RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ

Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Aiscat

2018

INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DELL'AISCAT

È con grande orgoglio che l'AISCAT pubblica oggi, in un contesto di crisi sanitaria ed economica che nella storia recente non ha precedenti, il suo primo Rapporto di sostenibilità. Il Rapporto è riferito all'anno 2019, che può essere definito l'anno "zero". Un anno che porta con sé l'onore di raccogliere in modo sistematico il contributo delle Associate alla cosiddetta "responsabilità sociale di impresa", ma anche la promessa di sviluppare, negli anni a venire, un percorso di sostenibilità strutturato.

Il Rapporto di sostenibilità AISCAT riassume e illustra, in un quadro complessivo di comparto, le numerose attività di mobilità sostenibile svolte dalle concessionarie rappresentate nell'Associazione, inquadrando peraltro la sostenibilità in un'ampia prospettiva che non si limita solo ai suoi aspetti prettamente ambientali, ma che contempla anche gli aspetti relativi ai servizi resi all'utenza, al contributo del settore allo sviluppo economico, al miglioramento della sicurezza stradale, al potenziamento delle risorse umane e all'impatto sociale connesso all'attività stessa dell'operatore stradale.

In questo periodo estremamente critico e difficile per tutti noi, come cittadini e come rappresentanti di un settore industriale, possiamo affermare che il nostro comparto, forte della sua pluriennale esperienza e del suo *know-how* maturato in decenni di attività sul campo, possa ancora svolgere un ruolo fondamentale per la crescita, la competitività e la modernizzazione del nostro Paese, rispondendo efficacemente alla domanda di mobilità sostenibile e generando una molteplicità di ricadute positive che vanno ben oltre i meri aspetti finanziari e gestionali dell'attività di concessionario.

Il documento, frutto dell'intenso studio e della capillare analisi svolta dal Gruppo di Lavoro associativo "Sostenibilità", al quale gli esperti di mobilità sostenibile delle concessionarie rappresentate in AISCAT hanno dato un notevole e prezioso contributo, illustra i dati aggregati del settore con riferimento ai principali parametri quantitativi e agli indicatori di *performance* inerenti la sostenibilità.

Il Rapporto, che si apre con una presentazione della rete autostradale in concessione e dei relativi elementi che la caratterizzano - opere d'arte, traffico veicolare, aree di servizio – passa successivamente all'analisi più specifica del contributo dato dal settore allo sviluppo economico, rappresentando altresì gli investimenti effettuati dal comparto in materia ambientale, le iniziative volte a sviluppare la tecnologia e l'innovazione applicate al trasporto stradale, la tutela della sicurezza del lavoro e i conseguenti impegni e attività di *corporate social responsability.*

Nel far ciò, e sempre con l'intento di offrire una rappresentazione omogenea e una visione uniforme in materia di mobilità sostenibile di tutto il settore rappresentato in AISCAT, il documento è anche arricchito dalla trattazione e dall'approfondimento specifico di singole iniziative portate avanti dalle concessionarie italiane sul tema della sostenibilità e che sono illustrate *in focus* tematici: l'Associazione ha voluto infatti mettere in rilievo le sue concessionarie, che sono gli attori principali della sostenibilità, gli operatori stradali che quotidianamente e direttamente sul campo promuovono azioni nel rispetto degli obiettivi di mobilità sostenibile.

Nel raccogliere e nel dare evidenza a queste esperienze abbiamo potuto apprezzare le capacità di dialogo delle nostre Associate con tutti gli *stakeholders* di riferimento. In primo luogo i territori, le comunità e l'ambiente, con cui la rete autostradale si interfaccia sia in fase di progettazione, che di costruzione ed esercizio. In questo ambito abbiamo raccolto nel documento iniziative di eccellenza volte a misurare e limitare l'impatto dell'infrastruttura autostradale sull'ambiente inteso come una delicata armonia tra suolo, aria, rumore, flora

e fauna. Abbiamo anche raccolto le numerose iniziative nel settore della sicurezza, che è il principale valore per i nostri utenti. Dette iniziative riguardano sistemi di controllo del parco veicolare, nonché campagne di educazione e sensibilizzazione attraverso tutti i canali disponibili, in raccordo con le istituzioni competenti. Inoltre, attraverso le loro esperienze le concessionarie hanno dimostrato che il valore delle persone è molto sentito. L'integrità dei comportamenti è garantita non solo dai Codici Etici, ma dall'attivazione di strumenti attivi per proteggere la cultura dell'etica delle società appartenenti all'AISCAT. Le misure di *welfare* aziendale sono anche molto diffuse: non solo coperture assicurative e servizi di prevenzione medica, ma anche pacchetti personalizzati per il miglioramento del benessere e dell'equilibrio vita-lavoro dei lavoratori e delle loro famiglie. L'innovazione, infine, elemento imprescindibile per lo sviluppo e la creazione di valore nel tempo, vanta esperienze di sperimentazione, da parte delle nostre Associate, nel campo della connessione tra veicolo autonomo e infrastruttura, nei modelli previsionali di traffico e nella progettazione di nuove infrastrutture.

Il tema della sostenibilità è peraltro universalmente noto e di grande attualità anche al di fuori dei nostri confini, a livello europeo e internazionale: la Commissione europea a Bruxelles adottò come sappiamo il *Green Deal*, al momento del suo insediamento, come primo atto politico, a sottolineare l'intento di incentrare il suo mandato sulla lotta al cambiamento climatico e sull'individuazione di politiche e iniziative legislative comunitarie tali da ottemperare agli obiettivi di sviluppo sostenibile, i cui contenuti hanno una notevole incidenza sul settore dei trasporti.

In tale ottica, e avvalendosi anche dei suoi interlocutori di riferimento a Bruxelles, in particolare dell'ASECAP, l'Associazione europea delle concessionarie di autostrade a pedaggio, l'AISCAT intende promuovere questo documento e ribadire il suo impegno, come quello di tutto il settore anche a livello europeo, per dare il proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità evidenziati dalle Istituzioni comunitarie.

Come accennato in premessa, il 2019 è l'anno zero. Abbiamo voluto esporre, con dati quantitativi ed esperienze concrete di qualità, il contributo del settore alla mobilità sostenibile. L'apporto che siamo in grado di dare allo sviluppo economico del Paese è notevole e nel Rapporto viene espresso in numeri: 6,9 miliardi di Euro di valore totale della produzione e 2,4 miliardi di Euro di Valore Aggiunto Globale che le concessionarie possono redistribuire ai propri *stakeholders*. E queste cifre non includono i rilevanti effetti indiretti, in termini di sviluppo dell'economia, che l'infrastruttura autostradale genera sui territori attraversati.

Oltre all'orgoglio di essere tra i principali protagonisti dell'auspicabile ripresa economica dalla crisi che il mondo sta attraversando, sentiamo per i prossimi anni la responsabilità di accompagnare le nostre Associate verso un modello compatto di sviluppo sostenibile, nel rispetto delle peculiarità distintive di ciascuna Associata, ma con una visione unitaria, condivisa a livello di comparto, del valore della sostenibilità. Su questa visione unica si concentra la nostra scommessa per i prossimi anni.

INDICE

CAPITOLO 1 • L'AISCAT 13
1.1. • Chi siamo e cosa facciamo 13
1.2. • La missione e la strategia di sostenibilità dell'AISCAT 17
1.3. • La storia 18
1.4. • Il contesto economico 19

CAPITOLO 2 • L'ambiente 21

CAPITOLO 3 • La sicurezza delle infrastrutture 29

CAPITOLO 4 • Persone e stakeholders 38
4.1 • Le persone 38
4.2 • Gli impatti economici sul territorio 44
4.3 • Innovazione 46

CAPITOLO 5 • Corporate governance 53

METODOLOGIA 54

GLOSSARIO 55

2019

ASSOCIATE AISCAT

EFFETTIVE

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADE MERIDIONALI S.p.A.

MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI S.p.A.

AUTOVIE VENETE S.p.A.

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.p.A

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A.

SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA S.p.A.

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS (S.I.T.A.F.)

RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A. (R.A.V.)

SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO GRAN SAN BERNARDO S.p.A.

STRADA DEI PARCHI S.p.A.

CAV – Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.p.A.

SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI S.p.A.

SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA S.p.A.

ADERENTI

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

SPEA ENGINEERING S.p.A.

AUTOGRILL ITALIA S.p.A.

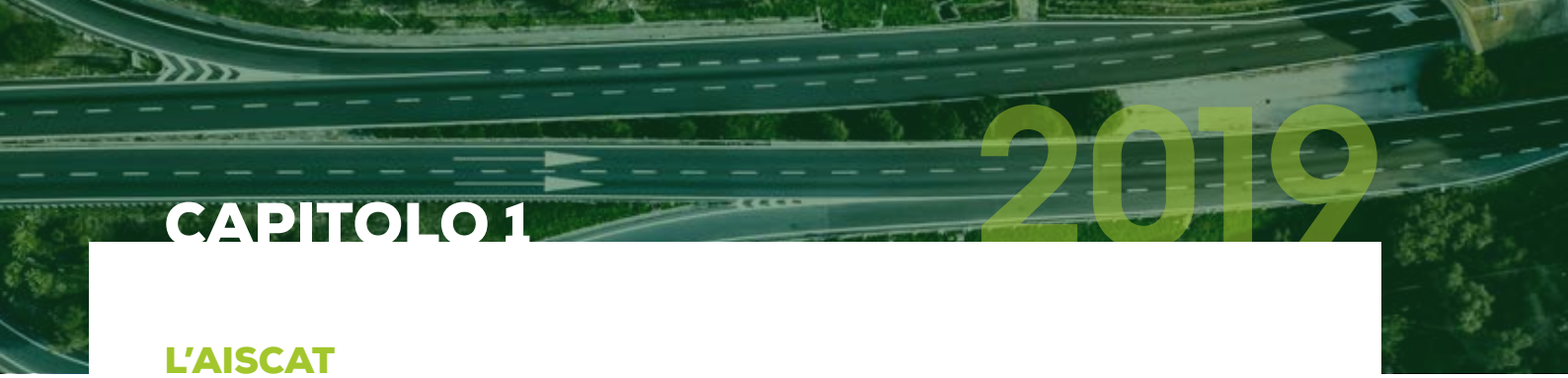
TAMOIL ITALIA S.p.A.

CHEF EXPRESS S.p.A.

ECOGEST S.p.A.

AISCAT IN CIFRE: *HIGHLIGHTS*

HIGHLIGHTS		
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**
Rete autostrade in concessione a pedaggio (Italia)	Km	6.026
Rete autostradale AISCAT	Km	5.005
Traffico	Veicoli *Km (milioni)	73.517
Spese e investimenti a rilevanza ambientale	Euro	129.620.032
Numero dipendenti totale	n	11.350
Rete interessata da procedure per incidenti sul lavoro di dipendenti ditta appaltatrici	%	86%
Incidenti con feriti e/o morti per 100 milioni di veicoli-km	n	7,25
Esistenza di procedure per selezione fornitori secondo criteri ESG	%	74%
Valore aggiunto globale generato	Euro	2.446.781,.446
Indotto generato (costi per servizi)	Euro	1.626.781.894
Equivalente alla retribuzione annua lorda di 54.000 lavoratori		



CAPITOLO 1 2019

L'AISCAT

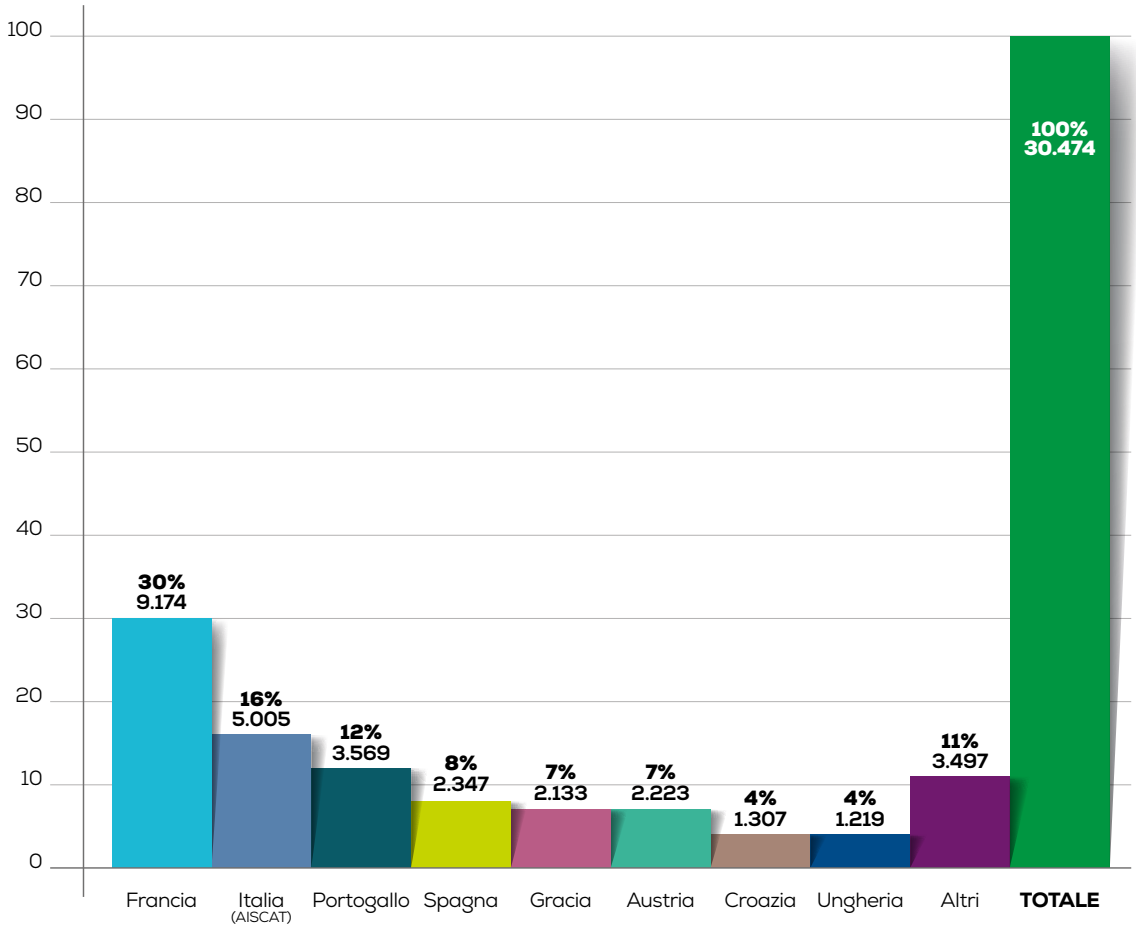
1.1 | CHI SIAMO E COSA FACCIAMO

L'AISCAT è l'Associazione delle società concessionarie di autostrade e trafori operanti in Italia, costituita nel 1966 come punto di incontro, aggregazione e confronto del comparto autostradale nazionale.
L'Associazione svolge fondamentalmente un ruolo di raccolta, messa a fattor comune e condivisione collegiale delle esperienze e delle esigenze delle proprie Associate, promuovendo in particolare lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento della rete infrastrutturale e favorendo, al contempo, condizioni di mobilità sostenibile. L'Associazione, attraverso i suoi Comitati Tecnici e Gruppi di lavoro composti da esperti e suddivisi per materia, analizza i problemi infrastrutturali, gestionali, giuridici e amministrativi di interesse delle Associate. In tale contesto, le attività di AISCAT e dei suoi Comitati Tecnici sono da sempre attente agli aspetti ambientali e sociali, nonché alle esigenze di continua innovazione tecnologica caratterizzanti le attività del comparto autostradale.
L'Associazione promuove altresì l'armonizzazione e l'uniformità di procedure e attività del settore, con particolare attenzione alle modalità operative di servizio e ai rapporti con gli utenti; fornisce inoltre assistenza alle proprie Associate rappresentandole presso le principali Istituzioni politiche e amministrative a livello nazionale, europeo e internazionale, coadiuvandole nelle azioni di tutela dei propri interessi e diritti, sviluppando studi e ricerche, nonché organizzando convegni e incontri su temi di interesse comune per il settore.

IL CAPITALE INFRASTRUTTURALE		
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**
Rete autostrade in concessione	Km	5.005
Traffico	Veicoli *Km (milioni)	73.517
Tipologia pagamento pedaggio (telepedaggio) numero transazioni	n	796.064.534
Rete autostradale per numero di corsie (1 corsia)	Km	19
Rete autostradale per numero di corsie (2 corsia)	Km	3.138
Rete autostradale per numero di corsie (3 corsia)	Km	1.755
Rete autostradale per numero di corsie (4 corsia)	Km	111
Rete autostradale per numero di corsie (5 corsia)	Km	2
Traffico per classi di veicoli (pesanti)	Veicoli *Km (milioni)	17.049
Traffico per classi di veicoli (leggeri)	Veicoli *Km (milioni)	56.468
Tipologia pamento pedaggio (manuale) numero transazioni	n	153.280.521
Tipologia pamento pedaggio (manuale) numero transazioni	n	293.607.583

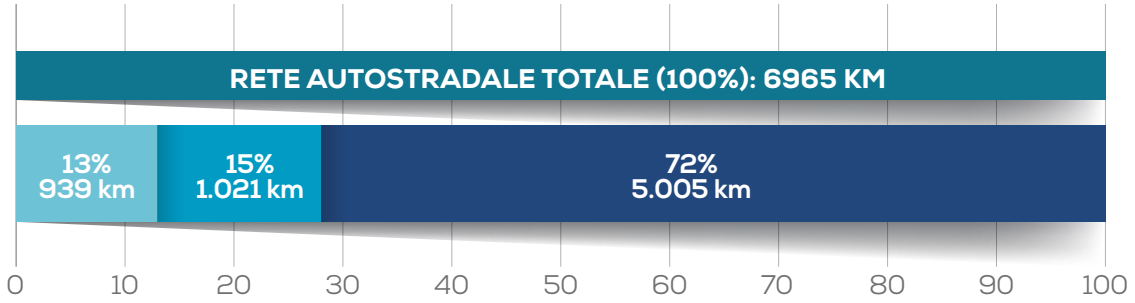
Le Associate AISCAT gestiscono complessivamente 5.005 km di rete autostradale in concessione, che rappresentano più dell'80% della rete autostradale a pedaggio e il 70% della rete autostradale totale italiana. Oltre il 37% della rete autostradale AISCAT è composta di tre o più corsie.

GRAFICO 1



Fonte: ASECAP Statistical Bulletin 2019, p. 10

GRAFICO 2



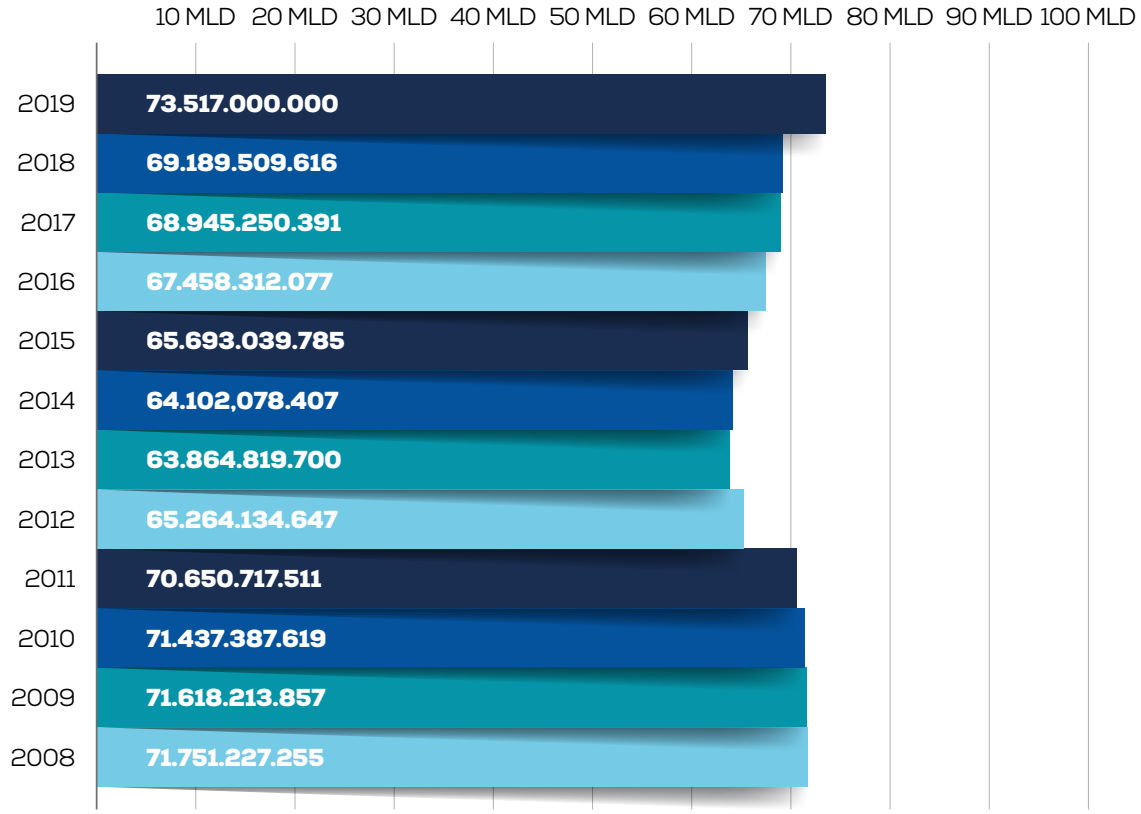
In concessione ad associate AISCAT: **5.005 km – 72%**
In concessione a non associate AISCAT: **1.021 km – 15%**
Rete autostradale ANAS: **939 km – 13%**

Fonte: AISCAT Informazioni semestrali 3-4 2019, p. 5

Il capitale infrastrutturale delle Associate AISCAT include anche un ricco patrimonio di *opere d'arte* (ponti, viadotti e gallerie), legate alla complessità geomorfologica del nostro Paese e, in molti casi, simbolo della cultura e della capacità ingegneristica nazionale. Si consideri che le Alpi e gli Appennini occupano circa il 35% della superficie del territorio nazionale, mentre a livello europeo la percentuale di territorio montuoso è molto inferiore (circa il 20%). Il dato geomorfologico aiuta a comprendere meglio la complessità e le peculiarità della rete AISCAT, caratterizzata, tra l'altro, dalla presenza di tre *trafori* internazionali: si tratta nello specifico di tunnel (due, Frejus e Monte Bianco, di collegamento con la Francia e uno, Gran San Bernardo, di collegamento con la Svizzera) che si estendono complessivamente per oltre 30 km di cui la metà ricade nella competenza di società italiane associate AISCAT. Oltre a questi elementi che testimoniano la complessità e l'articolazione della rete, il capitale infrastrutturale delle Associate include anche una considerevole dotazione tecnologica e impiantistica.
La seguente tabella illustra più in dettaglio la composizione delle infrastrutture. Si evidenzia che sono rappresentate solamente le opere d'arte di lunghezza superiore a 100 metri. Se venissero considerate tutte le opere, il conteggio sarebbe significativamente maggiore.

IL CAPITALE INFRASTRUTTURALE		
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**
Opere d'arte (ponti viadotti e gallerie)	n	6.703
Pannelli a Messaggio Variabile	n	3.410
% di rete coperta da tutor	%	32
Barriere anti rumore (km)	Km	1.067
Telecamere su strada	n	7.728
Piazzole d'emergenza	n	7.450
Colonnine SOS	n	7.023
Aree di parcheggio	n	2.400
Aree di servizio	n	358
Porte (in entrata no telepedaggio)	n	899
Porte (in entrata telepedaggio)	n	1.016
Porte (in uscita manuali)	n	502
Porte (in uscita cassa automatica)	n	853
Porte (in uscita telepedaggio)	n	1.709
Centraline meteo	n	523
Rilevatori ghiaccio	n	350
Rilevatori nebbia	n	296
Impianti fotovoltaici	n	194

I veicoli che sono transitati sulla rete autostradale nel 2019 hanno complessivamente percorso oltre 73,5 miliardi di Km. La maggior parte del *traffico* è rappresentato da veicoli leggeri (77%), mentre i veicoli pesanti hanno percorso un ammontare di Km pari al 23% del totale.



La maggior parte delle transazioni effettuate dagli utenti sono avvenute tramite *telepedaggio* (64%). Le transazioni avvenute tramite cassa automatica hanno rappresentato il 24% del totale, mentre solamente 12 transazioni su 100 sono avvenute in maniera manuale, quindi con l'ausilio del personale di servizio.

1.2 | LA MISSIONE E LA STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ DELL'AISCAT

Grazie a uno straordinario *know-how* maturato in decenni di attività, l'AISCAT e le sue Associate continuano ancora oggi a rivestire un ruolo fondamentale come motore di crescita della competitività del Paese e di modernizzazione del sistema Italia per rispondere alle sfide in termini di offerta di trasporto e di domanda di mobilità sostenibile in uno scenario globalizzato.
L'AISCAT persegue, in questa ottica, la modernizzazione della rete infrastrutturale nazionale e gli obiettivi di efficienza e sostenibilità del trasporto che sono alla base delle politiche nazionali e comunitarie. In tale prospettiva l'AISCAT ritiene fondamentale il contributo di conoscenza, esperienza e capacità che il comparto autostradale in concessione, forte della propria storia e delle competenze tecnico-gestionali sviluppate nel corso di numerosi anni di attività, possa apportare in termini di finanziabilità, realizzazione e gestione di infrastrutture stradali sostenibili.

1.3 | LA STORIA

Il concetto stesso di "autostrada" nacque in Italia all'inizio degli anni '20 con la realizzazione della prima infrastruttura al mondo riservata esclusivamente al traffico a motore[1]: *leadership* storica e primato tutto italiano che - al pari dell'istituzione del modello della "concessione", proprio nello stesso periodo - hanno contribuito alla crescita socioeconomica del Paese, grazie anche all'apporto di soggetti privati.

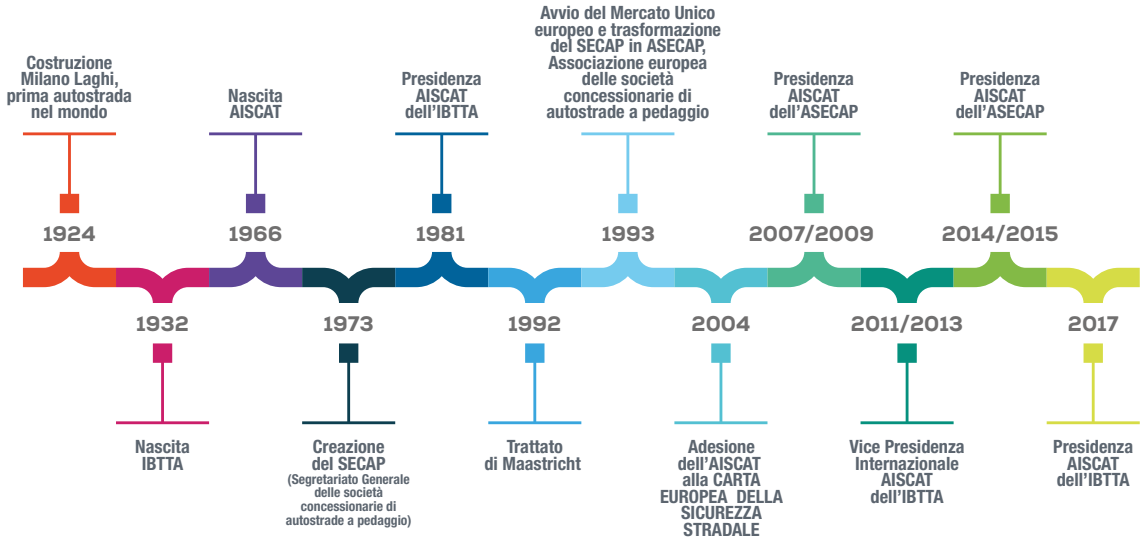
Nella storia dello sviluppo autostradale vi è gran parte della storia italiana del secolo scorso: l'espansione della rete ha infatti accompagnato e sostenuto il processo di progressiva urbanizzazione e industrializzazione, modificando le abitudini dei cittadini e aumentando il benessere nazionale. Nell'ambito di questa rapida evoluzione, che ha contrassegnato soprattutto gli anni '60 e che ha portato l'Italia ad avere la rete autostradale più vasta d'Europa all'epoca, le società concessionarie si trovarono ad affrontare nuove problematiche di carattere tecnico-gestionale e giuridico-amministrativo, rendendosi conto quanto fosse necessario dare risposte comuni e uniformi per tutto il settore.

La necessità di condividere esperienze e problemi, di rendere omogenei sistemi di costruzione, esercizio e gestione, nonché di interloquire in modo unitario con l'Ente concedente e con le Istituzioni nazionali, diede pertanto un forte impulso alla nascita, nel gennaio del 1966, di un organismo unico di aggregazione e di rappresentanza per tutto il comparto delle autostrade a pedaggio.

Un organismo associativo, l'AISCAT, che iniziò a operare immediatamente in un contesto specificamente nazionale, ma che in breve tempo - grazie soprattutto alla lungimiranza dei membri fondatori - si proiettò in uno scenario sovranazionale, rispondendo all'esigenza, sempre più sentita dalle Associate, di un confronto permanente e costante con quanto accadeva negli altri Stati.

Questo approccio innovativo, proiettato al di fuori dei confini strettamente nazionali, portò l'AISCAT ad aderire alle principali organizzazioni e associazioni internazionali, sia a carattere pubblico che privato, attive nel settore autostradale e del trasporto in generale, occupando posizioni di rilievo all'interno di numerosi organi direttivi, comitati e commissioni tecniche. L'AISCAT aderì ben presto all'autorevole Associazione IBTTA (*International Bridge Tunnel and Turnpike Association)* che riunisce i rappresentanti dell'industria mondiale del pedaggio e, successivamente, all'ASECAP (*Association européenne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage),* Associazione europea delle società concessionarie di autostrade a pedaggio operante a Bruxelles, e poi al PIARC *(Association Mondiale de la Route/World Road Association),* l'Associazione Mondiale della Strada che riunisce operatori pubblici e privati e che promuove studi specifici di settore in materie afferenti alla sicurezza stradale, al finanziamento delle infrastrutture, all'applicazione della tecnologia al trasporto stradale, alla sostenibilità.

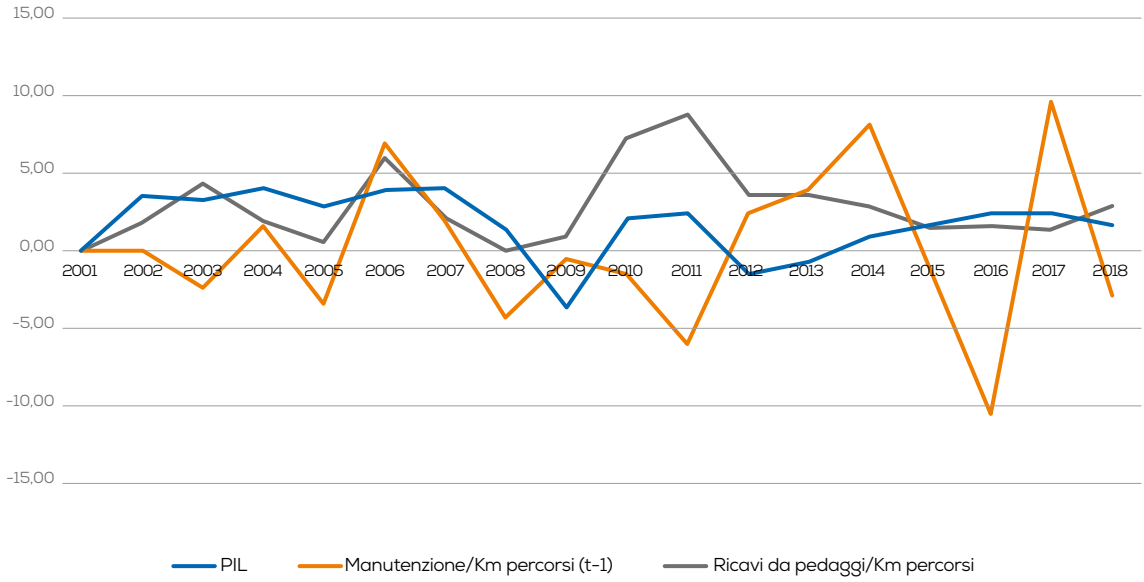
1 Da Rios e Rivelli. "Autostrada Milano-Laghi", in *1925-1935: Le autostrade della prima generazione*, Arti Grafiche Leva A & G, 1984.



1.4 | IL CONTESTO ECONOMICO

L'attività delle Associate AISCAT è legata a doppio filo con lo sviluppo economico del Paese. Da un lato, AISCAT contribuisce allo sviluppo e alla competitività delle imprese italiane garantendo la qualità ed efficienza della rete infrastrutturale. Dall'altro, il numero di veicoli che transitano sulla rete è a sua volta influenzato dai cicli macroeconomici.
Il grafico che segue rappresenta, per il periodo 2001-2018, la variazione percentuale rispetto all'anno precedente del Prodotto Interno Lordo, delle manutenzioni scalate per il traffico dell'anno precedente e dei ricavi da pedaggio scalati per il traffico dell'anno.
La manutenzione richiesta dalla rete autostradale è influenzata in maniera determinante dal traffico che la rete ha dovuto sostenere nel periodo precedente. L'indicatore "variazione delle spese per manutenzioni per Km percorso nell'anno precedente" ha un andamento discontinuo, con variazioni positive e negative, che sono caratteristiche del settore. Nell'arco dei 20 anni, comunque, tali variazioni si compensano e determinano quindi un ammontare complessivamente costante delle spese per manutenzioni.
L'incremento percentuale rispetto all'anno precedente dei ricavi per KM di traffico è generalmente minore o comunque allineato alla variazione del PIL, ad eccezione del periodo 2009-2015, che ha visto, a causa della crisi finanziaria, variazioni di PIL relativamente basse o addirittura negative.

PIL, MANUTENZIONE/KM PERCORSI, RICAVI/KM PERCOSI



CAPITOLO 2

L'AMBIENTE

L'analisi del rapporto con l'ambiente richiede preliminarmente di identificare tre momenti fondamentali nell'attività del concessionario autostradale: la progettazione di nuove opere, la costruzione e infine l'esercizio delle stesse.

GLI IMPATTI AMBIENTALI NELLE FASI DI COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELL'INFRASTRUTTURA.

	COSTRUZIONE	ESERCIZIO
Aria	✶	✶✶
Acqua	✶	✶✶
Suolo	✶✶	✶
Rumore	✶	✶✶
Fauna	✶	✶
Flora	✶	✶

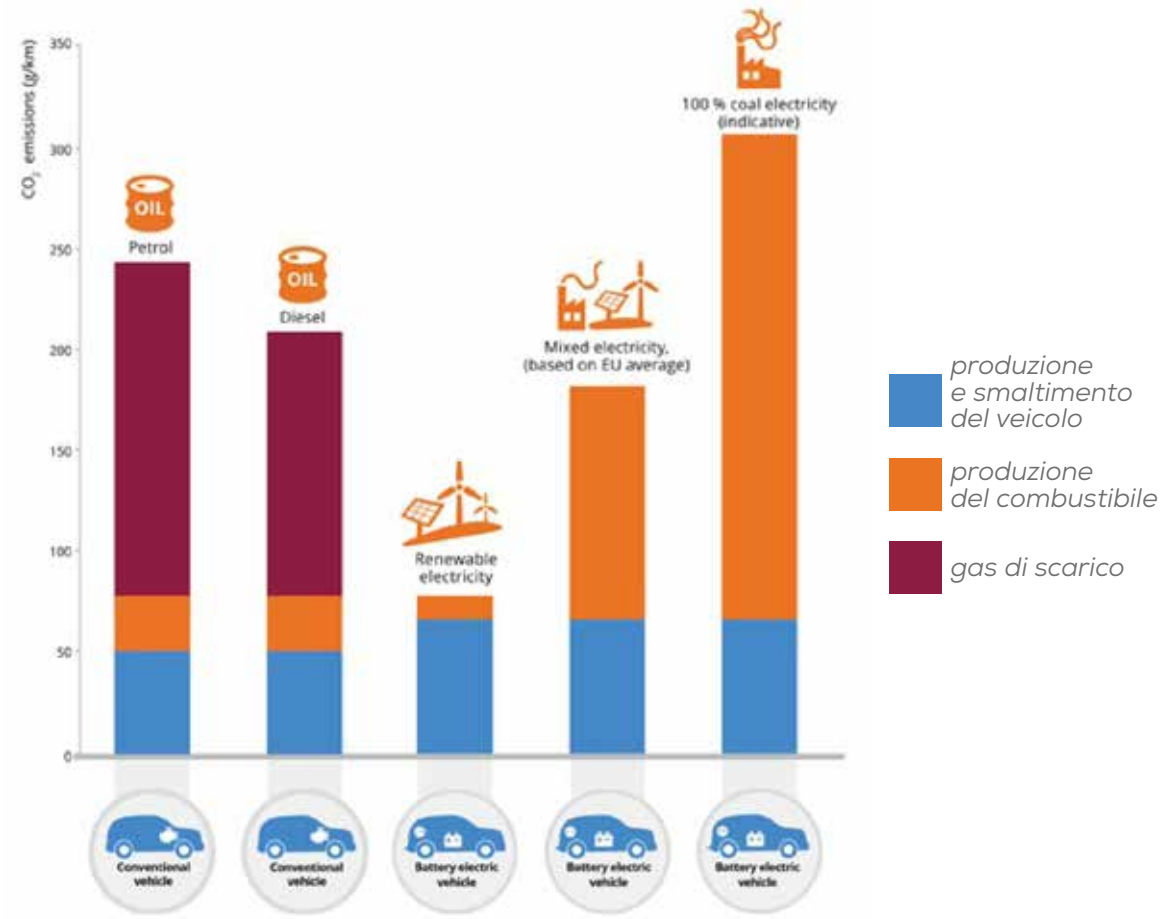
A differenza di quanto si possa comunemente ritenere, molti degli impatti ambientali della fase sia di costruzione sia di esercizio sono determinati dalla progettazione dell'infrastruttura. Si pensi ad esempio all'utilizzo del suolo, all'impatto paesaggistico, alle conseguenze su flora e fauna.
Le operazioni di mitigazione degli impatti effettuate su opere esistenti sono talvolta inevitabili, perché determinate da evoluzioni delle conoscenze tecnologiche (ad esempio: la rilevabilità di un nuovo agente inquinante prima sconosciuto) e della sensibilità verso determinati temi (ad esempio: l'impatto paesaggistico). Tuttavia, la mitigazione effettuata su opere esistenti è spesso più costosa e meno efficace rispetto ad un'attività di progettazione che tenga conto sin da subito di potenziali criticità.
Di conseguenza, il coinvolgimento delle comunità locali e di altri stakeholders rilevanti nella fase di progettazione delle nuove opere è fondamentale. Le Associate AISCAT dedicano significative risorse proprio alla gestione di questa prima fase.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. E LA PROGETTAZIONEDELLE INFRASTRUTTURE

La realizzazione e la gestione di una rete autostradale non può avvenire senza il diretto coinvolgimento e il continuo dialogo con le istituzioni, comunità e territori. Le attività rivestono una chiara valenza strategica, e avvengono costantemente anche in fasi non istituzionalizzate. AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A. rappresenta di certo una best practice tra le aziende italiane. Tra le iniziative istituzionalizzate svolte nel corso del tempo hanno assunto particolare importanza:

- Il debat publique per la progettazione della Gronda di Genova.
- Gli osservatori socio-ambientali istituiti durante la realizzazione della Variante di Valico.
- Il confronto pubblico per la progettazione del Passante di Bologna (http://www.passantedibologna.it).

L'esercizio dell'infrastruttura genera, fra gli altri, emissioni in atmosfera. Particolarmente rilevanti, alla luce anche della problematica del *climate change*, sono le emissioni di CO_2.
Occorre in prima battuta rappresentare che il settore dei trasporti genera il 24% delle emissioni di CO_2 a livello nazionale. Le aziende operanti negli altri settori e le altre attività (fra le quali il riscaldamento domestico) producono il rimanente 76% della CO_2[2].
Se concentriamo l'attenzione sulle concessionarie autostradali, secondo analisi condotte a livello internazionale, la maggior parte delle emissioni sono causate dall'utilizzo della rete autostradale, ovvero dai veicoli che transitano sulla rete. In particolare, per ogni tonnellata di CO_2 riferibile alla concessionaria (*Scope 1 e 2*), ve ne sono 8 riferibili al traffico leggero e pesante che usufruisce dell'infrastruttura[3].
È quindi evidente che la riduzione delle emissioni di CO_2 collegate con la rete autostradale dipenda prevalentemente, dalle caratteristiche del parco autovetture che transitano sulla rete. Un recente studio della European Environmental Agency rappresenta i diversi livelli di emissione CO_2 per diverse combinazioni di tipologie di veicolo e carburante. L'analisi fa emergere delle notevoli differenze: ad esempio, un veicolo convenzionale a benzina emette CO_2 più che doppia rispetto ad un veicolo elettrico.



Fonte: "Range of life-cycle CO2 emissions for different vehicle and fuel types", European Environmental Agency, 2019.

2 Si veda il National inventory report 2020 e l'Informative inventory report 2020 redatti dall'ISPRA.

3 Altre evidenze empiriche dimostrano che per ogni tonnellata di CO2 emessa direttamente dalla concessionaria autostradale ve ne sono altre 150 emesse dal traffico leggero e pesante che usufruisce dell'infrastruttura

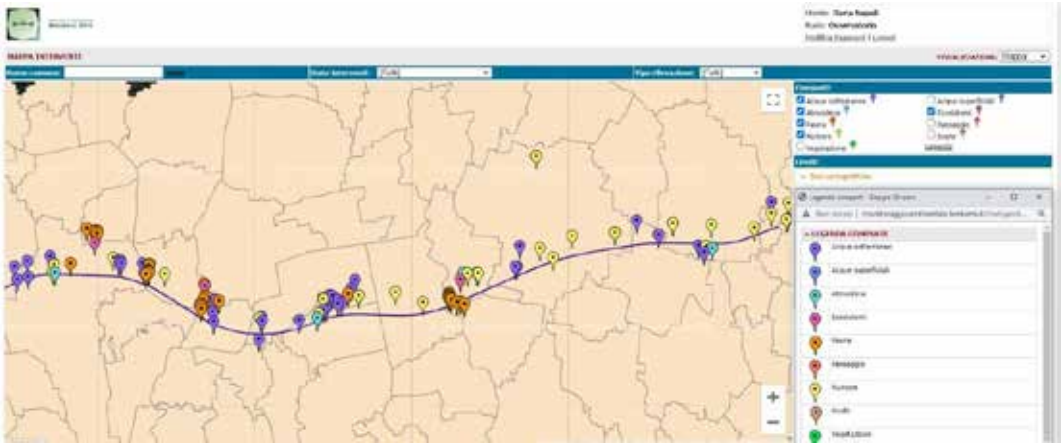
BREBEMI SU DECARBONIZZAZIONE

La Società di Progetto Brebemi S.p.A. sin dall'apertura al traffico dell'autostrada A35 Brescia-Milano si è impegnata nel settore della mobilità sostenibile a favore della decarbonizzazione nel settore dei trasporti.
Lungo l'autostrada A35 Brescia-Milano, al chilometro 40 in comune di Caravaggio (BG), si trovano due aree di servizio denominate Adda Nord e Adda Sud. Nel settembre 2019 all'interno di queste aree sono entrati in esercizio impianti per l'erogazione di gas naturale liquido (GNL) per il rifornimento dei serbatoi criogenici dei mezzi pesanti e di gas naturale compresso (GNC) per autotrazione. In ognuna delle due aree è presente un serbatoio criogenico verticale fisso, installato fuori terra, di volume pari a 40 metri cubi per l'alimentazione dell'impianto.
Valutare e cogliere ogni possibilità di innovazione per uno sviluppo economico e sociale rispettoso dell'ambiente, con lo sguardo orientato al futuro, sono alcuni dei valori che A35 Brebemi sta perseguendo. Questi distributori di GNL, i primi nel centro-nord Italia installati direttamente lungo la rete autostradale, sono stati fortemente voluti nel solco di questa politica con il partner Socogas S.p.A., concessionario dei servizi *oil* all'interno delle due aree di servizio.
Il GNL è un prodotto economico e a basso impatto ambientale che viene sempre più utilizzato in diversi settori, in particolare per il trasporto stradale pesante. Il Gas Naturale Liquefatto, usato per le flotte di mezzi, permette per esempio una riduzione di emissioni di CO_2 del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, degli ossidi di azoto del 50% e arriva a "zero emissioni" per il particolato e gli ossidi di zolfo, oltre a permettere un fondamentale risparmio di costi del 43% rispetto al gasolio.
È intenzione di A35 Brebemi contribuire concretamente alla sua adozione promuovendo anche tariffe di pedaggio scontate per i mezzi pesanti alimentati a GNL.

BREBEMI SU OSSERVATORIO AMBIENTALE E SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE

La crescente consapevolezza che prevenire gli impatti delle opere già in fase di progettazione sia più efficace che tentare tardivamente di ridurne gli effetti in fase di esercizio, ha portato negli ultimi anni all'adozione di normative e procedure per la valutazione preventiva degli impatti sull'ambiente e sulla salute pubblica.
Secondo tale principio un'attenzione particolare è stata posta verso le opere più impattanti quali strade ad alto scorrimento e linee ferroviarie, prescrivendo sin dalle prime fasi progettuali l'istituzione di un Osservatorio Ambientale (OA).
Anche per l'infrastruttura A35 è stato avviato uno specifico OA atto a tenere sotto costante osservazione la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati e alla divulgazione delle informazioni nonché per la risoluzione delle questioni puntuali emerse durante la realizzazione in sinergia con gli altri soggetti preposti. Per tali attività l'OA si avvale del supporto tecnico di Arpa.

L'istituzione dell'Osservatorio Ambientale ha anche il compito di garantire l'informazione alla cittadinanza rendendo disponibili dati reali e validati. La pubblicazione dei dati e l'aggiornamento dei relativi strumenti di comunicazione sono a carico della Concessionaria che ha messo a punto un apposito SIT - Sistema Informativo Territoriale. Esso è uno strumento informatico, un vero e proprio sito dedicato in cui si riportano, sia in forma documentale che grafica, i risultati e le fasi di avanzamento del monitoraggio ambientale.
Il SIT è raggiungibile dal sito www.brebemi.it e per accedere ai risultati validati dall'OA occorre registrarsi tramite username e password.



AUTOSTRADA DEL BRENNERO – DECARBONIZZAZIONE

La decarbonizzazione del corridoio del Brennero è uno dei grandi obiettivi strategici di Autostrada del Brennero Spa. In attesa dell'apertura del tunnel del Brennero e del trasferimento su rotaia di una quota del traffico merci attualmente su gomma, la Società ha già avviato da tempo una serie di progetti che mirano a ridurre il più possibile l'emissione di CO2 in atmosfera. Dal 2009, è attiva nei pressi di Isera quella che fu la prima barriera fonoassorbente fotovoltaica d'Italia, la cui produzione di energia elettrica copre da allora i consumi domestici di oltre 600 abitanti. Nel 2014, a Bolzano Sud, è stato inaugurato il primo e ancora unico centro di produzione e distribuzione di idrogeno green (da energia idroelettrica) d'Italia. La produzione attualmente alimenta gli autobus del Comune di Bolzano, oltre ai veicoli a idrogeno della Società. L'impianto di Bolzano è considerato uno dei più grandi e innovativi a livello mondiale. I tre elettrolizzatori modulari sono in grado di produrre fino a 180 Nm^3/ora a condizioni normali (Nm^3= m3 a 15°C). Il Consiglio di amministrazione ha, inoltre, già approvato un piano per la mobilità sostenibile che prevede, oltre allo sviluppo della rete di rifornimento elettrico (50 le colonnine ad oggi installate), anche la realizzazione di cinque punti di rifornimento per veicoli a idrogeno, in grado di garantire la totale copertura dei 314 km della A22 ad un futuro parco circolante ad emissioni zero. Altra iniziativa di carattere ambientale è il progetto europeo BrennerLec: dal 2016, anno dell'approvazione da parte della Commissione Europea, è stato sviluppato un applicativo in grado di incrociare dati meteo, di traffico e di qualità dell'aria e di indicare di conseguenza le velocità ideali da trasmettere all'utenza per rendere il traffico più fluido, con tempi di percorrenza ridotti fino al 30%, e diminuire la presenza di inquinanti, con una riduzione del 10% della concentrazione media di NO2 (biossidi di azoto) a bordo autostrada.

LA DIMENSIONI AMBIENTALE				
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**	**2018**	**2017**
Emissioni CO_2	Tonnellate	233.884	231.507	238.798
Spese e investimenti a rilevanza ambientale	Euro	129.620.032	110.234.119	110.807.611
Emissioni CO_2 (diretta - scope 1)	Tonnellate	52.855	53.131	54.631
Emissioni CO_2 (indiretta - scope 2)	Tonnellate	122.049	126.068	132.073
Emissioni CO_2 (altre - scope 3)	Tonnellate	58.620	52.307	52.093

Nell'ambito dell'attività delle Associate AISCAT sono state emesse nel 2019 233.884 tonnellate di CO_2. Il dato si riferisce a (i) emissioni dirette (Scope 1), ovvero quelle generate direttamente dalle Associate (ad esempio: consumi per il riscaldamento degli uffici e delle sedi operative), (ii) emissioni indirette (*Scope 2*), ad esempio: emissioni di CO2 conseguenti all'utilizzo di energia elettrica per l'illuminazione e la ventilazione delle gallerie e (iii) altre emissioni (*Scope 3*), fra le quali rientrano le emissioni aggiuntive per effetto delle code in autostrada, le emissioni fuggitive di metano, le emissioni collegate all'acquisto e al trasporto di materie prime, emissioni collegate allo smaltimento dei rifiuti prodotti. Il dato nel 2019 è leggermente superiore rispetto al 2018 e inferiore alle emissioni del 2017. Ai fini di una più consapevole lettura del dato, si consideri che, nel 2014, ogni cittadino italiano ha in media prodotto 5,3 tonnellate di CO_2[4]. Se ripartissimo le emissioni di CO_2 generate nel 2019 nell'ambito delle attività delle Associate AISCAT su tutti i cittadini italiani otterremmo un ammontare di CO2 emessa pari a 0,004 tonnellate a cittadino. Le attività delle Associate AISCAT hanno quindi un'incidenza percentuale sul totale delle emissioni medie dei cittadini inferiore allo 0,1%.
Le *spese e gli investimenti a rilevanza ambientale* effettuate dalle Associate sono aumentati significativamente nel 2019, attestandosi ad Euro 129,6 milioni. Nel 2018 e nel 2017 tali investimenti ammontavano rispettivamente a 110,2 e 110,8 milioni.

La tabella seguente fornisce informazioni in merito ai consumi, relativi alle attività delle concessionarie, di benzina, GPL, Gasolio/Diesel, Energia elettrica, gas naturale/metano, energia termica e fonti rinnovabili. Fornisce inoltre la quantificazione economica del costo dell'energia, il consumo d'acqua e i rifiuti prodotti.
Il consumo d'acqua si riferisce prevalentemente a consumi per l'irrigazione della rete e per utenze. Nel corso del 2019 le attività delle Associate AISCAT hanno richiesto l'utilizzo di 1,4 milioni di metri cubi di acqua. Il dato è relativamente costante nel triennio 2019-2017. Recenti studi dimostrano che una famiglia consuma in media 200 metri cubi di acqua all'anno, quindi l'utilizzo di acqua delle Associate AISCAT equivale a quello di circa 8.000 famiglie.
La CO2 evitata si riferisce alle emissioni che sono state evitate grazie allo sviluppo di fonti rinnovabili, interventi di efficienza energetica e riciclaggio di pavimentazioni stradali e, nel 2019, è stata pari a 6.507 tonnellate.

4 Fonte: Gapminder, *https://www.gapminder.org/data-blog/co2-emissions-per-person-energy-use-total-and-per-person-updated/*

LA DIMENSIONI AMBIENTALE				
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**	**2018**	**2017**
Consumo energetico di Benzina	Tjoule	3,50	2,45	3,57
Consumo energetico GPL	Tjoule	15,11	12,29	10,31
Consumo energetico Gasolio/Diesel	Tjoule	509,85	517,46	548,99
Consumo energetico Energia elettrica	Tjoule	1.284,90	1.289,91	1.325,47
Consumo energetico Gas Naturale/Metano	Tjoule	149,04	148,77	144,37
Consumo energetico Energia termica	Tjoule	9.417	9.307	ND
Consumo energetico da fonti rinnovabili	Tjoule	8.799	7.874	ND
Costo dell'energia	Euro	78.931.010	71.523.386	73.237.049
Consumo acqua	m^3	1.402.883	1.362.852	1.482.710
CO_2 evitata	Tonnellate	6.507	8.112	10.155
Rifiuti prodotti	Tonnellate	42.226	41.422	53.404

AUTOVIE VENETE
TRATTAMENTO ACQUE DILAVAMENTO AUTOSTRADALE

La Società S.p.A. Autovie Venete ha sempre posto particolare attenzione alle tematiche di tutela dell'ambiente e di prevenzione dell'inquinamento.
Sulle reti autostradali di competenza A28 e A34, nonché nelle nuove tratte realizzate ed in fase di realizzazione di allargamento a tre corsie della A4, sono presenti sistemi di raccolta e di depurazione delle acque di dilavamento del sedime autostradale, mediante separazione delle acque di prima pioggia, decantazione dei solidi sedimentabili e separazione delle sostanze leggere. Il trattamento a cui vengono sottoposte le acque di prima pioggia è incentrato sulla rimozione spinta degli inquinanti separabili per gravità, quali sabbie e, in particolare, oli minerali ed idrocarburi liberi. Attualmente sono operativi 184 impianti di depurazione e di prossima attivazione altri 60.

La gran parte degli impianti sopra descritti prevede la raccolta delle acque tramite fossi impermeabilizzati che convogliano ai sistemi di trattamento; grazie ad un sistema di paratie, tali impianti fungono inoltre da bacino di contenimento in caso di sversamento di sostanze inquinanti da mezzi in transito in occasione di incidenti o anomalie di trasporto. Il liquido pertanto non raggiunge le matrici ambientali (suolo, sottosuolo, acque superficiali e/o di falda) ma viene stoccato in attesa di essere prelevato e gestito come rifiuto.
La Società S.p.A. Autovie Venete inoltre si è dotata - da più di un decennio - di appalti di Pronto intervento ecologico per la messa in sicurezza in emergenza a seguito di sversamento di sostanze pericolose con potenziale contaminazione del suolo o delle acque.

CAPITOLO 3

2019

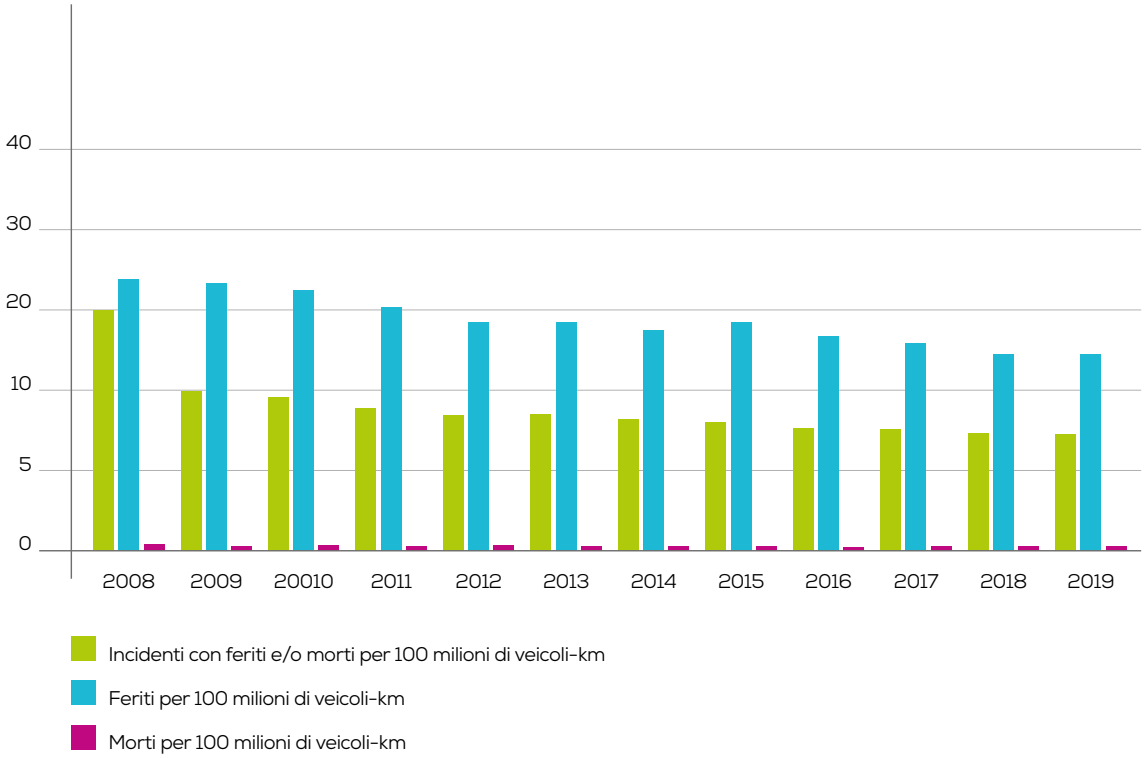
LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale è uno degli elementi più rilevanti dell'attività delle Associate AISCAT e il tasso di incidentalità viene monitorato come uno dei principali obiettivi di performance, anche in termini di gestione ed esercizio della rete. Pur considerando che gli incidenti dipendono per oltre il 90%[5] da condotte di guida inappropriate e non rispettose del Codice della Strada (come evidenziato dalle rilevazioni statistiche ufficiali e da numerosi studi e ricerche), nonché dalle condizioni dei veicoli, viene posta massima attenzione alla sicurezza delle infrastrutture, agli standard tecnici ed al livello di servizio, soprattutto in un'ottica di "prevenzione".
Le Associate AISCAT sono impegnate in una serie di iniziative che mirano a ridurre le cause dell'incidentalità e quindi il numero di incidenti, al di là degli obblighi di legge. In questo senso viene riservata notevole importanza alla comunicazione degli eventi e all'informazione in tempo reale agli utenti attraverso l'utilizzo di diversi canali, su strada (con i Pannelli a Messaggio Variabile) come su web, radio, televisione ed app dedicate.
Nel 2019, si sono verificati 5.333 incidenti con feriti e/o deceduti. Fra di questi, 180 sono incidenti mortali, che hanno causato 202 decessi. Il numero di feriti invece ammonta a 8.981.

LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

INDICATORE	2019
Numero incidenti con feriti e/o deceduti	5.333
Numero incidenti mortali	180
Numero feriti	8.981
Numero deceduti	202

5 Rapporto ACI-ISTAT sull'incidentalità 2019 (luglio 2020)



L'attenzione e l'impegno dell'AISCAT e delle sue Associate nel campo delle politiche di mobilità e sicurezza stradale si manifestano anche nella partecipazione diretta ai principali organi nazionali sia strategici sia di coordinamento tecnico-operativo come, ad esempio, "Viabilità Italia - *Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità*", la "Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile" presso il CNEL, e il CCISS - Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale (di cui AISCAT è anche membro fondatore), garantendo quindi la rappresentatività del settore nei servizi di pubblica utilità e di informazione all'utenza autostradale.

L'AISCAT è peraltro assai attiva nel campo della sicurezza stradale anche a livello internazionale. L'Associazione è infatti presente nel Forum della Carta europea della sicurezza stradale, una vera e propria piattaforma della società civile in materia di sicurezza stradale, creata a metà degli anni 2000 per portare avanti azioni e iniziative che rafforzano la cultura della sicurezza stradale in tutta Europa, migliorando la conoscenza delle cause degli incidenti e contribuendo alla creazione di misure preventive e soluzioni. L'AISCAT inoltre, attraverso la sua costante presenza nell'ASECAP a Bruxelles, partecipa attivamente ai lavori degli organismi tecnici ASECAP che si occupano di sicurezza stradale, fondamentale priorità politica dell'Unione europea nel settore dei trasporti. In tale ambito i membri ASECAP promuovono, presso le Istituzioni comunitarie, le attività poste in essere dalle concessionarie autostradali riunite in ASECAP per assicurare le migliori *performances* di sicurezza della rete, dimostrando concretamente che i nostri operatori stradali sono tutti "*fully committed*", pienamente impegnati a contribuire all'obiettivo comunitario "*Vision zero*" per quanto riguarda la diminuzione dell'incidentalità.

AUTOSTRADE MERIDIONALI SICUREZZA INFRASTRUTTURE

La società Autostrade Meridionali S.p.A. ha avviato nel corso del 2019 un progetto che prevede la realizzazione di un sistema di controllo della circolazione dei veicoli pesanti tramite l'utilizzo di "pese dinamiche".
Il sistema ha lo scopo misurare il peso dei mezzi pesanti sia in ingresso che in itinere, identificare i mezzi con un peso superiore a quello consentito su determinate tratte e impedirne l'accesso e il transito su tali tratte.
Tale sistema è in linea con quanto previsto dalle LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE E GESTIONE DEL RISCHIO, LA VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA ED IL MONITORAGGIO DEI PONTI ESISTENTI emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'aprile del 2020.

BREBEMI SU PULLMAN AZZURRO E UFFICIO MOBILE

La Società di Progetto Brebemi ha contribuito alla realizzazione di un Pullman Azzurro, progetto realizzato in collaborazione con la Polizia Stradale. L'autobus è uno strumento concreto per la sensibilizzazione sui corretti comportamenti da adottare alla guida: dotato di strumentazione multimediale è una vera e propria aula itinerante per l'educazione stradale. Tra le altre dotazioni ve ne sono alcune che premettono di simulare i rischi derivanti da comportamenti errati quali l'eccesso di velocità, le distrazioni alla guida, l'uso di alcolici e stupefacenti.
Dal 2016 ad oggi è stato utilizzato dalla Polizia Stradale per iniziative dedicate ai giovani all'interno delle scuole, in concomitanza di grandi eventi e nelle aree di servizio durante gli esodi.
La collaborazione continua e costante con la Polizia Stradale ha inoltre portato alla realizzazione di un ufficio mobile in dotazione alla Sottosezione di Chiari. Il mezzo è attrezzato per controlli sui livelli di alcol e di droghe durante la guida ed è dotato anche di pese mobili per la verifica delle masse effettivamente trasportate.
L'educazione e la sensibilizzazione degli utenti e dei giovani congiuntamente al controllo continuo e costante sull'infrastruttura rappresentano la politica attiva adottata dalla Concessionaria e dagli altri soggetti coinvolti, in primis la Polizia Stradale, per garantire livelli elevati di sicurezza e di regolarità del traffico stradale.

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A. EDUCARE ALLA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE: #USALATESTA, #THEBLACKOUT E ISOLA SICURA

Uno dei principali obiettivi del Gruppo A4 Holding è la progressiva riduzione del numero degli incidenti stradali: a tale scopo nel corso degli anni sono state promosse diverse campagne allo scopo di diffondere la cultura della sicurezza stradale in particolare a bambini e giovani adulti, dunque i guidatori del futuro. Le campagne #usalatesta, #theblackout e il progetto Isola Sicura rappresentano esempi cardine di questo impegno.

#usalatesta è l'iniziativa pensata per educare i ragazzi che frequentano le classi quarte e quinte degli istituti superiori, che sono quindi in procinto di prendere la patente o l'hanno appena conseguita. Il progetto, ormai sviluppato in diverse forme dal 2001, prevede annualmente oltre 20 incontri, per un totale di più di 3000 studenti coinvolti. Durante gli incontri, gli Ausiliari della Viabilità intervengono per spiegare in modo semplice e diretto quali sono le loro esperienze di ogni giorno e i comportamenti che in autostrada si dovrebbero mantenere per la sicurezza di tutti, in particolare in caso di emergenza.

Il progetto dà grande spazio alle stragi del sabato sera, causate principalmente dall'abuso di alcol e droghe, distrazione ed eccessiva velocità. Per questo durante gli incontri viene mostrato anche il messaggio video di Carlos Rubio, giovane protagonista di #theblackout, la campagna social lanciata nel 2019 per sensibilizzare i giovani sulla sicurezza stradale. In #theblackout il testimonial racconta dal carcere la propria esperienza: a seguito di una serata in discoteca, mentre era alla guida in stato di ebbrezza, ha causato un incidente in cui ha ferito gravemente due persone ed ucciso il suo migliore amico. Il videomessaggio è stato proiettato a sorpresa alle 4.00 del mattino nella notte del 7 giugno 2019 nella discoteca Sesto Senso di Lonato del Garda, in provincia di Brescia, spegnendo improvvisamente luci, musica e divertimento. Durante la riproduzione del messaggio sono state registrate le reazioni dei giovani presenti che poi sono diventate parte integrante della campagna di comunicazione sui social del Gruppo A4 Holding e sul sito ufficiale dell'iniziativa, www.theblackout.it. La campagna ha avuto il patrocinio della Regione Veneto e delle Province di Brescia, Verona, Vicenza e Padova e ha vinto il premio Aretê per la Comunicazione d'Impresa.

"Isola Sicura" è un progetto educativo che nasce a favore della sicurezza stradale rivolto ai più piccoli, allo scopo di generare in loro il primo seme di consapevolezza su questo importante tema. Lanciata nel 2018 in occasione del Tocatì, Festival Internazionale dei Giochi in strada, "Isola Sicura" è una piattaforma che replica la strada con segni, corsie, attraversamenti pedonali e rotonde, in cui i giovanissimi hanno la possibilità di calarsi nei panni dei guidatori e circolare con monopattino e casco seguiti da un Tutor. In questo modo la sicurezza stradale nelle sue basilari quanto importanti nozioni (come indossare la cintura di sicurezza, le conseguenze dell'uso del cellulare alla guida, il mancato rispetto dei limiti di velocità) viene impartita come se fosse un vero e proprio gioco. Alla fine del percorso, ogni piccolo rider che ha dimostrato di aver fatto propri questi principi riceve come premio il patentino di "guidatore responsabile".

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A. OSSERVATORIO STILI DI GUIDA

L' "Osservatorio Stili di guida", è il progetto che prevede la rilevazione periodica dei comportamenti alla guida dei clienti che percorrono le tratte di competenza A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico allo scopo di studiare da vicino e analizzare i comportamenti a rischio. Sui comportamenti più critici sono sviluppate le campagne di comunicazione e il monitoraggio dell'evoluzione dei risultati dell'Osservatorio offre nel tempo uno spaccato di quali sono le iniziative da intraprendere nel medio-lungo periodo.
La rilevazione è condotta attraverso il monitoraggio, effettuato tramite postazioni fisse e mobili. Il campione complessivo di veicoli analizzato da postazioni fisse è mediamente di oltre 1 milione di transiti veicolari, mentre il monitoraggio raccolto mediante postazioni mobili interessa più di 1000 veicoli, tra leggeri e pesanti.
I risultati dell'Osservatorio individuano i comportamenti più a rischio della guida in autostrada. Tra tutti l'uso improprio del cellulare, il non rispetto delle distanze di sicurezza, e il mancato utilizzo degli indicatori di direzione sono quelli su cui si deve sicuramente lavorare.
I dati raccolti dall'Osservatorio consentono quindi di sviluppare azioni di sensibilizzazione mirate sia per tipologia di messaggio che per target.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO - EDUCAZIONE AUTOSTRADALE

Giunto ormai alla sua sesta edizione, il progetto coinvolge ogni anno oltre 1.000 studenti delle scuole secondarie di secondo grado dislocate nei Comuni appartenenti ai territori attraversati dall'A22. L'attività è incentrata sull'incapacità di valutare determinati rischi da parte di chi guida, soprattutto in situazioni di apparente sicurezza, sull'inadeguatezza a valutare il proprio stato psico-fisico o il proprio tasso alcolemico, sulla mancata conoscenza dei pericoli derivanti dalla distrazione alla guida, ovvero su tutti quegli elementi potenzialmente fatali che compongono il "fattore umano". Ogni tappa della manifestazione si apre con la proiezione del film "Young Europe" - lungometraggio prodotto dalla Polizia di Stato e co-finanziato dalla Commissione Europea – a cui segue un'originale lezione di educazione stradale tenuta da due formatori, rispettivamente di Autostrada del Brennero SpA e della Polizia di Stato. L'intervento è supportato da immagini e video tratti dalle telecamere poste lungo le autostrade italiane affiancati da materiali appositamente realizzati per il progetto. Nel corso delle sei edizioni sono stati realizzati oltre 50 incontri formativi, coinvolgendo 33 comuni dei territori attraversati dall'A22 e 82 istituti superiori di secondo grado.

Ad oggi gli studenti raggiunti con il progetto sono stati 10.600. L'edizione 2019-2020 ha purtroppo subito le inevitabili restrizioni legate alla pandemia da COVID 19, mentre per la prossima edizione sono in fase di valutazione altre modalità che permettano il proseguo del progetto, pur nel rispetto delle limitazioni attuali.

S.P.A. AUTOVIE VENETE SICUREZZA UTENZA AUTOSTRADALE

La società S.p.A. Autovie Venete, dal mese di dicembre 2016, risulta essere certificata da un Ente terzo accreditato secondo lo schema UNI ISO 39001 "Sistema di Gestione della sicurezza del traffico stradale", norma volontaria orientata a garantire la sicurezza dell'utenza stradale con l'obiettivo di ridurre ed eliminare gli incidenti stradali mortali o con feriti gravi.
In tale ottica, anche in accordo con le normative nazionali di settore, la S.p.A. Autovie Venete ha provveduto ad incrementare l'informazione sulla rete all'utenza autostradale l'utilizzo di pannelli mobili da posizionare nelle tratte soggette a cantierizzazione o a maggior rischio.
Inoltre, in occasione di incidenti con esito mortale o di elevata gravità ed in occasione di significative turbative al traffico, la Società provvede ad effettuare una analisi degli eventi al fine di identificarne le cause e definire eventuali aspetti ed interventi organizzativi, tecnologici ed operativi da attuare in ottica di prevenzione.
Inoltre, negli ultimi anni, sono state installate lungo la rete n° 4 pese fisse, utilizzate dal personale della Società per la verifica e conferma dei pesi dei trasporti eccezionali e dal personale della Polizia Stradale per attività di controllo e prevenzione dei pesi e carichi dei mezzi pesanti in ingresso e transito.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. – LA CAMPAGNA SICUREZZA

Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha lanciato in collaborazione con la Polizia stradale, una nuova campagna sulla sicurezza stradale #Seisicuro focalizzata sui comportamenti di guida scorretti, mettendo in evidenza i gravi rischi che derivano dall'uso del cellulare al volante, dall'eccesso di velocità e dalla guida sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti. La campagna ha raggiunto il grande pubblico attraverso degli spot sulle principali reti TV e a la diffusione attraverso i canali radio, stampa, web, social e Affissioni.

S.P.A. AUTOVIE VENETE CAMPAGNA SICUREZZA

TITOLO DELLA BUONA PRATICA: #alvolanteconautovie

UNITÀ OPERATIVA: Autovie Venete

ASSE STRATEGICO: Sicurezza

AREA ATTIVITÀ: Comunicazione

PERIODO DELLA CAMPAGNA: estate 2018_2019_2020

OBIETTIVO DELLA CAMPAGNA: Promuovere la sicurezza stradale e creare engagement con l'utenza

DESCRIZIONE DELLE AZIONI INTRAPRESE E DELLE RISORSE UTILIZZATE:
pubblicazione periodica su Facebook, Twitter e Instagram di animazioni in 2D che spiegano, con chiarezza e semplicità, come si guida in autostrada, gli errori più frequenti e i comportamenti non corretti. Creazione del sito #laterzacorsiasifastrada che raccoglie tutto il materiale pubblicato. Coinvolgimento dei ragazzi attraverso il sito AutovieForKids espressamente dedicato ai più giovani e collegato all'organizzazione di periodiche visite didattiche in Concessionaria

DESCRIZIONE DEI RISULTATI DIRETTI DELLA BEST PRACTICE:
quasi un milione di contatti raggiunti in tre mesi; notevole engagement dell'utenza, miglioramento dell'immagine e della reputazione aziendale

CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.P.A.: SISTEMA SPERIMENTALE PER IL RILEVAMENTO TRANSITI DEI VEICOLI CONTROMANO

Lo scopo del sistema è quello di rilevare, tempestivamente, la circolazione in senso contrario rispetto al senso di marcia stabilito, al fine di segnalare, ai soggetti che eseguono la manovra, il pericolo imminente, dandogli l'opportunità di correggersi.
Il sistema è in grado, altresì, di rilevare la persistenza della manovra errata del conducente che procede in senso contrario e, in tal caso, oltre a fornire ulteriori segnalazioni di allerta al conducente protagonista della manovra, fornisce segnalazioni di allarme ai conducenti che procedono lungo il corretto senso di marcia, circa il pericolo imminente e invia la documentazione del fatto e le segnalazioni di allarme alla Centrale Operativa, affinché siano attuate le procedure di emergenza, atte a mitigare la situazione di pericolo ormai conclamata.
In sintesi, il sistema è concepito per:

- rilevare immediatamente la criticità della circolazione in senso opposto a quello consentito;
- intervenire sulla stessa, segnalando al conducente l'errore compiuto con una sequenza di messaggi di forte comunicatività, in grado di recuperare alla loro visione anche i più distratti;
- localizzare immediatamente la criticità, dando indicazioni certe agli operatori di dove intervenire;
- raccogliere informazioni sul veicolo senso vietato;
- al persistere dell'errore, avvisare gli altri utenti del potenziale pericolo

CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.P.A: WEIGH IN MOTION

Il sistema Weigh In Motion (WIM) presenta come scopo principale la misura accurata del peso dei veicoli in movimento per il monitoraggio dei carichi sulle infrastrutture. Mediante l'utilizzo di tale sistema è inoltre possibile selezionare ed effettuare la successiva misura legale dei veicoli in sovraccarico.
Il sistema WIM viene quindi utilizzato al fine di indentificare il veicolo che ha commesso l'infrazione e trasmettere le immagini corrispondenti alla sala operativa.

Tale sistema può coprire una o più corsie della carreggiata stradale impiegando loop induttivi e sensori piezo ad alta precisione. Le linee piezoelettriche possono essere installate in qualsiasi tipo di pavimentazione stradale ed essendo annegati risultano essere minimamente invasivi.
La tipologia di pavimentazione stradale presenta un impatto sulle performance del sistema come indicato all'interno delle Specifiche Europee WIM COST 323. La pavimentazione stradale dovrà essere quindi adeguata all'accuratezza di misura selezionata. In particolare le caratteristiche geometriche del profilo stradale, parametri di deflessione, caratteristiche e quantità della superficie stradale devono essere tenute in conto considerando lo standard WIM COST 323.
Il sistema WIM comprende inoltre un impianto video il quale attraverso una telecamera panoramica, acquisisce le immagini dei veicoli che risultano essere sopra alla soglia prefissata e configurata tramite il software fornito a corredo.
La telecamera IP identifica i parametri caratteristici del veicolo come la forma, la targa, il colore, la tipologia ed ulteriori elementi caratterizzanti.
Le informazioni generate dal sistema WIM possono essere trasmesse mediante rete wireless o wired.

CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.P.A.: COLLEGAMENTO DIRETTO AL DATABASE AINOP

A seguito dell'entrata in vigore del DM n. 430/2018, si è reso necessario trasmettere all'AINOP i dati per la redazione delle schede identificative di ogni singola opera e poter così ottenere per ognuna, il codice IOP (Identificativo opera pubblica), che costituisce una sorta di codice fiscale dell'Opera.
Concessioni Autostradali Venete ha predisposto un "connettore" informatico che, basandosi sulle specifiche condivise dal Ministero, traduce le informazioni presenti all'interno di un sistema informatico gestito internamente all'azienda e le invia al Webservice di AINOP.
La base dati utilizzata come sorgente di queste informazioni è stata sviluppata a partire dal 2014 per mezzo di una collaborazione tra CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.p.A. ed il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università di Padova ed ha come obiettivo lo sviluppo di un sistema per la gestione razionale dei manufatti appartenenti alla propria rete infrastrutturale.
La base dati contenente le informazioni delle opere d'arte è sviluppata in MySQL ed è stata convertita nel formato compatibile con il Webservice AINOP attraverso un programma sviluppato in Microsoft .NET, che converte le informazioni presenti nel database in formato XML, le firma digitalmente a più livelli, e le invia in modalità sicura e criptata al sistema AINOP. È stata completata la prima fase di condivisione delle anagrafiche delle opere d'arte, è in corso l'integrazione dei dati con il sistema di ASSET MANAGEMENT recentemente adottato dalla Società, che consente di inviare e monitorare le informazioni riguardanti lo stato di salute della singola opera e le attività ispettive svolte.
Attraverso AINOP verrà così costituito il "fascicolo virtuale" di ogni opera, che fornirà gli elementi per individuare le eventuali criticità e relativi interventi per metterle in sicurezza, classificandole anche in base alle priorità d'urgenza. Nel rispetto delle norme vigenti in tema di privacy e di security, verranno pubblicati, in modalità open e in maniera progressiva di pari passo con l'alimentazione di AINOP, dati caratterizzanti le opere pubbliche, nell'ottica di una maggior trasparenza.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO – GESTIONE INFRASTRUTTURA

Nonostante la A22 sia in buona parte un'autostrada alpina, con un tracciato che risente dell'aspra orografia e che si inerpica fino a 1.372 metri, con le difficoltà conseguenti in termini di ghiaccio e neve, l'attuale tasso di incidentalità globale (T.I.G.) è di 16,99 (dato Bilancio 2019), tra i più bassi d'Italia. Si tratta di un grande risultato ottenuto grazie alla concorrenza di numerosi fattori. Una decisione molto difficile ma altrettanto efficace è stata quella di introdurre progressivamente, a partire dal 1999, il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti. Oggi, tale divieto è in vigore lungo tutti i 314 km dell'autostrada del Brennero. Dal 1999, gli incidenti sono calati del 54%, quelli con esito mortale si sono ridotti del 69,7%, quelli con feriti del 40,4%. Considerato il notevole incremento del traffico e prendendo quindi a riferimento il T.I.G., le percentuali di riduzione risultano ancora maggiori, rispettivamente 65,1%, 77,1% e 54,9%. Altri elementi significativi sono la totale copertura del nastro autostradale con asfalto drenante ovunque consentito dalla normativa fin dal 2001, l'adozione lungo l'intera tratta di sicurvia centrali e laterali in acciaio Corten realizzati sulla base di un brevetto sviluppato da Autostrada del Brennero Spa e in grado di garantire la migliore sicurezza passiva in termini di assorbimento dell'urto. Ha prodotto ottimi risultati anche l'integrazione, nello stesso edificio appositamente progettato, del Coa (Centro operativo autostradale della Polizia di Stato) e del Cau (Centro assistenza utenza), occhi e cervello della A22, che grazie a 211 telecamere, molteplici sensori e un videowall che riproduce in automatico le immagini dei punti in cui è stata rilevata un'anomalia, è in grado di far giungere sul posto un mezzo degli Ausiliari della viabilità in 7 minuti di media. Un'attenzione particolare è stata dedicata al contrasto della guida contromano: in tutte le aree di servizio sono state posate delle spire di allarme che fanno scattare una segnalazione visiva e una acustica per l'utente e contemporaneamente trasmettono al Cau le immagini delle telecamere, in modo che il Centro assistenza utenti possa immediatamente intervenire.

CAPITOLO 4

2019

PERSONE E STAKEHOLDERS

4.1 | LE PERSONE

LE RISORSE UMANE				
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**	**2018**	**2017**
Numero di dipendenti totale	n	11.350	11.597	11.788
Numero incidenti sul lavoro	n	277	277	297
Numero incidenti mortali sul lavoro	n	1	-	-
Numero infortuni sul lavoro (assenza superiore a 6 mesi)	n	5	NA	NA
Numero infortuni sul lavoro (assenza inferiore a 6 mesi)	n	274	277	296
Presenza procedura per incidenti sul lavoro di dipendenti subcontractor	%	86%	86%	86&
Numero indicenti sul lavoro di personale subcontractor	n	3.785	190	176
Turnover (assunzioni)	n	1032	652	558
Turnover (cessazioni)	n	1.151	860	699
Ore formazione personale	n	222.556	183.336	151.354

LE RISORSE UMANE				
INDICATORE	**UNITÀ MISURA**	**2019**	**2018**	**2017**
Numero di dipendenti totale	n	11.350	11.597	11.788
(i) Numero dipendenti (donne)	n	2.346	2.283	2.242
(i) Numero dipendenti (uomini)	n	9.004	9.314	9.546
(iii) Numero dipendenti (tempo indeterminato)	n	10.924	11.127	11.316
(iii) Numero dipendenti (tempo determinato)	n	426	470	472
(v) Numero dipendenti (operai)	n	1.840	1.831	1.891
(v) Numero dipendenti (esattori)	n	3.785	4.075	4.233
(v) Numero dipendenti (impiegati)	n	5.004	5.229	5.210
(v) Numero dipendenti (quadri)	n	521	546	553

INDICATORE	UNITÀ MISURA	2019	2018	2017
(v) Numero dipendenti (dirigenti)	n	147	146	148
(vi) percentuale di donne operai	%	1%	1%	1%
(vi) percentuale di donne esattori	%	20%	18%	17%
(vi) percentuale di donne impiegati	%	25%	25%	24%
(vi) percentuale di donne quadri	%	19%	18%	18%
(vi) percentuale di donne dirigenti	%	6%	6%	5%
Percentuale dipendenti che ricevono una regolare valutazione della performance	%	66,85%	61,59%	63,41%
Average CEO-to-worker pay ratio	n	6,01	6,91	7,01

Le persone sono fondamentali per permettere alle Associate AISCAT di creare valore nel lungo termine. Le Associate infatti monitorano costantemente la composizione quali-quantitativa del proprio capitale umano. Nel 2019, il numero di dipendenti totale ammonta a 11.350 unità, in leggera diminuzione rispetto all'organico in forza nel 2018 (11.597 unità) e nel 2017 (11.788 unità). Tale diminuzione riflette l'evoluzione che il mondo delle concessionarie autostradali sta vivendo negli ultimi decenni. Le Associate AISCAT, alla luce sia delle specifiche caratteristiche del settore sia delle innovazioni tecnologiche in atto, sono sempre più brain intensive e necessitano di specifiche competenze.
Alla luce di questa caratteristica, una delle principali priorità relativamente alla gestione delle risorse umane è la formazione, finalizzata ad un continuo aggiornamento e sviluppo del bagaglio tecnico. Nel 2019, le Associate AISCAT hanno erogato 222.556 ore di formazione ai loro dipendenti. Il dato è in aumento significativo rispetto al 2018 (183.336 ore) e al 2017 (151.354 ore).

I dati esposti nelle tabelle rappresentano la composizione qualitativa del capitale umano in termini di genere, tipologia contrattuale e rappresentanza del genere femminile. In media, nel 2019, 80 dipendenti su 100 sono uomini mentre 20 sono donne. La percentuale di donne è relativamente alta fra gli impiegati (25%), è in linea con la media aziendale per esattori (20%) e per quadri (19%), mentre è sotto la media aziendale fra gli operai (1%) e i dirigenti (6%). I trend nel triennio generalmente segnalano un aumento della forza lavoro femminile (nel 2017, solamente 19 dipendenti su 100 erano donne).
I contratti che legano i dipendenti alle Associate AISCAT sono generalmente a tempo indeterminato (nel 2019, 10.924), mentre quelli a tempo determinato sono 426. Due terzi dei dipendenti ricevono una regolare valutazione delle performance.

La sicurezza delle risorse umane è un indicatore di primaria importanza. Nel 2019, le Associate hanno complessivamente registrato 277 incidenti sul lavoro, un dato in leggero calo rispetto al 2017 (297 incidenti). Purtroppo, uno degli incidenti verificatesi nel 2019 ha avuto esito mortale. Gli infortuni conseguenti agli incidenti sopra menzionati sono risultati in 5 casi particolarmente gravi, implicando un'assenza dal posto di lavoro superiore a 6 mesi mentre in 274 casi l'assenza si è limitata ad un periodo inferiore ai 6 mesi.
Le Associate non monitorano solamente le persone alle loro dirette dipendenze ma anche i lavoratori presso gli appaltatori. Nell'86% dei Km di rete (la percentuale è rimasta stabile

negli ultimi 3 anni), esiste una procedura per monitorare gli incidenti sul lavoro di dipendenti di aziende appaltatrici. Tali incidenti sono aumentati negli anni, passando da 176 nel 2017 a 209 nel 2019.
L'indicatore "average CEO-to-worker pay ratio" è il rapporto fra la retribuzione fissa annua dell'amministratore delegato (ovvero dell'individuo con la retribuzione più alta all'interno dell'organizzazione) e i valori mediani della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti. Nel 2019 l'indicatore è pari a 6,01, in diminuzione rispetto agli esercizi precedenti.

AUTOSTRADE MERIDIONALI – *WELFARE* AZIENDALE

Autostrade Meridionali, in linea con l'approccio della capogruppo Autostrade per l'Italia promuove all'interno iniziative finalizzate al miglioramento del benessere e dell'equilibrio vita – lavoro di tutti i dipendenti e delle loro famiglie. Per garantire loro una migliore qualità di vita e una più semplice gestione delle incombenze quotidiane, il Gruppo si impegna nell'offerta di servizi nelle aree (1) della salute e del benessere, con soluzioni dedicate alle persone ed ai loro familiari, quali polizze sanitarie ad alto livello di protezione, servizi di prevenzione medica, iniziative di informazione e sensibilizzazione, agevolazioni per servizi sport&fitness; (2) iniziative finalizzate ad agevolare la conciliazione tra vita privata e lavorativa (es. asili nido, summer camp, strumenti di sostegno alla genitorialità, borse di studio, servizi di supporto per la cura e l'assistenza di familiari anziani o diversamente abili); (3) Strumenti di people care per migliorare la vita lavorativa (es. mense, mobilità sostenibile, polizze assicurative, disbrigo pratiche ecc.)

MILANO SERRAVALLE-MILANO TANGENZIALI S.P.A. *WELFARE* AZIENDALE

Con l'intento di migliorare il benessere dei propri dipendenti e dei loro familiari, Milano Serravalle ha avviato dal 2018 un progetto di *welfare* aziendale che abbraccia diversi ambiti, da quelli dell'istruzione ed assistenza ai bambini ed anziani, fino a quelli dedicati al tempo libero e alla previdenza complementare, il tutto utilizzando una piattaforma web attraverso la quale ogni lavoratore può gestire annualmente i propri bisogni personali e richieste, estendibili alla cerchia familiare.
Il piano *welfare* è stato concordato con le organizzazioni sindacali ed è compreso nell'accordo di secondo livello aziendale.
Per aumentare la conoscenza dei servizi alla persona attivi ed il loro utilizzo è stato attivato il progetto "Serravalle Per Te" che vede impegnato personale HR in visite periodiche nelle varie sedi operative per incontrare i colleghi, ascoltarli e dare informazioni.
Attraverso la piattaforma *welfare* la società mette a disposizione di ogni dipendente, dirigenti compresi, un importo annuale stabilito. Questo valore può essere incrementato da ogni singolo dipendente che voglia destinare a *welfare* tutto o quota parte del proprio Premio di Risultato (PdR). Questa scelta viene fatta direttamente tramite la piattaforma *welfare*. Serravalle ha previsto un incentivo alla conversione del PdR, che scatta da una soglia minima di conversione. Il bonus viene aggiunto all'importo annuale presente sulla piattaforma *welfare*.
Si integra con le attività del portale *welfare* e della intranet aziendale, la creazione di reti di esercizi convenzionati a livello locale e nazionale, attraverso le quali i dipendenti posso acquistare beni e servizi con sconti e/o convenzioni.

Il piano *welfare*, inoltre, prevede un servizio di assistenza sanitaria integrativa estendibile, a pari condizioni di servizio e prestazioni mediche, al coniuge e ai figli. Il costo di tale estensione è a carico del dipendente.
Vanno ad affiancare gli aspetti sanitari misure che comprendono la copertura assicurativa infortuni extraprofessionale e l'erogazione di 6 borse di studio annuali per i figli dei dipendenti che conseguono il diploma o la laurea (triennale e magistrale) con una votazione di eccellenza.
I dipendenti possono inoltre acquistare attraverso l'azienda gli abbonamenti annuali ai mezzi pubblici (ATM e Ferrovie Nord) con prezzi e modalità agevolate: la Società versa anticipatamente il pagamento alla società di trasporto locale e il dipendente si trova l'importo rateizzato mensilmente nel cedolino.
Annualmente, prima dell'inizio dell'anno scolastico viene organizzata la giornata "Bimbi in Ufficio" in cui l'Azienda apre le porte ai figli dei dipendenti che, oltre a visitare gli uffici e le postazioni di lavoro dei propri genitori, svolgono molteplici attività ludiche e laboratoriali tematiche, negli ultimi due anni ad esempio sono stati scelti i temi della sicurezza stradale e della sostenibilità ambientale.
Al fine di sensibilizzare i dipendenti su questioni più sociali, Serravalle organizza per le colleghe, in occasione della festa della donna, una visita culturale ad un luogo storico (es. teatro alla Scala di Milano). È rivolta invece a tutti i dipendenti l'iniziativa organizzata per la giornata internazionale contro la violenza sulle donne (25 novembre): lo scorso anno è stata posata davanti all'ingresso della sede principale una panchina rossa.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO – SALUTE

A tutela della salute dell'utenza e dei propri collaboratori, negli ultimi anni Autostrada del Brennero Spa ha realizzato due importanti progetti sul fronte della prevenzione. Con il primo, ha installato in ognuna delle 22 aree di servizio, al Plessi Museum, all'Autoporto Sadobre e all'Autoparco di Rovereto Sud una colonnina dotata di DAE (Defibrillatore semiautomatico) formando il proprio personale, quello della Polizia Stradale e quello delle aree di servizio al suo utilizzo, per un totale di 365 persone. È un contributo al contrasto dei circa 60.000 decessi per arresto cardiaco che si verificano ogni anno in Italia. Il secondo progetto aveva come obiettivo quello di prevenire la sindrome delle apnee ostruttive del sonno (OSAS) attraverso una campagna di diagnosi precoce rivolta agli autotrasportatori e ai collaboratori che maggiormente utilizzano veicoli aziendali nello svolgimento delle proprie mansioni. Tale disturbo, infatti, produce in chi ne soffre una pericolosa sonnolenza diurna.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO
IL BENESSERE E LA CONCILIAZIONE FAMIGLIA LAVORO

In Autostrada del Brennero S.p.A. l'attenzione alle persone si attua attraverso iniziative mirate alla conciliazione tra vita privata e vita professionale. Sono stati introdotti strumenti di flessibilità dell'orario di lavoro e premi di studio per i figli dei dipendenti.
Oltre a dar corso alle misure previste dal contratto di lavoro, dal 2009 Autostrada del Brennero S.p.A. è stata proattiva nel promuovere la cultura dei dipendenti, mettendo a disposizione corsi di lingua straniera, corsi di informatica, una piattaforma per l'e-learning, un servizio sperimentale di locker automatizzati per l'e-commerce, una libreria per il BookCrossing aziendale, ottenendo tra le prime realtà in Trentino l'ambita certificazione Family Audit, rilasciata dalla Provincia autonoma di Trento nel 2012.
La suddetta certificazione promuove presso le aziende un cambiamento culturale e organizzativo, consentendo alle organizzazioni di adottare politiche di gestione del personale orientate al benessere dei dipendenti e delle loro famiglie.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO
INIZIATIVE DI STAKEHOLDERS ENGAGEMENT

Nel 2016 Autostrada del Brennero S.p.A. ha avviato un percorso di condivisione e di cooperazione con i propri stakeholders, culminato con la redazione del primo Bilancio di Sostenibilità, tale percorso, che prosegue a tutt'oggi, è volto a mantenere un approccio proattivo nei confronti della pluralità dei propri interlocutori. In occasione della stesura del secondo Bilancio di Sostenibilità, la Società ha perseguito nella conduzione di interviste e di tavoli di confronto con le parti più interessate. Il dialogo con gli stakeholders esterni, quali enti locali, Polizia di Stato, partner dei progetti europei, associazioni di categoria degli autotrasportatori e i viaggiatori, si focalizza, in particolare, su temi legati alla sicurezza degli utenti, all'ambiente e alla mobilità sostenibile. Il confronto costante con le parti interessate consente, inoltre, alla Società di coinvolgerle nell'individuazione di possibili aree di miglioramento.
Il dialogo con i propri portatori d'interesse interni, in primis i soci, rappresenta per Autostrada del Brennero S.p.A. un'occasione per individuare le tematiche rilevanti al fine dell'implementazione dei propri servizi, dell'adozione di tecnologie ambientali all'avanguardia, di scelte sostenibili ambientalmente e economicamente.
La Società mantiene, pertanto, un confronto costante con gli stakeholders interni, privilegiando costantemente i momenti di ascolto.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. – ATTENZIONE ALLE PERSONE

Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha concretizzato l'attenzione verso le risorse umane attraverso iniziative riguardanti il sistema di salute e *welfare*, il sostegno per il miglioramento della qualità della vita e le agevolazioni rivolte alle famiglie dei propri dipendenti. Nel campo della salute, si enumerano le polizze assicurative, le visite sanitarie gratuite, le proposte per indirizzare le persone al benessere e alla vita attiva.
Nell'ambito degli altri servizi alle persone, sono presenti strumenti di sostegno al reddito, agevolazioni per le famiglie, percorsi di incentivazione sui temi della promozione sociale e del volontariato, piani di *welfare* strutturati su servizi personalizzabili. Per le famiglie, in particolare, sono stati attivati servizi innovativi finalizzati alle esigenze di conciliazione vita-lavoro, soggiorni estivi (summer camp) in Italia e all'estero per i figli dei dipendenti, strumenti di flexible working anche a sostegno della genitorialità e di supporto al reinserimento post congedo, l'asilo nido per i figli dei dipendenti, il counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza (per malattia, maternità, ecc.) e/o per migliorare il benessere organizzativo, nonché specifiche convenzioni finalizzate alla cura e all' assistenza degli anziani (elder care).

4.2 | GLI IMPATTI ECONOMICI SUL TERRITORIO

La creazione e la gestione di un'infrastruttura autostradale generano sicuramente impatti ambientali, che le Associate AISCAT minimizzano fin dalle prime fasi di progettazione, ma possono generare anche significativi impatti positivi, che consentono lo sviluppo delle comunità locali. La connessione alla rete autostradale infatti può migliorare significativamente la qualità della vita delle comunità ed aprire nuove prospettive di sviluppo e di creazione di ricchezza precedentemente inesistenti.
Il valore che le Associate AISCAT generano, e che viene distribuito fra varie categorie di *stakeholders,* può essere quantificato in termini economici. Lo standard più comunemente accettato al fine di misurare tale generazione e, conseguentemente, distribuzione di valore, è quello proposto dal Gruppo Bilancio Sociale (GBS), che consente di calcolare il Valore Aggiunto Globale generato dall'azienda.
Il Valore Aggiunto Globale quantifica l'effetto economico che l'attività delle Associate AISCAT ha prodotto sugli stakeholders che concorrono in modo più diretto all'attività di produzione della ricchezza economica aziendale e partecipano alla sua distribuzione. Complessivamente, nel 2019, le Associate AISCAT hanno generato Euro 2,4 miliardi di Valore Aggiunto Globale.
La metodologia GBS richiede di calcolare il totale del valore della produzione delle Associate, che è pari nel 2019 a 6,9 miliardi di Euro, quasi interamente derivante da ricavi da pedaggio. Per avere un termine di paragone, ed apprezzare la magnitudine delle grandezze in esame, si pensi che il PIL italiano ammonta a circa Euro 2.000 miliardi. Il totale dei costi di produzione intermedi è pari a Euro 3,4 miliardi, soprattutto generati da acquisto di servizi, accantonamenti e consumo di materie prime, sussidiarie, di consumo e acquisto merci.
Si segnala in particolare che i costi per servizi ammontano a Euro 1,6 miliardi. Ipotizzando una retribuzione media annuale di un lavoratore dipendente pari ad Euro 30.000, è possibile concludere che il contributo di AISCAT al tessuto economico equivale alla retribuzione annuale di oltre 54.000 lavoratori.
Di conseguenza, il valore aggiunto caratteristico lordo ammonta a Euro 3,46 miliardi. Per

giungere infine al calcolo del valore aggiunto globale è necessario tenere in considerazione i ricavi e i costi della gestione accessoria (che comprendono, fra gli altri, proventi finanziari e svalutazioni di attività finanziarie) e gli ammortamenti, che ammontano complessivamente ad Euro 1,1 miliardi.
Il Valore Aggiunto Globale che le Associate possono distribuire agli stakeholders che concorrono in modo più diretto all'attività di produzione della ricchezza economica aziendale è quindi pari ad Euro 2,4 miliardi.

PROSPETTO DI DETERMINAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE	
Ricavi da pedaggio	6.091.315.334
Ricavi da attività di costruzione	175.768.028
Ricavi per lavori su ordinazione	11.743.152
Altri ricavi e proventi	623.554.266
TOTALE VALORE PRODUZIONE	**6.902.380.780**
Consumo materie prime, sussidiarie, di consumo, costo acquisto merci	284.875.814
Costi per servizi	1.626.781.894
Costo per godimento beni di terzi	16.195.018
Accantonamenti	1.415.406.242
Oneri diversi di gestione	98.292.017
TOTALE COSTI PRODUZIONE INTERMEDI	**3.441.550.985**
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	**3.460.829.794**
Ricavi della gestione accessioria	137.470.521
Costi della gestione accessioria	15.198.738
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	**3.583.101.578**
Ammortamenti	1.136.320.132
VALORE AGGIUNTO GLOBALE	**2.446.781.446**

Il prospetto seguente illustra le modalità di distribuzione del Valore Aggiunto Globale. Lo stakeholders che ne beneficia maggiormente (per Euro 943 milioni, pari al 39% del Valore Aggiunto Globale) è il personale. Segue la Pubblica Amministrazione, che tramite le imposte sul reddito, le imposte indirette, tasse e contributi e gli oneri concessori, beneficia complessivamente di Euro 765 milioni (31% del totale). La remunerazione del capitale di credito (quindi gli interessi e gli altri oneri finanziari) ammonta ad Euro 763 milioni (31%), mentre gli azionisti hanno ricevuto, quale remunerazione del capitale di rischio, Euro 39 milioni (2%). La remunerazione dell'azienda, rappresentata dagli utili (o dalle perdite) dell'esercizio 2019, al

netto dei dividendi distribuiti è nel 2019 risultata negativa per Euro 64 milioni (-3%).

PROSPETTO DI DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE		
Remunerazione del personale	943.203.757	39%
Remunerazione della pubblica amministrazione	765.242.454	31%
Remunerazione del capitale di credito	763.066.606	31%
Remunerazione del capitale di rischio	39.046.666	2%
Remunerazione dell'azienda	- 63.778.038	-3%
TOTALE	**2.446.781.445**	**100%**

4.3 | INNOVAZIONE

L'innovazione, nel settore delle reti autostradali, è necessaria e imprescindibile per la creazione di valore nel lungo termine.
Una delle iniziative sulle quali alcune delle Associate AISCAT stanno investendo sono, ad esempio, la Smart Road, una nuova concezione di strada intelligente che punta a consentire la comunicazione e l'interconnessione tra i veicoli che la percorrono. Ad esempio, sistemi di rilevazione del meteo e del traffico permetteranno ai viaggiatori di richiedere in tempo reale informazioni su condizioni stradali, traffico o altre particolari situazioni ed eventualmente di avere indicazioni su percorsi alternativi da seguire.
L'innovazione può anche riguardare la modifica e l'aggiornamento delle infrastrutture al fine di agevolare i cambiamenti tecnologici nelle autovetture che transitano sulla rete. Oppure l'infrastruttura, pur mantenendo la sua primaria funzione, può divenire occasione e mezzo per la creazione di valore ambientale e sociale.
Altre iniziative riguardano il dialogo con gli utenti, al fine di comprendere più a fondo le cause del rischio di incidenti ed agire tempestivamente con azioni di mitigazione del rischio.

S.P.A. AUTOVIE VENETE E CAV-CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE
1 GUIDA AUTONOMA / GUIDA ASSISTITA

C-Roads Italy

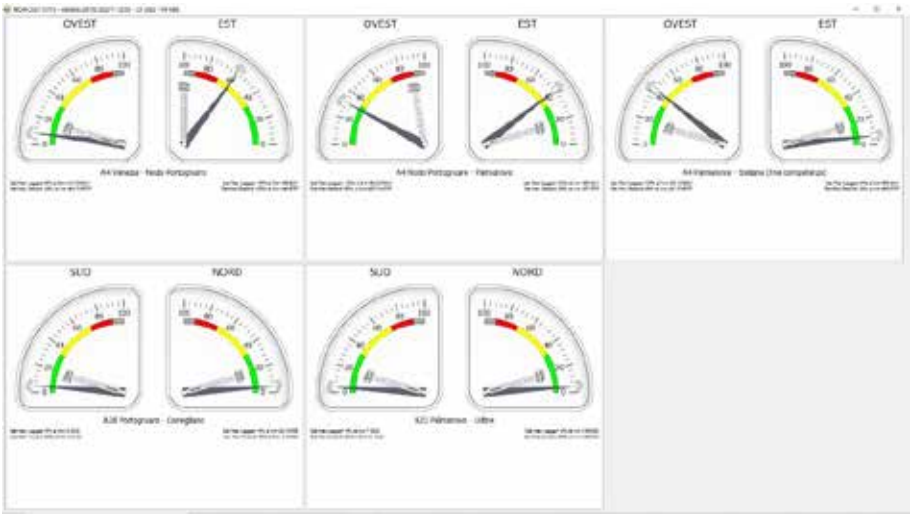
Attività che punta a sviluppare sia le infrastrutture stradali che di telecomunicazione, con la finalità di creare una strada connessa al veicolo (attraverso il sistema ITS G5), per realizzare servizi di guida autonoma per i mezzi pesanti e guida assistita per altre tipologie di veicoli, integrando le informazioni che provengono dalle Centrali di Controllo del Traffico e i dati provenienti dai veicoli.

In particolare lo sviluppo del progetto riguarda i servizi di segnalazione di cantieri e lavori stradali, ripetizione a bordo del veicolo dei segnali stradali, dei limiti di velocità e delle velocità di deflusso consigliate, la segnalazione V2V (Vehicle to Vehicle) del sopraggiungere di veicoli per la gestione delle emergenze, di rallentamenti della corrente di traffico e di veicoli in marcia contromano.

La collaborazione con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Nicom, Iveco, Centro Ricerche Fiat, TIM, AZCom, Politecnico di Milano, Polizia Stradale e altre due concessionarie autostradali del nord est (Autostrada del Brennero e CAV-Concessioni Autostradali Venete) punta a testare su un corridoio confinante con altri paesi europei i servizi che dovranno permettere, con un forte livello di standardizzazione, l'espansione dei servizi sopra citati nella maggior parte di paesi dell'Unione Europea. Gli obiettivi del progetto consistono nel miglioramento del sistema del trasporto e nella gestione del traffico, orientata all'aumento della sicurezza stradale, l'aumento della capacità dell'infrastruttura e la fluidificazione del traffico, la riduzione dell'inquinamento attraverso il miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli. L'iniziativa è inserita nella più ampia piattaforma di sviluppo del sistema europeo, con la connotazione di progetto pilota che coinvolge, oltre alle istituzioni, anche diversi partner industriali del settore "automotive" e delle telecomunicazioni internazionali.

S.P.A. AUTOVIE VENETE 2 MODELLO PREVISIONALE TRAFFICO CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE ISTITUTO PER LE APPLICAZIONI DI CALCOLO MONITORAGGIO REAL TIME DELLO STATO DEL TRAFFICO

Nel corso del 2019 è proseguita la collaborazione con il CNR per il progetto di sviluppo di un sistema di monitoraggio real time dello stato del traffico della rete autostradale gestita direttamente, e in grado di fornire una simulazione e previsione a breve termine dell'andamento della viabilità in base all'impatto di eventi, condizioni ed interventi sulla rete autostradale. Il progetto ha sviluppato un modello previsionale, basato sull'analisi dei dati storica e in real time, che possa fornire una previsione dell'andamento della viabilità sull'orizzonte temporale indicativo di circa 30 minuti. La durata prevista per sviluppare l'interfaccia e il grafico di rappresentazione ha richiesto circa 18 mesi. Tra gli elementi alla base per l'analisi del dato, il progetto utilizzerà le informazioni fornite anche dal sistema di raccolta e rappresentazione delle tracce fornite dai sistemi satellitari elaborate da QMap e Infoblu, servizio che viene utilizzato per l'analisi degli eventi e delle condizioni di congestione in tempo reale, attraverso un'interfaccia grafica web disponibile per postazioni operatore e per la visualizzazione sul videowall.



AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A. SOCIAL COV CON IL PROGETTO WAZE "CONNECTED CITIZEN"

Dalla presentazione di "Connected Citizens", il programma internazionale di interscambio di dati e informazioni promosso da Waze che raccoglie amministrazioni, istituzioni, aziende di trasporto, organizzazioni no profit e servizi di emergenza e primo soccorso, è stato attivato il progetto di integrazione con il Centro Operativo di Viabilità di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova. Attraverso Waze, pioniere della navigazione sociale, e grazie alla sua innovativa app per il traffico e la navigazione basata sulla comunità, i dati di una delle più grandi comunità di conducenti del mondo sono stati integrati a quelli del COV di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova per aumentare sempre più i livelli di sicurezza e di servizio al cliente.
Le informazioni sul traffico in tempo reale provenienti dai viaggiatori attraverso l'uso della App contribuiscono ad affinare il dato già rilevato da sensori e dagli impianti esistenti lungo le tratte di competenza A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, creando un maggior dettaglio ed un rilevamento puntuale delle situazioni viarie. I dati dell'applicazione Waze alimentano quelli del Centro Operativo Viabilità per consentire che il viaggiatore abbia un'informazione puntuale e costante orientata a ridurre la congestione dovuta al traffico, oltre che a offrire maggiori consigli per prendere le migliori e più tempestive decisioni, aumentando così la sicurezza in strada.

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A. BIM, NUOVE TECNOLOGIE E NUOVE PROFESSIONALITÀ PER LA PROGETTAZIONE DI INFRASTRUTTURE

Dal 1 gennaio 2019 in Italia il Codice dei Contratti ha avviato il percorso per fasi di passaggio obbligatorio al BIM (Building Information Model), il modello di realizzazione di infrastrutture ed edifici contenente tutte le informazioni che riguardano l'intero ciclo di vita di un'opera, dalla progettazione alla costruzione e manutenzione, fino alla sua demolizione e dismissione. Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova ha anticipato i tempi adottando già dal 2017 questa metodologia e diventando così precursore di esperienze e know-how. L'uso della metodologia BIM nella progettazione delle opere infrastrutturali in Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova è iniziato con la nuova autostrada A31 Valdastico Nord, probabilmente il primo progetto in Italia di tale complessità e dimensioni sviluppato in BIM. L'esperienza maturata in questa fase ha dimostrato come la metodologia BIM presupponga un nuovo metodo di lavoro che vede la sua massima efficacia nell'integrazione e ottimizzazione dei processi operativi e nella collaborazione di tutti gli operatori di filiera. Da qui l'adozione per tutti i più significativi progetti di nuove opere a prescindere dai valori di commessa o dalla complessità di gestione.

CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.P.A.: PROGETTO DI DIGITALIZZAZIONE DELLA SOCIETÀ: CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE 2.0

Concessioni Autostradali Venete sarà la prima concessionaria autostradale completamente digitalizzata. L'obiettivo è definire un'organizzazione digitale, coerente ed integrata, basata sull'utilizzo di strumenti tecnologici innovativi, in un'ottica di razionalizzazione ed efficientamento di tutti i processi operativi.
Il progetto aderisce al mainstream di ammodernamento e digitalizzazione delle infrastrutture autostradali promosso dal Ministero delle Infrastrutture e supportato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e coinvolge competenze trasversali, tecniche, tecnologiche, legali ed amministrative.
CAV-CONCESSIONI AUTOSTRALI VENETE S.p.A. gestirà la rete e le infrastrutture attraverso una piattaforma integrata che, basandosi su una nuova organizzazione e su un nuovo sistema di gestione, permetterà di:

- Eseguire le ispezioni su supporto informatico;
- Monitorare in real time lo stato delle infrastrutture con tecnologie 4.0;
- Monitorare il traffico e gli eventi attraverso tecnologie smart (droni, sensori, totem, wearables) integrate con un SW per la gestione del centro operativo integrato anche con i sistemi di turnazione delle risorse umane.

Il progetto è completato dalla revisione e dall'integrazione del sistema di gestione con l'obiettivo di rendere congruente piattaforma software e sistema di gestione, in conformità alle ISO 9001, 14001, 39001, 27001, 45001, SA8000.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO – I PROGETTI EUROPEI

Sono molti i progetti europei di innovazione tecnologica attualmente seguiti da Autostrada del Brennero Spa, in massima parte orientati all'implementazione della guida autonoma connessa all'infrastruttura autostradale. Di seguito, una breve sintesi:

- **C-Roads Italy**

Progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF) basato sullo sviluppo di tecnologie e applicazioni che consentono un efficace scambio di dati e informazioni tra i veicoli (V2V) o tra l'infrastruttura e i veicoli (I2V) per la creazione di "servizi intelligenti di trasporto cooperativi" a beneficio di una maggior sicurezza. Autostrada del Brennero, sito pilota di riferimento, è dotata dell'infrastruttura necessaria a garantire la comunicazione I2V. https://www.c-roads.eu

- **Safestrip (2017-2019)**

Progetto del Programma Europeo Horizon2020 impegnato nella realizzazione di un sistema di micro e nano sensori integrati nel manto stradale a basso costo e a basso consumo energetico. Attraverso connettività e sensoristica d'avanguardia essi permettono di raccogliere le informazioni necessarie (condizioni della pavimentazione, parametri ambientali, dati di traffico, etc.) per fornire avvisi di potenziale pericolo agli automobilisti attraverso una comunicazione infrastruttura-veicolo. https://safestrip.eu

- **ICT4CART (2018-2021**)

Progetto del Programma Europeo Horizon2020 che punta allo sviluppo di ICT (Information Communication Technology), ossia di tecnologie per il trattamento e lo scambio di informazioni in formato digitale, in grado di assicurare ai veicoli a guida connessa e autonoma connessioni sicure e condivisione dei dati con l'ambiente circostante. L'obiettivo è implementare la mobilità "smart" basata sull'automazione e la connessione, completamente automatizzata, del trasporto. https://www.ict4cart.eu

- **5G-Carmen (2018-2021)**

Progetto del Programma Europeo Horizon2020 che mira a valutare il potenziale della tecnologia 5G nell'implementazione di casi d'uso legati alla guida connessa ed autonoma. Il progetto riguarderà 600 Km di autostrada lungo il "corridoio Monaco-Bologna", uno dei più importanti individuati dalla Comunità europea per migliorare la mobilità delle persone e delle merci in tutta Europa. https://5gcarmen.eu

- **Ursa Major neo (2017-2020)**

Progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF) che studia sistemi intelligenti di trasporto (ITS) volti a migliorare il traffico merci internazionale sulla rete stradale transeuropea dei trasporti TEN-T. Attraverso un monitoraggio attento e costante del flussi di mezzi pesanti, l'obiettivo del progetto è quello di migliorare i servizi loro dedicati: parcheggi per camion, accesso ai porti, disponibilità di informazione e sicurezza in viaggio. https://ursamajor.its-platform.eu

MILANO SERRAVALLE-MILANO TANGENZIALI S.P.A. LA GALLERIA FONICA DI PADERNO DUGNANO

La Società ha in corso la realizzazione dell'intervento di riqualifica della S.P.46 Rho-Monza dalla A52 Tangenziale Nord all'abitato di Baranzate (lotti 1 e 2), un'opera che collegando la Tangenziale Nord con la viabilità di accesso al polo fieristico di Rho-Pero, si configurerà complessivamente come il completamento del sistema delle tangenziali intorno alla città di Milano.

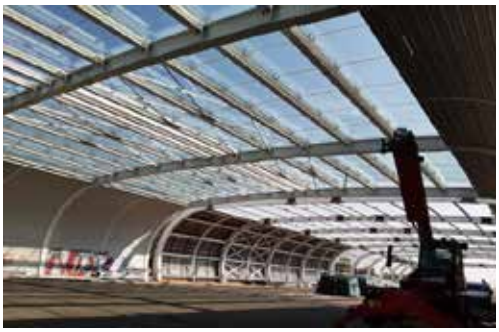
All'interno del progetto di riqualifica di tale asse viario, in comune di Paderno Dugnano, è prevista la realizzazione di una galleria fonica collocata sull'asse principale tra le pk di progetto 1+460.360 (Monza) e 1+721.46 (Rho). Lo sviluppo complessivo di tale galleria è pari a 260 m.

L'opera costituisce la copertura, per fini prevalentemente acustici in corrispondenza di alcuni abitati residenziali del Comune di Paderno Dugnano, di un tratto stradale caratterizzato da un tracciato ad andamento planimetrico sostanzialmente rettilineo, a sezione trasversale variabile per la presenza di allargamenti richiesti dal progetto stradale. Inoltre, in tale tratto, la sezione stradale è caratterizzata da un rilevato sostenuto su entrambi i lati da muri di sostegno con paramenti verticali di altezza complessiva pari a circa 7,50 m.

La struttura portante è caratterizzata da elementi metallici principali con conformazione policentrica disposti ortogonalmente all'asse stradale. Essa è costituita da n° 32 profili ad "H calandrati di tipo composto" e profili di tipo HEB 600 o HEB 650, di lunghezza complessiva variabile tra 29.1 e 32.6 m e con passo tipico pari a 9.00 m, ancorati sulla sommità delle opere di sostegno. Ortogonalmente a tali elementi, vengono disposte le travi metalliche secondarie (HEB 240 per le "pareti" e da HEA 240 per la "copertura"), sulle quali poggiano in copertura le lastre di vetro ed il rivestimento esterno "tipo caiman" delle pareti laterali realizzato con lastre in acciaio sostenute da un'orditura metallica.

Il guscio della galleria è distinto in due parti: copertura trasparente in vetro e pareti laterali cieche realizzate con pannelli antirumore. La copertura trasparente è realizzata con lastre in vetro stratificato piano-rettangolari di dimensioni 1.50 x 2,00 e 1,50 x 4,00 metri connessi tramite spider di supporto, oltre a lastre in PMMA previste sul colmo della galleria per consentire una rapida evacuazione dei fumi in caso di incendio.
Le pareti della galleria, a partire dalla base della galleria fino alla passerella di manutenzione, sono realizzate secondo la struttura della barriera antirumore di tipo tradizionale con elementi portanti verticali calandrati a passo 4,5 metri e pannelli a cassetta metallica con riempimento in lana minerale.
La superficie dei pannelli rivolta verso la strada è di tipo forato per assicurare le proprietà fonoassorbenti. In aggiunta è previsto un rivestimento sul lato esterno (verso i ricettori) con lamiere in scandole tipo "Caiman" avente funzione architettonica oltre a quella di incrementare il potere fonoisolante complessivo della parete.
Sulla parte superiore della parete sud della galleria è prevista l'installazione di moduli fotovoltaici di altezza pari a 5 metri circa ed estesi per tutto lo sviluppo longitudinale.

Progetto: Rendering interno galleria



Realizzazione: struttura principale
e secondaria, pannelli acustici

Realizzazione: panoramica

CAPITOLO 5

2019

CORPORATE GOVERNANCE

La corporate governance orienta le aziende verso il raggiungimento dei propri obiettivi, e rappresenta una componente chiave dell'approccio di sostenibilità. Tutte le Associate AISCAT sono dotate di un Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Tale organismo riveste un ruolo fondamentale nel promuovere comportamenti etici e nel prevenire il compimento di atti illeciti. La quasi totalità delle Associate (94%) ha in essere procedure anti-corruzione. Nel 74% dei casi, infine, le Associate hanno in essere procedure per la selezione di fornitori secondo criteri di sostenibilità (Environmental Social Governance). Tale dato è fondamentale perché consente alle Associate di contribuire alla diffusione delle logiche di sostenibilità anche nell'ambito della catena di fornitura.

SALUTE E SICUREZZA RISORSE UMANE - INDICATORI CORE

INDICATORE	2019	2018	2017
Presenza Organismo di Vigilanza (ex D.Lgs. 231/01)	100%	100%	100%
Presenza procedure anti-corruzione	94%	94%	94%
Esistenza di procedure per selezione fornitori secondo criteri ESG	74%	74%	74%

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A. WHISTLEBLOWING

Per il Gruppo A4 Holding il canale di segnalazione *Whistleblowing* nasce con l'obiettivo di promuovere la conformità con il Codice Etico di Gruppo e le normative ad esso applicabili: si tratta di un canale sicuro e bidirezionale che promuove la collaborazione tra il Comitato Etico e chiunque tra dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto od intenda avere rapporti d'affari con la Società voglia effettuare delle segnalazioni o richieste al fine di proteggere la cultura etica dell'azienda.

Il *whistleblowing* è una piattaforma implementata per permettere a dipendenti e stakeholders di segnalare e denunciare reati, attività illecite o irregolarità di cui vengono a conoscenza ma per cui temono ritorsioni o discriminazioni, in completo anonimato.

Solo i membri del Comitato Etico hanno accesso esclusivo a tale canale e perciò ne gestiscono le segnalazioni e le richieste, così che possano essere rintracciate in modo sicuro dal momento in cui vengono inviate fino alla loro conclusione.

METODOLOGIA

Il presente rapporto di sostenibilità fornisce una rappresentazione della performance ambientale e sociale delle Associate AISCAT, relativa all'esercizio chiuso al 31.12.2019. Tutte le informazioni, se non diversamente precisato, si intendono riferite al 31.12.2019.
Il presente rapporto di sostenibilità è stato redatto dalla direzione di AISCAT, che si è avvalsa del contributo di un Gruppo di Lavoro composto da rappresentati dell'associazione e delle Associate. Gli standard di rendicontazione internazionali di riferimento sono stati quelli del Sustainability Accounting Standard Board (SASB) e del Global Reporting Initiative (GRI). Al fine di identificare, in maniera oggettiva e non autoreferenziale, le tematiche rilevanti oggetto di rendicontazione sono state utilizzate le linee guida SASB, in particolare relative al settore "*engeneering and construction services*". Fra le altre, SASB identifica come rilevanti i seguenti temi: structural integrity and safety, workforce health and safety, business ethics. L'identificazione delle tematiche rilevanti ha beneficiato anche di un'analisi di benchmark condotta su alcune delle concessionarie europee più all'avanguardia in termini di rendicontazione di sostenibilità. Va segnalato in proposito che AISCAT è la prima associazione nazionale di concessionarie autostradali a redigere un report di sostenibilità.
Successivamente all'identificazione dei temi rilevanti, si è proceduto all'individuazione degli indicatori (anche sulla base degli standard emanati dal Global Reporting Initiative) e alla raccolta dei dati finalizzati al calcolo degli stessi. Nel 2019, le Associate AISCAT gestiscono complessivamente 5.005 km di rete autostradale. Nell'ambito della redazione del presente rapporto, è stato possibile raccogliere dati riferiti a 4.396 km di rete, ovvero l'88% della rete AISCAT. I dati contenuti nel presente rapporto di sostenibilità sono stati parametrati sul 100% della rete in gestione AISCAT sulla base dei Km di rete in gestione. I dati riferiti ad esercizi precedenti sono stati resi comparabili rapportando i Km di rete in gestione nel 2019 ai Km di rete in gestione negli esercizi precedenti.

GLOSSARIO

ASECAP: Associazione Europea Società Concessionarie di Autostrade a Pedaggio

IBTTA: International Bridge Tunnel and Turnpike Association

PIARC: World Road Association – Associazione Mondiale della Strada

Traffico: rappresenta l'utilizzo della rete autostradale e viene misurato come l'ammontare totale di Km percorsi da tutti i veicoli (leggeri e pesanti) che sono transitati sulla rete.

Telepedaggio: Sistema elettronico di riscossione del pedaggio su autostrada: consente, grazie a un'apparecchiatura installata nella vettura, l'addebito della tariffa su carta di credito.

Opera d'arte: ponti, viadotti e gallerie.

Scope 1 (emissioni CO_2): Le emissioni dirette (Scope 1) sono generate direttamente dalle Associate (ad esempio: consumo per il riscaldamento degli uffici e altre sedi operative).

Scope 2 (emissioni CO_2): Le emissioni indirette (Scope 2) sono generate in maniera indiretta nell'ambito dell'attività delle Associate e comprendono ad esempio le emissioni di CO2 conseguenti all'utilizzo di energia elettrica per l'illuminazione e la ventilazione delle gallerie.

Scope 3 (emissioni CO_2): Le altre emissioni (Scope 3) sono il risultato delle attività delle Associate, ma provengono da fonti che non sono di proprietà o che non sono controllate dalle Associate. Comprendono ad esempio le emissioni aggiuntive per effetto delle code in autostrada, le emissioni fuggitive di metano, le emissioni collegate all'acquisto e al trasporto di materie prime e le emissioni collegate allo smaltimento dei rifiuti prodotti.

Valore Aggiunto Globale: quantifica l'effetto economico che l'attività delle Associate AISCAT ha prodotto sugli stakeholders che concorrono in modo più diretto all'attività di produzione della ricchezza economica aziendale e partecipano alla sua distribuzione.

Traforo: perforazione del suolo approssimativamente orizzontale che attraversa un'altura e che mette in comunicazione due luoghi tra di loro.

Spese e gli investimenti a rilevanza ambientale: si riferiscono agli interventi effettuati dalle Associate per ridurre gli impatti ambientali delle opere o della gestione delle opere oltre alla soglia fissata dalla normativa. La tabella fornisce il dettaglio dell'ammontare speso o investito suddiviso per tipologie di intervento (acqua, suolo e paesaggio; attività di trattamento e gestione rifiuti; attività di trattamento delle emissioni; rumore; bonifiche ambientali e interventi di *remediation*; impianti energia, rinnovabili e interventi di efficienza energetica; altri costi di gestione; studi di impatto ambientale e VIA).

Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori