richiesto di predisporre un’informativa che includa la quota delle attività economiche ammissibili e non ammissibili, (per tutti i sei obiettivi ambientali) e allineate e non allineate (per i soli obiettivi climatici) riportando in tabella le relative quote di fatturato, spese in conto capitale (CapEx) e spese operative (OpEx).

Per maggiori informazioni circa le modalità con le quali il Gruppo ha predisposta tale informativa, si prega di far riferimento al paragrafo “Tassonomia UE”.

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 KPMG S.p.A., che esprime con apposita relazione distinta un’attestazione circa la conformità delle informazioni fornite ai sensi dell’art. 3, comma 10, del D.lgs. 254/2016.

In particolare, a partire dall'attuale periodo di rendicontazione, l'approccio di revisione è stato ampliato per includere un esame approfondito (*reasonable assurance*) di 18 indicatori chiave. Questa attività è progettata per fornire ancora più sicurezza sugli indicatori selezionati e sulle altre informazioni assoggettate a esame limitato, allo scopo di garantire ai diversi stakeholder maggiore affidabilità delle tematiche e delle informazioni contenute nel presente documento.

Le conclusioni delle attività di limited e reasonable assurance sono incluse nella relazione mista di revisione sulla dichiarazione non finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia e sull'insieme dei 18 indicatori, emessa in conformità con quanto previsto dall'articolo 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16 e in linea con lo standard ISAE 3000 Revised, oltre che con le disposizioni del Regolamento Consob e dalle direttive emanate dagli organismi professionali in materia.

Questa relazione, che dettaglia i principi adottati, le attività condotte e le relative conclusioni, è riportata nella sezione “Relazione di revisione” del presente documento. Di seguito l'elenco dei 18 indicatori sottoposti a reasonable assurance:

1. Emissioni Scope 1

2. Emissioni Scope 2
3. Numero di colonnine installate
4. Percentuale di donne in posizioni apicali (valutate con metodologia Hay)
5. Percentuale di donne sul totale dell'organico
6. Percentuale di donne dirigenti
7. percentuale di donne in posizioni di responsabilità
8. Lost Time Injury Frequency Rate/Total recordable
9. Tasso di incidentalità mortale (n° di incidenti mortali per 100 milioni di km percorsi)
10. Incidentalità globale (n° di incidenti per 100 milioni di km percorsi)
11. Numero di safety walks
12. Politica Fiscale (Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio)
13. Monitoraggio fornitori secondo criteri ESG (ambientale)
14. Monitoraggio fornitori secondo criteri ESG (sociale)
15. Numero di data breach
16. Numero di segnalazione reclami
17. Numero di segnalazioni ethics officer
18. Numero di ore di formazione pro capite

Per maggiori informazioni relative alla Dichiarazione non Finanziaria del Gruppo è possibile fare riferimento al seguente indirizzo e-mail: [sostenibilita@autostrade.it](mailto:sostenibilita@autostrade.it). La DNF è inoltre disponibile nella sezione "Sostenibilità" sul sito web di Autostrade per l'Italia: [Sostenibilità - Autostrade per l'Italia](#)

## GRI Content Index

Tabella: GRI Content Index

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
GRI 2: Informativa generale (2021)						
Organizzazione e pratiche di rendicontazione						
2-1	Dettagli organizzativi	1.1 Chi siamo	9			
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Nota metodologica	169			
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica	169			
2-4	Revisione delle informazioni	Nota metodologica	169			
2-5	Assurance esterna	Nota metodologica; Relazione di Revisione	169			
Attività e lavoratori						
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	1.1 Chi siamo 1.2 La strategia di sviluppo di Autostrade per l'Italia	9, 13			
2-7	Dipendenti	3. Autostrade per l'Italia per le persone	43			
2-8	Lavoratori non dipendenti	3. Autostrade per l'Italia per le persone	45			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
Governance						
2-9	Struttura e composizione della governance	6.1 Struttura di Governance	111-116			
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	6.1 Struttura di Governance	112-114			
2-11	Presidente del massimo organo di governo	6.1 Struttura di Governance	112			
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	6.1 Struttura di Governance	111			
2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti	6.1 Struttura di Governance	111			
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	112-114			
2-15	Conflitti d'interesse	6.1 Struttura di Governance	112-114			
2-16	Comunicazione delle criticità	6.1 Struttura di Governance	112-114			
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	6.1 Struttura di Governance	112-114			
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	6.1 Struttura di Governance	112-114			
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	6.1 Struttura di Governance	117-118			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	6.1 Struttura di Governance	117-118			
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale			Valore del Rapporto		Autostrade per l'Italia non è quotata, il dato è omesso per ragioni di privacy e tutela della riservatezza dei soggetti coinvolti
Strategia, politiche e prassi						
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli Stakeholder	4			
2-23	Impegno in termini di policy	6.1 Struttura di Governance	122			
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	6.1 Struttura di Governance	122			
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità 6.3 Resilienza del Modello di Business	106,107, 135			
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	6.1 Struttura di Governance	119-122			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	6.1 Struttura di Governance	114, 118, 119, 120, 122, 158			
2-28	Appartenenza ad associazioni	1.6 Premi e riconoscimenti 5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità	27 105			
Coinvolgimento degli Stakeholder						
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
2-30	Contratti collettivi	3. Autostrade per l'Italia per le persone	43			
GRI 3: Gestione dei temi materiali (2021)						
Aspetti materiali						
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
3-2	Elenco di temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
TEMA MATERIALE: Rapporto con la comunità						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e	16-19			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
		analisi di materialità				
GRI 201 Performance economiche (2016)						
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità	105			
TEMA MATERIALE: Business model resilience						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 203 Impatti economici indiretti (2016)						
203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Lettera agli stakeholder	4			
		1.2 La strategia di sviluppo di Autostrade per l'Italia	13-14			
		1.4.3 Piano di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia	22-26			
		5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità	105			
GRI 207 Imposte (2016)						
207-1	Approccio alle imposte	7.2 Approccio alla fiscalità	158			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
207-2	Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio	7.2 Approccio alla fiscalità	158-166			
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni correlate alle imposte	7.2 Approccio alla fiscalità	158-166			
207-4	Reportistica per Paese	7.2 Approccio alla fiscalità	158-166			
TEMA MATERIALE: Governance e integrità						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 205 Anticorruzione (2016)						
205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	6.1 Struttura di Governance	124-126			
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Nel 2023 non sono stati registrati episodi di corruzione				
TEMA MATERIALE: Catena di fornitura						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 204 Prassi di approvvigionamento (2016)						

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
		6.4 Catena di fornitura sostenibile	136-140			
TEMA MATERIALE: Tutela delle risorse naturali						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 301 Materiali (2016)						
301-1	Materiali utilizzati in base al peso o al volume	4.2 Tutela risorse naturali	91-92			
GRI 303 Acqua ed effluenti (2018)						
303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	4.2 Tutela risorse naturali	95,96			
303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua	4.2 Tutela risorse naturali	95,96			
303-3	Prelievo idrico	4.2 Tutela risorse naturali	95,96			
GRI 306 Scarichi idrici e rifiuti (2016)						
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	4.2 Tutela risorse naturali	90-92			
306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	4.2 Tutela risorse naturali	90-92			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
306-3	Rifiuti prodotti	4.2 Tutela risorse naturali	90-92			
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	4.2 Tutela risorse naturali	90-92			
306-5	Rifiuti destinati a smaltimento	4.2 Tutela risorse naturali	90-92			
TEMA MATERIALE: Lotta al cambiamento climatico						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 302 Energia (2016)						
302-1	Consumi energetici	4.1 Lotta al cambiamento climatico	75-85			
GRI 305 Emissioni (2016)						
305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	4.1 Lotta al cambiamento climatico	78			
305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	4.1 Lotta al cambiamento climatico	78			
305-3	Altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3)	4.1 Lotta al cambiamento climatico	78			
TEMA MATERIALE: Biodiversità						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e	16-19			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
		analisi di materialità				
GRI 304 Biodiversità (2016)						
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	4.2 Tutela risorse naturali	92-95			
304-3	Habitat protetti o ripristinati	4.2 Tutela risorse naturali	92-95			
304-4	Specie dell'elenco di preservazione nazionale e dell'Elenco rosso dell'IUCN con habitat in aree interessate da operazioni	4.2 Tutela risorse naturali	92-95			
TEMA MATERIALE: Catena di fornitura						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 308 Valutazione ambientale dei fornitori (2016)						
308-1	Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali	6.4 Catena di fornitura sostenibile	139,140			
TEMA MATERIALE: Inclusione, valorizzazione, sviluppo delle risorse umane						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 401 Occupazione (2016)						
401-1	Nuove assunzioni e turnover	3.1 Attenzione, sviluppo e valorizzazione	55-58			

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
		delle nostre persone				
401-3	Congedo parentale	3.1 Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle nostre persone	48			
GRI 404 Formazione e istruzione (2016)						
404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	3.1 Attenzione, sviluppo e valorizzazione delle nostre persone	43			
GRI 405 Diversità e pari opportunità (2016)						
405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	3.2 Diversity, equity e inclusion 6.1 Struttura di Governance	112,113			
GRI 406 Non discriminazione (2016)						
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	3.2 Diversity, equity e inclusion 6.1 Struttura di Governance	60 121			
TEMA MATERIALE: Salute e sicurezza sul lavoro						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro (2018)						

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	3.3 Sicurezza sul lavoro	65-74			
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	3.3 Sicurezza sul lavoro	65-74			
403-3	Servizi di medicina del lavoro	3.3 Sicurezza sul lavoro	65			
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	3.3 Sicurezza sul lavoro	65-74			
403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	3.3 Sicurezza sul lavoro	71			
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	3.3 Sicurezza sul lavoro	65-74			
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	3.3 Sicurezza sul lavoro	65-74			
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	3.3 Sicurezza sul lavoro	65			
403-9	Infortuni sul lavoro	3.3 Sicurezza sul lavoro	74			
TEMA MATERIALE: Rapporto con la comunità						

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omessi	Ragioni	Spiegazione
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 413 Comunità locali (2016)						
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	5. Autostrade per l'Italia per il territorio e la comunità	106-109			
TEMA MATERIALE: Catena di fornitura						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI 414 Valutazione sociale dei fornitori 2016 (2016)						
414-1	Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri sociali	6.4 Catena di fornitura sostenibile	139-140			
TEMA MATERIALE: Privacy e cybersecurity						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
GRI Privacy dei clienti (2016)						
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	6.2 Privacy e Cyber security	132			
ALTRI TEMI MATERIALI						
TEMA MATERIALE: Sicurezza stradale						

GRI STANDARDS	INFORMATIVA	PARAGRAFI / NOTE	PAGINA	OMISSIONI		
				Requisiti omissi	Ragioni	Spiegazione
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
TEMA MATERIALE: Customer experience						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
TEMA MATERIALE: Presidio delle infrastrutture						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			
TEMA MATERIALE: Innovazione e digitalizzazione						
3-3	Gestione dei temi materiali	1.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità	16-19			

## Allegati

**Quota del fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia — Informativa relativa all'anno 2023 (Opzione A)**

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH ("non arrecare danno significativo")						Quota di Fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno 2022	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	
	Codice	Fatturato	Quota di Fatturato anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi				Garanzie minime di salvaguardia
Attività economiche		MIL€	%	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	S/No	S/No	S/No	S/No	S/No	S/No	S/No	%	A	T
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	7	0,13%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	1,00%	A	
<b>Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>7</b>	<b>0,13%</b>	<b>0,13%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>1,00%</b>		
<b>di cui abilitanti</b>		7	0,13%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	1,00%	A	
<b>di cui di transizione</b>		0	0,00%																T
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)</b>																			
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	31	0,53%														0,00%		
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	93	1,61%														0,00%		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	3	0,05%														0,00%		

Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		127	2,19%	0,05%	0,00%	0,00%	2,14%	0,00%	0,00%		0,00%
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		134	2,32%	0,18%	0,00%	0,00%	2,14%	0,00%	0,00%		61
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>											
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		5.648	97,68%								
Totale (A+B)		<b>5.782</b>	<b>100%</b>								

**Percentuale di ammissibilità e allineamento per ciascun obiettivo ambientale (KPI fatturato) (Opzione A)**

	Quota di fatturato/fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,13%	0,18%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	2,14%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

**Quota delle spese in conto capitale derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia- Informativa relativa all'anno 2023 (Opzione A)**

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH ("non arrecare danno significativo")						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di CapEx allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, %	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	
	Attività economiche	Codice	CapEx	Quota di CapEx anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento					Biodiversità ed ecosistemi
					MLN€	%	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o					N/A S/N M o
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																				
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	17	1,05%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	3,00%	A		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	0	0,00%	N/AM	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	97,00%			
<b>CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>17</b>	<b>1,05%</b>	<b>1,05%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>Sì</b>	<b>100,00%</b>			
<b>di cui abilitanti</b>		17	1,05%	1,05%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	3,00%	A		
<b>di cui di transizione</b>		0	0,00%																T	
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)</b>																				
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	2	0,13%														0,00%			
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	22	1,37%														0,00%			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	4	0,27%														0,00%			

Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	788	47,88%							0,00%	
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		817	49,64%	0,27%	47,88%	0,00%	1,49%	0,00%	0,00%	0,00%	
A. CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		834	50,69%	1,32%	47,88%	0,00%	1,49%	0,00%	0,00%	1093	
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>											
CapEx delle attività non ammissibili alla tassonomia		811	49,31%								
Totale (A+B)		1.646	100%								

**Percentuale di ammissibilità e allineamento per ciascun obiettivo ambientale (KPI CapEx) (Opzione A)**

	Quota di CapEx/CapEx totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	1,05%	1,32%
CCA	0%	47,88%
WTR	0%	0%
CE	0%	1,49%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

**Quota delle spese operative derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia Informativa relativa all'anno 2023 (Opzione A)**

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH ("non arrecare danno significativo")							Quota di Opex allineata (A.1) o ammissibile (A.2) %	Categoria attività	Categoria attività
	Codice	Opex	Quota di Opex anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti	Adattamento ai cambiamenti	Acque e risorse	Economia	Inquinamento	Biodiversità ed	Garanzie minime				
	MLN€	%	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	N/A S/N M o	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																				
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0	0,40 %	Si	N/A M	N/A M	N/A M	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	4,00%	A		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	0	0,00 %	N/A M	Si	N/A M	N/A M	N/AM	N/AM	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	93,00 %			
<b>Opex delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>0</b>	<b>0,40 %</b>	<b>0,40 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>97,00 %</b>			
<b>di cui abilitanti</b>		<b>0</b>	<b>0,40 %</b>	<b>0,40 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>4,00%</b>	<b>A</b>		
<b>di cui di transizione</b>		<b>0</b>	<b>0,00 %</b>																<b>T</b>	
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)</b>																				
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	1	1,31 %														0,00%			
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	5	5,18 %														0,00%			
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	2	2,07 %														0,00%			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	0	0,43 %														0,00%			
<b>Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		<b>8</b>	<b>9,00 %</b>	<b>2,50 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>6,50 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>								<b>0,00%</b>			
<b>A. Opex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)</b>		<b>8</b>	<b>9,40 %</b>	<b>2,90 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>6,50 %</b>	<b>0,00 %</b>	<b>0,00 %</b>								<b>28</b>			
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>Opex delle attività non ammissibili alla tassonomia</b>		<b>79</b>	<b>90,60 %</b>																	
<b>Totale (A+B)</b>		<b>87</b>	<b>100 %</b>																	

**Percentuale di ammissibilità e allineamento per ciascun obiettivo ambientale (KPI OpEx) (Opzione A)**

	Quota di OpEx/OpEx totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,40%	2,90%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	6,50%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

GRI 205-2

Dettaglio della formazione in materia di anticorruzione

	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai		Totale	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Totale Uomo	Totale Donna
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia di anti-corrruzione	1	0	59	12	1.548	657	692	19	2.300	688
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia di Codice etico	117	28	177	49	3.775	1.735	1.811	39	5.881	1.851
Numero totale di dipendenti formati nell'anno in materia comportamentale e codice di condotta interno	0	0	51	0	107	27	0	0	158	27

Tutti i membri del Board avevano ricevuto formazione specifica nel corso del 2022

# Relazione di revisione

GRI 2-5



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Curtatone, 3  
00185 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## **Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018**

*Al Consiglio di Amministrazione della  
Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5, comma 2 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Autostrade per l'Italia S.p.A. e sue controllate (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex art. 4 del Decreto ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 aprile 2024 (di seguito anche la "DNF"), come di seguito indicato:

- a) esame limitato ("*limited assurance engagement*") delle informazioni riportate nella DNF diverse da quelle indicate al successivo punto b) (nel seguito anche "Informazioni sottoposte a *limited assurance*");
- b) esame completo ("*reasonable assurance engagement*") di una selezione di indicatori (di seguito anche "Selezione di Indicatori") presentati nell'ambito della DNF, identificati al paragrafo "Nota metodologica" della DNF stessa e riportati al punto B ("Esame completo delle informazioni della DNF sottoposte a *reasonable assurance*") del successivo paragrafo "Responsabilità della società di revisione" della presente relazione (di seguito anche "Informazioni sottoposte a *reasonable assurance*").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "7.1. Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e dai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



**Gruppo Autostrade per l'Italia**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2023

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

### **Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità**

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto 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**

#### **A. Esame limitato delle informazioni sottoposte a limited assurance**

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità delle informazioni sottoposte a *limited assurance* rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (*Revised*) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che le informazioni sottoposte a *limited assurance* non contengano 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 sulle informazioni sottoposte a *limited assurance* si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Autostrade S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni sottoposte a *limited assurance*, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nelle informazioni sottoposte a *limited assurance*, 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;



**Gruppo Autostrade per l'Italia**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2023

- 3 comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nelle informazioni sottoposte a *limited assurance* presentate nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo;
- 4 comprensione dei seguenti aspetti:
  - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni sottoposte a *limited assurance* presentate nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);

- 5 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative sottoposte a *limited assurance* incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Autostrade per l'Italia S.p.A., delle Direzioni di Tronco di Firenze e Bologna, di Amplia Infrastructures S.p.A. e Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. ed abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni sottoposte a *limited assurance* ritenute 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 al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b. con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società Autostrade per l'Italia S.p.A., Amplia Infrastructures S.p.A., Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. nonché per le Direzioni di Tronco di Firenze e Bologna, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco ed in modalità remota nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

#### **B. Esame completo delle informazioni sottoposte a *reasonable assurance***

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, un giudizio circa la conformità delle informazioni sottoposte a *reasonable assurance* rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"). Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dall'"ISAE 3000 Revised", emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi *reasonable assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che le informazioni sottoposte a *reasonable assurance* non contengano errori significativi. Il nostro incarico ha comportato lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto dei dati e delle informazioni sottoposti a



**Gruppo Autostrade per l'Italia**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2023

*reasonable assurance*. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione delle informazioni sottoposte a *reasonable assurance* al fine di definire procedure di verifica appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo.

Di seguito si riporta la Selezione di Indicatori sottoposti ad esame completo:

1. Emissioni Scope 1
2. Emissioni Scope 2
3. Numero di colonnine installate
4. Percentuale di donne in posizioni apicali (valutate con metodologia Hay)
5. Percentuale di donne sul totale dell'organico
6. Percentuale di donne dirigenti
7. Percentuale di donne in posizioni di responsabilità
8. Lost Time Injury Frequency Rate/Total recordable
9. Tasso di incidentalità mortale (n° di incidenti mortali per 100 milioni di km percorsi)
10. Incidentalità globale (n° di incidenti per 100 milioni di km percorsi)
11. Numero di safety walks
12. Politica Fiscale (Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio)
13. Monitoraggio dei fornitori secondo criteri ESG (ambientale)
14. Monitoraggio dei fornitori secondo criteri ESG (sociale)
15. Numero di data breach
16. Numero di segnalazione reclami
17. Numero di segnalazioni ethics officer
18. Numero di ore di formazione pro capite

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

## **Conclusioni**

In relazione all'attestazione richiesta dall'art. 3, comma 10 del Decreto, rilasciata ai sensi dell'art. 5, comma 2 del Regolamento secondo le modalità richiamate nel primo paragrafo della presente relazione, riportiamo di seguito le nostre conclusioni sulla conformità delle informazioni contenute nella DNF a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards):

### **"A. Esame limitato delle informazioni sottoposte a limited assurance"**

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che le informazioni sottoposte a *limited assurance* presentate nella DNF del Gruppo Autostrade per l'Italia relativamente all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non siano state redatte in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards".



**Gruppo Autostrade per l'Italia**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2023

*“B. Esame completo delle informazioni sottoposte a reasonable assurance”*

A nostro giudizio, le informazioni sottoposte a *reasonable assurance* presentate nella DNF del Gruppo Autostrade per l'Italia, identificate al paragrafo “Nota metodologica” della DNF stessa ed al paragrafo B (“B. Esame completo delle informazioni sottoposte a reasonable assurance”) della presente relazione, relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, sono state redatte in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto previsto dagli articoli 3 e 4 del Decreto ed dai “*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*”.

Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo “7.1. Tassonomia UE” della DNF del Gruppo richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 22 marzo 2024

KPMG S.p.A.

Marco Maffei  
Socio