

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2025

GRUPPO AUTOBRENNERO



BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2025

GRUPPO AUTOBRENNERO

Lettera agli stakeholders

Anche nel 2025 il Gruppo Autobrennero ha portato avanti con determinazione i propri progetti, mantenendo una forte attenzione ai principi della sostenibilità. I risultati sono puntualmente rendicontati nel presente Bilancio di Sostenibilità, redatto anche quest'anno sulla base degli standard internazionali previsti dalla normativa europea (Direttiva UE 2022/2464, nota come Corporate Sustainability Reporting Directive o CSRD), recepita a livello nazionale. Si tratta di una scelta che – come per gli anni scorsi – è andata oltre i dettami della norma, la quale anche per il 2025 non imponeva alcun obbligo di rendicontazione per le società del Gruppo. Una scelta tuttavia compiuta per la consapevolezza della crescente rilevanza delle tematiche ESG, sia all'interno del contesto territoriale ed economico in cui operano le società del Gruppo sia all'esterno, per poter disporre di dati e performance raffrontabili con quelli ottenuti dagli altri peers del settore e con tutte le principali realtà imprenditoriali europee. Si inserisce in quest'ottica la decisione di aggiungere al documento un altro tassello in materia di rendicontazione: il piano di sostenibilità. Questo percorso integra in modo sistematico le priorità ESG nel modello di business, orientando governance, pianificazione industriale e gestione operativa verso obiettivi di lungo periodo, con target e KPI misurabili.

Il Gruppo è del resto fortemente convinto che la sfida per la sostenibilità non si vinca attraverso singole azioni, ma dispiegando una strategia fondata su un ventaglio ampio di strumenti. Fra questi un ruolo fondamentale lo riveste l'intermodalità. La decisione di investire su un potenziale competitor per alleggerire l'autostrada del traffico pesante si conferma corretta: anche nel 2025 sono stati infatti circa 30 mila i treni movimentati dalle società ferroviarie del Gruppo che si sono avvalse per il 99% di trazione elettrica. Un numero che si traduce in 1.500 tir al giorno trasferiti dalla gomma al ferro e in 300 mila tonnellate di CO₂ non immesse nell'atmosfera lungo il corridoio del Brennero. Evidente il beneficio anche in termini di efficienza dell'arteria e di vivibilità per i territori attraversati, che rappresentano



non solo uno stakeholder ma anche l'84,75% dell'azionariato. Fra le azioni portate avanti dal Gruppo vi è anche l'investimento sull'idrogeno, con l'apertura nel 2026 di 4 impianti per la distribuzione di idrogeno verde e una rete di ricarica per veicoli elettrici sempre più potente, capillare e a prezzi competitivi. A dicembre 2025 si contavano infatti 124 stalli distribuiti in 16 stazioni fra cui la prima di tutta Italia da 1MW per la ricarica di mezzi pesanti, per un aumento complessivo del 47,12% di energia erogata. Il tutto in un contesto di miglioramento sostanziale di tutti i principali indicatori ambientali e sociali, dalla riduzione del consumo idrico a quello dei rifiuti al nuovo record in materia di sicurezza: il tasso di incidentalità globale che da vent'anni registra un trend di costante calo, ha toccato nel 2025 il minimo storico di 14,54 punti. Analogamente eccellenti i risultati raggiunti sul fronte delle tecnologie C-ITS: attraverso la costante partecipazione a progetti di ricerca europei il Gruppo si conferma un modello osservato anche dall'esterno per quanto realizzato in materia di comunicazione arteria-veicolo, indispensabile per quella che sarà la guida del futuro, connessa e cooperativa. Accanto ai progetti maggiori, anche piccole ma significative attenzioni, come ad esempio il relamping: illuminare meglio, consumando meno.

I risultati finanziari, ambientali, sociali e di governance dell'esercizio sono quindi di piena soddisfazione e mostrano la capacità del Gruppo di creare valore per i propri stakeholder. A loro, dunque, il Gruppo restituisce con puntualità attraverso questo documento quanto fatto in termini di responsabilità sociale ed ambientale.

L'Amministratore Delegato
Dott. Diego Cattoni



Il Presidente
Avv. Hartmann Reichhalter



01.01	Nota metodologica	14
01.02	Il Gruppo Autobrennero e la catena del valore	16
01.03	La catena del valore del Gruppo	22
	L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile	27
01.04	Il processo di doppia materialità	36
01.05	Il Piano di Sostenibilità	44
	Gli stakeholder del Gruppo	52
	Due diligence	56
01.06	La Governance del Gruppo e di sostenibilità	62
01.07	Politiche e certificazioni di Gruppo	66



01 Informazioni generali

Introduzione



02 Informazioni ambientali

02.01	Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione	72
	La mobilità di domani	74
	Innovazione e digitalizzazione	82
	Il piano degli investimenti	86
02.02	Cambiamento climatico	91
	Energia e fonti rinnovabili	98
	Emissioni di gas effetto serra	103
02.03	Biodiversità ed ecosistemi	109
02.04	Uso delle risorse ed economia circolare	122
	La gestione dei rifiuti	122
	Le materie prime	129
02.05	Acque e risorse marine	137
	Le risorse idriche e la loro tutela	137
02.06	Inquinamento	144
	L'inquinamento atmosferico	144
	Inquinamento del suolo e microplastiche	150

03.01	Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale	154
	La sicurezza degli utenti	154
	La soddisfazione degli utenti	164
03.02	Forza lavoro propria	173
	I collaboratori del Gruppo Autobrennero	173
	L'inclusione e la protezione dei diritti umani	180
	La formazione e lo sviluppo delle competenze	183
	La sicurezza dei collaboratori	189
	Il benessere oltre il lavoro	199
03.03	Lavoratori lungo la catena del valore	206
	La catena di fornitura e i partner commerciali	206
03.04	Comunità interessate	213
	La redistribuzione del valore generato	213
	La tutela del territorio	216
	L'inquinamento acustico	222



03 Informazioni sociali

Appendice



04 Informazioni di governance

04.01	Condotta delle imprese	228
	Etica e anticorruzione	228
	Riservatezza – la sicurezza delle informazioni	231
	Cybersecurity	234



Fontana di San Cristoforo presso la sede di Autobrennero di via Berlino a Trento
Il Santo è patrono universale dei viaggiatori, pellegrini, automobilisti e trasportatori



Highlights 2025



CREAZIONE DI VALORE ECONOMICO

€ 548.465 migliaia

VALORE DELLA PRODUZIONE

€ 543.207 migliaia

RICAVI CARATTERISTICI
(voce A1 e A5 del Bilancio consolidato)

€ 80.302 migliaia*

RISULTATO DI PERTINENZA DEL GRUPPO



I NUMERI DEL GRUPPO AUTOBRENNERO

76 milioni

VEICOLI CHE HANNO USUFRUITO
DELL'INFRASTRUTTURA
AUTOSTRADALE

18.577

TRENI EFFETTUATI DALLE SOCIETÀ
FERROVIARIE** (+2,4% km percorsi)

€ 144.945

INVESTIMENTI IN INNOVAZIONE
E RICERCA E SVILUPPO



SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

79%

DELL'ENERGIA ELETTRICA
DI AUTOBRENNERO SPA
PROVENIENTE DA FONTI
RINNOVABILI CERTIFICATE

+75%

DI INVESTIMENTI SULLA RETE
PER LA RICARICA ELETTRICA

98%

RIFIUTI DESTINATI AD
OPERAZIONI DI RECUPERO



SOSTENIBILITÀ SOCIALE

1.442

DIPENDENTI NEL 2025

27

ORE DI FORMAZIONE
EROGATE IN MEDIA PRO
CAPITE NEL 2025

96%

DEI DIPENDENTI
HA UN CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

* Dati Bilancio consolidato del 2025, le società consolidate integralmente sono:

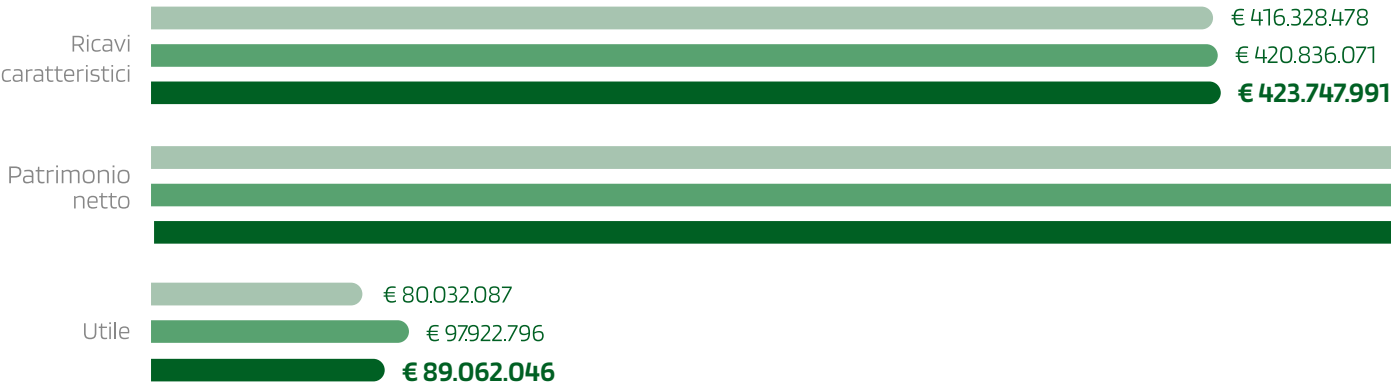
- Autostrada del Brennero SpA
- RTC SpA
- Sadobre SpA
- InRail SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- STR2 SpA
- Autostrada Campogalliano SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA
- Virtual Design Srl

La somma degli utili di Gruppo al netto delle scritture di consolidato
(principi contabili OIC 17)

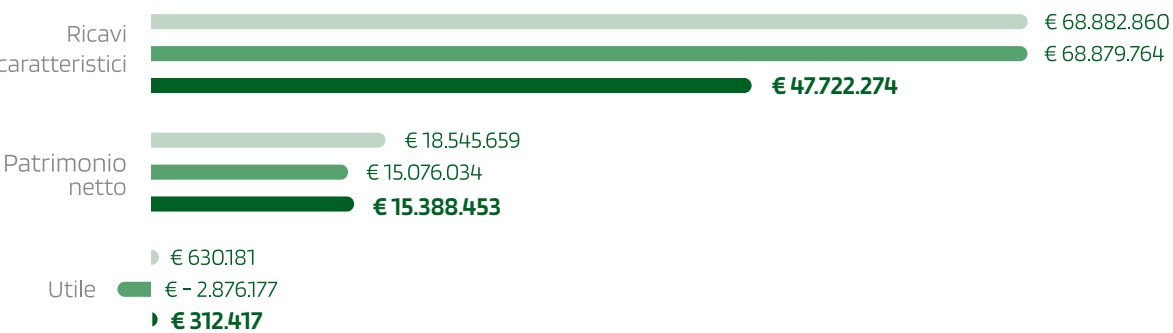
** 30.000 ca. con quelli della collegata Lokomotion

Performance economiche del gruppo

Autostrada del Brennero SpA **Brennerautobahn AG**



Rail Traction Company SpA



InRail

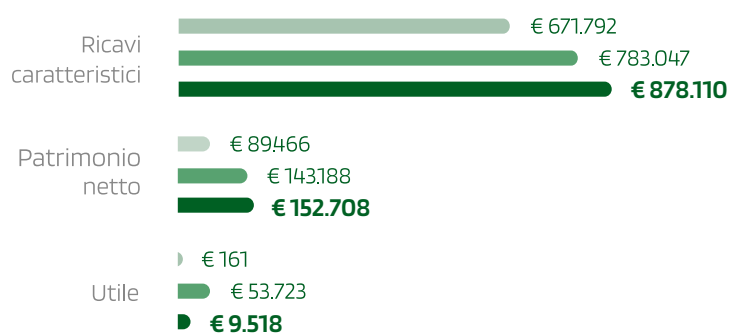
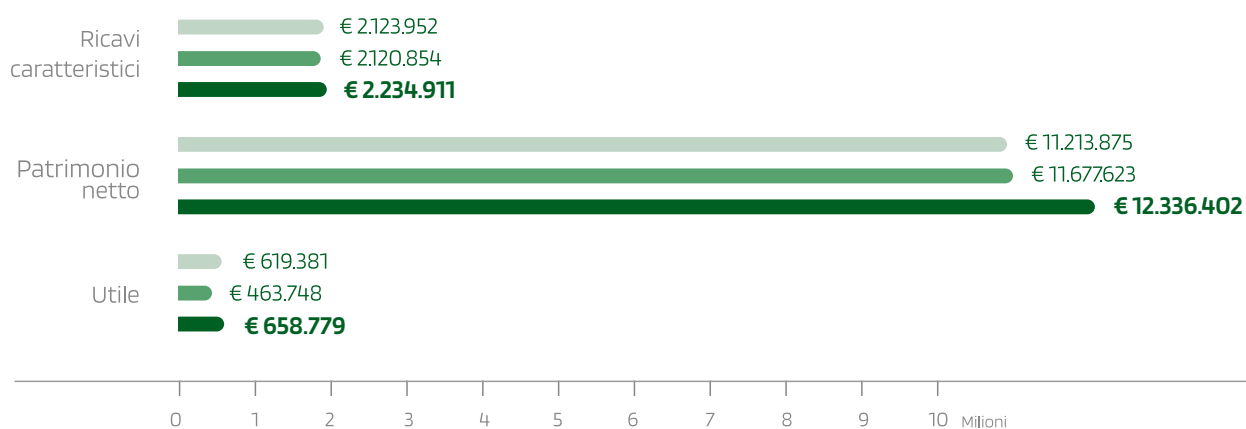


Anni bilancio economico

2023

2024

2025





01

01

Informazioni generali

01.01	Nota metodologica	14
01.02	Il Gruppo Autobrennero e la catena del valore	16
01.03	La catena del valore del Gruppo	22
	L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile	27
01.04	Il processo di doppia materialità	36
01.05	Il Piano di Sostenibilità	44
	Gli stakeholder del Gruppo	52
	Due diligence	56
01.06	La Governance del Gruppo e di sostenibilità	62
01.07	Politiche e certificazioni di Gruppo	66

Nota metodologica

BP-1 Criteri generali per la redazione della dichiarazione di sostenibilità

BP-2 Informativa in relazione a circostanze specifiche

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Autobrennero (di seguito il Gruppo), approvato il 26 giugno 2026, rappresenta uno strumento di comunicazione che descrive, in modo trasparente e articolato, i risultati raggiunti negli ambiti economico, sociale e ambientale e dimostra l'impegno del Gruppo nello sviluppo sostenibile, con l'obiettivo di creare valore non solo per l'Azienda, ma anche per i propri stakeholder e il territorio su cui opera.

Questo Bilancio, come il Bilancio 2024, è stato redatto su base volontaria, seguendo l'applicazione delle linee guida della Direttiva Europea sulla Rendicontazione della Sostenibilità Aziendale (CSRD), approvata ufficialmente dal Consiglio dell'Unione Europea il 28 novembre 2022 ed entrata in vigore il 5 gennaio 2023. I contenuti sono stati preparati considerando gli standard europei, gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sviluppati dall'European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG).

L'adozione degli ESRS consente al Gruppo Autobrennero di garantire che le informazioni in materia di sostenibilità siano complete, comparabili, verificabili e rilevanti per gli stakeholder, supportando al contempo un percorso strutturato di miglioramento continuo e di progressiva integrazione delle informazioni, in continuità con il cammino di rendicontazione già avviato. In questo modo, il Gruppo non solo intraprende un percorso volto ad anticipare le obbligazioni delle normative europee, ma dimostra anche il suo impegno verso una gestione più responsabile e sostenibile delle proprie operazioni.

La periodicità di pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità è stabilita su base annuale.

Il perimetro della rendicontazione del Gruppo Autobrennero differisce da quello del bilancio consolidato, concentrandosi esclusivamente sulle imprese controllate escludendo Autostrada Regionale Cispadana SpA e Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, in attesa dell'avvio delle attività proprie. Nel report sono incluse STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA e STR2 SpA, poiché sono società di investimento che detengono le partecipazioni in RTC SpA - Rail Traction Company SpA e InRail SpA, che sono le aziende effettivamente operative nel settore ferroviario. Non vi è alcun controllo operativo sulle imprese collegate. Al 31 dicembre 2025, la Capogruppo detiene partecipazioni in:

Imprese Controllate

- Sadobre - Stazione autostradale doganale di confine del Brennero SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA

- STR2 SpA
- RTC SpA – Rail Traction Company SpA (indiretta)
- InRail SpA (indiretta)
- Virtual Design Srl

Imprese Collegate

- IIT Hydrogen Srl
- Lokomotion GmbH (indiretta)

Il processo di raccolta dei dati, delle informazioni e di redazione del Bilancio di Sostenibilità è coordinato e gestito dal Team di Sostenibilità. Il contenuto del documento si intende ai principi di: accuratezza, imparzialità, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.

Per quanto riguarda la definizione degli orizzonti temporali adottati dal Gruppo Autobrennero, i periodi di riferimento utilizzati per l'analisi della doppia materialità sono stati determinati in conformità con le indicazioni degli standard ESRS. In particolare, l'orizzonte temporale a breve termine è stato identificato come l'anno base, ovvero il 2025 – anno in cui è stata svolta tale analisi – e rappresenta il primo anno di rendicontazione del Documento di Sostenibilità nel quadro della CSRD. L'orizzonte temporale a medio termine va dai due ai cinque anni, mentre l'orizzonte a lungo termine si estende oltre i cinque anni.

In coerenza con il primo Report di Sostenibilità redatto secondo gli standard ESRS, le eventuali informazioni non disponibili sono opportunamente esplicitate nelle sezioni pertinenti del report. Il Gruppo si impegna, in ogni caso, a rafforzare progressivamente i processi di raccolta dati, al fine di ampliare e completare la rendicontazione nelle future edizioni del Report di Sostenibilità.

Inoltre, se le metriche riportate nel documento sono soggette a incertezze nei risultati, questi livelli di incertezza vengono esplicitati nei paragrafi di riferimento, indicando le ipotesi e le approssimazioni utilizzate. Le metriche relative alle tematiche risultate materiali per il Gruppo Autobrennero, a seguito dell'analisi della doppia materialità che includono informazioni sulla catena del valore, sono riportate nei paragrafi "Economia circolare", "Inquinamento", "Consumatori ed utilizzatori finali" e "Lavoratori lungo la catena del valore". Per l'elenco dei requisiti di rendicontazione CSRD, consultare la tabella dettagliata negli Allegati.

Per richiedere informazioni riguardanti il presente report è possibile contattare il Servizio Stampa e Relazione Esterne della Capogruppo alla e-mail: ufficio.stampa@autobrennero.it.

Il Gruppo Autobrennero e la catena del valore

SBM-1 Strategia, business model e catena del valore

Il Gruppo Autobrennero rappresenta un sistema integrato di competenze costruite attorno alla Capogruppo, società concessionaria dell'Arteria autostradale. Del Gruppo fanno parte, oltre alla Capogruppo, le società partecipate che concorrono a consolidare un modello di business che si concentra in due principali settori: quello autostradale e quello ferroviario – quest'ultimo relativo alla gestione del trasporto merci. Il Gruppo Autobrennero crede in una mobilità che guida il futuro, sicura e sostenibile promuovendo scelte orientate al bene comune e interesse collettivo attraverso un continuo dialogo con i propri stakeholder: istituzioni, comunità locali, imprese e utenti. Inoltre, lo svolgimento delle attività è orientato alla sicurezza, alla qualità e all'innovazione del servizio offerto, nonché alla tutela del patrimonio naturale e alla valorizzazione del territorio.

La Capogruppo Autostrada del Brennero SpA (di seguito Autobrennero o Capogruppo), con sede a Trento, è una Società per Azioni a partecipazione pubblica non di controllo. Attualmente l'assetto societario è dato da 16 Soci pubblici che controllano l'84,75% delle quote azionarie e da 4 Soci privati che controllano il 14,16%, cui si aggiungono azioni proprie di Autobrennero (1,09%).

	Società	N° Azioni	%
1	Regione Autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol	495.480,00	32,29%
2	Provincia Autonoma di Bolzano	117.028,00	7,63%
3	Provincia Autonoma di Trento	121.726,00	7,93%
4	Provincia di Verona	84.594,00	5,51%
5	Provincia di Mantova	48.944,00	3,19%
6	Provincia di Modena	65.078,00	4,24%
7	Provincia di Reggio Emilia	33.378,00	2,18%
8	Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia	5.000,00	0,33%
9	Comune di Bolzano	64.860,00	4,23%
10	Comune di Trento	64.938,00	4,23%
11	Comune di Verona	84.531,00	5,51%
12	Comune di Mantova	32.469,00	2,12%
13	Camera di Commercio di Bolzano	12.912,00	0,84%
14	Camera di Commercio di Trento	5.171,00	0,34%

	Società	N° Azioni	%
15	Camera di Commercio di Verona	26.044,00	1,70%
16	Camera di Commercio di Mantova	38.316,00	2,50%
	TOT. PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	1.300.469,00	84,75%
17	A4 Holding SpA	64.951,00	4,23%
18	Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma	1.534,00	0,10%
19	Banco BPM SpA	30.649,00	2,00%
20	Infracis Srl	120.113,00	7,83%
	TOT. PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	217.247,00	14,16%
21	Autobrennero (azioni proprie)	16.784,00	1,09%
	TOTALE	1.534.500,00	100,00%

La mission di Autostrada del Brennero

Come definito dall'art. 3 dello statuto, Autobrennero ha come oggetto principale "la promozione, la progettazione, la costruzione e l'esercizio di autostrade compresa l'autostrada Brennero-Verona-Modena, o meglio identificata come A22 (ad essa già assentita in concessione) nonché di opere stradali, contigue o complementari e di opere pubbliche, o di pubblica utilità accessorie o comunque connesse con l'attività autostradale, affidate in concessione di costruzione e/o di gestione ai sensi di legge".

Il tracciato dell'autostrada attraversa 4 Regioni e 6 Province: Regione Autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol (Provincia Autonoma di Bolzano e Provincia Autonoma di Trento), Regione Veneto (Provincia di Verona), Regione Lombardia (Provincia di Mantova), Regione Emilia-Romagna (Provincia di Reggio Emilia e Provincia di Modena); i suoi 314 chilometri costituiscono una sezione centrale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo da Helsinki (Finlandia) a La Valletta (sull'isola di Malta) e rappresentano il principale collegamento tra l'Italia e i Paesi germanofoni. Quotidianamente sull'autostrada transitano soggetti pubblici e privati, mossi da interessi commerciali, quali ad esempio la logistica, o personali, alimentando a loro volta gli interessi di innumerevoli settori.

Sempre sulla base di quanto definito dall'art. 3 dello statuto, la Capogruppo può, inoltre, "costituire o partecipare a società, che hanno per oggetto: il trasporto di merci e persone prioritariamente sull'asse del Brennero, sia su rotaia che su gomma, compresi altri sistemi di trasporto; il trasporto intermodale di merci anche tramite la realizzazione e gestione di interporti, autoporti ed altre strutture e servizi logistici prioritariamente sull'asse del Brennero". Con l'obiettivo di integrare il servizio autostradale, la Capogruppo si è quindi consolidata con la presenza di società con competenze specifiche volte alla creazione di sinergie atte a rendere più efficiente e sostenibile la filiera dei trasporti: RTC SpA, InRail SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl.



RTC SpA - Rail Traction Company SpA (di seguito "RTC") è un'impresa ferroviaria merci con sede a Bolzano in grado di offrire servizi di trazione con la propria flotta di locomotive (di proprietà, in leasing o a noleggio) e il proprio personale abilitato alla condotta. RTC svolge i propri servizi per conto di altre società ferroviarie, di società che organizzano il trasporto multimodale (i cosiddetti "MTO", Multimodal Transport Operator), e di società attive nell'organizzazione logistica del trasporto di merci in import ed export dall'Italia. RTC opera in particolare nel traffico nazionale e internazionale attraverso i principali valichi (Brennero, Tarvisio e Villa Opicina), ed è particolarmente attiva nell'area del Nord Est (Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia). In misura minore, RTC effettua servizi verso il Nord Ovest (Lombardia e Piemonte), e verso il centro fino alla Toscana e alla bassa Emilia. I settori serviti comprendono tutti quelli legati alle categorie merceologiche trasportate, con prevalenza dell'industriale, chimico, automotive e alimentare (la Società vanta un'esperienza pluridecennale nel trasporto di cereali, per i quali ha creato e sviluppato negli anni una struttura dedicata specializzata). Partner strategico di RTC SpA è Lokomotion GmbH, partecipata direttamente dalle controllate STR2 SpA (20%) e, appunto, dalla stessa RTC SpA (30%): Lokomotion, nello specifico, gestisce i convogli ferroviari oltre il confine del Brennero. A dicembre 2025, RTC SpA ha ottenuto il nuovo Certificato di Sicurezza Unico, che estenderà l'operatività dell'Impresa ad Austria e Germania e ne rafforzerà la presenza europea, sviluppando ulteriori sinergie con InRail, oltre che con Lokomotion.



InRail SpA (di seguito "InRail") è un'impresa ferroviaria in grado di offrire, dal 2009, trasporti per tutte le tipologie di merce in Italia, Slovenia e Croazia e, a partire da dicembre 2024, anche in Francia, grazie al Certificato di Sicurezza Unico (SSC) rilasciato da ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie il quale, in data 5 dicembre 2025, è stato esteso fino a dicembre 2030. L'impresa opera con la propria flotta di locomotive elettriche e diesel (di proprietà, in leasing o a noleggio) e il proprio personale qualificato sul Corridoio Mediterraneo, essendo particolarmente attiva nei servizi che collegano i Paesi dell'Europa orientale al nord e centro Italia, e alla Francia. Più in particolare, la Società opera su tutti i principali valichi ferroviari nazionali - Ventimiglia, Domodossola, Chiasso, Brennero, Tarvisio e Villa Opicina - garantendo una copertura completa del territorio italiano. Inoltre, la Società assi-

cura direttamente i servizi verso Slovenia e Croazia, raggiungendo i punti di interscambio di Hodoš, Dobova, Gyékényes, Šid e Volinja. Inoltre, grazie alle consolidate collaborazioni con partner operativi, InRail è in grado di estendere la propria offerta a tutti i Paesi dell'Europa orientale (tra cui Serbia, Romania, Macedonia, Ungheria e Bosnia). La sede legale e amministrativa della Società è situata a Genova, mentre le sedi operative sono localizzate a Udine, Nova Gorica (Slovenia), Zagabria (Croazia) e Lione (Francia).

Sadobre SpA ha invece sede a Campo di Trens (BZ) e svolge l'attività di gestione dell'autoporto e della stazione doganale situata nei pressi dell'autostrada A22 a pochi chilometri dal confine tra Italia ed Austria. Più precisamente la Società si occupa della gestione degli affitti delle aree di parcheggio, degli uffici, delle infrastrutture doganali e degli spazi dedicati ad ospitare strutture di servizio per gli utenti. Sebbene i diretti beneficiari dell'attività di Sadobre SpA siano i soggetti che svolgono le attività sugli spazi messi a disposizione, questa viene realizzata con la prospettiva di fornire a tutti gli utenti autostradali un servizio attento e completo, siano essi privati cittadini o rappresentanti degli interessi di società pubbliche o private.



Virtual Design Srl è una società che utilizza tecnologie avanzate come la realtà aumentata (AR) e la realtà virtuale (VR) per la progettazione e la gestione di infrastrutture complesse – in ambito civile come in ambito infrastrutturale. Le sue soluzioni permettono di creare modelli digitali immersivi che migliorano la pianificazione, la sicurezza e l'efficienza operativa. Virtual Design Srl ha base a Trento.



Le Società del Gruppo* sono ben inserite all'interno del tessuto industriale dei rispettivi settori e partecipano attivamente alle attività proposte dalle Associazioni di Settore.

* Nel presente bilancio con il termine "Gruppo" si intendono complessivamente tutte le società incluse nel perimetro di rendicontazione, mentre con l'espressione "Imprese ferroviarie" si fa riferimento specifico a RTC SpA e InRail SpA.

Autostrada del Brennero

314

Km lunghezza A22

4

Regioni attraversate:
Trentino-Alto Adige, Lombardia,
Veneto, Emilia Romagna

3,75

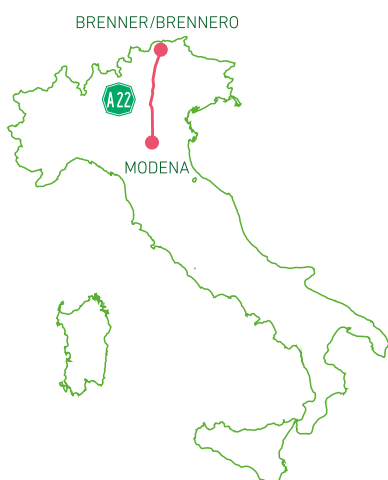
m larghezza corsie di marcia

2,50

m larghezza corsia
di emergenza

3,50

m larghezza corsia
di emergenza fra Egna e Verona



- **24** Stazioni autostradali
- **22** Aree di servizio
- **1** Area di sosta museale
- **6** Centri servizi
- **1** Centro Assistenza Utenza
- **1** Centro Operativo Autostradale
- 6** Centri per la Sicurezza Autostradale

+99 %

Treni movimentati
a trazione elettrica
da InRail SpA

€ 864.375

Investimento
in rete ricarica elettrica

-300.000
ton CO₂

Riduzione
anidride carbonica
nell'atmosfera

~ 1.500
TIR giorno

Mezzi pesanti che
non transitano
su gomma ma su rotaia

La catena del valore del Gruppo

La catena del valore del Gruppo Autobrennero è un sistema articolato e integrato che coinvolge numerosi attori e stakeholder, attivi in diverse fasi: dalla progettazione delle infrastrutture alla gestione dei servizi di mobilità, fino alla manutenzione e all'innovazione tecnologica. L'intero processo si sviluppa in un rapporto di interdipendenza con i territori e le comunità locali attraversati, con cui il Gruppo interagisce lungo tutta la catena del valore.

Nel valutare gli impatti economici, ambientali e sociali delle proprie attività, il Gruppo Autobrennero adotta una visione olistica e integrata, che tiene conto di tutte le relazioni che si sviluppano lungo la propria catena del valore. Questo significa considerare non solo ciò che avviene all'interno delle proprie operazioni, ma anche tutto ciò che gravita attorno ad esse: attività a monte, che coinvolgono i fornitori strategici di beni, servizi e tecnologie essenziali per il funzionamento e l'innovazione, fino alle attività a valle, che riguardano i partner commerciali del Gruppo e gli utilizzatori finali dell'infrastruttura e dei servizi autostradali.

Operazioni a monte

Le attività a monte della catena del valore del Gruppo si basano su forniture strategiche che supportano il funzionamento e l'evoluzione dell'arteria autostradale. In qualità di operatore a partecipazione pubblica non di controllo, il Gruppo intrattiene collaborazioni strutturate con organizzazioni di pubblica utilità fondamentali per garantire sicurezza e gestione delle emergenze lungo il tracciato autostradale e ferroviario. Al tempo stesso, si avvale di una rete qualificata di fornitori che assicurano materiali essenziali per la gestione nonché di servizi tecnici e specialistici legati a manutenzione, logistica, consulenza e innovazione. Le infrastrutture fisiche già presenti sul territorio, sebbene non direttamente detenute, costituiscono la base operativa delle attività in concessione e delle attività ferroviarie. Il capitale umano, con le sue competenze tecniche e gestionali, è trasversale a tutte le fasi e risulta determinante per la continuità e l'evoluzione del modello operativo. La composizione societaria (circa l'84,75% degli azionisti appartiene a soci pubblici) riflette il ruolo strategico e l'importanza dell'infrastruttura, assicurando stabilità e una visione di lungo periodo orientata al perseguimento di obiettivi di interesse collettivo.

Attività svolte dal Gruppo

Le operazioni dirette del Gruppo Autobrennero rappresentano il cuore dell'attività aziendale e si articolano in due ambiti di business: il servizio autostradale – principale attività del Gruppo – e il servizio ferroviario.

Per quanto riguarda le attività autostradali, il Gruppo gestisce in concessione l'intera Arteria del Brennero, curando la programmazione, l'esecuzione e il monitoraggio di tutte le attività operative, con particolare attenzione alla manutenzione ordinaria e straordinaria e alla gestione della sicurezza stradale. La Capogruppo è responsabile della tratta autostradale (314 chilometri) dal confine di Stato al Brennero fino all'allacciamento con l'A1 a Modena, con la responsabilità di perseguire condizioni ottimali di percorrenza. Fondamentale è anche il presidio della viabilità in caso di emergenze o eventi meteo avversi: il Centro Assistenza Utente di Autobrennero è attivo 24/7 e opera in costante coordinamento con il COA della Polizia stradale, i Vigili del Fuoco e i servizi sanitari. Il servizio agli utenti è inoltre assicurato dalla presenza di 22 aree di servizio, un'area museale e cinque aree dedicate esclusivamente ai mezzi pesanti al fine di offrire servizi di ristoro e supporto lungo l'intera tratta. Particolare rilievo rivestono la progettazione e la realizzazione di nuovi tratti e interventi di potenziamento dell'arteria, unitamente alla progressiva digitalizzazione e automazione dei processi gestionali, in un'ottica di innovazione continua e miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema autostradale.

Nel settore ferroviario, le società controllate e partecipate si occupano del trasporto merci su rotaia, con particolare riferimento a prodotti industriali, semilavorati e materiali da costruzione. L'attività ferroviaria si sviluppa in sinergia con l'infrastruttura autostradale e contribuisce in modo significativo all'efficienza della catena logistica sostenendo, al contempo, il trasferimento modale verso soluzioni di trasporto meno impattanti.

Complessivamente, le attività autostradali e ferroviarie generano il valore economico primario del Gruppo e contribuiscono per circa l'11% all'import-export nazionale, costituendo un presidio strategico per la mobilità nazionale e internazionale. Esse rappresentano, inoltre, una leva chiave per la competitività del sistema logistico italiano, soprattutto in riferimento al traffico merci e all'import-export.

Operazioni a valle

Tra i principali interlocutori della fase a valle rientrano i partner commerciali del Gruppo, che rappresentano una componente strategica per il modello operativo del Gruppo Autobrennero. Si tratta di operatori di mercato per i quali la continuità, l'efficienza e l'affidabilità dell'infrastruttura costituiscono un elemento di continuità per le proprie attività. In questa categoria rientrano i gestori di servizi oltre che partner chiave per la sicurezza operativa dell'infrastruttura e con le quali il Gruppo mantiene un dialogo costante per la gestione delle emergenze e il coordinamento delle attività sul territorio. Nella filiera ferroviaria rientrano invece i clienti diretti delle società controllate, tra cui imprese attive nei settori chimico, manifatturiero e automotive, che si avvalgono del servizio ferroviario per il trasporto di semilavorati e beni finiti destinati, successivamente, ad alimentare altre filiere produttive.

Un aspetto centrale della missione pubblica del Gruppo è garantire un servizio autostradale efficiente e di qualità agli utenti finali dell'infrastruttura - automobilisti, autotrasportatori e, più in generale, a chi quotidianamente percorre l'Autostrada del Brennero. La missione del Gruppo è strettamente legata al fatto che ogni giorno circa 100.000 persone usufruiscono dell'infrastruttura, percorrendo più di 5,2 miliardi di chilometri tra veicoli leggeri e pesanti all'anno, a testimonianza del ruolo strategico del Gruppo nella mobilità del territorio.

Per rispondere in modo puntuale a queste esigenze, il Gruppo offre una gamma diversificata di servizi pensati per assicurare un'esperienza di viaggio sicura, fluida e accessibile. La digitalizzazione svolge un ruolo chiave nel potenziare la comunicazione con l'utenza, grazie allo sviluppo di canali informativi in tempo reale. Questo approccio orientato all'utente rappresenta un pilastro strategico per rafforzare la fiducia nei servizi offerti e consolidare il ruolo del Gruppo come infrastruttura al servizio del benessere collettivo.

La fase finale della catena del valore del Gruppo Autobrennero si concentra sulla decostruzione pianificata e sulla gestione responsabile dei materiali a fine vita e dei rifiuti. Il Gruppo applica pratiche strutturate di gestione dei rifiuti, finalizzate al recupero, al riuso e al corretto smaltimento dei materiali derivanti da interventi di manutenzione, ammodernamento o dismissione di tratte e impianti. Attraverso processi controllati, vengono recuperati materiali e reimpiegati, ove possibile, in nuovi cicli produttivi rappresentando un momento strategico per garantire continuità al valore generato.



La concessione di Autostrada del Brennero

Data la composizione azionaria di Autobrennero, il raggiungimento di un quadro concessorio certo rappresenta un obiettivo strategico per i territori Soci della Capogruppo attraverso i propri Enti locali, in quanto garanzia non solo di investimenti per oltre 10 miliardi di euro nei prossimi cinquant'anni, ma anche della possibilità di governarli in un'ottica di sostenibilità ambientale e di sviluppo sostenibile della mobilità dei prossimi decenni.

La Concessione è regolata da un corpus di atti e successive integrazioni e modifiche che formano la convenzione; la concessione è stata oggetto di una prima proroga di 8 anni e 5 mesi fino al 30 aprile 2014 e in seguito di ulteriori proroghe in attesa di addivenire a una soluzione giuridica percorribile e condivisa con tutti i soggetti istituzionali.

In data 9 novembre 2021 è entrata in vigore la Legge n. 156 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "Decreto Infrastrutture", che

- con l'introduzione del comma 1-bis all'art. 2 - ha reso possibile procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di cui all'art. 183 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Nello specifico, la disposizione, facendo riferimento alla finalità di realizzare infrastrutture, prevede il ricorso all'art. 183 del codice dei contratti pubblici, quindi finanza di progetto anche con proposta spontanea da parte dell'interessato, in deroga all'art. 13 bis. Con tale dispositivo normativo è stata data pertanto facoltà ad Autobrennero di poter redigere una proposta spontanea e presentarla al competente Ministero. La consegna della proposta è avvenuta l'11 maggio 2022 e il 6 dicembre è arrivato il disco verde: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha riconosciuto la fattibilità del piano depositato da Autostrada del Brennero SpA, sancendo di fatto il passaggio della Società da proponente a promotrice. Il 31 dicembre 2024 il MIT ha pubblicato il bando di gara per la nuova concessione dell'A22. I soggetti interessati hanno dovuto presentare domanda di partecipazione entro la data fissata dal MIT, il 3 dicembre 2025. Il Ministero ha quindi avviato l'iter di gara, nominando una commissione incaricata di valutare l'ammissibilità delle candidature avanzate.

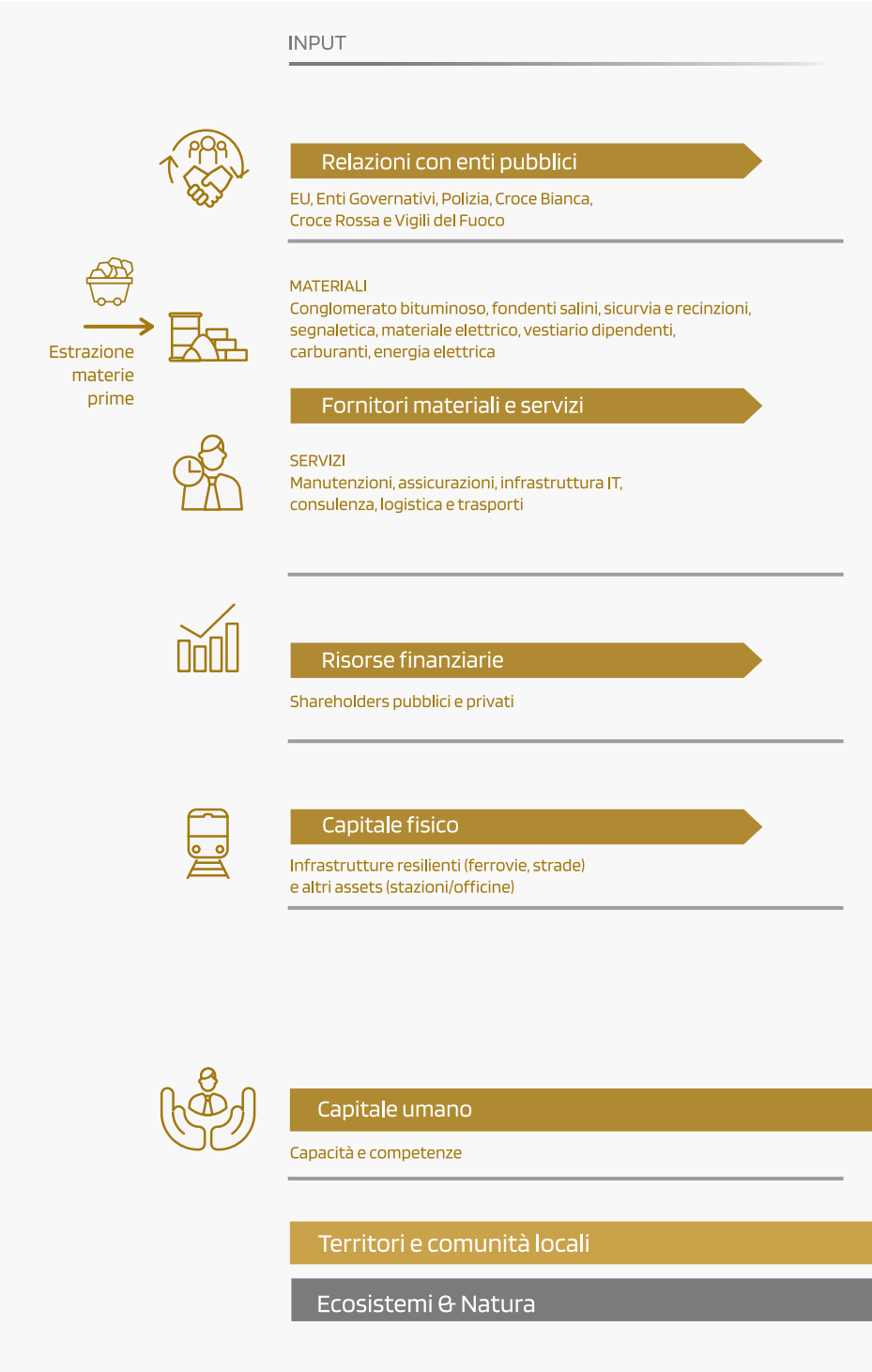
L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile

Per il Gruppo Autobrennero adottare un approccio consapevole e orientato alla sostenibilità ambientale, sociale e di governance rappresenta una priorità strategica consolidata da oltre vent'anni, con l'obiettivo di generare valore condiviso per i territori attraversati e rispondere alle attese di tutti gli stakeholder. In linea con questa visione, il Gruppo sta integrando gli obiettivi di sostenibilità all'interno del proprio modello di business, attraverso lo sviluppo di un piano d'azione denominato Green Corridor Europeo che ha l'obiettivo futuro di decarbonizzazione del trasporto stradale, di innovazione tecnologica e di mobilità integrata.

Questa transizione è resa possibile anche grazie alla diffusione di una cultura della sostenibilità, promossa attivamente presso le comunità locali, le istituzioni e gli attori economici, attraverso progetti e investimenti orientati alla riduzione dell'impatto ambientale, al miglioramento della sicurezza e all'evoluzione digitale delle infrastrutture. L'approccio adottato si fonda su trasparenza, affidabilità e condivisione delle informazioni, nella comunicazione delle iniziative, delle certificazioni e delle politiche ESG, sia verso i collaboratori interni che nei confronti del contesto esterno.

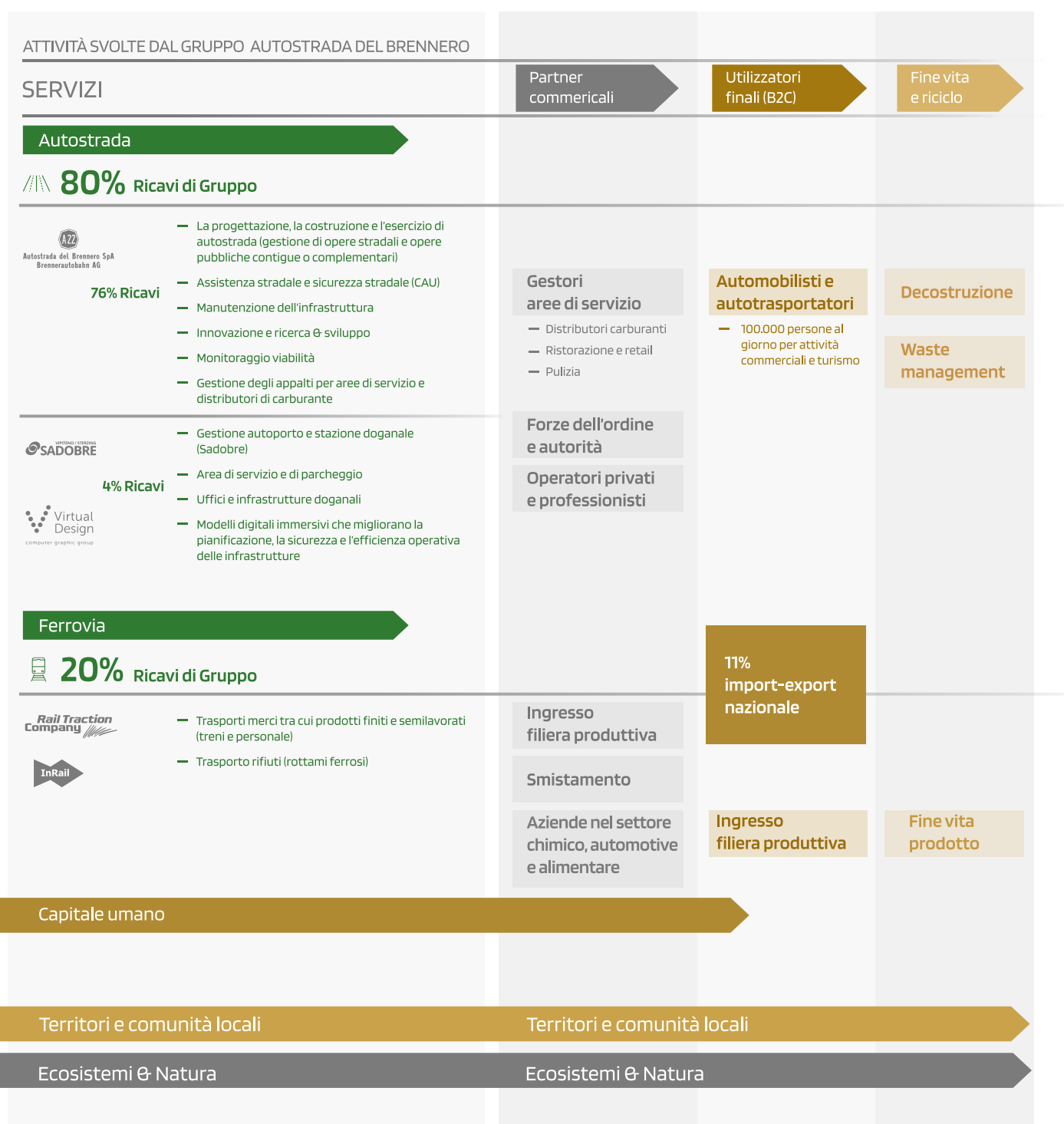
Il Gruppo Autobrennero integra le dimensioni ambientale, sociale e di governance non solo nella pianificazione strategica, ma anche nell'erogazione dei servizi, nella relazione con partner e fornitori, e nella gestione quotidiana della propria attività, nella consapevolezza che la trasformazione della mobilità richiede infrastrutture resilienti capaci di sostenere i nuovi paradigmi dettati dalla transizione ecologica e dall'innovazione tecnologica.

A MONTE



OPERAZIONI DIRETTE

A VALLE





Ambientale +

Mobilità sostenibile
Gestione dei rifiuti
Inquinamento atmosferico
Energia e fonti rinnovabili
Consumi responsabili dei materiali
Inquinamento del suolo
Gestione responsabile della catena di fornitura
Tutela del territorio e delle risorse naturali

Occupazione, formazione e sviluppo
Welfare aziendale
Sicurezza degli utenti
Soddisfazione dei viaggiatori
Sicurezza e salute dei collaboratori
Inquinamento acustico
Collaborazione con il territorio

Sociale + 



Governance + 

Impatti economici indiretti per le comunità locali
Privacy e sicurezza delle informazioni
Manutenzione infrastrutture, attrezzature

Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di sviluppo sostenibile

Nel 2015 le Nazioni Unite hanno definito 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) da raggiungere entro il 2030, chiamando governi, imprese e cittadini ad agire insieme per un futuro più equo e sostenibile. Il Gruppo Autobrennero ha dichiarato il proprio impegno rispetto a 9 di questi obiettivi, in coerenza anche con il Green Deal europeo del 2019, collegandoli a 15 ambiti progettuali della Proposta di Finanza di Progetto per la nuova concessione autostradale. Tali ambiti includono, tra gli altri, la digitalizzazione (Smart Highway), l'intermodalità, la transizione ecologica, la tutela ambientale, la sicurezza, l'innovazione e la valorizzazione culturale.

Il modello di sostenibilità, basato sugli obiettivi SDG, è stato delineato sui 3 pilastri ESG.



SDG 3 - Il Gruppo è impegnato nella tutela della salute della generalità dei cittadini che vivono in prossimità delle infrastrutture da esso gestite, degli utenti e dei dipendenti. Nello specifico, si fa promotore di una mobilità sostenibile basata sull'integrazione del trasporto su gomma con il trasporto su ferro e sulla diffusione di fonti di energia alternative ai combustibili fossili, ha drasticamente ridotto negli anni il tasso di incidentalità in autostrada e attua ogni misura di prevenzione e formazione atta a ridurre al minimo la probabilità di incidenti sul lavoro. Inoltre, ha installato nei luoghi più frequentati ricadenti sotto la propria gestione diretta, o indiretta, i DAE (defibrillatori semiautomatici), formando il proprio personale, quello delle aree di servizio e gli agenti della Polizia Stradale al loro utilizzo.



SDG 13 - Da molti anni il Gruppo è fortemente impegnato nella lotta al cambiamento climatico attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂. L'impegno è attuato su diversi fronti: la promozione della mobilità sostenibile, la diffusione di vettori energetici a basso impatto ambientale come l'idrogeno, l'innovazione per la riduzione della congestione del traffico veicolare nei periodi di maggiore domanda di servizio, la creazione di punti di ricarica per veicoli elettrici e di punti di alimentazione per i generatori dei veicoli a temperatura controllata.



SDG 7 - Il Gruppo è impegnato nell'aumento dell'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili e a basso impatto per migliorare costantemente le proprie performance energetiche. Tra i principali progetti: la creazione, per primi in Italia nel 2014, di un impianto di produzione di idrogeno da fonti rinnovabili con relativa distribuzione in prossimità della stazione autostradale di Bolzano Sud (altre 4 stazioni di distribuzione sono in fase di realizzazione e altri 4 impianti di produzione e/o distribuzione in previsione); l'installazione nel 2009 della prima barriera antirumore fotovoltaica in Italia; la realizzazione di punti di ricarica per veicoli elettrici; l'aumento dei punti di rifornimento di metano nelle aree di servizio. La realizzazione nel corso del 2018 all'interno dell'autoporto Sadobre SpA, presso la barriera autostradale di Vipiteno (BZ), del primo impianto di distribuzione GNL (Gas Naturale Liquefatto).

SDG 11 – La Capogruppo interpreta se stessa come “autostrada di prossimità”, ovvero una società al servizio dei territori attraversati, i cui Enti Locali sono pertanto non solo soci, ma anche partner di un’infrastruttura che vuole essere sempre più sostenibile. La Capogruppo è inoltre impegnata per la salvaguardia del patrimonio storico-artistico, attraverso progetti di restauro e di ristrutturazione di beni monumentali limitrofi al tracciato autostradale.

SDG 9 – Il Gruppo investe nella ricerca per aggiornare l’infrastruttura e renderla sostenibile, di qualità e affidabile, nell’ottica di contribuire a migliorare il futuro sistema della mobilità a livello europeo. Particolare attenzione è rivolta alla riduzione della congestione del traffico, in aumento strutturale negli ultimi anni, con ricadute positive sia dal punto di vista ambientale che sociale, alla mitigazione degli impatti acustici e paesaggistici e alla creazione di valore nel rispetto dei territori attraversati e delle popolazioni residenti.

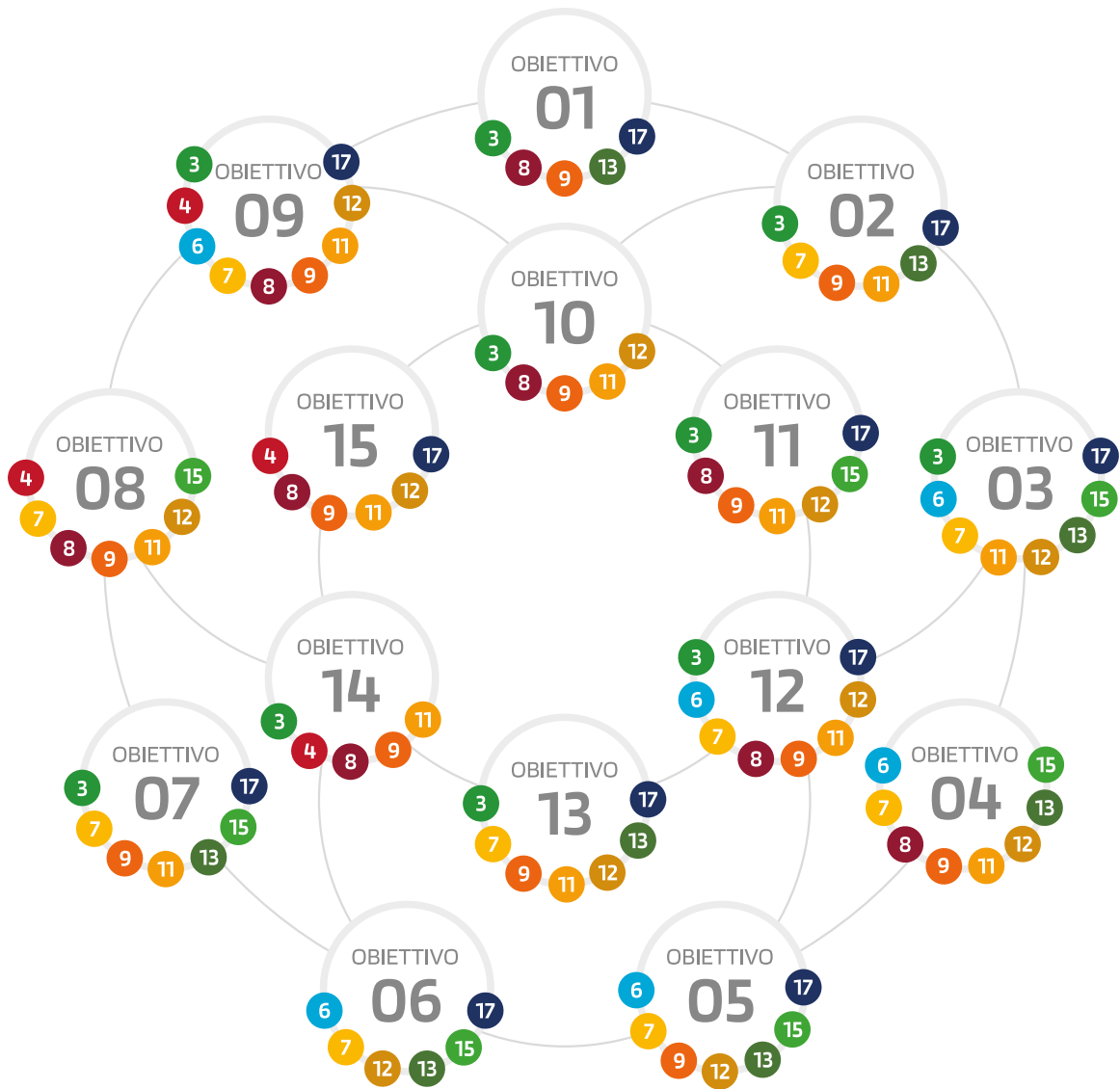
SDG 4 – La Capogruppo è impegnata nell’educazione autostradale degli studenti delle scuole secondarie inferiori e superiori. In particolare, si preoccupa di integrarne le conoscenze specifiche in materia di sicurezza autostradale. Autobrennero, inoltre, sostiene l’istruzione dei figli dei dipendenti attraverso l’erogazione di borse di studio. Anche la formazione e lo sviluppo dei collaboratori costituiscono un investimento strategico per la Capogruppo, dove il capitale umano rappresenta uno degli asset intangibili capaci di generare valore aziendale attraverso la formazione di patrimonio immateriale. La Società investe costantemente nel potenziamento e nell’adeguamento delle competenze (upskilling) nello sviluppo di nuove competenze (reskilling). La formazione continua (lifelong learning) è uno strumento adottato dalla Società per cavalcare la velocità e la profondità delle trasformazioni.

SDG 8 – Il Gruppo si impegna per raggiungere elevati livelli di produttività economica attraverso la diversificazione dei servizi, l’aggiornamento tecnologico e l’innovazione. Con la certificazione Family Audit, il cui iter è stato avviato nel 2009, la Capogruppo promuove il benessere del personale, prevedendo ad esempio l’estensione dell’utilizzo della banca ore al contratto part time, l’introduzione di sistemi di formazione a distanza, l’ampliamento della flessibilità durante la pausa pranzo. Nello specifico la Società promuove: il miglioramento delle condizioni di lavoro del personale dipendente, la formazione e l’aggiornamento professionale, l’integrazione con le aziende del territorio. Il tasso di ritorno al lavoro dopo il congedo parentale è pari al 100%.

SDG 17 – La Capogruppo persegue il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, attraverso la creazione di partnership con gli stakeholder e la partecipazione a progetti europei, finalizzati allo scambio e alla condivisione di conoscenza, esperienza, risorse tecnologiche e finanziarie.

SDG 12 – Il Gruppo effettua gli acquisti, per quanto possibile, secondo criteri di sostenibilità. Inoltre, è impegnato nel riutilizzo dei materiali adoperati nello svolgimento delle attività di realizzazione di nuove opere e di manutenzione dell’infrastruttura.





Nel quadro del progetto “**Green Corridor Europeo**”, la Capogruppo ha individuato 15 obiettivi strategici, fondati su una visione di sostenibilità integrale e su investimenti per oltre 9,2 miliardi di euro totalmente autofinanziati. Questi obiettivi guidano l'intera pianificazione futura e si articolano come segue:

- 01 Smart Highway:** digitalizzazione dell'infrastruttura per aumentare la sicurezza, ridurre l'incidentalità e migliorare l'efficienza del traffico.
- 02 Intermodalità e mobilità sostenibile:** integrazione dei diversi sistemi di trasporto, favorendo il passaggio della logistica dalla gomma alla rotaia.
- 03 Transizione ecologica:** supporto alla diffusione di veicoli a zero emissioni attraverso una rete capillare di infrastrutture di ricarica.
- 04 Economia circolare:** utilizzo di materiali riciclati e corretta gestione dei rifiuti nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture.
- 05 Tutela delle risorse naturali:** riduzione del consumo di risorse e incremento dell'efficienza energetica nelle attività aziendali.
- 06 Salvaguardia della biodiversità:** progettazione di opere a basso impatto ambientale e rafforzamento delle connessioni ecologiche.
- 07 Riduzione delle pressioni ambientali:** interventi per mitigare inquinamento atmosferico, acustico e luminoso.
- 08 Ecologia del paesaggio:** valorizzazione dell'inserimento paesaggistico e della qualità architettonica delle opere.
- 09 Sicurezza e salute umana:** priorità alla protezione dell'utenza, dei lavoratori e delle comunità residenti.
- 10 Servizi per viaggiatori e trasportatori:** potenziamento di aree di sosta, servizi informativi e strutture per il comfort degli utenti.
- 11 Valorizzazione culturale:** promozione dell'identità dei territori attraversati, rendendo l'autostrada parte integrante del paesaggio culturale.
- 12 Manutenzione e ammodernamento continuo:** attenzione costante alla conservazione e all'aggiornamento dell'intero sistema infrastrutturale.
- 13 Innovazione e ricerca:** sostegno a progetti di R&S per promuovere soluzioni tecnologiche all'avanguardia.
- 14 Formazione e benessere del personale:** investimento continuo nelle competenze, nella salute e nella sicurezza dei lavoratori.
- 15 Coinvolgimento e comunicazione:** promozione della condivisione e trasparenza verso utenti, comunità e stakeholder.

Il processo di doppia materialità

IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
 E1.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima
 E2.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento
 E3.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine
 E4.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi
 E5.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare
 G1.IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il business model

Per comprendere a fondo come le attività del Gruppo possano incidere sugli aspetti ambientali, sociali e di governance, nel 2025 è stata effettuata un'analisi di doppia materialità su tutto il perimetro aziendale e la catena del valore, condotta secondo le richieste della CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) e le Linee Guida fornite dalla Commissione Europea e da EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group).

Questa analisi implica l'adozione di una visione olistica delle prospettive a cui il Gruppo è sottoposto:

- la prospettiva di Impatto, meglio conosciuta come Materialità d'Impatto, che valuta gli impatti rilevanti, positivi e negativi, potenziali e attuali sull'ambiente, sulle persone (compresi i diritti umani) e sull'economia (inside-out);
- la prospettiva Finanziaria, meglio conosciuta come Materialità Finanziaria, che analizza e identifica i rischi e le opportunità legati a tematiche di sostenibilità che possono influenzare in modo significativo la performance e la situazione finanziaria dell'azienda, con ripercussioni nel breve, medio o lungo termine (outside-in).

L'analisi condotta ha l'obiettivo di integrare le due prospettive: da un lato l'approccio della Materialità d'Impatto, precedentemente svolta dal Gruppo come definito dallo Standard GRI-3 - Material Topics dei GRI Universal Standards; dall'altro, ad un primo esercizio volontario di valutazione della Materialità Finanziaria, realizzato secondo quanto previsto dai nuovi standard europei.

Il nuovo approccio d'analisi ha permesso al Gruppo Autostrada del Brennero di affinare la propria comprensione degli effetti che la complessa struttura aziendale può generare sulle questioni di sostenibilità e di come le stesse possono influire sulle proprie attività in modo tale da poter integrare questi aspetti all'interno della strategia aziendale. Questo processo non solo orienta strategicamente l'impiego delle risorse aziendali nelle aree di cruciale importanza, ma risulta altresì fondamentale per strutturare il Bilancio di Sostenibilità e comunicare in modo trasparente le proprie priorità, evidenziando progressi, sfide e obiettivi futuri.

Il processo di analisi ha previsto l'implementazione di **4 fasi**:

01.

Comprensione
del contesto

03.

Valutazione e validazione
dei temi materiali

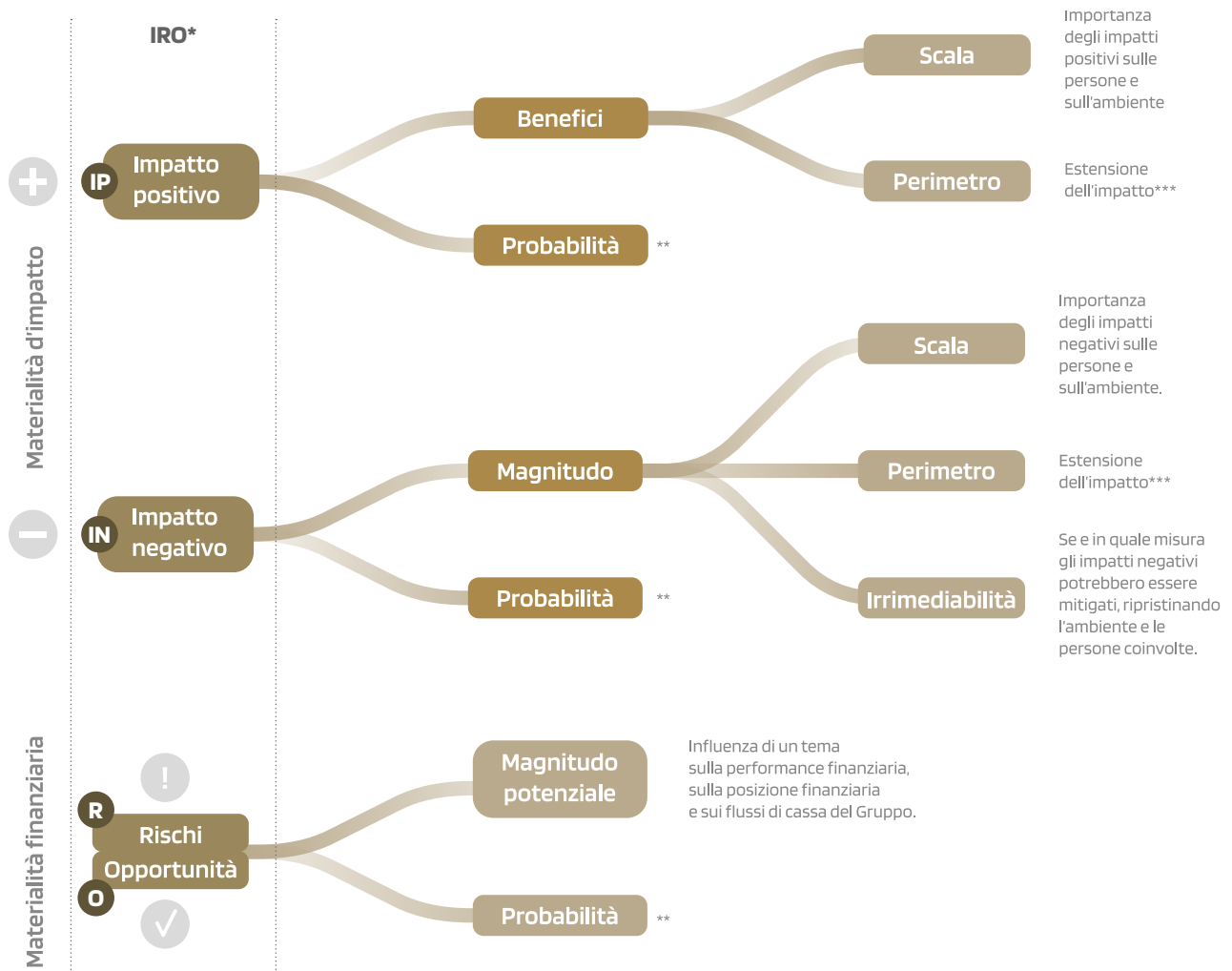
02.

Identificazione
degli Impatti,
Rischi e Opportunità

04.

Reporting

1. **Comprensione del contesto:** Nella fase iniziale dell'analisi è stata condotta una valutazione approfondita del contesto in cui opera il Gruppo. La comprensione del contesto interno è risultata fondamentale per analizzare le dinamiche e le attività caratteristiche del modello di business, con particolare attenzione alla rappresentazione della catena del valore. A tal fine, sono stati utilizzati anche documenti tecnici interni, come i precedenti Bilanci di Sostenibilità, i documenti disponibili pubblicamente e internamente, analisi specifiche come quella sui rischi aziendali, con l'obiettivo di valorizzare le risorse informative già disponibili all'interno del Gruppo. Parallelamente, è stata considerata l'analisi del contesto esterno, necessaria per comprendere in che modo fattori esogeni possano influenzare la resilienza e la continuità operativa dell'organizzazione. In quest'ottica, è stata condotta un'analisi dei principali trend di settore, nonché delle strategie adottate da peer e competitor. Tale analisi è stata supportata da fonti esterne autorevoli, tra cui studi accademici, pubblicazioni specialistiche e riferimenti normativi internazionali. Tra le fonti utilizzate figurano il World Economic Forum - Global Risk Report, la CDP Climate Change Methodology, gli standard del SASB per i settori Rail Transportation e Road Transport, i report di Sustainalytics per le infrastrutture di trasporto e il database Encore, insieme ad altri riferimenti internazionalmente riconosciuti.
2. **Identificazione degli Impatti, Rischi e Opportunità (IRO):** Questo processo ha previsto l'identificazione iniziale di una lista di IRO potenzialmente rilevanti. La mappatura è stata effettuata secondo la correlazione ai temi, sotto-temi e sotto-sotto-temi prevista dall'ESRS 1 General Requirement e, come da indicazioni metodologiche, tiene in considerazione l'intera catena del valore di cui il Gruppo Autostrada del Brennero fa parte, considerando le attività di business e gli stakeholder interessati. A questa lista sono state aggiunte due tematiche specifiche per le attività di business del Gruppo: innovazione, mobilità e infrastrutture resilienti e Cybersecurity. Inoltre, tra le tematiche relative alle comunità interessate è stato aggiunto il tema sull'inquinamento acustico, e per quanto riguarda i consumatori e utilizzatori finali la tematica sulla qualità del servizio offerto.
3. **Valutazione degli IRO e validazione dei temi materiali:** Valutazione degli IRO e validazione dei temi materiali: gli IRO identificati sono stati sottoposti a valutazione da parte del Top Management, ovvero dei referenti delle diverse funzioni aziendali, attraverso una serie di interviste strutturate. La valutazione si è basata su un approccio risk-based, considerando per ciascun IRO sia la probabilità di accadimento sia la magnitudo degli effetti, secondo una scala di valutazione da 1 a 4. È stato inoltre tenuto in considerazione l'orizzonte temporale di riferimento - breve, medio o lungo termine - in linea con quanto previsto dalla CSRD. La scala utilizzata è la medesima adottata per l'analisi dei rischi svolta durante l'anno dalla funzione Internal Audit in ottica di continuità e di integrazione delle tematiche di sostenibilità con quelle di business. Di seguito, si riporta uno schema a descrizione delle variabili sottoposte a valutazione:



* Nelle tabelle di descrizione degli IRO, gli impatti positivi (IP), gli impatti negativi (IN), i rischi (R) e le opportunità (O) vengono espresse in sigla.

** Solo per gli impatti potenziali. Gli impatti attuali hanno probabilità certa uguale a 4.

*** Nel caso degli impatti ambientali, questo significa, ad esempio, un'area geografica o l'entità del danno ambientale. Nel caso degli impatti sulle persone, si riferisce, ad esempio, al numero di persone coinvolte.

È stata quindi definita la soglia di materialità attraverso la costruzione di una matrice che mappa la magnitudo e la probabilità di accadimento, sia per la materialità di impatto che per quella finanziaria. Sulla base della matrice e dei differenti livelli di materialità emersi, sono stati considerati rilevanti gli IRO che hanno ottenuto un livello di rilevanza medio-alto o alto.



Pillar	Topic	Materialità d'impatto	Materialità finanziaria	Catena del valore
Ambiente	Cambiamenti climatici	●●●	◆	↑○↓
	Inquinamento	●●●		↑○↓
	Acque e risorse marine	●●		↑○↓
	Biodiversità ed ecosistemi	●●●	◆◆◆	↑○↓
	Economia circolare	●●●	◆◆	↑○↓
	Entity Specific: Innovazione e infrastrutture silienti	●●●	◆◆◆	↑○↓
Sociale	Forza lavoro propria	●●●	◆◆	↑○↓
	Lavoratori nella catena del valore (fornitori e clienti)	●●●	◆◆	↑○↓
	Comunità interessate	●●●	◆◆◆	↑○↓
	Consumatori e utilizzatori finali	●●●	◆◆◆	↑○↓
Governance	Condotta delle imprese	●●●	◆◆◆	↑○↓
	Entity Specific: Cybersecurity	●●	◆◆	↑○↓

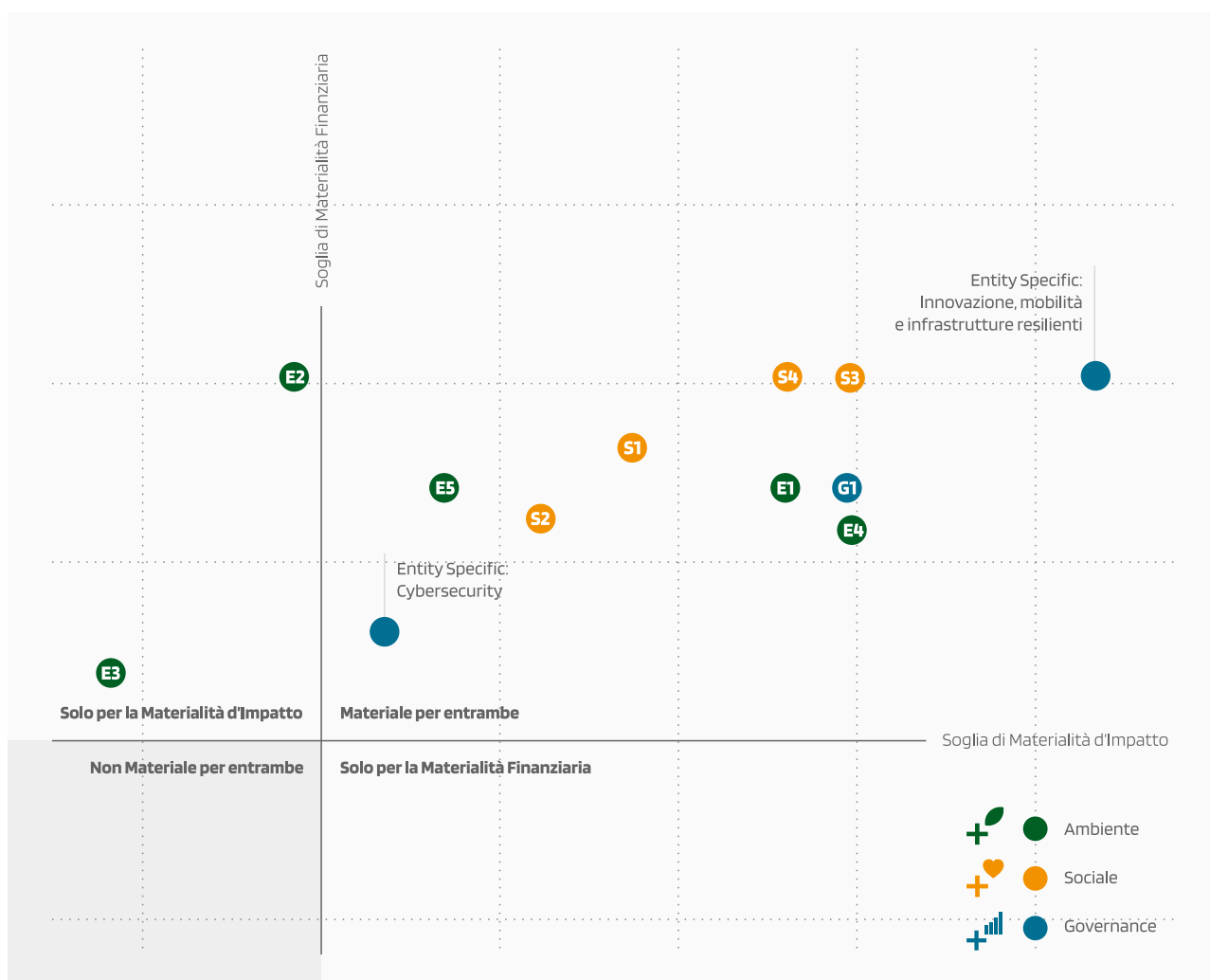
4. **Reporting:** I punteggi ottenuti da ciascun IRO nella fase precedente hanno permesso di individuare le questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo suddivise per temi, sotto-temi e sotto-sotto-temi al fine di prioritizzare, delineare e guidare le direttrici strategiche di sostenibilità e supportare la stesura dello stesso Bilancio di Sostenibilità. L'analisi di rilevanza ha fatto emergere, per la Materialità d'Impatto, tutti i temi come materiali; mentre per la Materialità Finanziaria i temi "Inquinamento" e "Acque e risorse marine" non sono risultati materiali.

In particolare, la tematica "Innovazione, mobilità e infrastrutture resilienti" risulta essere strategica per il Gruppo da entrambe le prospettive. Inoltre, temi quali l'attenzione alle comunità e al territorio, l'attenzione e la sicurezza dei clienti e la condotta delle imprese assumono particolare rilievo, in considerazione della natura del business. Anche l'attenzione verso il cambiamento climatico, la biodiversità e gli ecosistemi, così come la gestione della forza lavoro propria, emergono come tematiche di significativa importanza.

Per un'analisi più dettagliata, si riportano di seguito i sotto-temi risultati materiali e le diverse fasi della catena del valore.

ESRS Standard o tematiche specifiche	Operazioni a monte	Operazioni dirette	Operazioni a valle
E1 Cambiamento climatico	Energia	Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico
E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria		Inquinamento del suolo Inquinamento dell'aria Microplastiche
E3 Acque e risorse marine		Acqua (Consumo e scarico)	
E4 Biodiversità ed ecosistemi	Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Impatti sullo stato delle specie
E5 Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi	Rifiuti
Tematica specifica: Innovazione e infrastrutture resilienti		Innovazione, mobilità e infrastrutture resilienti	
S1 Forza lavoro propria		Condizioni di lavoro Parità di trattamento e di opportunità per tutti Altri diritti connessi al lavoro	
S2 Lavoratori nella catena del valore (fornitori e clienti)	Condizioni di lavoro Parità di trattamento e di opportunità per tutti Altri diritti connessi al lavoro		Condizioni di lavoro Parità di trattamento e di opportunità per tutti Altri diritti connessi al lavoro
S3 Comunità interessate		Diritti economici, sociali e culturali delle comunità Diritti civili e politici delle comunità Tematica specifica: Inquinamento acustico	
S4 Consumatori e utilizzatori finali		Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali Tematica specifica: Qualità dei servizi offerti
G1 Condotta delle imprese		Cultura d'impresa Protezione degli informatori Corruzione attiva e passiva	
Tematica specifica: Cybersecurity		Cybersecurity	

Gli IRO materiali, completi di descrizione e attributi, sono riportati all'interno di ciascun capitolo di appartenenza, in modo da garantire una chiara identificazione e tracciabilità all'interno della relativa sezione tematica.



Il Piano di Sostenibilità

MDR-T Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

E1-4 Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

E4-4 Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

E5-3 Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

S1-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

S3-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

S4-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il processo di Doppia Materialità costituisce il fondamento per definire e implementare la Strategia e il **Piano di Sostenibilità**, in allineamento con i requisiti della CSRD. Questo percorso, avviato dal Gruppo Autobrennero nel 2025, integra in modo sistematico le priorità ESG nel **modello di business**, orientando **governance, pianificazione industriale e gestione operativa** verso obiettivi di lungo periodo, con target e KPI misurabili. In tal modo, la sostenibilità diventa parte integrante delle decisioni strategiche e del monitoraggio delle performance, rafforzando l'impegno del Gruppo e la creazione di valore per tutti gli stakeholder.

Nell'infografica presente nelle pagine successive viene riportata la correlazione tra le 15 leve strategiche del Gruppo presenti nel progetto "**Green Corridor Europeo**" (descritte al paragrafo "L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di sviluppo sostenibile"), e i temi risultati materiali dall'analisi di Doppia Materialità.



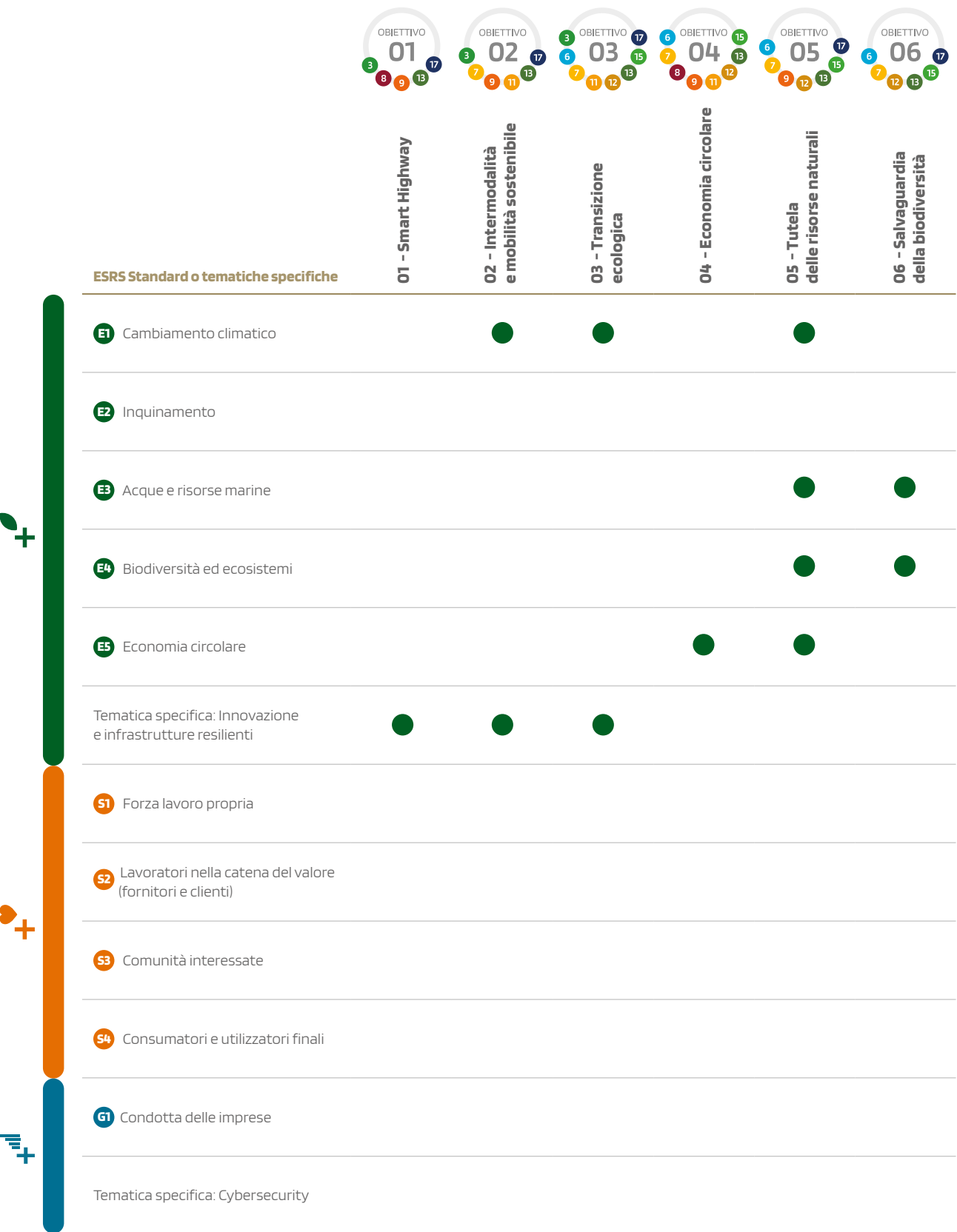
Lo sviluppo del Piano è stato inoltre effettuato tenendo conto del **contesto di mercato** in cui il Gruppo opera, attraverso un'analisi comparativa dei principali **peer di riferimento** e delle relative direttrici strategiche in materia di sostenibilità, al fine di individuare obiettivi e best practice maggiormente diffusi e rilevanti per il settore.

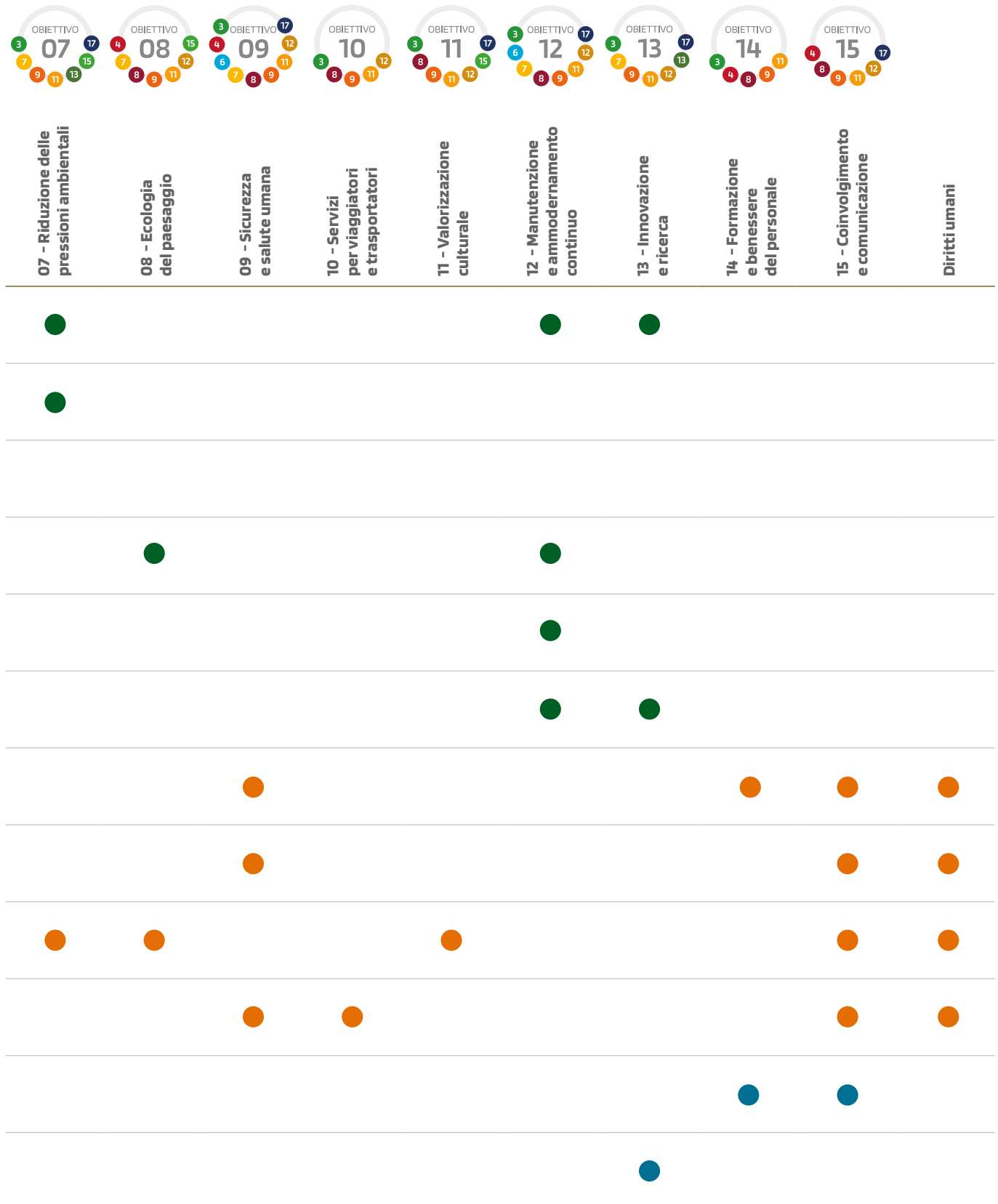
I target individuati sono stati inizialmente condivisi e discussi con le **funzioni aziendali competenti** per ciascuna tematica, favorendo un confronto strutturato volto a garantire coerenza, fattibilità e allineamento strategico degli obiettivi, secondo una visione comune e olistica. Per le tematiche di natura trasversale, il processo ha previsto il coinvolgimento congiunto di più funzioni, attraverso tavoli di confronto dedicati finalizzati alla condivisione delle informazioni e al coordinamento delle azioni.

La fase conclusiva del percorso ha previsto una **revisione complessiva** del Piano, finalizzata alla formalizzazione e alla prioritizzazione degli obiettivi, nonché alla loro traduzione in **azioni e target misurabili**. Il Piano di Sostenibilità così definito consente di declinare in modo strutturato la visione aziendale e di comunicare in maniera trasparente e coerente l'impegno del Gruppo in ambito ESG nei confronti degli stakeholder.

Attraverso tale Piano, il Gruppo intende garantire coerenza tra gli obiettivi strategici e gli impegni assunti, contribuendo in modo concreto al raggiungimento dei **17 Sustainable Development Goals (SDGs)** definiti dalle **Nazioni Unite**. In particolare, sono stati individuati **15 SDGs** come prioritari e maggiormente rilevanti per il modello di business e per le aree di impatto del Gruppo, in coerenza con la propria missione e con le direttrici di sviluppo sostenibile.

Sono poi riportati i target definiti nell'ambito del Piano di Sostenibilità a livello di Gruppo, articolati per Pilastro e per Tema ESRS. Per ciascun target è evidenziato il collegamento con le direttrici strategiche di sostenibilità, nonché il perimetro di riferimento.





Tema	Direttrici strategiche di sostenibilità	Perimetro
Cambiamento climatico	05 - Tutela delle risorse naturali	Autobrennero
Cambiamento climatico	05 - Tutela delle risorse naturali	Ferrovia
Biodiversità ed ecosistemi	06 - Salvaguardia della biodiversità	Autobrennero
Economia circolare	04 - Economia circolare	Autobrennero
Innovazione, mobilità e infrastrutture resilienti		Autobrennero
	01 - Smart Highway	Ferrovia
	03 - Transizione ecologica	Autobrennero
Forza lavoro propria	15 - Coinvolgimento e comunicazione	Autobrennero

Descrizione del target	Status		
Determinare le emissioni Scope 3 di Gruppo	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
Definire una strategia di decarbonizzazione con leve specifiche individuando target di riduzione in linea con i criteri SBTi	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2028: Sì
% di km percorsi mediante locomotive elettriche	Anno e valore base 2025: 99%	99%	Anno e valore target 2028: 99%
Investimenti dedicati alla piantumazione lungo l'Asse autostradale	Anno e valore base 2024: 64.000	12,8%	Anno e valore target 2030: 500.000
Migliorare la mappatura delle superfici, con estensione alle aree lungo l'asse autostradale	Anno e valore base 2025: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
Mappare le zone di principale interesse faunistico lungo la tratta autostradale al fine di identificare l'impatto dell'infrastruttura sulla frammentazione degli habitat e la presenza di passaggi faunistici in collaborazione con gli enti faunistici territoriali	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
% di rifiuti destinata a recupero	Anno e valore base 2024: 98,58%	98,58%	Anno e valore target Annuale: >90%
Percentuale di conglomerato bituminoso riciclato utilizzati per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del tratto autostradale	Anno e valore base 2024: 9,84%		Anno e valore target Annuale: +4%
Incremento del numero di centraline finalizzate a migliorare la diffusione dei servizi CITS	Anno e valore base 2024: 68	68	Anno e valore target 2028: 128
Attivazione del trasporto ferroviario da parte di RTC su tratte in Germania e Austria (partnership con Lokomotion)	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
Aumento del personale interoperabile di RTC (Italia, Austria, Germania) a 13 persone nel 2028, estendendo l'operatività dei 9 attuali presenti (attualmente fino all'Austria) fino alla Germania	Anno e valore base 2025: 9	9	Anno e valore target 2028: 13
Attivazione del trasporto ferroviario da parte di InRail in tratte Francesi	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
Garantire agli utenti un punto di rifornimento ad idrogeno green ogni 50 km di tratta	Anno e valore base 2024: 1	1	Anno e valore target 2035: 6
Realizzazione di altri impianti per la produzione di idrogeno green per il rifornimento di veicoli dotati di questo sistema di alimentazione	Anno e valore base 2024: 1	1	Anno e valore target 2035: 9
Realizzazione di altri impianti per la distribuzione di idrogeno green per il rifornimento di veicoli dotati di questo sistema di alimentazione	Anno e valore base 2024: 1	1	Anno e valore target 2027: 5
Aumento della rete di punti di ricarica elettrica, includendo: colonnine pubbliche, private e Ultra-charge al fine per garantire una maggiore copertura e accessibilità	Anno e valore base 2024: 120	120	Anno e valore target 2030: 270
Conseguimento della certificazione UNI PdR 125:2022 sulla Parità di Genere	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2028: Sì
Consolidare il posizionamento nel top 5% del mercato attraverso il mantenimento della certificazione Welfare (Willis Towers Watson) e avviare un percorso di miglioramento mirato delle aree meno presidiate	Anno e valore base 2024: Sì		Anno e valore target 2026/2027: Sì
Rafforzare la conoscenza e l'utilizzo del welfare aziendale attraverso attività di formazione e comunicazione mirate sugli strumenti disponibili, sviluppate anche alla luce dei risultati emersi dall'analisi del sistema di welfare	Anno e valore base 2024: Sì		Anno e valore target 2026: Sì
Garantire il mantenimento della certificazione Family Audit, assicurando la continuità degli impegni assunti	Anno e valore base 2024: Sì		Anno e valore target 2028: Sì

Tema	Direttrici strategiche di sostenibilità	Perimetro
Forza lavoro propria	15 - Coinvolgimento e comunicazione	Autobrennero & Ferrovia
	9 - Sicurezza e salute umana	Ferrovia
Comunità interessate	7 - Riduzione delle pressioni ambientali	Autobrennero
		Autobrennero
	15 - Coinvolgimento e comunicazione	Autobrennero
Consumatori e utilizzatori finali	9 - Sicurezza e salute umana	Autobrennero
	10 - Servizi per viaggiatori e trasportatori	Autobrennero
Condotta delle imprese	14 - Formazione e benessere del personale & 15 - Coinvolgimento e comunicazione	Autobrennero & Ferrovia

Descrizione del target	Status		
Analizzare il livello di compliance ai requisiti della direttiva Pay Transparency e avviare la misurazione del Gender Pay Gap, al fine di garantire equità retributiva, conformità al quadro normativo e supportare l'adozione di eventuali azioni correttive	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2026: Sì
Erogazione di corsi sulle tematiche Diversity, Equity & Inclusion (DEI) esteso a tutta la popolazione aziendale	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì
Raggiungere una percentuale di partecipazione pari ad almeno il 50% della popolazione impiegatizia ai corsi di formazione non obbligatoria, differenziati per specifiche categorie professionali	AdB: Anno e valore base 2024: 50%	50%	Anno e valore target 2030: >50
	Ferrovia: Anno e valore base 2024: 0%		Anno e valore target 2030: >50%
Rafforzare il coinvolgimento diretto dei lavoratori più esposti (operai), nei processi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, attraverso meccanismi strutturati di ascolto e raccolta di evidenze operative, al fine di migliorare l'efficacia del sistema di prevenzione e mitigazione dei rischi e di organizzazione di incontri su tematiche specifiche con i dipendenti	Anno e valore base 2024: Sì	Qualitativo	Anno e valore target Annuale: Sì
Copertura autostradale delle barriere fonoassorbenti (mq)	Anno e valore base 2024: 403.630mq	403.630mq	Anno e valore target 2030: 501.630mq
Investimenti in barriere fonoassorbenti consolidato	Anno e valore base 2025: 181.900.000€	181k€	Anno e valore target 2030: 266.900.000€
Numero di studenti coinvolti nel progetto "ABC - L'Autostrada del Brennero in Città. Progetto didattico per la sicurezza stradale"	Anno e valore base 2024: 3.952	3.952	Anno e valore target Annuale: >= 2.500
Mantenimento del tasso di Incidentalità globale (T.I.G.) sotto alla quota 18,0	Anno e valore base 2024: 15,97	15,97	Anno e valore target 2030: <18
Spese di manutenzione ordinaria ai fini della sicurezza stradale (migliaia di euro per km)	Anno e valore base 2023 198.000		Anno e valore target Annuale: >=190.000
Clienti soddisfatti del sistema di pagamento con tessere presso le stazioni autostradali	Anno e valore base 2024: 97,6%	97,6%	Anno e valore target Annuale: >=90%
Tempi di risposta ai reclami ricevuti	Anno e valore base 2024: 97,9%	97,9%	Anno e valore target Annuale: 90%
Clienti soddisfatti della sicurezza percorrendo la A22	Anno e valore base 2024: 91,9%	91,9%	Anno e valore target Annuale: 80%
% di dipendenti che hanno ricevuto formazione sul modello 231	Anno e valore base 2024: 100%	100%	Anno e valore target Annuale: 100%
Definire una Governance di sostenibilità con ruoli e responsabilità sui temi ESG allocati ai responsabili di riferimento	Anno e valore base 2024: No	Qualitativo	Anno e valore target 2027: Sì

Gli stakeholder del Gruppo

SBM-2 Interessi e opinioni degli stakeholder

Per il Gruppo Autobrennero, il dialogo con gli stakeholder rappresenta da sempre un elemento centrale per il raggiungimento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile, coerentemente con la propria strategia di business orientata alla creazione di valore nel lungo termine. Tale approccio si riflette nella definizione dei contenuti del Bilancio, coerentemente con i nuovi Standard ESRS previsti dalla nuova normativa CSRD (Direttiva 2022/2464), che guidano il percorso e le modalità di coinvolgimento degli stakeholder nel processo di analisi e gestione degli impatti lungo l'intera catena del valore.

Gli stakeholder rappresentano un ampio paniere di interessi diversificati: mantenere relazioni stabili e durature attraverso il coinvolgimento continuo costituisce un elemento fondamentale per il perseguimento dell'obiettivo di lungo termine di creazione di valore condiviso. La comprensione delle specifiche necessità e priorità manifestate dai portatori di interesse è uno degli elementi guida per il Gruppo Autobrennero, il quale applica un approccio proattivo nei confronti della pluralità di interlocutori con cui costantemente si rapporta, promuovendo il dialogo costante e recependone le esigenze. Attraverso la mappatura degli stakeholder, il Gruppo Autobrennero identifica in modo puntuale i propri interlocutori al fine di impostare un efficace processo di ascolto e di coinvolgimento delle parti interessate interne ed esterne alla Società. Questi sono riassumibili in quattro categorie principali, che contengono a loro volta un totale di 22 gruppi di soggetti.

COMUNITÀ E TERRITORIO Associazioni Cittadinanza

UTENTI CLIENTI E FORNITORI Autotrasportatori

Per il Gruppo Autobrennero, tale dialogo, non si è mai esaurito ad un singolo momento di ascolto legato al processo di analisi della materialità, ma si è sempre concretizzato - e oggi ancor di più - in una comunicazione bi-direzionale costante, modulata con una periodicità definita dalle necessità che possono emergere da ciascuna categoria di interlocutori.

Per quanto concerne gli stakeholder interni, sono stati strutturati diversi momenti di ascolto e di dialogo che hanno coinvolto dapprima il management della Società e successivamente i soci e i dipendenti di tutte le funzioni del Gruppo. Questi incontri hanno guidato le attività di analisi della materialità e la raccolta di informazioni relative alle responsabilità ambientali, sociali e di governance delle società.

Esternamente le istanze delle parti interessate sono state raccolte attraverso le modalità più adatte al confronto con ciascuna categoria di stakeholder, basandosi su pratiche di comunicazione affinate nel tempo dal Gruppo Autobrennero. Si riporta qui di seguito una schematizzazione delle modalità di coinvolgimento degli stakeholder.

Inoltre, le opinioni e le esigenze dei portatori di interessi vengono portati all'attenzione dell'Amministratore Delegato al fine di integrarli nei processi decisionali. Il Gruppo Autobrennero affronta questo aspetto attraverso un sistema strutturato che garantisce il costante aggiornamento degli organi di amministrazione, direzione e controllo sugli interessi e le opinioni raccolte. I risultati vengono poi analizzati e condivisi con gli organi di governance per consentire decisioni su future possibili strategie ed investimenti.

Gruppo Autobrennero

POLITICA E ISTITUZIONI

Autorità di vigilanza - Unione Europea - Enti di Polizia - Enti Governativi di Stato - Università

STAKEHOLDER INTERNI

Dipendenti e famiglie
Soci Organizzatori - Società controllate e partecipate

Media - Vigili del Fuoco, Enti di Soccorso, Protezione Civile, Comuni, Province e Enti locali - Altri gestori autostradali - Istituti scolastici

Automobilisti - Case di spedizione e operatori multimodali, Fornitori di beni e di servizi - Gestori di aree di servizio e autoporto

Categoria stakeholder	Descrizione stakeholder
Dipendenti e famiglie	Dipendenti a tempo pieno, part-time, somministrati, collaboratori stagionali e relativi familiari.
Organismo di vigilanza	L'Organismo di Vigilanza, composto da tre membri viene nominato con delibera del CdA in base a requisiti di autonomia, indipendenza, professionalità e continuità di azione.
Soci	La compagine societaria, composta sia da enti pubblici, che da soci privati.
Organi statutari	CdA, Presidente, Vicepresidente, AD, Amministratori, Collegio Sindacale, Comitato Esecutivo.
Società partecipate e controllate	Imprese controllate: Sadobre SpA., Autostrada Regionale Cispadana SpA, Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, STR Brennero Trasporto Rotaia SpA, Rail Traction Company SpA, InRail SpA. Tra le imprese collegate vi sono anche IIT Hydrogen Srl e Lokomotion GmbH.
Autotrasportatori	Utenti con veicoli a 3,4 o 5 assi, veicoli in classe B ovvero con l'altezza rispetto al primo asse superiore ad 1,30 che percorrono la tratta.
Automobilisti	Altre tipologie di utenti del servizio autostradale, non inclusi nella categoria di cui sopra.
Case di spedizione e operatori multimodali	Operatori privati dei servizi di spedizione.
Gestori aree di servizio e autoporto	Gestori delle 22 aree di servizio presenti lungo A22, di cui 11 in corsia sud e 11 in corsia nord.
Fornitori di beni e servizi	Operatori economici che offrono servizi di progettazione, di manutenzione, materie prime, sussidiarie di consumo e merci, immobilizzazioni, appalto lavori o servizi.
Unione Europea	Organizzazione internazionale politica ed economica a carattere sovranazionale, che eroga finanziamenti per lo sviluppo di progetti di rilevanza europea.
Enti di polizia	Sezioni speciali di polizia volte a garantire la sicurezza nelle sedi autostradali e ferroviarie.
Enti Governativi di Stato	Enti, tra cui MIT e ART, che regolamentano l'attività del Gruppo.
Università	Enti che contribuiscono alla crescita del Gruppo grazie alla collaborazione nei progetti di ricerca seguiti e alla creazione di nuovi potenziali talenti.
Autorità di Vigilanza	Autorità Pubbliche, tra cui ANAC e ANSFISA, volte a garantire una costante trasparenza nelle procedure.
Associazioni	Gruppi presenti sul territorio, tra cui organismi territoriali e associazioni di categoria.
Istituti scolastici	Istituti scolastici di diverso grado presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.
Comuni, Province e altri enti locali	Enti locali, tra cui ARPAV e gli uffici comunali, presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.
Vigili del Fuoco, Enti di soccorso, Protezione Civile	Enti di soccorso, che per competenza, collaborano con la Società, per attività di soccorso e formazione.
Media	Giornali, telegiornali, radio, siti web.
Cittadinanza	Gruppi di persone che risiedono lungo la tratta e le imprese che operano nella zona di influenza.
Altri gestori autostradali	Gestori autostradali che a diverso titolo si interfacciano con la Società.

Descrizione del processo di coinvolgimento	Principali canali di coinvolgimento	Frequenza del coinvolgimento
Comunicazioni aziendali, riunioni periodiche, programmi informativi e iniziative di coinvolgimento	Telefono, e-mail, riunioni, intranet aziendale	giornalmente
Attività di controllo, monitoraggio e reporting ai sensi del D.Lgs. 231/2001	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Riunioni periodiche e assemblee per la condivisione dei risultati e delle strategie aziendali	PEC, telefono, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Riunioni periodiche, attività di controllo e supervisione della gestione	PEC, telefono, e-mail, riunioni, collegi e videoconferenze	mensilmente
Comunicazioni dirette e riunioni periodiche di coordinamento	PEC, telefono, e-mail, riunioni, collegi e videoconferenze	giornalmente
Raccolta feedback, indagini di soddisfazione e comunicazioni operative	impianti di infomobilià, sito internet, social media, radio, e-mail, app, indagini di customer satisfaction	giornalmente
Raccolta feedback, indagini di soddisfazione e comunicazioni informative	impianti di infomobilià, sito internet, social media, radio, e-mail, app, indagini di customer satisfaction	giornalmente
Comunicazioni dirette e gestione dei rapporti contrattuali	Documentazione contrattuale, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni dirette e coordinamento operativo	PEC, telefono, e-mail, riunioni e videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni dirette, gestione contratti e incontri di coordinamento	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni formali e partecipazione a tavoli istituzionali	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni formali e coordinamento operativo	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni istituzionali e incontri di confronto	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Collaborazioni per progetti di ricerca e innovazione	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Comunicazioni formali e gestione degli adempimenti	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Comunicazioni dirette e partecipazione a incontri tematici	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Progetti educativi e iniziative di sensibilizzazione	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Comunicazioni dirette e coordinamento territoriale	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	mensilmente
Coordinamento operativo e gestione emergenze	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente
Comunicazioni istituzionali e gestione rapporti stampa	Telefono, e-mail, comunicati stampa	mensilmente
Comunicazione e coinvolgimento su iniziative e impatti sul territorio	Canali digitali, consultazioni pubbliche, incontri istituzionali	giornalmente
Scambio di informazioni e incontri di coordinamento	PEC, telefono, e-mail, riunioni, videoconferenze	giornalmente

Due diligence

GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza

Attraverso l'analisi di materialità, il Gruppo Autobrennero ha identificato e valutato gli impatti negativi, sia effettivi sia potenziali, legati alle tematiche di sostenibilità, permettendo al Gruppo di avviare la definizione di un processo di Due Diligence per gestire e mitigare gli impatti negativi legati alle tematiche identificate come materiali.

Di seguito è presentata una mappatura delle informazioni incluse nella Dichiarazione, con riferimento ai processi di due diligence sui temi materiali per il Gruppo.

Fasi della due diligence	Riferimento nella rendicontazione
Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	- La governance del Gruppo e di sostenibilità - Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione - Cambiamento climatico - Biodiversità ed ecosistemi - Uso delle risorse ed economia circolare - Acqua e risorse marine - Inquinamento - Consumatori ed utilizzatori finali - Forza lavoro propria - Lavoratori nella catena del valore - Comunità interessate - Condotta delle imprese - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni



ESRS di riferimento

- ESRS-2 GOV-2 Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate
- Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione
- E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi
- E4-2 Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi
- E5-1 Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare
- E3-1 Politiche connesse alle acque e alle risorse marine
- E2-1 Politiche relative all'inquinamento
- S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali
- S1-1 Politiche relative al personale
- S2-1 Politiche connesse ai lavoratori della catena del valore
- S3-1 Politiche relative alle comunità interessate
- G1-1 Politiche in materia di cultura di impresa e condotta delle imprese
- G1-2 Gestione dei rapporti con i fornitori
- Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni

Fasi della due diligence	Riferimento nella rendicontazione
Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	- Il Gruppo Autobrennero e la catena del valore - Il processo di doppia materialità - Consumatori ed utilizzatori finali - Forza lavoro propria - Lavoratori nella catena del valore - Comunità interessate - Condotta delle imprese - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
Individuare e valutare gli impatti negativi	- Il processo di doppia materialità - Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione - Cambiamento climatico - Uso delle risorse ed economia circolare - Acqua e risorse marine - Inquinamento - Consumatori ed utilizzatori finali - Forza lavoro propria - Lavoratori nella catena del valore - Comunità interessate - Condotta delle imprese - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
Individuare e valutare gli impatti negativi	- Il processo di doppia materialità - Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione - Cambiamento climatico - Uso delle risorse ed economia circolare - Acqua e risorse marine - Inquinamento - Consumatori ed utilizzatori finali - Forza lavoro propria - Lavoratori nella catena del valore - Comunità interessate - Condotta delle imprese - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	- Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione - Cambiamento climatico - Uso delle risorse ed economia circolare - Acqua e risorse marine - Inquinamento - Consumatori ed utilizzatori finali - Forza lavoro propria - Lavoratori nella catena del valore - Comunità interessate

ESRS di riferimento

-
- ESRS-2 SBM-2 Interessi e opinioni degli stakeholder
 - S1-2 Processi di coinvolgimento del personale e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti
 - S2-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti
 - S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti
 - S4-2 Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti
 - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
-

- ESRS-2, E1, E2, E3, E4, E5, G1, IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità
 - Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione
 - S1 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S3 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva
 - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
-

- ESRS-2, E1, E2, E3, E4, E5, G1, IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità
 - Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione
 - S1 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S3 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - S4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
 - G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva
 - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
-

- Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione
 - E1 Cambiamenti climatici – Metriche
 - E5 Economia Circolare – Metriche
 - E3 Acqua e risorse marine – Metriche
 - E2 inquinamento – Metriche
 - S4 Consumatori e utilizzatori finali – Metriche
 - S1 Forza lavoro propria – Metriche
 - S2 Lavoratori nella catena del valore – Metriche
 - S3 Comunità interessate – Metriche
-

Fasi della due diligence	Riferimento nella rendicontazione
Intervenire per far fronte agli impatti negativi	— Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione — Cambiamento climatico — Uso delle risorse ed economia circolare — Acqua e risorse marine — Inquinamento — Consumatori ed utilizzatori finali — Forza lavoro propria — Lavoratori nella catena del valore — Comunità interessate — Condotta delle imprese — Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni

ESRS di riferimento

-
- Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione
 - E1-3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici
 - E2-2 Azioni e risorse connesse all'inquinamento
 - E3-2 Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine
 - E4-3 Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi
 - E5-2 Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare
 - S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
 - S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché l'efficacia di tali azioni
 - S2-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni
 - S2-4 Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni
 - S3-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni
 - S3-4 Interventi su impatti rilevanti e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione alle comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni e approcci
 - S4-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazione
 - S4-4 Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni
 - G1-2 Gestione dei rapporti con i fornitori
 - G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva
 - Riservatezza e Cybersecurity – la sicurezza delle informazioni
-

La Governance del Gruppo e di sostenibilità

GOV-1 Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

G1.GOV-1 Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

GOV-2 Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

GOV-3 Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

La Governance del Gruppo Autobrennero è costituita dai seguenti organi:

- **Assemblea dei Soci:** rappresenta l'organo sovrano della Società, è titolare della funzione decisionale;
- **Consiglio di Amministrazione:** gestisce l'impresa compiendo gli atti necessari ed opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, ad esclusione di quelli che la legge e lo statuto riservano all'Assemblea;
- **Comitato Esecutivo:** cura la gestione ordinaria della Società, ad esclusione degli atti non delegabili per legge e per statuto, nonché la gestione straordinaria, quando l'ammontare del singolo atto non frazionato non superi la spesa di 4 milioni di euro;
- **Collegio Sindacale:** rappresenta il controllo interno della Società, con funzione di vigilanza sull'amministrazione della Società e sul rispetto dello statuto.

Al 31/12/2025 i diversi organi erano così costituiti:

Consiglio di Amministrazione

Reichhalter Hartmann	Presidente Consiglio di Amministrazione
Cattoni Diego	Amministratore Delegato
Rotta Alessia	Vicepresidente Consiglio di Amministrazione
Ausserdorfer Martin	Membro Comitato Esecutivo
Zanni Giorgio	Membro Comitato Esecutivo
Aspes Giovanni	Consigliere
Kofler Astrid	Consigliere
Montagnoli Alessandro	Consigliere
Binelli Diego	Consigliere
Bernini Ugo	Consigliere
Bondi Mauro	Consigliere
Rota Biasetti Patrizia	Consigliere

Schivari Monika	Consigliere
Galassi Francesca	Consigliere

Comitato Esecutivo

Reichhalter Hartmann	Presidente Consiglio di Amministrazione
Cattoni Diego	Amministratore Delegato
Rotta Alessia	Vicepresidente Consiglio di Amministrazione
Ausserdorfer Martin	Membro Comitato Esecutivo
Zanni Giorgio	Membro Comitato Esecutivo

Collegio Sindacale

Tirone Rossana	Presidente Collegio Sindacale
Zanini Tommaso	Sindaco
Florian von Call Martha	Sindaco
Hofer Benno	Sindaco
Marella Elisena	Sindaco
Delladio Carlo	Sindaco Supplente
Flarer Andrea Renate	Sindaco Supplente

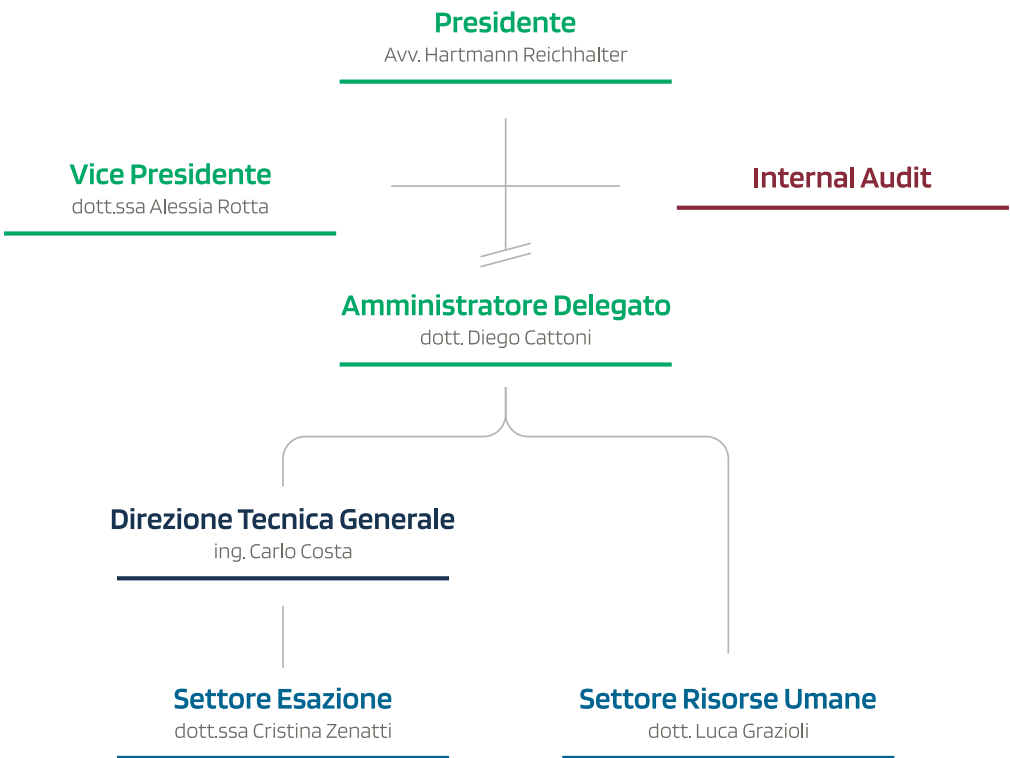
Società di revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

All'interno del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Capogruppo è possibile rilevare il seguente grado di diversità di genere e di età tra i componenti:

Diversità di genere e di età	Consiglio di Amministrazione			Collegio Sindacale		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Sotto i 30 anni	0	0	0	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni	3	2	5	1	1	2
Sopra i 50 anni	2	7	9	3	2	5
Totale	5	9	14	4	3	7

Il sistema di governance mira a gestire le decisioni aziendali seguendo i valori etici e le direttrici strategiche condivise, trasmettendo all'organizzazione le azioni da implementare.



Governance della sostenibilità

Il Consiglio di Amministrazione di Autobrennero definisce le strategie, le politiche e gli obiettivi dell'organizzazione, inclusi quelli inerenti allo sviluppo sostenibile, che vengono attuati dall'Amministratore Delegato attraverso la Direzione Tecnica Generale.

L'organo amministrativo monitora con continuità l'andamento delle attività aziendali integrate con gli aspetti di sostenibilità attraverso relazioni periodiche e report elaborati dai responsabili di funzione. A questi ultimi è affidata la gestione degli impatti, rischi e opportunità economici, ambientali e sociali dell'organizzazione, nonché il raggiungimento degli obiettivi aziendali, compresi quelli legati alla sostenibilità nel settore delle infrastrutture e della mobilità. Inoltre, all'interno delle singole società del Gruppo sono presenti referenti specifici incaricati della gestione operativa delle tematiche legate alla sostenibilità.

L'Amministratore Delegato e il Consiglio di Amministrazione valutano le singole proposte progettuali della Direzione Tecnica Generale prendendo in considerazione anche gli aspetti di sostenibilità, con particolare attenzione a quelli emersi dall'analisi di doppia materialità (vedere paragrafo "Il processo di doppia materialità").

Infine, il Bilancio di Sostenibilità viene sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione prima di essere trasmesso e rendicontato all'Assemblea dei Soci.

Nelle diverse attività inerenti alla sostenibilità, il Gruppo è supportato da un team interno dedicato che coordina e collabora con gli attori coinvolti nello sviluppo del percorso ESG intrapreso.

In previsione dell'entrata in vigore dell'obbligatorietà della rendicontazione di sostenibilità, attualmente prodotta su base volontaria, è in fase di valutazione l'opportunità di integrare il modello di governance vigente in modo da strutturare maggiormente ruoli, responsabilità e processi dedicati.

Politiche e certificazioni di Gruppo

Al fine di prevenire e affrontare gli impatti reali e potenziali, mitigare e prevedere i rischi, nonché valorizzare le opportunità, il Gruppo ha adottato un sistema organico di politiche formalizzate.

La Capogruppo e le controllate, consapevoli del proprio legame con il territorio e la comunità, hanno definito valori guida orientati alla sostenibilità ambientale, alla crescita economica e sociale e alla tutela della salute e sicurezza. A questi principi esterni si affiancano quelli interni, come legalità, trasparenza, valorizzazione delle risorse umane e rispetto dell'ambiente, condivisi da tutto il Gruppo e formalizzati nel Codice Etico e di Comportamento di Autostrada del Brennero SpA e delle società controllate e nella Carta dei Servizi.

Il Codice etico, valido per tutte le società del Gruppo incluse le controllate, è stato adottato dal 2009, così il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di Autostrada del Brennero SpA, ovvero l'insieme di procedure, protocolli e misure organizzative che il Gruppo ha definito per prevenire la commissione di reati da parte di soggetti interni all'organizzazione e dimostrare il proprio impegno verso la legalità e l'etica aziendale.

Per raggiungere standard elevati in ambito di qualità, tutela ambientale e sicurezza, le Società Autobrennero e InRail hanno adottato un Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza (SG-QAS), costantemente aggiornato e adeguato alle normative ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e ISO 45001:2023. Questo sistema supporta il miglioramento continuo dei processi aziendali, con focus sulla soddisfazione dell'utenza, sull'ambiente e sulla salute e sicurezza dei lavoratori. Le attività di audit interni e di ri-esame della Direzione hanno permesso nel tempo di consolidare prestazioni elevate, con risultati positivi certificati da SGS SpA Italia per quanto concerne Autobrennero e RTC e RINA per quanto riguarda InRail.

Per **Autobrennero**, nel corso del 2025, l'esecuzione del Riesame della Direzione e le attività di audit interno hanno contribuito a rafforzare l'idoneità, l'efficacia e l'adeguatezza del Sistema di Gestione, rivelandosi fondamentali nell'identificazione di aree di miglioramento e nella valorizzazione delle opportunità evolutive. In particolare, nei giorni 31 marzo, 1 e 2 aprile 2025 l'Ente di Certificazione SGS Italia SpA ha svolto l'audit di sorveglianza secondo gli standard ISO 9001 e ISO 14001; successivamente, nei giorni 4, 5 e 6 giugno 2025, ha effettuato l'audit di mantenimento secondo lo standard ISO 45001. Gli audit hanno dato esito positivo, confermando la piena validità delle certificazioni e il mantenimento del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza. In Autobrennero il SGQAS ha contribuito al miglioramento della sicurezza stradale, della gestione delle emergenze, dell'informazione agli utenti e della formazione del personale, promuovendo anche pratiche ambientali virtuose: riduzione degli impatti da traffico, gestione sostenibile dei cantieri, risparmio energetico e limitazione dell'uso di risorse e produzione di rifiuti.

Per le società ferroviarie è intrinseco operare attraverso sistemi di gestione strutturati, finalizzati a garantire elevati standard di sicurezza e qualità del servizio, in quanto l'esercizio dell'attività è subordinato al possesso del Certificato Unico di Sicurezza per il trasporto ferroviario rilasciato dall'Agenzia per le Ferrovie dell'Unione Europea (ERA).

In particolare, anche per **InRail** l'adozione di sistemi di gestione integrati certificati permette di porre al centro la sicurezza delle operazioni ferroviarie, la tutela dell'ambiente e della salute dei lavoratori, la conformità normativa e la soddisfazione del cliente. Tali sistemi rappresentano strumenti fondamentali per garantire qualità, sicurezza e sostenibilità, in linea con le best practice del settore ferroviario ed ESG.

RTC è invece certificata ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018, testimoniando l'impegno della Società nel garantire la tutela dell'ambiente e della sicurezza delle persone. Anche nel corso del 2025, sia InRail che RTC hanno sostenuto gli audit di sorveglianza periodica (a cadenza annuale) relativi alle proprie certificazioni ISO, con esito positivo a conferma dell'efficacia del percorso intrapreso.

Si riporta di seguito la lista delle politiche e certificazioni adottate dalle società del Gruppo Autobrennero.



Nome	Contenuto	Autobrennero	InRail	RTC	Sadobre	Virtual Design
Linee Guida Aziendali	- Il Codice Etico e di Comportamento contiene le regole di comportamento adottate dai diversi destinatari e i principi comportamentali relativi a legalità, correttezza, tutela dei diritti umani, salute e sicurezza, rispetto dell'ambiente, diligenza e professionalità, immagine e riservatezza. - La politica aziendale di Autobrennero (A22) afferma l'impegno dell'Alta Direzione al miglioramento continuo della qualità del servizio autostradale, della tutela ambientale e della salute e sicurezza di lavoratori, utenti e comunità, nel rispetto di legalità, etica, trasparenza, protezione dei dati e parità di trattamento - La Carta dei Servizi di Autostrada del Brennero è il documento che descrive i servizi offerti all'utenza, gli standard di qualità garantiti e gli impegni della Società in termini di sicurezza, trasparenza, tutela ambientale e assistenza lungo l'A22. - Nel 2024, RTC ha adottato la Carta dei Valori che contiene il nuovo slogan aziendale "Railways Take Care of Earth". La Carta dei Valori riporta i principi fondanti dell'organizzazione, come disciplina, sicurezza, competenza, appartenenza, efficacia, libertà, giustizia sociale, inclusività e costanza e viene condivisa con tutti i dipendenti e gli stakeholder - La Politica Aziendale di RTC esprime l'impegno della Direzione nel garantire un miglioramento continuo in materia di sicurezza ferroviaria, salute e sicurezza sul lavoro, tutela ambientale e parità di genere, attraverso l'analisi del contesto, la gestione dei rischi, la formazione continua, la valorizzazione delle persone e il rispetto di elevati standard normativi, con particolare attenzione all'equità, all'inclusione e alla prevenzione di ogni forma di discriminazione. - InRail SpA con la Politica per la Sicurezza Ferroviaria, la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro si impegna a consolidare la propria posizione nel settore ferroviario puntando su sicurezza operativa, soddisfazione del cliente, tutela ambientale, salute e sicurezza dei lavoratori e della collettività, nel pieno rispetto delle normative, considerati dalla Direzione principi strategici essenziali per la crescita sostenibile del gruppo.	●	●	●	●	●
D.Lgs. n. 231/2001 (Modello di organizzazione, gestione e controllo)	Disposizioni regolanti la gestione aziendale al fine di prevenire il rischio di reati e di illeciti amministrativi, valorizzando i principi di liceità e correttezza	●	●	●	●	●

Nome	Contenuto	Autobrennero	InRail	RTC	Sadobre	Virtual Design
L.P. n. 1/2011 Provincia Autonoma di Trento (Family Audit Executive)	La Società ha formalizzato e strutturato il proprio impegno in queste tematiche tramite uno strumento manageriale che promuove un cambiamento culturale e organizzativo, consentendo alle organizzazioni di adottare politiche di gestione del personale orientate al benessere dei dipendenti e delle loro famiglie.	●				
UNI EN ISO 14001:2015	La norma UNI EN ISO 14001 è riferimento per il Sistema di Gestione per l'Ambiente, finalizzato alla definizione e al raggiungimento di obiettivi e di strategie per la tutela dell'ambiente.	●	●	●		
UNI EN ISO 9001:2015	La norma UNI EN ISO 9001 è riferimento per il Sistema di Gestione per la Qualità. Specifica i requisiti per dimostrare la capacità di un'organizzazione di fornire prodotti e servizi conformi agli standard e alle prescrizioni applicabili e per accrescere la soddisfazione del cliente (utente, nel caso specifico di Autobrennero).	●	●			
UNI ISO 45001:2023	La norma UNI ISO 45001 è riferimento per il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, specificandone i requisiti e consente alle organizzazioni di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, prevenendo lesioni e malattie correlate al lavoro, nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni relative alla salute e sicurezza sul lavoro.	●	●	●		
SSC - Certificato di Sicurezza Unico	Certificato di Sicurezza Unico (SSC) rilasciato da ERA Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie sottolinea tra i principi cardine della propria policy la sicurezza delle operazioni di trasporto e di manovra ferroviaria, la protezione dell'incolumità e della salute dei propri lavoratori e dei terzi coinvolti nelle attività, la tutela della pubblica incolumità e la salvaguardia dell'ambiente.		●	●		
UNI CEI ISO/IEC 17020:2012	Accreditamento ai sensi del Codice dei Contratti pubblici il quale prevede, che le stazioni appaltanti appurino la correttezza e la conformità degli elaborati progettuali alla normativa vigente prima di dare avvio all'appalto delle opere pubbliche.	●				
UNI/PdR 125:2022 Certificazione parità di genere	La Certificazione per la Parità di Genere secondo la UNI/PdR 125:2022 attesta l'impegno nel promuovere l'equità tra uomini e donne attraverso azioni concrete in sei aree chiave: cultura e strategia, governance, processi HR, opportunità di crescita e inclusione, equità salariale, tutela della genitorialità e conciliazione vita-lavoro. Alla fine del 2025 anche Autobrennero ha avviato le attività propedeutiche al conseguimento della certificazione che avverrà nel 2026.		● (2025)	● (2025)		

An aerial photograph of a multi-lane highway interchange with several overpasses and ramps. The road is surrounded by lush green hills and some buildings are visible on the left. The entire image is covered with a semi-transparent green filter. In the lower-left quadrant, the number '02' is displayed in a large, white, sans-serif font.

02

02

Informazioni ambientali +[🌱]

02.01	Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione	72
	La mobilità di domani	74
	Innovazione e digitalizzazione	82
	Il piano degli investimenti	86
02.02	Cambiamento climatico	91
	Energia e fonti rinnovabili	98
	Emissioni di gas effetto serra	103
02.03	Biodiversità ed ecosistemi	109
02.04	Uso delle risorse ed economia circolare	122
	La gestione dei rifiuti	122
	Le materie prime	129
02.05	Acque e risorse marine	137
	Le risorse idriche e la loro tutela	137
02.06	Inquinamento	144
	L'inquinamento atmosferico	144
	Inquinamento del suolo e microplastiche	150

Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'Impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Sviluppo di infrastrutture innovative e digitalizzate e promozione del coordinamento ed efficienza del trasporto transfrontaliero, contributo alla crescita economica, alla competitività territoriale.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette & a valle	Gruppo	Alto
Posizionarsi come attore chiave nella promozione della mobilità sostenibile e nella digitalizzazione delle infrastrutture trasformando l'Arteria in un Green Corridor europeo, anche grazie all'accesso a finanziamenti, fondi e investimenti dedicati nazionali e europei (es. supportando l'utilizzo di veicoli elettrici, tecnologie digitali e infrastrutture intelligenti e a basse emissioni).	O	Potenziale		◆	Intera catena del valore	Autostrada	Alto
Costi ingenti, possibile blocco di servizio e danno reputazionale dovuto al mancato adeguamento, o ritardo nell'adeguamento delle locomotive ai sistemi ERTMS.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Ferrovia	Alto
Ritardi nell'intercettare e implementare soluzioni innovative che rispettino le normative nazionali e internazionali, riducano impatti ambientali e soddisfino aspettative del mercato.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

I trasporti ricoprono un ruolo strategico nella società e nell'economia, rappresentando un fattore chiave per lo sviluppo e l'attrattività dei territori. Al contempo, il settore dipende ancora in larga misura dai combustibili fossili ed è responsabile di una quota significativa delle emissioni di CO₂, contribuendo sia all'inquinamento atmosferico sia al cambiamento climatico. Autobrennero, da sempre attenta alle tematiche ambientali, è impegnata da tempo a supportare la **transizione verso una mobilità a basse emissioni** attraverso la promozione di soluzioni infrastrutturali che consentano la percorrenza dell'intera tratta tra il Passo del Brennero e Modena anche a veicoli a ridotto impatto ambientale. In quest'ottica, la Società investe in iniziative volte a contribuire alla **mobilità del futuro**, attraverso l'impiego di fonti energetiche alternative, la prevenzione dell'inquinamento e la tutela dell'ambiente e della salute umana. Il Gruppo è chiamato a rispondere alle sfide sopracitate, individuando soluzioni capaci di integrare le diverse modalità di trasporto in relazione al massimo livello tecnologico raggiunto, riuscendo a combinare la riduzione dell'impatto negativo sull'ambiente ed efficienza del servizio offerto.

Considerando il contesto esterno al Gruppo, il Governo italiano ha varato il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** nel quale la mobilità costituisce un capitolo particolarmente rilevante in materia di transizione ecologica, digitalizzazione dei trasporti e intermodalità. Il Gruppo Autobrennero, consapevole di rappresentare un'avanguardia a livello nazionale in questi tre campi, ha tratto dal PNRR nuovi motivi per accelerare sul piano dell'**integrazione**

tra gomma e rotaia, sullo sviluppo di progetti di digitalizzazione dell'autostrada e sull'incentivo all'uso di fonti di energia alternativa a quelle fossili.

Un'ulteriore spinta in questo senso è stata data dall'approvazione del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) il quale ha posto le basi per una pianificazione integrata, a breve e lungo termine, finalizzata all'adattamento ai cambiamenti climatici. Il Piano definisce misure specifiche volte sia a rafforzare la capacità di adattamento a livello nazionale – attraverso il potenziamento e la sistematizzazione delle conoscenze – sia a promuovere lo sviluppo di un contesto organizzativo adeguato e resiliente.



La mobilità di domani

Gestione degli IRO e azioni principali

Per il Gruppo Autobrennero una mobilità si può considerare sostenibile se integra le diverse modalità di trasporto disponibili al massimo livello tecnologico raggiunto, al fine di ridurre al minimo l'impatto negativo sull'ambiente e di offrire, al contempo, il massimo dell'efficienza del servizio.

Anche alla luce della composizione societaria, che vede gli Enti pubblici locali detenere con varie quote l'84,75% del capitale sociale, per Autobrennero l'impatto ambientale riveste un'importanza notevole ed è strettamente connesso alla qualità del servizio erogato. In questo senso, la scelta strategica della Capogruppo di investire nel settore ferroviario – pur operando in un ambito potenzialmente concorrenziale rispetto a quello autostradale – evidenzia l'impegno del Gruppo nel promuovere un sistema di mobilità orientato all'efficienza e alla riduzione del costo ambientale complessivo del trasporto.

Autobrennero, che gestisce il settore più delicato sul fronte della sostenibilità, è impegnata in diverse iniziative nonostante la maggior produzione di emissioni inquinanti avvenga nell'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti. Un intero capitolo della proposta di finanza di progetto presentata dalla Capogruppo e approvata dal MIMS – Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili (oggi MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) a dicembre del 2022 riguarda la **mobilità sostenibile**. Un impegno a 360 gradi, che va dall'investimento in tecnologia e innovazione nell'ottica di realizzare una **Smart Highway** al potenziamento delle forme di mobilità alternative, dall'idrogeno all'elettrico fino al GNL.

L'ambito si propone di:

- integrare l'infrastruttura esistente, prevedendo la fibra lungo tutta l'Arteria e l'installazione di ulteriori Road Side Unit, ovvero dispositivi che consentono lo scambio di dati tra la strada e i veicoli al fine di migliorare la sicurezza stradale, la gestione del traffico e la guida autonoma. Attualmente sono 68 le unità installate lungo l'Arteria; nell'ambito di C-Roads Italy 3, conclusosi a dicembre 2023 sono state infatti acquistate 5 nuove RSU fisse e 15 nuove Road Side Unit mobili, utilizzate per gestire casi d'uso mobili. Per il 2026 è previsto l'acquisto di ulteriori 30 RSU nell'ambito del progetto SCALE;
- sviluppare nuovi servizi C-ITS safety-oriented in particolare legati ai cantieri, alle operazioni invernali, al monitoraggio infrastrutturale (ponti e viadotti) e al controllo della disponibilità di parcheggi;
- partecipare a progetti europei grazie ai quali, con il supporto di partner internazionali di alto livello, poter testare in anteprima sistemi innovativi per la gestione dell'Arteria di propria competenza, avvalendosi anche dell'applicazione di intelligenza artificiale;

- continuare ad affrontare, nell'ambito di progetti europei la tematica relativa al periodo di transizione dalla mobilità tradizionale all'introduzione dei veicoli connessi;
- potenziare l'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici a batteria coerentemente con l'evoluzione tecnologica dei sistemi di ricarica e con l'evoluzione del tipo e del numero di mezzi circolanti elettrici.



L'idrogeno come leva per la mobilità sostenibile

Tra gli obiettivi di sostenibilità di Autobrennero rientra anche la volontà di incentivare la diffusione dei mezzi alimentati a idrogeno, attraverso lo sviluppo di un'adeguata rete di rifornimento.

Nel 2014 la Capogruppo ha avviato la collaborazione con l'Istituto per Innovazioni Tecnologiche per inaugurare il primo impianto in Italia per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di idrogeno verde, ossia generato con il solo utilizzo di fonti di energia rinnovabili. Questo costituisce solo il primo passo di una strategia ambiziosa: l'obiettivo a lungo termine è infatti quello della trasformazione del principale collegamento fra Italia ed Europa nel primo "Green Corridor Europeo" attraverso le Alpi. Fra gli strumenti per perseguire questo obiettivo figura anche l'investimento sull'infrastruttura di rifornimento di idrogeno verde.



La proposta di finanza di progetto della Società, la cui fattibilità è stata approvata dal MIT, prevede investimenti significativi nel settore dell'idrogeno, con un piano che include la realizzazione di 8 impianti di distribuzione e 4 impianti di produzione lungo i 314 chilometri. Parte di questo piano sta già prendendo forma: grazie alla competenza unica acquisita nel settore, la Capogruppo, ha partecipato e vinto, nella primavera del 2023, 4 bandi per l'accesso ai fondi del PNRR per la realizzazione di altrettanti impianti di distribuzione. La scelta è stata quella di realizzare quattro centri a Sadobre, Paganella Est e Ovest, e CSA di Verona Nord), utilizzando l'idrogeno prodotto a Bolzano. I progetti sono già stati approvati, con apertura prevista entro giugno 2026. Con l'aumento della domanda di idrogeno, verranno progressivamente attivati gli ulteriori investimenti previsti, che porteranno alla realizzazione di altri quattro impianti di distribuzione e quattro impianti di produzione.

Quando l'intero piano sarà completato, l'Arteria sarà dotata di stazioni di rifornimento per veicoli a idrogeno equamente distribuiti lungo tutta la tratta. A partire dall'Autoporto di Sadobre, gli impianti saranno accessibili a tutti i tipi di veicoli a idrogeno con celle a combustibile. Quando gli impianti di produzione raggiungeranno la piena capacità, si prevede che genereranno circa 25.000 kg di idrogeno al giorno. Attualmente, il solo impianto di produzione esistente, situato a Bolzano Sud, produce 400 kg di idrogeno al giorno, una quantità insufficiente a supportare la strategia complessiva della Società. Questo impianto, gestito da "IIT HYDROGEN Srl" di Bolzano, è stato originariamente progettato come impianto pilota e dimostrativo per lo studio e lo sviluppo di tecnologie legate all'idrogeno. Le attrezzature per la produzione, compressione, stoccaggio e rifornimento sono state installate tra il 2012 e il 2014, quando non esistevano ancora soluzioni standardizzate nel settore. Di conseguenza, molte delle componenti sono state realizzate su misura o adattate progressivamente in base ai risultati ottenuti sul campo, validando l'affidabilità delle tecnologie impiegate.

Impianti pilota come quello di Bolzano Sud hanno contribuito a scrivere la storia dei progressi scientifici e tecnologici nel campo dell'idrogeno, permettendo di testare nuovi materiali e soluzioni innovative. Tuttavia, è evidente che, per soddisfare la crescente domanda di idrogeno derivante dalle nuove stazioni in fase di realizzazione, sarà necessario un potenziamento dell'infrastruttura esistente.

Il potenziamento del centro di Bolzano Sud prevede la sostituzione degli attuali elettrolizzatori alcalini con nuovi elettrolizzatori PEM. In una prima fase, verrà realizzato un impianto con una potenza assorbita fino a 5 MW, in grado di produrre una quantità massima di 2490 kg di idrogeno al giorno. Nella seconda fase, la capacità di produzione raddoppierà, raggiungendo i 4.960 kg giornalieri, grazie a un totale di 10 MW di

potenza assorbita (la produzione sarà modulare, con un minimo di 1.245 kg al giorno, fino ai 4.960 kg, impiegando quattro elettrolizzatori). Per ottimizzare l'uso dello spazio e garantire una ridondanza operativa in caso di guasti o manutenzione, saranno installati due moduli di elettrolisi da 2,5 MW ciascuno, che saranno successivamente raddoppiati, mantenendo le stesse specifiche, al completamento del progetto.

Per la realizzazione dei quattro nuovi impianti di rifornimento alimentati da idrogeno verde, si è ricorso ad un finanziamento con un contributo di 15 milioni di euro dai fondi PNRR, a fronte di un investimento totale di 64 milioni di euro. L'alimentazione degli impianti avverrà tramite carri bombolai, veicoli specializzati nel trasporto di idrogeno in più bombole contenenti complessivamente 1.000 kg di idrogeno a 380 bar. Le zone di erogazione saranno protette da una pensilina di ampie dimensioni. Le aree dedicate alla compressione, misurazione e stoccaggio dell'idrogeno saranno invece recintate e interdette al personale non autorizzato.

Al 31 dicembre 2025 i lavori erano iniziati in tutti quattro i siti, con l'impegno di renderli operativi dalla fine di giugno 2026 come previsto dal bando PNRR.

Il progetto Green Corridor Europeo promosso dal Gruppo ha l'obiettivo di creare un'infrastruttura integrata tra ferrovia e autostrada al fine di garantire uno spostamento rapido e sicuro di merci e persone. Oggi, grazie alle società ferroviarie, il Gruppo movimentava quasi 20.000 treni l'anno (30.000 con la collegata Lokomotion) con il supporto di 500 collaboratori. Il trasporto ferroviario delle controllate **nel 2025 ha permesso di movimentare oltre le 11 milioni di tonnellate di merce**, contribuendo a ridurre in modo significativo il numero di autocarri in circolazione su strada, in linea con la missione aziendale improntata alla sostenibilità.

In particolare, le società controllate ferroviarie RTC e InRail svolgono prevalentemente l'attività di trazione ferroviaria mediante locomotive elettriche, limitando l'impiego di locomotive diesel ai soli tratti di rete non elettrificati. Nel **2025**, la trazione elettrica ha rappresentato **oltre il 99% della percorrenza totale**, con **oltre 5 milioni di km effettuati** da entrambe le società.

Per le attività svolte da **RTC** le locomotive diesel in dotazione sono di ultima generazione e conformi ai limiti emissivi previsti dal Regolamento (UE) 2016/1628 (Stage IIIB – ciclo F). Il chilometraggio diesel nel 2025 è rimasto stabile, rappresentando una parte marginale delle attività. Nel 2025 sono state consegnate 2 delle 4 locomotive Siemens Vectron acquistate nel 2024, portando la flotta a 17 unità: 8 EU43, 5 E189, 2 E193 e 2 diesel D744. Le ulteriori due


OLTRE **99%**
DEI CHILOMETRI
PERCORSI
DAI TRENI DEL GRUPPO
MEDIANTE TRAZIONE
ELETTRICA

locomotive Vectron verranno consegnate a gennaio 2026. La flotta è integrata da locomotive interoperabili fornite da Lokomotion, utilizzate per collaborazioni operative.

InRail svolge oltre il 99% della propria trazione ferroviaria mediante locomotive a trazione elettrica e, solo quando è necessario percorrere linee o tratti non elettrificati, ricorre a locomotive elettriche dotate di un gruppo diesel ausiliario (Diesel Power Module), riducendo così al minimo l'impatto ambientale. Queste locomotive utilizzano principalmente energia elettrica, mentre il modulo diesel entra in funzione solo per l'accesso agli scali non elettrificati o in caso di interruzioni della linea - evitando così l'impiego di locomotori diesel aggiuntivi per le manovre. La flotta di InRail è composta da 5 locomotive elettriche con gruppo diesel ausiliario (1 in leasing e 4 a noleggio) oltre a 20 locomotive elettriche, tra cui 4 di proprietà, e le restanti a noleggio, che garantiscono un'operatività flessibile ed efficiente.

METRICHE

Nel 2025, Autobrennero ha potenziato la propria infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici, installando 7 nuovi punti di ricarica ad uso pubblico lungo la rete autostradale A22 e 7 punti di ricarica ad uso privato, posizionati presso le sedi aziendali a disposizione dei dipendenti. Questi sviluppi, sostenuti da investimenti pari a 864.375 euro, **in crescita del 75% rispetto al 2024**, confermano il concreto impegno del Gruppo nel potenziamento delle infrastrutture per la mobilità elettrica e nel perseguimento di soluzioni sempre più orientate alla sostenibilità ambientale.



+75%

INVESTIMENTI PER
POTENZIARE LA RETE
DI STALLI PER
LA RICARICA ELETTRICA



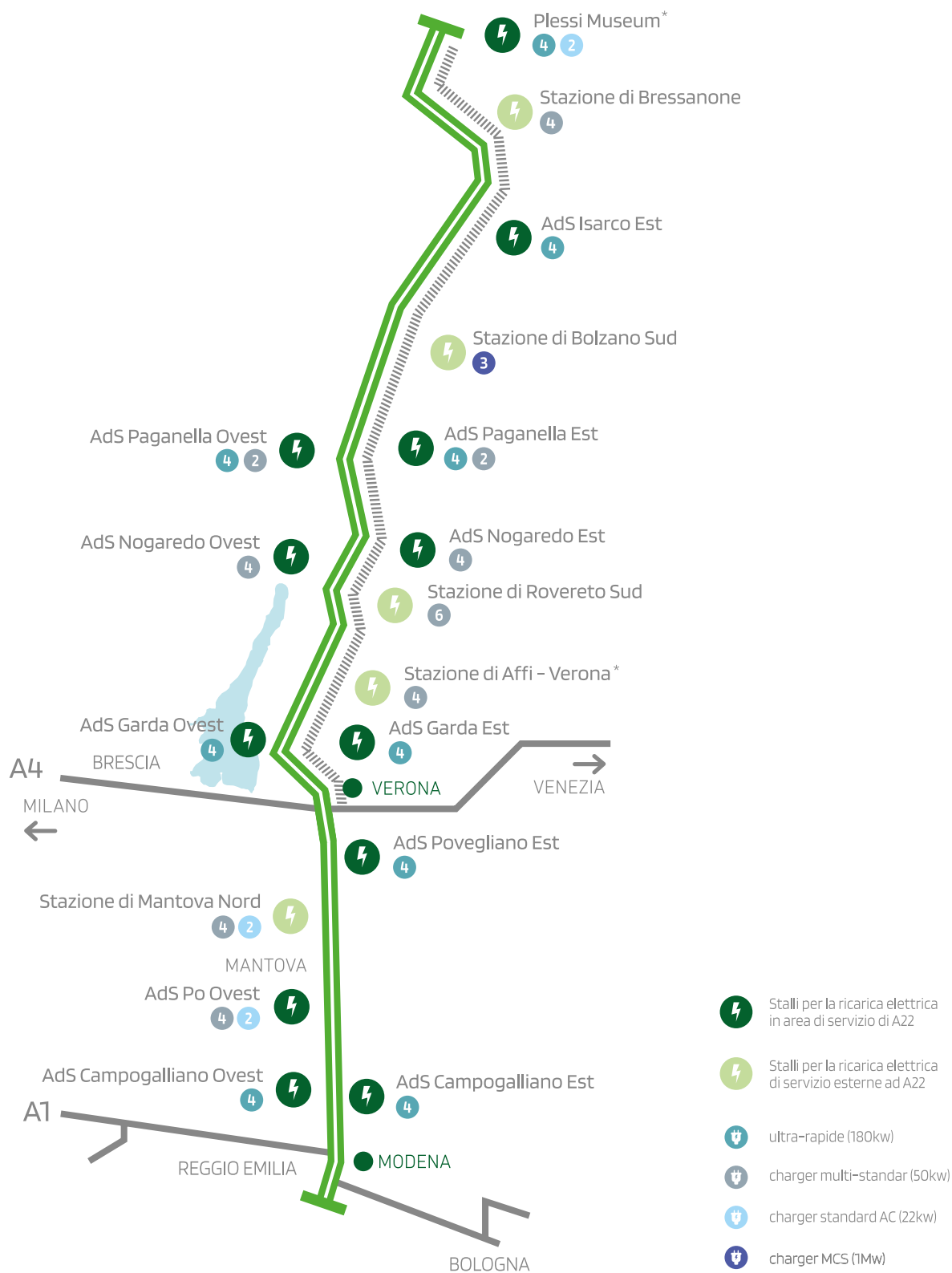
Punti di ricarica per veicoli elettrici

2024				2025				
	USO PUBBLICO		USO PRIVATO	Totale	USO PUBBLICO		USO PRIVATO	Totale
	Tesla	A22			Tesla	A22		
Punti di ricarica disponibili ad inizio anno	48	56	70	174	48	72	112	232
Nuovi punti di ricarica nel corso dell'anno	16		42	58	7		7	14
Plessi Museum				0				0
Vipiteno			2	2				0
Bressanone			2	2				0
Chiusa			2	2				0
Isarco				0				0
Bolzano Nord			2	2				0
Bolzano Sud			2	2				0
Parcheggio Firmian				0	3*			3
CSA Bolzano				0			5	5
Egna			2	2				0
San Michele			2	2				0
CSA San Michele				0				0
Paganella Est	2			2				0
Paganella Ovest	2			2				0
Trento nord			2	2				0
Interbrennero				0				0
Magazzino Trento Nord				0				0
CAU - Trento Centro			2	2				0
Parcheggio Zuffo				0			2	2
Sede via Berlino			2	2				0
Trento sud				0				0
Rovereto Nord				0				0
Magazzino Rovereto				0				0
Nogaredo est				0				0
Garda est	2			2				0
Garda ovest	2			2				0
Nogaredo Ovest				0				0
Rovereto Nord			2	2				0
Rovereto Sud			2	2				0
Affi			2	2				0
Povegliano Est	4			4				0
Nogarole Rocca			2	2				0
Mantova Nord			2	2				0
Mantova Sud			2	2				0
Po Ovest				0				0
Pegognaga			2	2				0
CSA Pegognaga			2	2				0
Reggiolo			2	2				0
Carpi			2	2				0
Campogalliano Est	4			4				0
Campogalliano Ovest				0	4			4
Campogalliano			2	2				0
PUNTI DI RICARICA PRESENTI	48	72	112	232	48	79	119	246
Investimento (€)	495.000,00							864.375,00

* Il dato si intende solo per mezzi pesanti.

I dati sono forniti dal Database aziendale.

Di seguito viene illustrata la disposizione delle stazioni di ricarica lungo l'A22 ad oggi.



* Presenza di colonnine Tesla

Innovazione e digitalizzazione

Gestione degli IRO e azioni principali

La mobilità è un settore ad alto contenuto tecnologico. Il Gruppo Autobrennero, coerentemente con la sua missione strategica, ha fatto dell'innovazione un punto cardine per il supporto al territorio e di impegno verso tematiche ambientali; quest'ultimo si riflette su diversi fronti: collaborazioni in progetti di ricerca con numerosi atenei italiani e diverse partnership nell'ambito di progetti di ricerca europei.

La **ricerca applicata in materia di mobilità** è un campo di grande rilevanza anche in termini di efficienza del primo collegamento europeo dal quale transita circa l'11% di tutto l'import-export italiano. L'incremento della capacità autostradale senza il consumo di ulteriore territorio e l'integrazione ottimale delle diverse forme di trasporto gestite costituiscono ambiti di azione prioritari per il Gruppo, anche in considerazione della particolare condizione ambientale in cui opera, ossia a scavalco dell'arco alpino.

Attualmente, i principali progetti di ricerca svolti dal Gruppo Autobrennero riguardano il campo delle **smart road**. L'obiettivo perseguito dalla Capogruppo è dotare la rete di un sistema di comunicazione infrastruttura-veicolo (I2V) in grado di gestire il traffico veicolare in modo non dissimile dal traffico ferroviario.

Di seguito vengono sintetizzati i progetti avviati e in corso da parte del Gruppo:

- **Pass4Core-ITA 2 (2021-2025)** Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF2) vede Autostrada del Brennero come coordinatore e consiste nello sviluppo di una rete di aree di sosta sicure per mezzi pesanti (SSTPA) lungo la rete stradale italiana TEN-T*. Tutte le aree sono state realizzate con i più alti standard di sicurezza, protezione, qualità, connettività e trasparenza, così come previsto dallo studio dell'UE sui parcheggi sicuri e protetti MOVE/C1/2017-500.
- **MERIDIAN (2021-2026)** Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF2) ha lo scopo di promuovere la digitalizzazione della mobilità, attivando sistemi e servizi digitali lungo i corridoi di trasporto merci europei più trafficati, in particolare i corridoi della rete centrale CEF Scandinavo-Mediterraneo e Mare del Nord-Baltico. Le sue implementazioni sosterranno gli obiettivi comuni di aumentare la sicurezza del traffico e ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale.
- **PoDIUM (2022-2025)** Il progetto del Programma Europeo Horizon Europe si pone l'obiettivo di sviluppare casi d'uso specifici di guida connessa ed autonoma (sia in ambienti

* Le reti transeuropee dei trasporti (in inglese Trans-European Networks - Transport, abbreviato TEN-T) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico europeo.

urbani che autostradali), dimostrati e convalidati in condizioni reali in 3 Living Labs in Germania, Italia e Spagna. Il progetto vuole anche testare i modelli in contesti complessi, come i luoghi transfrontalieri e le gallerie.

- **SCALE (2024-2028)** Il progetto SCALE (Strengthening C-ITS Adoption and Lining-Up across Europe) mira ad aumentare la diffusione di servizi C-ITS maturi di guida autonoma e connessa e a sostenere lo sviluppo tecnico e le valutazioni d'impatto su larga scala di nuovi casi d'uso C-ITS in 10 diversi siti pilota europei in Spagna, Francia, Italia e Austria.
- **VERKKO (2025-2028)** Il progetto VERKKO mira ad armonizzare e modernizzare le infrastrutture di trasporto sulla rete TEN-T nonché sui nodi urbani e fornire sinergie transfrontaliere per colmare le lacune nella continuità dei servizi ITS nell'UE. L'attuazione di VERKKO segue le strategie e le raccomandazioni della "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" (COM/2020/789).
- **5G-BEAM (2025-2028)** Il progetto 5G-BEAM, finanziato dal Programma Connecting Europe Facility – CEF e gestito dall'Agenzia HADEA, mira a garantire connettività 5G continua e ad alte prestazioni (bande 700 e 3700 MHz) lungo il Corridoio del Brennero, una delle principali tratte transfrontaliere delle reti TEN, per oltre 400 km di rete da Modena (Italia) a Kufstein (Austria) per arrivare al confine tedesco.



In concomitanza con lo svolgimento delle attività funzionali alla gestione dell'Arteria autostradale in concessione, da anni il Gruppo investe in **studi ed analisi legati alla ricerca e alla sperimentazione di progetti di interesse**, avvalendosi, tra gli altri, della **collaborazione di numerosi atenei**, italiani ed esteri. Ad oggi tali collaborazioni hanno interessato i più diversi campi di studio e applicazione, dall'ambito economico a quello trasportistico, indagando elementi quali sicurezza, adozione di nuove tecnologie, caratterizzazione artistica e architettonica, impatto dell'Arteria autostradale sull'ambiente circostante e così via.

La collaborazione viene ratificata dal Consiglio di Amministrazione o dal Comitato Esecutivo della Società. Il provvedimento viene quindi perfezionato con la stipula della convenzione con il soggetto affidatario. Nel corso dello svolgimento delle attività previste, vengono eseguiti i controlli di conformità alle prescrizioni previste in convenzione, controllando le diverse fasi di esecuzione e promuovendo lo scambio di informazioni reciproche tra il personale dell'Università e quello della Società rispetto al progetto in atto. Le attività di controllo sono indirizzate a valutare la qualità delle attività (aderenza/conformità a tutti gli standard qualitativi richiesti nella convenzione), l'adeguatezza delle prestazioni, il raggiungimento degli obiettivi, il rispetto dei tempi e delle modalità di consegna, l'adeguatezza della reportistica sulle prestazioni e le attività svolte.

Nel **2025 è stata avviata una collaborazione con l'Università IUAV di Venezia** per una ricerca volta alla promozione di una gestione cooperativa e complementare dei trasporti lungo il corridoio del Brennero.

Tra il 2024 ed il 2025 sono inoltre **giunte a conclusione** alcune **importanti convenzioni con le Università di Trento e Verona**, con l'obiettivo di **sviluppare tecnologie innovative per la sicurezza**. In particolare, un **radar compatto contro il contrabbando** e uno **spettrofotometro** basato su intelligenza artificiale per l'analisi dei carburanti. Anche negli anni precedenti, la Società aveva promosso numerosi progetti di ricerca in collaborazione con diversi atenei. Tra questi, nel 2022 sono state attivate una convenzione con l'Università di Bologna per analisi acustiche e una con l'Università di Padova per il progetto "Gray Into Green".

Nel 2025 è giunto inoltre a conclusione il progetto di Alta Scuola Politecnica (Politecnico di Milano e Politecnico di Torino) "Motorway Stations (along A22) as Multimodal Hubs", dedicato al futuro delle stazioni autostradali, di cui la Società è stata stakeholder. Sempre nel 2025 **è stata sottoscritta una convenzione per il co-finanziamento di una borsa di dottorato presso l'Università degli Studi di Trento**, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica (DICAM), che affronterà i temi legati alla progettazione di spazi e architetture dedicati agli autotrasportatori lungo la tratta.

A prosecuzione di progetti di ricerca aventi ad oggetto lo sviluppo di tecniche innovative di identificazione e diagnostica strutturale, nel corso del 2025 **è stata inoltre approvata la convenzione da stipularsi** con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica

dell'Università degli Studi di Trento **per l'applicazione sperimentale di tecniche satellitari Micro-Doppler per il monitoraggio vibrazionale di ponti.**

Per quanto riguarda le società ferroviarie InRail, nel 2025, ha partecipato con successo al **BandoLoginBusiness**, misura contributiva volta a sostenere la trasformazione digitale delle imprese di trasporto merci e logistica, avanzando richiesta di contribuzione per alcuni sviluppi dell'applicativo logishift, richiesti al fornitore Binary System, funzionali al potenziamento dei processi di pianificazione dei servizi e gestione del personale operativo.

Inoltre, in coerenza con il proprio posizionamento lungo il corridoio Mediterraneo, InRail partecipa dal 2024 al **progetto europeo T4RAIL IT-SI (Translate4Rail)**, volto a rendere più efficiente il trasporto ferroviario transfrontaliero nell'area di confine tra Italia e Slovenia anche attraverso la sperimentazione di un traduttore automatico per il gergo tecnico ferroviario.

Nel corso del 2025, RTC ha inoltre partecipato ai gruppi di lavoro della **Brenner Corridor Platform (BCP)** – iniziativa strategica che riunisce rappresentanti di Italia, Austria e Germania al fine di garantire un esercizio ferroviario interoperabile, armonizzato e senza soluzione di continuità lungo l'asse Monaco-Verona – nonché a quelli dedicati al progetto **Agente Unico/Solo**.

METRICHE

Di seguito, sono riportati il totale di investimenti e il numero dei principali progetti in ambito di ricerca e sviluppo iniziati nel periodo rendicontato 2023-2025 da parte della Capogruppo:

NUMERO NUOVI PROGETTI R&S	2023	2024	2025	Δ % 2024/2025
NUOVI PROGETTI R&S	3	3	5	66,67%
TOTALE INVESTIMENTI R&S	349.016 €	315.700 €	144.945 €	-54,09%

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA.
I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale.

Rispetto al 2024, nel 2025 si registra un incremento del numero di nuovi progetti di Ricerca & Sviluppo, che passano da 3 a 5 (+66,67%), parallelamente ad una diminuzione degli investimenti, che diminuiscono da 315.700 euro a 144.945 euro (-54,09%). Queste variazioni sono da considerarsi fisiologiche e legate alla diversa tipologia dei progetti avviati.

Il piano degli investimenti

Gestione degli IRO e azioni principali

Il Gruppo Autobrennero è costantemente impegnato nel garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio attraverso ingenti investimenti in materia di manutenzione, riqualificazione e sviluppo delle infrastrutture esistenti con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza e di offrire un servizio sempre più moderno ed affidabile. In particolare, gli investimenti del Gruppo si inseriscono all'interno dell'attuale Piano Economico Finanziario riferito all'arco temporale **2003-2045**. Il **Piano Economico Finanziario**, comprensivo del **Piano degli investimenti**, è divenuto parte integrante della convenzione sottoscritta tra la Capogruppo ed il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla fine del 2005, con il perfezionamento dell'atto integrativo di proroga della concessione fino al 30 aprile 2014.

In vista della scadenza della concessione e al fine di garantire il servizio autostradale senza soluzione di continuità, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con provvedimento del 25 febbraio 2014, ha invitato la Società a proseguire nella gestione della concessione a partire dal 1° maggio 2014, con l'obbligo di assicurare gli interventi di manutenzione ordinaria e l'esecuzione di tutti gli interventi preventivamente concordati finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura.

Inoltre, il Gruppo si impegna in molteplici investimenti finalizzati a:

- **salvaguardare l'ambiente** e i territori circostanti tramite iniziative volte a mitigare l'inquinamento acustico grazie alla progettazione e alla realizzazione delle barriere antirumore;
- **produrre e/o approvvigionarsi di energia da fonti rinnovabili** anche mediante l'installazione lungo la tratta di colonnine elettriche per la ricarica di veicoli e lo sviluppo di centri per la produzione e la distribuzione di idrogeno green;
- **favorire la diffusione di carburanti alternativi** a basso impatto ambientale;
- **ridurre l'inquinamento atmosferico** prodotto da emissioni di CO₂ dirette ed indirette;
- **migliorare l'accessibilità dei territori limitrofi** attraverso infrastrutture di collegamento alla rete autostradale;
- **migliorare la gestione differenziata dei rifiuti** con l'obiettivo di incrementare il più possibile il quantitativo di rifiuti avviati a riciclo;
- **valorizzare i territori** dal punto di vista turistico;
- **tutelare e promuovere il patrimonio storico, artistico e culturale**;
- **sostenere le comunità colpite da calamità naturali**;
- **restaurare beni storico-artistici** nei territori attraversati dal tracciato dell'A22.



Nello specifico, per quanto riguarda gli investimenti in **infrastrutture autostradali** della Capogruppo, si riportano di seguito le opere strutturali più rilevanti:

- **Realizzazione della terza corsia Verona-Modena:** si tratta del più importante e articolato ampliamento infrastrutturale dai tempi della costruzione dell'autostrada. Il progetto interessa oltre 90 chilometri di rete autostradale, nel tratto compreso tra le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2025 è stato complessivamente pari a circa 28,5 milioni di euro.
- **Adeguamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona:** i lavori prevedono l'allargamento di un metro (1m) della corsia di emergenza lungo la carreggiata nord dalla stazione di Egna/Ora (BZ) fino a quella di Verona Nord, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza del tracciato. Il progetto prevede, altresì, il rifacimento delle opere connesse, quali: piazzole, varchi, barriere di sicurezza, attenuatori d'urto, segnaletica orizzontale e verticale, piste di immissione e uscita dalle stazioni autostradali e dalle aree di servizio. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2025 è stato complessivamente pari a 176,6 milioni di euro.
- **Rifacimento di sovrappassi, vie di fuga ed accessi d'emergenza:** l'investimento in questa tipologia di interventi è anch'esso riconducibile ad un obiettivo di incremento della sicurezza del tracciato. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2025 è stato complessivamente pari 139,9 milioni di euro.

Innovazioni gestionali

In questa voce figurano interventi diversi, come la realizzazione di barriere antirumore, la riqualificazione di aree infrastrutturali, centri di manutenzione, stazioni autostradali e centri servizio, la ristrutturazione delle aree di servizio, la realizzazione di una stazione per il controllo dei mezzi pesanti che entrano nel territorio italiano, la creazione di zone parcheggio e la dotazione di tecnologie per la sicurezza, quali ad esempio i software di supervisione e controllo utilizzati dal Centro Assistenza Utenza, i Pannelli a Messaggio Variabile a disposizione di chi viaggia e i sistemi di rilevamento automatico di veicoli in contromano. Nella presente voce sono compresi, altresì, gli investimenti della Società a favore di nuove energie pulite, con i relativi costi di ricerca e sperimentazione. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2025 è stato complessivamente pari a 409,9 milioni di euro.

A giugno 2025 a **RTC** sono state consegnate le prime 2 locomotive interoperabili "Vectron multitemensione E193 DAI East" ordinate a fine 2024 (le successive e ultime 2 saranno consegnate a gennaio 2026; in tal senso nel corso dell'anno è stato pagato un ulteriore acconto). Tali mezzi consentiranno di sviluppare traffici interoperabili nell'area centro e est Europa e di iniziare un processo di rinnovo dell'attuale parco rotabili, riducendo contestualmente l'incidenza delle locomotive a noleggio rispetto a quelle di proprietà in modo da garantire una maggiore autonomia in termini di capacità e disponibilità di flotta ed una minore esposizione ad un potenziale rischio di mercato, nel caso di crescita dei costi di renting.

In data 17/12/2025 è stato ufficialmente emesso da ERA (The European Union Agency for Railways) il **Certificato di Sicurezza Unico RTC con l'estensione dell'area di esercizio ad Austria e Germania**. Tale ampliamento permetterà alla Società di mantenere un livello competitivo elevato, aumentando la propria offerta commerciale in un contesto ferroviario europeo in grande evoluzione con significativi impatti sia in termini di costi che di flessibilità. Considerando inoltre che la Società partner Lokomotion nei prossimi anni sarà impegnata a consolidare il proprio raggio di azione verso il nord della Germania e che all'apertura del BBT i treni di una stessa impresa ferroviaria transiteranno obbligatoriamente su più stati, si è ritenuto di fondamentale e strategica importanza estendere il Certificato di Sicurezza di RTC anche in Austria e Germania.

A giugno anche **InRail** ha ricevuto la prima delle due locomotive interoperabili Vectron multitemensione E193, il cui ordine era stato siglato congiuntamente con RTC. La seconda locomotiva, che potenzierà ulteriormente la flotta di mezzi in grado di operare sia in Italia che nei Paesi balcanici, verrà consegnata a febbraio 2026.

Inoltre, è opportuno ricordare che nel biennio 2024-25 InRail ha investito circa 200.000 euro per spese relative al personale, alle attività di consulenza e alla formazione necessarie all'avvio dell'attività in Francia, il cui consolidamento è previsto a partire dal 2027. Non si segnalano altri investimenti rilevanti.

Per InRail, la voce di investimento economicamente più rilevante – pari al 92% del totale investimenti dell'azienda – è rappresentata dall'acquisto di **una locomotiva interoperabile Vectron multitensione E193-777** e da acconti per immobilizzazioni materiali in corso (acquisto seconda loco **interoperabile Vectron multitensione E193-888**).

METRICHE

Nella seguente tabella vengono sintetizzati gli investimenti in infrastrutture e servizi (in euro) effettuati da parte del Gruppo:

INVESTIMENTI CONSOLIDATI	2023	2024	2025	Δ% 2024/2025
Investimenti infrastrutturali autostradali	9.366.024,00 €	12.782.663,00 €	13.672.210,57 €	6,96%
Materiale rotabile e sistemi correlati	60.000,00 €	7.321.845,69 €	13.326.122,80 €	82,00%
Tecnologie e digitalizzazione	60.473,00 €	88.032,00 €	119.457,34 €	35,70%
Immobilizzazioni immateriali e generiche	28.516.459,00 €	40.927.533,00 €	61.251.659,96 €	49,66%
Beni strumentali e arredi	13.804,00 €	33.241,06 €	20.511,60 €	-38,29%
Totale investimenti del Gruppo	38.016.760,00 €	61.153.314,75 €	88.389.962,27 €	44,54%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA e Sadobre SpA) ad eccezione di Virtual Design Srl.

Ai fini dell'analisi, le voci di investimento sono state aggregate a livello consolidato tra le società Autobrennero, InRail, RTC e Sadobre; l'articolazione adottata prevede la suddivisione degli investimenti nelle seguenti categorie:

- Investimenti infrastrutturali autostradali: comprendono gli interventi su infrastrutture fisiche, immobili e beni rientranti nel patrimonio devolvibile, in particolare quelli relativi all'ammodernamento e alla sicurezza della rete autostradale. Nel 2025, tali investimenti ammontano a 13,67 milioni di euro, in crescita del 6,96% rispetto al 2024, confermando il trend in linea con l'anno precedente.
- Materiale rotabile e sistemi correlati: include gli investimenti destinati all'acquisizione, al riscatto e all'allestimento del materiale rotabile, nonché ai sistemi tecnici e funzionali associati alle locomotive. Nel 2025 questa categoria mostra un incremento particolarmente rilevante, passando da 7,32 milioni di euro a 13,33 milioni di euro, con una variazione pari all'82,00%. Tale andamento è riconducibile principalmente all'acquisto della locomotiva E193-777, per un importo complessivo pari a 15,09 milioni di euro, nonché agli investimenti relativi alle locomotive interoperabili E193 DAI East.



35,7%

INCREMENTO
DEGLI INVESTIMENTI
IN TECNOLOGIA

- Tecnologie e digitalizzazione: fanno parte di questa categoria le spese per software gestionali e operativi, licenze, sistemi di comunicazione e dotazioni tecnologiche finalizzate alla modernizzazione digitale dei processi aziendali. Gli investimenti in quest'ambito, pur restando su valori contenuti, registrano un **incremento del 35,70%** rispetto al 2024, raggiungendo 119.457,34 euro, a testimonianza di un impegno costante nella digitalizzazione.
- Immobilizzazioni immateriali e generiche: raccoglie gli investimenti non materiali, come le progettazioni in corso, le migliorie su beni di terzi, i costi per licenze e le immobilizzazioni ancora in fase di realizzazione. Con un valore complessivo di 61,25 milioni di euro nel 2025, questa categoria rappresenta la componente più rilevante in termini assoluti, segnando un aumento del 49,66% rispetto all'anno precedente.
- Beni strumentali e arredi: comprende l'acquisto di beni durevoli a supporto delle attività aziendali, tra cui arredi, attrezzature per ufficio e altri strumenti operativi. Si tratta quasi sempre di somme esigue (0,023%) rispetto al totale degli investimenti e quindi quasi irrilevanti ai fini della rendicontazione: oscillazioni annuali in senso positivo o negativo riflettono semplicemente l'effettuazione o meno di singole operazioni che ovviamente non vengono previste tutti gli anni. Complessivamente, il totale degli investimenti consolidati del Gruppo ammonta nel 2025 a 88,38 milioni di euro, con una crescita del 44,54% rispetto all'anno precedente, a conferma di un forte impulso dato allo sviluppo infrastrutturale e al rafforzamento del comparto ferroviario.

Di seguito è riportato un grafico di sintesi che illustra la distribuzione degli investimenti, differenziati per ciascuna delle società considerate, negli anni 2023, 2024 e 2025.



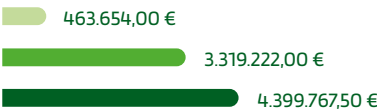
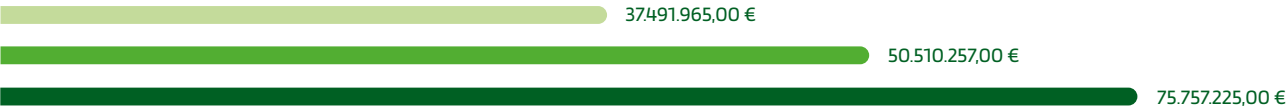
Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

Anni di investimenti in
infrastrutture ed in servizi

2023

2024

2025



Cambiamento climatico

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'Impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Emissioni GHG generate delle attività del Gruppo (Scope 1 e 2) e dalle attività lungo la catena del valore upstream e downstream (Scope 3).	IN	Attuale	●		Intera catena del valore	Gruppo	Alto
Consumo di energia proveniente da fonti fossili durante le attività produttive della lavorazione delle materie prime e semilavorati (es.: conglomerati bituminosi, energia, carburanti) da parte dei fornitori del Gruppo.	IN	Attuale	●		A monte	Gruppo	Alto
Posizionamento come leader di mercato delle infrastrutture sostenibili, grazie all'investimento e promozione di carburanti alternativi come l'idrogeno verde e allo spostamento elettrico di merci su rotaia.	O	Potenziale		◆	Intera catena del valore	Gruppo	Alto
Sviluppo di progetti di Carbon Capture & Storage (CCS) in collaborazione con Enti locali per catturare e stoccare CO ₂ rilasciate nell'atmosfera attraverso la gestione delle aree boschive limitrofe all'infrastruttura di Gruppo.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Consumo di energia da fonti fossili durante le attività del Gruppo (flotta aziendale ed energia elettrica).	IN	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Accesso a strumenti finanziari e al mercato del credito e aumento di competitività attraverso l'allineamento delle attività del Gruppo agli aspetti ambientali legati al cambiamento climatico.	O	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Aumento dei costi di approvvigionamento, potenziale blocco del servizio a causa di criticità nella reperibilità di energia elettrica dovuta a tensioni geopolitiche, conflitti, dipendenza da altri paesi.	R	Potenziale		◆	A monte & operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Aumento di costi e possibile diminuzione di ricavi, danni reputazionali e perdita di fiducia degli stakeholder, a causa di rischi di transizione verso un'economia a basso impatto.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Interruzione delle attività di business, costi di manutenzione straordinaria e perdite dovute a rischi fisici attribuibili al cambiamento climatico.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Strategia

SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

E1-3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici



Il Gruppo riconosce l'importanza strategica della transizione energetica e dell'utilizzo di fonti rinnovabili per rafforzare la sostenibilità dell'infrastruttura. In un contesto territoriale attraversato da profondi mutamenti climatici, il Gruppo si impegna a promuovere soluzioni energetiche innovative e resilienti, che garantiscano l'efficienza dei servizi e la progressiva riduzione della dipendenza da fonti fossili.

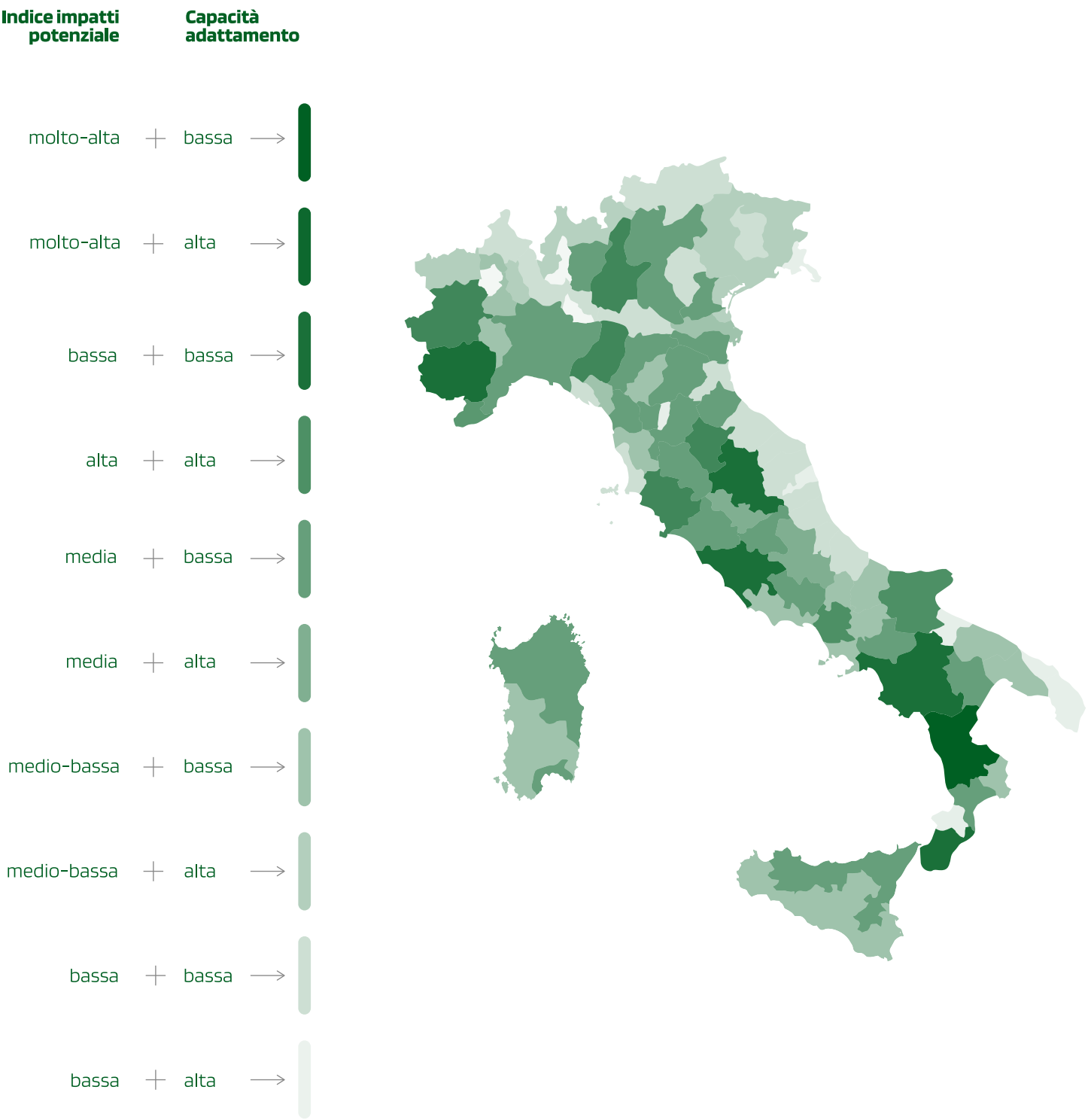
A livello europeo, Autobrennero recepisce gli orientamenti della Legge europea sul clima (Reg. UE 2021/1119), che stabilisce l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, e del Regolamento sulla tassonomia (Reg. UE 2020/852), che definisce le attività economiche sostenibili, tra cui l'uso e la produzione di energia rinnovabile, l'efficienza energetica e la promozione di infrastrutture resilienti. In tale contesto si colloca anche il pacchetto REPowerEU, che mira ad accelerare la transizione energetica e a ridurre in tempi rapidi la dipendenza dai combustibili fossili, rafforzando la sicurezza e la diversificazione dell'approvvigionamento energetico.

In ambito nazionale, la Capogruppo è sottoposta al D.lgs. 152/2006 (Codice dell'Ambiente), che integra gli impatti climatici nei procedimenti delle Valutazioni di Impatti Ambientali (VIA) e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nonché sugli indirizzi del PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030).

Il Gruppo ha condotto sia un'analisi dei principali rischi bidimensionali lungo l'asse autostradale sia un'analisi delle potenziali criticità idrauliche. La prima permette di ottenere l'indice di rischio climatico delle aree; queste sono state localizzate e rappresentate graficamente in relazione al perimetro provinciale dell'indice di rischio, come definito dal Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC). L'indice bidimensionale (impatto e capacità di adattamento) costituisce un'informazione di contesto e di inquadramento che permette di identificare e guidare l'implementazione di specifiche azioni di adattamento e combina l'impatto potenziale (pericolosità*) e la capacità adattiva** le cui definizioni sono specificate nel PNACC.

* La pericolosità è misurata da indicatori che rappresentano proxy di eventi pericolosi riferiti alle anomalie climatiche future.

** La capacità adattiva viene determinata da: benessere economico, progresso tecnologico, possesso di informazioni e competenze, dotazione infrastrutturale, qualità delle istituzioni ed equità.



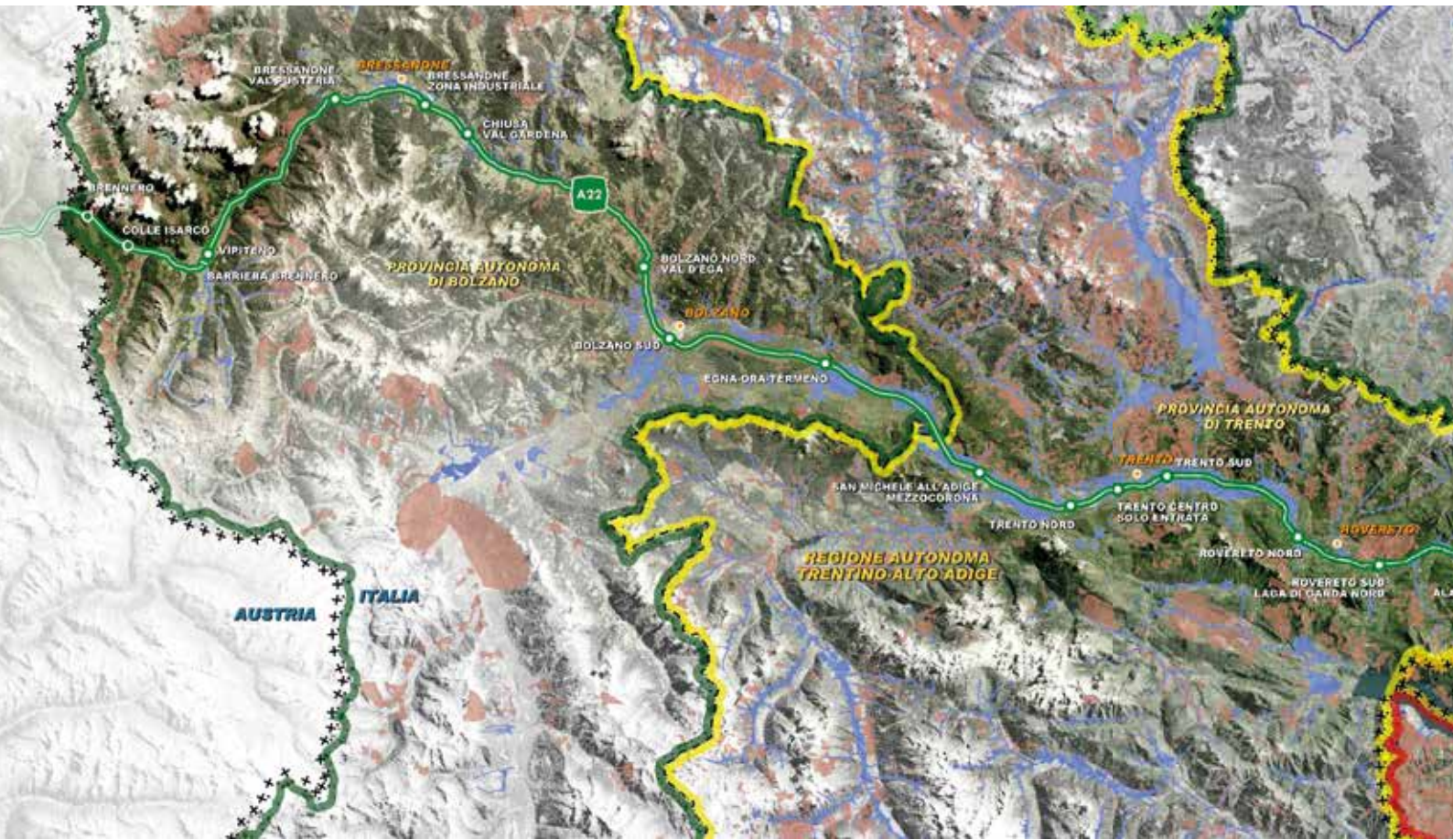
I risultati dell'analisi condotta forniscono un quadro di contesto e di inquadramento positivo per il Gruppo, evidenziando un **indice di rischio bidimensionale sensibilmente più contenuto** rispetto a quello rilevato in altre aree del territorio nazionale attraversate da infrastrutture autostradali. L'indice degli impatti potenziali risulta infatti classificato nelle **fasce media o medio-bassa**, a fronte di una **capacità di adattamento valutata come alta o medio-alta**.

Inoltre, Autobrennero riporta di seguito una sintesi grafica delle aree di interesse per eventi climatici, tra cui frane e alluvioni, sovrapposte all'indice di rischio bidimensionale. Per quanto riguarda la seconda analisi sopra citata, è stata condotta un'attività di ricerca applicata in collaborazione con l'Università di Trento finalizzata all'analisi delle potenziali criticità idrauliche che potrebbero interessare le infrastrutture correlate, quali ponti e tombini, in relazione agli impatti riconducibili ai cambiamenti climatici. Le aree soggette ad analisi sono riportate di seguito:

- Scatolare rio Ridanna a Vipiteno;
- Area di servizio di Laimburg Est;
- Ponte sull'Adige alla Vela (Trento Nord);
- Ponte sull'Adige a Mori;
- Ponte sul torrente Aviana;
- Ponte autostradale su fossato presso Bolzano Nord (Griesbaner);
- Attraversamento Isarco svincolo Bolzano Nord;
- Area di servizio Adige Est.

Indice di rischio climatico bidimensionale

Provincia	Indice impatti potenziale	Capacità adattamento
Bolzano	Medio-bassa	Alta
Mantova	Medio-bassa	Medio-alta
Trento	Medio	Alta
Modena	Medio	Alta
Reggio nell'Emilia	Media	Medio-alta
Verona	Media	Medio-alta



Legenda

- Autostrada A22 Brennero-Modena
- Autostazioni
- Rete autostradale esistente
- Interconnessioni autostradali
- Rete autostradale di previsione: autostrada regionale cispadana, collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo

Alluvioni

- Pericolo alto
- Pericolo medio
- Pericolo basso
- Frane

Indice di rischio bidimensionale (PNACC)

- Alta - Medio alta
- Alta - Alta
- Media - Medio alta
- Media - Alta
- Medio bassa - Medio bassa
- Medio bassa - Medio alta
- Medio bassa - Alta



In conclusione, il Gruppo riconosce la propria interdipendenza nel contesto in cui opera e si impegna nella gestione gli eventi climatici a cui è sottoposto attraverso approfondimenti e studi di contesto.

Energia e fonti rinnovabili

Gestione degli IRO e azioni principali

E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

E1-3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

Attualmente, le società del Gruppo - Autobrennero, InRail e RTC - hanno definito un quadro operativo strutturato attraverso l'adozione della certificazione **UNI EN ISO 14001:2015**, che costituisce la base operativa per l'attuazione delle politiche ambientali, il monitoraggio continuo delle performance e il miglioramento sistemico, con particolare attenzione alla riduzione dei consumi energetici anche attraverso la realizzazione di **audit ambientali interni periodici**, che consentono di verificare l'aderenza alle prescrizioni vigenti e individuare eventuali aree di miglioramento.

Il Gruppo, consapevole del ruolo strategico nel contesto in cui opera, si impegna nella riduzione degli impatti ambientali diretti mediante la progressiva adozione di soluzioni energetiche alternative e la realizzazione di interventi strutturali volti a favorire una sempre più ampia integrazione delle fonti rinnovabili nel proprio modello operativo. In questa direzione, il Gruppo promuove l'**efficienza energetica** lungo l'intera Arteria, attraverso iniziative di **ricerca, applicazione e diffusione** di energie provenienti da **fonte solare**.

In tal senso, l'impegno del Gruppo si estende anche alla **generazione** di energia rinnovabile tramite la barriera fonoassorbente realizzata nel 2009 nel Comune di Isera (TN), lunga 1.067 metri e dotata di 3.944 moduli fotovoltaici. Gli impianti fotovoltaici producono mediamente circa **750.000 kWh all'anno di energia pulita** che viene interamente immessa nella rete, contribuendo alla protezione acustica e al fabbisogno energetico del territorio.

Escludendo l'energia acquistata specificatamente per l'attività della trazione ferroviaria, come per gli anni precedenti, l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici di Autobrennero ha coperto anche nel 2025 circa il 3,80% dell'energia elettrica acquistata dalla rete per sedi e aree di servizio. In considerazione delle efficienze infrastrutturali della rete di trasmissione, il Gruppo ha privilegiato la vendita dell'energia prodotta anziché l'autoconsumo.

I **consumi energetici** del Gruppo si distinguono in:

- Energia **elettrica e riscaldamento** utilizzati per il funzionamento delle sedi aziendali, delle aree di sosta e dei centri di servizio, e sottoposti a un monitoraggio continuo.
- Consumi energetici legati ai **carburanti della flotta aziendale**: fanno riferimento ai veicoli in uso presso le diverse società del Gruppo, inclusi quelli assegnati a specifiche categorie di personale come fringe benefit. La flotta è attualmente composta da veicoli alimentati

a benzina, gasolio, idrogeno verde e ibridi. A questi si aggiungono i nuovi veicoli ibridi ed elettrici previsti nei più recenti contratti di approvvigionamento.

- Energia impiegata per la **trazione dei treni**, costituita da **elettricità e gasolio**. I consumi di elettricità sono monitorati e contabilizzati da RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura, mentre quelli di gasolio sono monitorati dalle imprese ferroviarie.
- Va evidenziato che il **settore ferroviario** del Gruppo rappresenta un fattore chiave in termini di **riduzione dei consumi energetici** derivanti dalla combustione di idrocarburi. Si può pertanto affermare che ogni treno movimentato dalle società del Gruppo ha contribuito a riorientare i consumi energetici verso una maggiore sostenibilità.

Tra le iniziative di efficientamento energetico attuate, si segnalano:

- il **relamping** (sostituzione con lampade a LED a basso consumo) delle torri faro presso le stazioni di Chiusa, Bressanone e Mantova Nord;
- la **sostituzione delle pompe di ricircolo** presso la sede di Trento;
- l'adozione, da parte di **InRail**, di sistemi di illuminazione automatizzati negli edifici per evitare sprechi;
- La continuità, da parte di **RTC**, di un servizio di navette interne per **ridurre gli spostamenti** del personale con mezzi propri. È inoltre in fase di implementazione un graduale rinnovo del parcoauto aziendale sostituendo le attuali (in prevalenza aventi motorizzazioni diesel) con ibride plug-in o elettriche.

METRICHE

E1-5 Consumo di energia e mix energetico

Nel 2025 il consumo totale di energia del Gruppo è stato pari a **134.225,3 MWh**. Di questo, il **42,27%** è imputabile a **RTC**, il **29,29%** è imputabile ad **Autobrennero**, il **28,43%** a **InRail**, e lo **0,02%** a **Sadobre**. Pertanto oltre il 70% del consumo energetico del Gruppo è da ricondurre alle Società ferroviarie.

Consumo di energia e mix energetico	u.m.	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-	-	-
Consumo di combustibile da petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	13.915,8	14.369,3	14.762,7	2,74%
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	5.323,2	5.954,4	6.096,0	2,38%
Consumo di combustibili da altre fonti fossili	MWh	-	-	-	
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	89.088,0	93.739,1	96.291,5	2,72%
Consumo totale di energia da fonti fossili	MWh	108.326,9	114.062,7	117.150,2	2,71%
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	%	86,9%	86,2%	87,28%	1,29%
Consumo da fonti nucleari	MWh	-	-	-	
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia	%	-	-	-	
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, ecc.)	MWh	742,6	788,5	552,3	-29,96%
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	15.570,9	17.524,6	16.522,9	-5,72%
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	-	-	-	
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	MWh	16.313,6	18.313,1	17.075,1	-6,76%
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	%	13,1%	13,8%	12,72%	-8,04%
Consumo totale di energia	MWh	124.640,5	132.375,8	134.225,3	1,40%

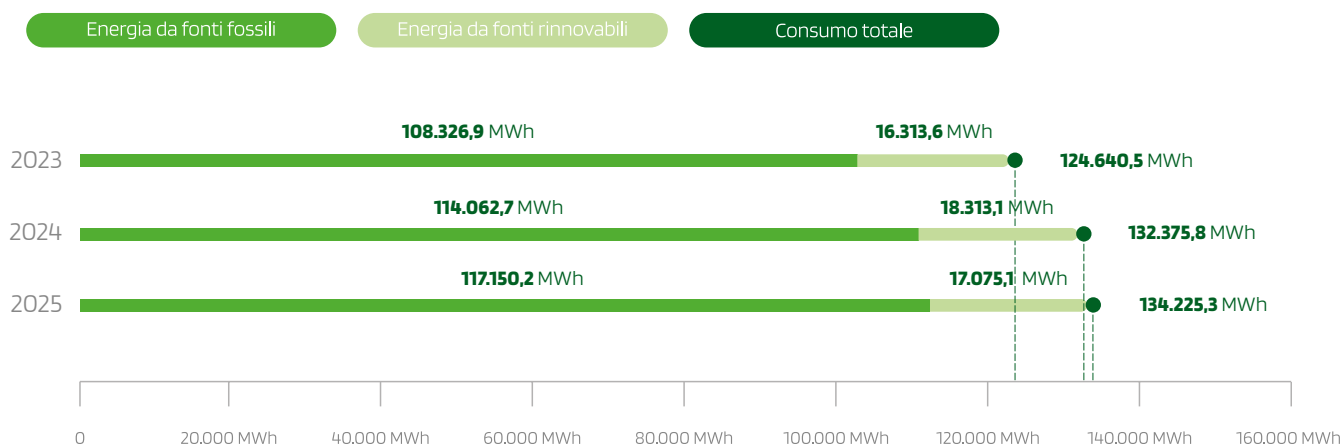
I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati del 2024 hanno subito una correzione di 0,70 MWh in conformità ad una metodologia di calcolo più puntuale.

I dati sono dati primari e stati raccolti tramite misure dirette o da informazioni dirette da bollette o fatture.

A livello di Gruppo, rispetto all'anno precedente, si registra un lieve incremento del 1,40% del consumo energetico complessivo attribuibile all'aumento dei consumi di energia elettrica da trazione ferroviaria.

Consumo di energia 2023-2025



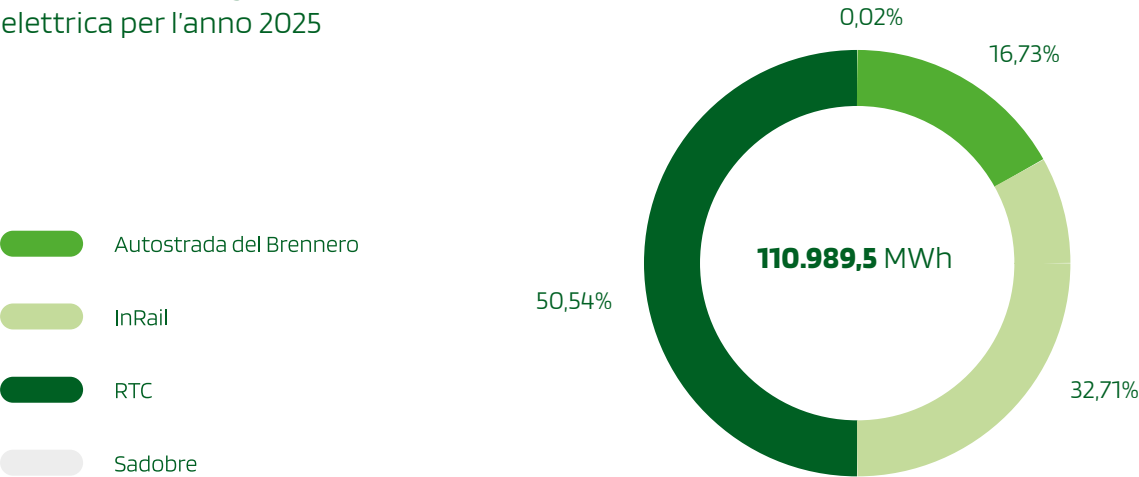
Nell'anno di rendicontazione, il mix energetico del Gruppo è composto per **l'87,28% da fonti fossili**, pari a 117.150,2 MWh, comprendenti il consumo di carburanti, combustibili e l'energia elettrica proveniente da fonti non rinnovabili o prive di certificazione relativa alla garanzia di origine. Il restante 12,72% pari a 17.075,1 MWh proviene da fonti rinnovabili e include energia elettrica rinnovabile, teleriscaldamento da fonte rinnovabile e il consumo di carburante rinnovabile per auto.

In particolare, i consumi diretti da fonte fossile, che ammontano a 20.687,7 MWh nel 2025, sono relativi ai carburanti utilizzati per i veicoli aziendali, tra cui benzina, gasolio e metano (pari al 62,47%), il gas naturale utilizzato per il riscaldamento delle sedi (pari al 30,75%) e il gasolio per trazione ferroviaria (pari al 6,78%). I consumi di carburante e combustibili sono principalmente attribuibili ad Autobrennero (88,02%).

A questi si aggiungono 552,3 MWh consumati da Autobrennero per l'utilizzo di auto alimentate a idrogeno verde, prodotto da fonte idroelettrica.

Parallelamente, si osserva un **aumento del 1,48% del consumo totale di energia elettrica** a livello di Gruppo che passa da 109.373,1 MWh nel 2024 a 110.989,5 MWh nel 2025. I consumi totali di energia elettrica sono così ripartiti: 50,54% RTC, 32,71% InRail, 16,73% Autobrennero e 0,02% Sadobre. Le società ferroviarie incidono in maniera quasi esclusiva sul consumo di energia elettrica per la trazione ferroviaria.

Consumo di energia elettrica per l'anno 2025



Per **Autobrennero**, il **79,14% dell'energia elettrica acquistata è coperta da certificati Garanzie D'Origine (GO)** attestando la provenienza da fonti rinnovabili. Il restante 20,86% proviene da un fornitore che per questioni amministrative non rilascia un certificato ufficiale di annullamento GO, nonostante l'energia venduta sia totalmente proveniente da fonte rinnovabile. La scelta non è purtroppo replicabile su RTC e InRail, dove **l'approvvigionamento di energia elettrica è controllato dal gestore della rete ferroviaria il quale non rende nota la composizione del mix energetico**. A livello di Gruppo, l'energia elettrica coperta da GO rappresenta il 13,24% del totale dell'energia elettrica acquistata.

Inoltre, Autobrennero nel 2025 ha consumato 1.824,9MWh per teleriscaldamento proveniente da cippato, ossia residuo di legname o sottobosco.

Per l'anno 2025, l'intensità energetica del Gruppo, calcolata come il rapporto tra il consumo totale di energia in MWh sui ricavi netti in milioni di euro è pari a 250,7 MWh/milioni di euro, il 3,89% in più rispetto all'anno precedente dovuto alla combinazione di aumento dei consumi energetici e riduzione dei ricavi.

Intensità	u.m.	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Intensità energetica	MWh / milioni di euro	234,2	241,3	250,7	3,89%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati sono dati primari e sono stati raccolti tramite misure dirette o da informazioni dirette da bollette o fatture.

I calcoli per le emissioni sono esplicitati precedentemente nello stesso capitolo.

Per ricavi netti sono intesi i ricavi caratteristici del Gruppo.

Emissioni di gas effetto serra

Gestione degli IRO e azioni principali

E1-3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

E1-6 Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Il Gruppo è **consapevole che i propri consumi energetici**, così come quelli correlati alle altre fasi della catena del valore, concorrono alla generazione di emissioni di gas serra (GHG). Per questo è impegnato nel loro costante **monitoraggio** e nell'**implementazione** di iniziative finalizzate alla loro riduzione. Nel corso degli anni le società hanno avviato numerosi **progetti** per la riduzione delle emissioni, tra cui l'installazione di **stazioni di rifornimento** a gas, elettriche e il primo distributore di idrogeno verde in Italia. Autobrennero ha realizzato **la prima barriera fonoassorbente e fotovoltaica** del Paese e portato avanti il progetto **BrennerLEC**, che ha dimostrato i benefici della riduzione delle emissioni di CO₂ tramite la modulazione dinamica della velocità in autostrada. Alla luce dei risultati, è stata avviata la fase **BrennerLEC After Life** su tratti più estesi. Inoltre, il piano per la mobilità sostenibile include anche nuovi impianti di produzione e rifornimento di idrogeno e il potenziamento della rete di ricarica elettrica, con l'obiettivo di raggiungere le emissioni zero.

Per la Capogruppo **l'inquinamento atmosferico affinisce principalmente alle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli che transitano** lungo l'A22 e, solo in minima parte, alle emissioni indirette derivanti dai consumi energetici degli edifici funzionali all'attività e dai consumi di carburante della flotta aziendale. Consapevole di questo principale impatto derivante dalla fase della catena del valore a valle, Autobrennero agisce in maniera indiretta sul fenomeno per ridurre la portata. Per questa ragione, le molteplici azioni attuate insistono prevalentemente su due campi: la fluidità del traffico e l'alimentazione dei veicoli.

La Capogruppo risulta essere all'avanguardia nell'**offerta di carburanti** e soluzioni di alimentazione **a ridotto impatto ambientale** rispetto ai derivati del petrolio, includendo anche l'idrogeno. Grazie all'energia erogata nel 2025 dalle **87 colonnine** (39 universali e 48 Tesla per 124 stalli totali) dislocate lungo l'asse, pari a **1.195.806 kWh** (+47,12% rispetto al 2024), sono state risparmiate ben 3.180,30 tonnellate di CO₂ all'ambiente*. Merita attenzione anche la scelta di dotare due parcheggi per mezzi pesanti di colonnine dedicate all'alimentazione dei veicoli a temperatura controllata, consentendo agli autisti di spegnere la motrice durante la sosta. Inoltre, in ogni sede di lavoro sono stati predisposti alcuni stalli riservati per la ricarica dei veicoli privati dei dipendenti.



1.195.806

kWh DI ENERGIA
EROGATA, **+47,12%**
RISPETTO AL 2024

* Il calcolo del risparmio di CO₂ e si basa su una metodologia comparativa tra veicoli elettrici e veicoli a combustione interna (termici), considerando le emissioni Well-to-Wheel (WTW), ovvero le emissioni totali dalla produzione del carburante/energia fino al suo utilizzo su strada. In particolare, per i veicoli elettrici si è tenuto conto delle sole emissioni Well-to-Tank (WTT), calcolate utilizzando il mix energetico nazionale italiano. È stato stimato un fattore emissivo di circa 52,20gCO₂e/km per i BEV. Il risparmio di 3.180,30 tonnellate di CO₂ è stato calcolato stimando i chilometri percorribili grazie all'energia erogata nel 2025 (1.195.806 kWh), applicando un consumo medio di 0,15 kWh/km per un veicolo elettrico.



1.000

KW DI POTENZA,
CAPACITÀ MASSIMA
EROGATA
DALLA 1ª STAZIONE
DI RICARICA
ELETTRICA PER TIR

A maggio 2025 sono terminati i lavori presso il parcheggio FIRMIAN a Bolzano per la realizzazione della prima **stazione di ricarica per mezzi pesanti** full-electric a livello nazionale, con l'introduzione del nuovo standard MCS (Megawatt Charging System) connettore capace di **erogare fino a 1000kW di potenza**. Nonostante la natura sperimentale del sito dal giorno dell'inaugurazione, il 21 maggio 2025, al 31 dicembre presso la stazione sono stati erogati 102.383,09 kWh in 815 sessioni con una media di quasi 4 sessioni al giorno.

Il Gruppo, oltre ad impegnarsi verso una gestione dell'infrastruttura autostradale più attenta alle proprie emissioni, affianca da anni il **trasporto ferroviario** merci, adottando un approccio **intermodale** che consente di **ridurre significativamente il traffico pesante su strada** e, di conseguenza, le emissioni inquinanti. La decisione strategica di operare anche nel settore ferroviario, pur rappresentando un investimento in un ambito potenzialmente concorrenziale rispetto all'attività autostradale, riflette l'impegno della Capogruppo verso la sostenibilità ambientale come fondamento delle proprie scelte industriali.

RTC da sempre, in ottica di riduzione delle emissioni di CO₂, favorisce l'utilizzo di locomotive **a trazione elettrica** ove la struttura dell'infrastruttura ferroviaria lo permetta, riducendo così l'utilizzo delle locomotive diesel maggiormente inquinanti ad un'incidenza marginale. Nel corso del **2025 i km effettuati con locomotive diesel (9.919 km)** rappresentano solo lo 0,4% della percorrenza complessiva di RTC. Nel **2025** è stata data continuità agli investimenti in diverse pratiche orientate a comportamenti green nelle sedi aziendali:

- il personale è stato sensibilizzato alla **riduzione degli sprechi**: spegnimento delle luci, riduzione dell'utilizzo di energia elettrica, raccolta differenziata;
- è stato istituito l'utilizzo della **navetta aziendale** per il personale pendolare per il tragitto stazione ferroviaria - uffici a Verona;
- sulla base di accordi individuali, è proseguito il ricorso al **lavoro agile**, che quindi favorisce sia il bilanciamento vita professionale/vita privata che la riduzione dell'inquinamento riducendo gli spostamenti casa-lavoro.

In ottica migliorativa, è in corso l'attivazione di un progetto per conteggiare **l'energia rimessa in linea dalle locomotive elettriche**: questo processo può avvenire solo a determinate condizioni, ovvero la corretta tensione della linea e la presenza di altri mezzi sulla stessa linea; verranno pertanto introdotti sulle locomotive degli **strumenti** in grado di **conteggiare quanta energia è stato possibile reintrodurre in linea** e di conseguenza quanto è stato possibile riutilizzare.

Per quanto concerne **InRail**, è anch'essa impegnata nel ridurre le proprie emissioni grazie all'uso prevalente (oltre il 99% dei km effettuati) di **locomotive elettriche**. Anche nei tratti non elettrificati, l'impresa privilegia soluzioni ibride con motori diesel integrati, limitando al minimo l'utilizzo di mezzi a combustione tradizionale.

Carbon Capture & Storage

Autobrennero promuove la creazione di **corridoi ecologici** lungo la propria infrastruttura, attraverso interventi di **riforestazione e recupero ecologico** dei margini stradali, degli svincoli e sulle aiuole presenti presso le stazioni e le aree di servizio. Oltre all'incremento del patrimonio arboreo e arbustivo degli ultimi anni, vengono sempre più utilizzate varietà vegetali atte a migliorare la biodiversità dei luoghi di intervento, privilegiando specie meglio adattabili al progressivo innalzamento delle temperature legate al riscaldamento globale ed alla conseguente riduzione della disponibilità idrica. Queste consociazioni floristiche contribuiscono alla cattura di emissioni generate lungo l'infrastruttura, migliorando, al contempo, il paesaggio e riducendo sensibilmente la necessità di interventi di sfalcio. L'obiettivo è duplice: favorire il **sequestro naturale della CO₂** e, al contempo, **tutelare la biodiversità locale**, con particolare attenzione agli insetti impollinatori e all'avifauna. Il verde autostradale viene valorizzato come servizio ecosistemico capace di contribuire al raffrescamento naturale e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, attraverso interventi di forestazione lineare multifunzionale.

METRICHE

E1-6 Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Per il Gruppo Autobrennero, nel 2025 le **emissioni totali di gas ad effetto serra** (GHG) derivanti da fonti di proprietà o sotto il controllo del Gruppo (Scope 1*) e da consumo di energia elettrica (Scope 2**) sono state di **29.620,1 t.CO₂eq** secondo la metodologia di calcolo Location-based e di **47.548,6 t.CO₂eq** secondo la metodologia Market-based.

Emissioni GHG	u.m.	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Totale emissioni GHG Scope 1	t. CO ₂ eq	4.676,8	4.882,3	5.052,5	3,48%
Totale emissioni GHG Scope 2 (Location Based)	t. CO ₂ eq	32.241,8	29.206,6	24.567,6	-15,88%
Totale emissioni GHG Scope 2 (Market Based)	t. CO ₂ eq	40.736,3	46.936,2	42.496,1	-9,46%
Totale emissioni di GHG Scope 1 e 2 (Location Based)	t. CO₂eq	36.918,6	34.089,0	29.620,1	-13,11%
Totale emissioni di GHG Scope 1 e 2 (Market Based)	t. CO₂eq	45.413,0	51.818,5	47.548,6	-8,24%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati relativi al totale delle emissioni GHG del 2023 e 2024 hanno subito una correzione pari al 0,1% per Location Based e dello 0,2% per il Market Based in conformità ad una metodologia di calcolo più puntuale.

Il principale metodo di stima utilizzato per la quantificazione delle emissioni di gas serra di Scope 1 e Scope 2 si basa sulla formula: Emissioni di gas serra = A * EF, dove:

- Le emissioni di gas serra sono la quantità di gas serra (espressa in anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e protossido di azoto (N₂O)) misurata in tonnellate metriche di CO₂ equivalente;
- "A" sono i dati di attività, che misurano il combustibile bruciato [kg], [m³], [l] o [tonnellate], l'energia [KWh];
- "EF" (fattore di emissione) è la quantità di emissioni di gas serra per ogni unità di dati di attività;
- I fattori di emissione utilizzati per il calcolo delle emissioni di Scope 1, Scope 2 derivano dai seguenti database internazionali: DEFRA 2025, ISPRA 2024, AIB 2023 e AIB 2024 e VDA 2024 per il teleriscaldamento da cippato, e The Future of Hydrogen, IEA.

* Il calcolo delle emissioni dirette di Scope 1 del Gruppo è stato eseguito moltiplicando la quantità della fonte diretta dei consumi per il suo fattore di emissione.

** Per calcolare le emissioni Scope 2 il GHG Protocol prevede due diverse metodologie: Location Based e Market Based. Il metodo Location Based permette di descrivere l'intensità media delle emissioni di GHG in una particolare area geografica, basandosi su fattori di emissioni medi che descrivono le diverse fonti di produzione di energia presente in rete. Invece, il metodo Market Based permette di descrivere le emissioni attraverso fattori che riflettono l'energia elettrica che l'organizzazione ha scelto tramite contratti di fornitura.

Rispetto all'anno precedente, le emissioni di Scope 1 hanno registrato un aumento del 3,48%, principalmente a causa dell'incremento dei consumi di combustibile per il riscaldamento delle sedi e dei carburanti utilizzati dalla flotta aziendale.

Per quanto riguarda le emissioni di Scope 2, secondo l'approccio Location-based si osserva una riduzione del -13,11%, attribuibile principalmente alla diminuzione del fattore di emissione, in quanto i consumi di energia elettrica sono aumentati del +1,48% rispetto all'anno precedente. Allo stesso modo, secondo l'approccio Market-based, le emissioni risultano in diminuzione del -8,24%, sempre dovuto alla diminuzione del fattore di emissione associato alle forniture di energia elettrica e dell'aumento della stessa.

Le emissioni calcolate secondo l'approccio Location-based risultano più favorevoli rispetto a quelle calcolate tramite l'approccio Market-based, poiché solo il 13,24% dell'energia elettrica consumata dal Gruppo proviene da fonti rinnovabili effettivamente certificate da Garanzie d'Origine (GO), anche in ragione dell'impossibilità, per le società ferroviarie del Gruppo, di intervenire nelle scelte di approvvigionamento, demandate al gestore della rete ferroviaria.

Di seguito si riporta il dettaglio delle emissioni di Scope 1 e 2 per società del Gruppo.

Società	Scope 1 2025 (t. CO ₂ eq)	Scope 1 2025 (%)	Scope 2 Location Based - 2025 (t. CO ₂ eq)	Scope 2 Location Based 2025 (%)	Scope 2 Market Based 2025 (t. CO ₂ eq)	Scope 2 Market Based 2025 (%)
Autostrada del Brennero SpA	4.404,1	87,17%	4.456,7	18,14%	1.722,4	4,05%
InRail SpA	475,2	9,41%	7.899,6	32,15%	16.016,0	37,69%
RTC SpA	173,1	3,43%	12.206,2	49,68%	24.747,3	58,23%
Sadobre SpA	0,0	0,00%	5,1	0,02%	10,4	0,02%
Totale	5.052,5	100%	24.567,6	100%	42.496,1	100%

Per quanto riguarda lo Scope 1, Autobrennero risulta essere il principale contributore, in linea con i suoi maggiori consumi energetici. Al contrario, nello Scope 2 il peso maggiore è attribuibile alle società ferroviarie. In particolare, nel calcolo Market-based, per Autobrennero viene valorizzata la quota di energia da fonti rinnovabili acquistata.

Nel 2025, l'indice di intensità emissiva rispetto ai ricavi netti del Gruppo è pari a 55,3 tCO₂eq/milione di euro secondo l'approccio Location-based e 88,8 tCO₂eq/milione di euro con il metodo Market-based. Rispetto al 2024, si registra una diminuzione del -10,97%

secondo il criterio Location-based e una riduzione del -5,99% nel Market-based, dovuta alle variazioni nei fattori di emissione tra i due anni.

Intensità	u.m.	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Intensità emissiva (Location based)	t. CO ₂ eq / milioni di euro	69,4	62,1	55,3	-10,97%
Intensità emissiva (Market based)	t. CO ₂ eq / milioni di euro	85,3	94,4	88,8	-5,99%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati relativi all'intensità emissiva Market Based hanno subito una variazione del +10% per il Market Based in conformità ad una metodologia di calcolo più puntuale.

I dati sono dati primari e sono stati raccolti tramite misure dirette o da informazioni dirette da bollette o fatture.

I calcoli per le emissioni sono esplicitati precedentemente nello stesso capitolo.

Per ricavi netti sono intesi i ricavi caratteristici del Gruppo.



Biodiversità ed ecosistemi

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Consumo del suolo, impermeabilizzazione e riduzione della copertura vegetale a causa delle attività del Gruppo già in atto e pianificate.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Perdita di biodiversità, habitat naturale, e/o impatto sulla qualità di vita e dimensioni delle popolazioni delle specie stanziate lungo le aree di interesse (in particolare specie a rischio di estinzione nelle Aree Protette), dovuti alla distruzione (totale o parziale) e/o frammentazione dell'habitat locale e all'interruzione dei corridoi ecologici.	IN	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Possibilità di posizionarsi come leader di settore come un esempio di infrastruttura attenta al proprio impatto sulla biodiversità tramite la costruzione di passaggi faunistici, tunnel verdi, rimboschimenti, collaborazioni con enti parco per studi ecologici e monitoraggi, progetti LIFE e Horizon per mitigazione e restauro ambientale.	O	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Sanzioni o obblighi di ripristino, potenziale blocco del servizio a causa di un'inadeguata applicazione delle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC2018) sulla compatibilità idraulica e idrologica di ponti e delle opere infrastrutturali, o a causa di frane, esondazioni e dissesto idrogeologico.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Autostrada	Medio alto

Strategia

SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo promuove la **tutela della biodiversità** mediante l'identificazione dei potenziali impatti e l'implementazione di azioni e investimenti mirati, riconoscendo l'importanza di salvaguardare i territori attraversati dall'Arteria e il loro valore naturale. A tutela di questi territori, in conformità alla normativa europea (Direttive Habitat e Uccelli), nazionale (Codice dell'Ambiente, Legge 394/1991) e regionale di riferimento, vengono messe in atto misure di salvaguardia tramite il monitoraggio delle attività che, direttamente o indirettamente, possono interessare le aree protette.

In coerenza con gli obiettivi strategici del Gruppo e in **linea con le aspettative degli stakeholder** più rilevanti, Autobrennero ha intrapreso un percorso strutturato **per la tutela della biodiversità**, finalizzato a **valutare gli impatti** sull'ambiente naturale e a definire azioni in linea con le migliori pratiche internazionali e i principali riferimenti normativi.

Il corridoio autostradale si estende lungo un territorio morfologicamente eterogeneo, attraversando ambienti di pianura – in cui i corsi d'acqua rappresentano i principali serbatoi di biodiversità – fino a penetrare nelle valli montane dell'Adige e dell'Isarco, caratterizzate da elevati livelli di naturalità. In questo contesto variegato, la presenza e l'esercizio dell'infrastruttura determinano interazioni complesse con le componenti biotiche, generando impatti che si manifestano su diverse scale ecologiche: su scala territoriale, attraverso fenomeni di frammentazione degli habitat e interruzione della connettività ecologica; su scala locale, mediante disturbi puntuali di tipo fisico, acustico e visivo.

Parallelamente, il tracciato include aree verdi, che, in alcuni casi – come nel caso dei bacini di fitodepurazione situati in contesto di pianura – svolgono una funzione ecologica positiva, contribuendo alla creazione di microhabitat idonei all'insediamento di comunità faunistiche specializzate. Nel contesto della riconversione, ancora in evoluzione, degli spazi esterni afferenti alle aree di servizio, particolare importanza viene attribuita alla conservazione della biodiversità, considerata elemento fondamentale per la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi. A titolo esemplificativo, nel corso dell'anno 2025 è stato concluso uno progetto avviato l'anno precedente, volto alla progettazione di miglioramenti ambientali da realizzare presso l'area di servizio Garda Est, finalizzato a favorirne la biodiversità, ponendo particolare attenzione alla flora spontanea ivi presente.

Lo sviluppo dell'Arteria segue strategie progettuali che puntano a **conciliare le esigenze infrastrutturali con la tutela dell'ambiente**; al fine di ridurre e/o contenere il proprio impatto sulla frammentazione dell'habitat e mantenere la continuità ecologica degli ecosistemi.

In quest'ottica, è stata condotta un'**analisi geolocalizzata** approfondita, volta a individuare la prossimità dell'infrastruttura ad aree ecologicamente sensibili, con particolare riferimento ai siti della rete Natura 2000. Tale rete, istituita a livello europeo, comprende le Zone di Protezione Speciale (ZPS) e le Zone Speciali di Conservazione (ZSC), istituite rispettivamente ai sensi della Direttiva Uccelli (2009/147/CE) e della Direttiva Habitat (92/43/CEE), per garantire la tutela degli habitat e delle specie di interesse comunitario. Nelle quattro regioni attraversate dal tracciato autostradale dell'A22 – Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige – si sviluppa un complesso sistema di aree naturali protette che comprende 13 Parchi Naturali Regionali, 5 Parchi Naturali Statali e 35 Riserve Naturali Statali. Le interferenze del tracciato con i siti Natura 2000 sono state classificate secondo tre livelli di prossimità e potenziale impatto:

- **Interferenza diretta:** riguarda 8 siti che si trovano in immediata prossimità o sono fisicamente attraversati dal tracciato autostradale. Tra questi figurano il Monte Baldo Est, il tratto del Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest e il sito dell'Adige in provincia di Trento. Le tipologie ambientali interessate includono corsi d'acqua, aree umide, ambienti montani e forestali.

- **Interferenza indiretta:** entro un raggio di 1 km, con effetti legati a rumore, inquinamento atmosferico e luminoso e disturbi visivi. Questa interessa oltre 20 siti, che pur non essendo fisicamente toccati dall'autostrada, possono risentire di effetti secondari legati all'infrastruttura, come modifiche al regime idrico, frammentazione degli habitat, incremento delle pressioni antropiche o disturbo alla fauna. Tra questi rientrano il Parco Naturale Monte Corno (BZ), le Casse di espansione del Secchia e del Tresinaro (RE), i Fontanili di Povegliano (VR) e diversi biotopi nel territorio trentino.
- **Interferenza di area vasta:** entro un raggio di 10 km, con possibili implicazioni per i flussi ecologici, gli spostamenti faunistici e le dinamiche di popolazione delle specie. Questa casistica si estende a più di 60 siti, prevalentemente concentrati nelle province di Trento e Bolzano, ma presenti anche in Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia. Si tratta di aree estese di rilevante valore naturalistico, come il Parco Naturale dello Sciliar-Catinaccio, le Dolomiti di Brenta, le Valli del Minicio, i Monti Lessini, il Monte Baldo (con i versanti Est, Ovest e la Val dei Mulini), nonché numerose ZSC e ZPS interconnesse che costituiscono veri e propri corridoi ecologici alpini e prealpini. Questi territori svolgono un ruolo fondamentale nella connettività ecologica, nella regolazione dei processi ecosistemici e nella conservazione di habitat e specie di interesse comunitario.

Nel complesso, l'infrastruttura della Società attraversa e interagisce con un articolato mosaico di aree protette, sottolineando l'importanza di una pianificazione territoriale e infrastrutturale attenta alla funzione ecologica dei territori interessati. La comprensione e l'identificazione di queste aree rappresentano elementi fondamentali nei processi di valutazione ambientale, richiedendo una gestione responsabile volta a minimizzare la pressione antropica, preservare i processi ecosistemici e contribuire alla conservazione della biodiversità. In questo contesto, l'integrazione tra misure di tutela locali, regionali e comunitarie risulta imprescindibile per garantire la coerenza e l'efficacia della rete Natura 2000 lungo l'intero corridoio autostradale.

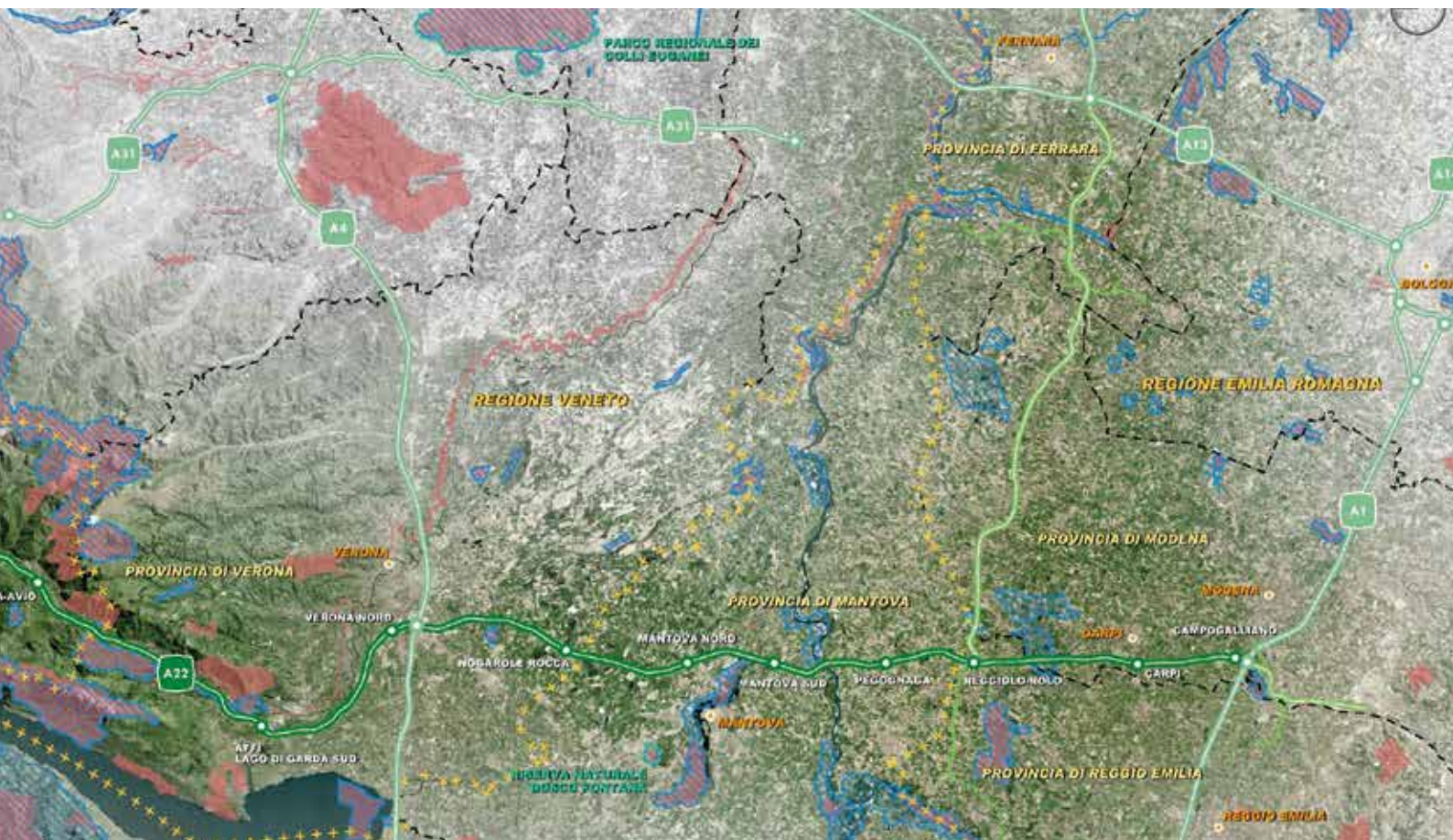


Legenda

- Autostrada A22 Brennero-Modena
- Autostazioni
- Rete autostradale esistente
- Interconnessioni autostradali
- Rete autostradale di previsione: autostrada regionale cispadana, collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo

Siti Natura 2000

- Siti di Importanza Comunitaria (SIC)
- Zone Speciali di Conservazione (ZSC)
- Zone di Protezione Speciale (ZPS)
- Parchi nazionali, regionali, riserve



Fonte dati: web-gis Ministero della Transizione Ecologica
Rete Natura 2000 e Geoportale Nazionale
www.pcn.minambiente.it/mattm

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

E4-2 Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

E4-3 Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi

E4-5 Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi

La tutela del suolo e della biodiversità è fondamentale per il Gruppo Autobrennero, poiché le attività infrastrutturali possono comportare consumo di suolo, riduzione della copertura vegetale e frammentazione degli habitat, con impatti significativi sulla fauna locale, in particolare nelle Aree Protette. Adottare misure come passaggi faunistici, interventi di rinaturalizzazione e collaborazioni con enti scientifici consente di ridurre questi effetti, contribuendo alla salvaguardia degli ecosistemi e rafforzando al contempo il ruolo del Gruppo come esempio di infrastruttura attenta all'ambiente.

Attualmente, il Gruppo Autobrennero ha formalizzato il proprio impegno per la protezione della biodiversità in una serie di interventi volti a prevenire e mitigare eventi che potrebbero impattare sull'ecosistema. Il Gruppo:

- adotta un Sistema di Gestione Ambiente e Sicurezza;
- rende disponibile internamente il Registro di Valutazione degli Aspetti Ambientali, che prende in considerazione gli aspetti ambientali significativi, suddivisi in diretti e indiretti, e ulteriormente classificati in base alle condizioni operative (ordinarie o di emergenza);
- provvede, ove richiesto, alla realizzazione di Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) e Valutazioni di INCidenza Ambientale (VINCA) per gli interventi infrastrutturali, al fine di garantire la compatibilità delle opere con gli ecosistemi e la tutela delle aree naturali protette.

La Capogruppo opera nel rispetto delle **Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018)**, con particolare attenzione alla **compatibilità idraulica e idrologica delle proprie opere infrastrutturali**. Al fine di prevenire situazioni di rischio, vengono regolarmente monitorate le aree sensibili soggette a frane e dissesto idrogeologico. Questo consente di attivare tempestivamente interventi di manutenzione o adeguamento, garantendo la sicurezza delle infrastrutture e la continuità del servizio.

Inoltre, al fine di **rafforzare la mappatura dei propri impatti** in relazione alla biodiversità, nel 2025 Autobrennero ha avviato una **prima rendicontazione delle superfici di suolo utilizzate**, con particolare riferimento alle aree impermeabilizzate. Tale indicatore comprende tutte le superfici in cui il suolo originario risulta coperto e reso non permeabile (ad esempio strade e piazzali). L'impermeabilizzazione del suolo può generare impatti ambientali significativi; per questo motivo, vengono considerate anche soluzioni di mitigazione quali l'impiego di pavimentazioni permeabili nei parcheggi, facciate vegetali e sistemi di raccolta e gestione delle acque piovane. Autobrennero si impegna ad integrare la mappatura anche con le aree verdi presenti all'interno del perimetro aziendale e fuori sito.

INDICATORE	2025
Totale area per utilizzo del suolo	803,73 ha
Area impermeabilizzata	803,73 ha

I dati relativi alle superfici sono stati elaborati mediante il sistema GIS di Autostrada del Brennero, integrato con il software AutoCAD. Le superfici sono state successivamente classificate e suddivise per tipologia, in conformità alla perimetrazione definita.

L'impatto paesaggistico delle opere infrastrutturali

Il tema dell'inserimento ambientale delle opere rappresenta un concetto chiave nella progettazione delle nuove infrastrutture, dove fin dall'ideazione delle proposte è ormai richiesto un approccio alla progettazione che ricerca **soluzioni capaci di mitigare ogni impatto paesaggistico e ambientale** nel contesto territoriale. Il medesimo approccio guida gli interventi di ammodernamento e di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere, quando ai lavori di natura strutturale e tecnologica si affiancano sistemi volti alla tutela delle risorse ambientali, alla riduzione di emissioni e scarichi, nonché ad altre tipologie di intervento a carattere ambientale. Nella realizzazione di nuove opere, l'**analisi del contesto** (aree protette, comunità vegetali e animali presenti) rappresenta per il Gruppo un elemento imprescindibile, rappresentando la condizione necessaria per l'implementazione di tutte le misure di mitigazione disponibili.

Nel contesto della realizzazione delle opere tenendo in considerazione il contesto di inserimento, il Gruppo Autobrennero installa barriere antirumore lungo i tratti più sensibili per mitigare l'impatto acustico sulle specie animali presenti nelle aree adiacenti alle infrastrutture.

Inoltre, al fine di tutelare l'avifauna e ridurre il rischio di collisioni, tutte le lastre in PMMA (polimetilmetacrilato) delle barriere vengono adeguate con rigature orizzontali nere, visibili da entrambi i lati. Questo sistema, approvato dalla Stazione ornitologica svizzera di Sem-pach, rende le barriere più facilmente percepibili dagli uccelli in volo, contribuendo alla loro protezione.

La Capogruppo sta valutando la possibilità di rafforzare il proprio impegno per la tutela della biodiversità, con l'obiettivo di affermarsi come esempio di infrastruttura sostenibile e responsabile. In questa prospettiva, si stanno valutando interventi quali la realizzazione di passaggi faunistici, tunnel verdi, rimboschimenti e collaborazioni con enti parco per attività di monitoraggio e ricerca ecologica, anche attraverso la partecipazione a progetti europei come LIFE e Horizon.

Progetto della terza corsia autostradale tra Verona Nord e l'intersezione con l'A1

La finalità del contenimento del consumo di suolo ai fini della tutela dell'attività agricola, del paesaggio e dell'ambiente è un'iniziativa ispirata ad obiettivi e indirizzi europei, riguardanti **l'uso efficiente e sostenibile delle risorse naturali**. In particolare, l'Europa, con una visione al 2050, intende perseguire un uso sostenibile della risorsa "suolo" fino a raggiungere l'obiettivo del consumo netto di suolo zero (no net land take). In linea con l'orientamento virtuoso promosso a livello europeo, il Gruppo Autobrennero, nell'ambito del progetto di potenziamento infrastrutturale, ha adottato un approccio integrato che **coniuga le esigenze di mobilità con la tutela del territorio e delle sue componenti ecologiche**. In particolare, per la realizzazione della terza corsia tra Verona e l'intersezione con l'A1, è stata data **priorità alla riduzione del consumo di suolo, alla protezione delle aree naturali e alla conservazione della biodiversità**.

Consapevole del valore strategico del suolo e dell'importanza di contenere l'impatto ambientale lungo il corridoio autostradale, il progetto prevede, come misura prioritaria di mitigazione, **il riutilizzo dello spazio attualmente occupato dallo spartitraffico centrale per la realizzazione della terza corsia**. Questa scelta permette di evitare il consumo di nuovo suolo, contribuendo concretamente alla tutela del territorio. Le nuove piazzole e gli allargamenti delle carreggiate saranno realizzati su **superfici già comprese** nella proprietà autostradale, ricorrendo, solo quando tale soluzione non sia praticabile, all'impiego di muri di sostegno. Per contenere l'impatto territoriale, il progetto prevede la razionalizzazione del sistema dei bacini di laminazione, con l'accorpamento di più vasche in un unico invaso, grazie anche al convogliamento delle acque trattate tramite stazioni di sollevamento. Questa soluzione ha ridotto il numero dei bacini, limitando l'impatto paesaggistico ed ecologico. Parallelamente, nel tratto Verona-Bolzano, è prevista l'attivazione della corsia dinamica, che incrementerà la capacità veicolare fino a 4.300-4.400 veicoli/ora.

Nelle aree più sensibili sotto il profilo ecologico, il progetto della terza corsia ha integrato uno **studio specialistico geolocalizzato**, con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con la Rete Ecologica Locale, in particolare in prossimità delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) - "Valle delle Bruciate e Tresinaro". Questo ha portato all'individuazione di specifici interventi di compensazione e mitigazione volti a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale, attraverso:

- **interventi attivi di deframmentazione ecologica**, mediante l'adattamento degli attraversamenti esistenti (viadotti, ponti, sottovia) per migliorarne la permeabilità faunistica, favorendo il passaggio di specie di piccola e media taglia (anfibi, rettili, micro-mammiferi, lagomorfi, mustelidi e piccoli carnivori);

- **potenziamento delle connessioni ecologiche** in corrispondenza dei cavalcavia, per facilitare gli spostamenti della fauna minore parallelamente all'infrastruttura;
- **installazione di barriere fisiche** per impedire l'accesso della fauna alla carreggiata e aumentare la sicurezza sia per gli animali sia per gli utenti della strada.

Sempre in coerenza con gli obiettivi della rete Natura 2000, il progetto prevede interventi di compensazione ambientale anche nei siti protetti - Sito di Importanza Comunitaria (SIC) / Zona di Protezione Speciale - "Vallazza" e "Chiavica del Moro", affidati alla gestione del Parco del Mincio. Tali interventi includono:

- **la rinaturalizzazione di un tratto dell'argine del Mincio**, tramite la costruzione di un tomo addossato all'argine cementato, sostenuto da una palificata sul lato della golena, nel sito SIC/ZPS - "Vallazza";
- **l'acquisizione e messa in tutela di aree ad elevato pregio naturalistico** situate all'interno del sito SIC - "Chiavica del Moro", che entreranno a far parte del patrimonio del Parco.

Queste azioni, progettate secondo un approccio ecologico sistemico, mirano a ridurre l'impatto dell'infrastruttura sulla biodiversità, mantenendo la continuità fisica e funzionale degli ecosistemi e promuovendo soluzioni di mobilità realmente sostenibile.

Parallelamente, un'approfondita analisi vegetazionale - sia potenziale che reale - e della fauna ha permesso di individuare specifici interventi finalizzati a migliorare l'integrazione dell'infrastruttura autostradale nel contesto territoriale della Provincia di Reggio Emilia. L'obiettivo è quello di ridurre al minimo le interferenze con la continuità e la funzionalità degli elementi naturali e seminaturali che compongono la Rete Ecologica Provinciale. Sulla base della valutazione delle interazioni tra l'infrastruttura e la rete ecologica locale, sono state quindi proposte le seguenti azioni progettuali:

- **interventi di rinaturazione** del bacino di laminazione, con l'obiettivo di integrare e valorizzare la rete ecologica sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo; nel dettaglio è stata definita la sistemazione complessiva di un bacino tipo e sono state indicate le specie arboree ed arbustive da utilizzare ed i relativi schemi associativi di impianto;
- **interventi attivi di deframmentazione** ecologica (passaggi per la fauna);
- misure destinate ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata (interventi passivi).

Progettazione per la realizzazione di miglioramenti ambientali finalizzati a favorire la biodiversità nelle aree di servizio Garda Est e Po Ovest

Nel quadro della riconversione degli spazi esterni, attualmente in fase di sviluppo, assume un ruolo prioritario la conservazione della biodiversità, elemento essenziale per la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi. In tale ambito, presso le aree di servizio Garda Est e Po Ovest, Autobrennero ha avviato un progetto di riqualificazione di aree incolte attraverso interventi di miglioramento ambientale a carattere multifunzionale. Particolare attenzione è dedicata alla valorizzazione della flora spontanea presente, con l'obiettivo di favorire la biodiversità e, al contempo, offrire agli utenti in sosta nuovi spazi fruibili. I siti sono infatti accessibili tramite percorsi pedonali protetti, corredati da cartellonistica trilingue che illustra le caratteristiche e il valore ambientale delle aree.

GARDA EST

L'intervento, finalizzato al riordino e alla valorizzazione della funzione ornamentale della vegetazione presente nell'area di servizio, non si è tuttavia limitato a criteri di natura estetica, ma ha perseguito un approccio tematico, ispirato – per quanto possibile – alla vegetazione tipica del contesto geografico di riferimento. L'intervento è stato completato nel corso del 2025, con un investimento complessivo pari a 112.866,00 euro.

Tale impostazione consente di affiancare alla componente estetica anche una valenza divulgativa e didattica, richiamando l'attenzione sulle caratteristiche (sub)mediterranee del territorio, sia in termini di paesaggio agrario sia di vegetazione spontanea.

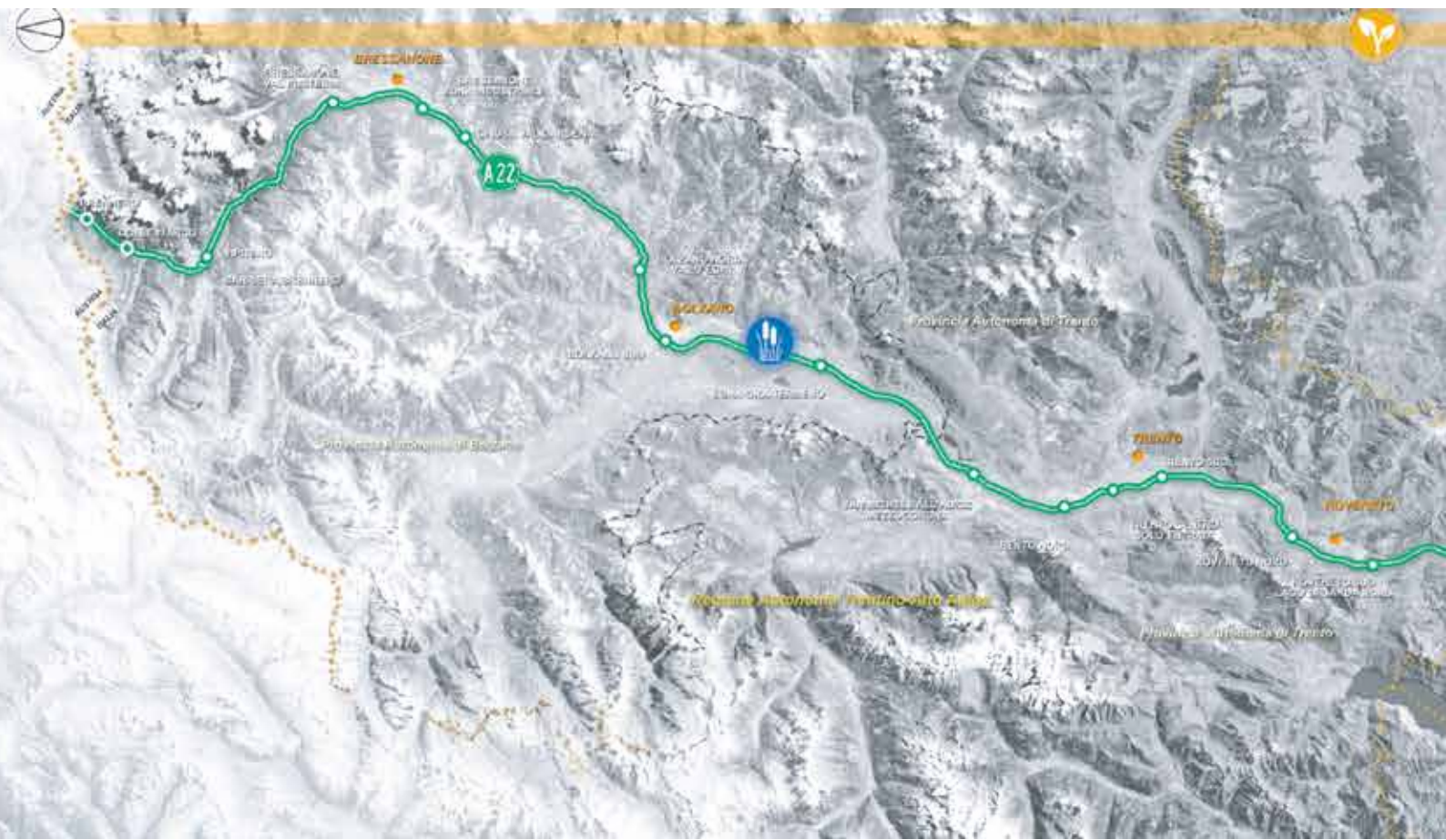
I criteri guida, definiti in coerenza con le finalità dell'intervento, sono i seguenti:

- riproposizione di elementi del paesaggio rurale locale, con particolare riferimento agli uliveti del Garda, noti per la loro collocazione al limite settentrionale dell'areale di diffusione;
- richiamo alle fitocenosi boschive naturali, in particolare alla lecceta, attraverso l'impiego di specie arboree e arbustive sempreverdi riconducibili a tale ambiente (corbezzolo, fillirea, ecc.);
- utilizzo di specie aromatiche (lavanda, rosmarino, ecc.) e/o caratterizzate da fogliame grigio-verde, resistenti alla siccità e capaci di offrire fioriture ornamentali di rilievo (salvia di Gerusalemme, salvia russa, camedrio fruticoso, oleandro, ecc.). Si tratta di specie mediterranee in senso lato, non tutte necessariamente autoctone, ma selezionate anche in funzione del loro valore estetico e della loro adattabilità alle condizioni di coltivazione.

PO OVEST

Avviato nel 2025, l'intervento è attualmente in corso ed è finalizzato alla valorizzazione delle aree verdi, con particolare attenzione alla tutela e al miglioramento degli habitat a favore della fauna locale, in particolare dell'avifauna, mediante interventi mirati di riqualificazione ambientale.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un percorso didattico dedicato, volto a sensibilizzare gli utenti sui temi della biodiversità, delle specie presenti e degli equilibri ecosistemici, promuovendo una fruizione degli spazi verdi più consapevole e informata.



Legenda



Mitigazione impatto paesaggistico e inserimento opere nel contesto ambientale
(Terza corsia tra Verona e intersezione A1, Autostrada Regionale Cispadana e collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo)



Contenimento consumo di suolo
(Terza corsia tra Verona e intersezione A1)



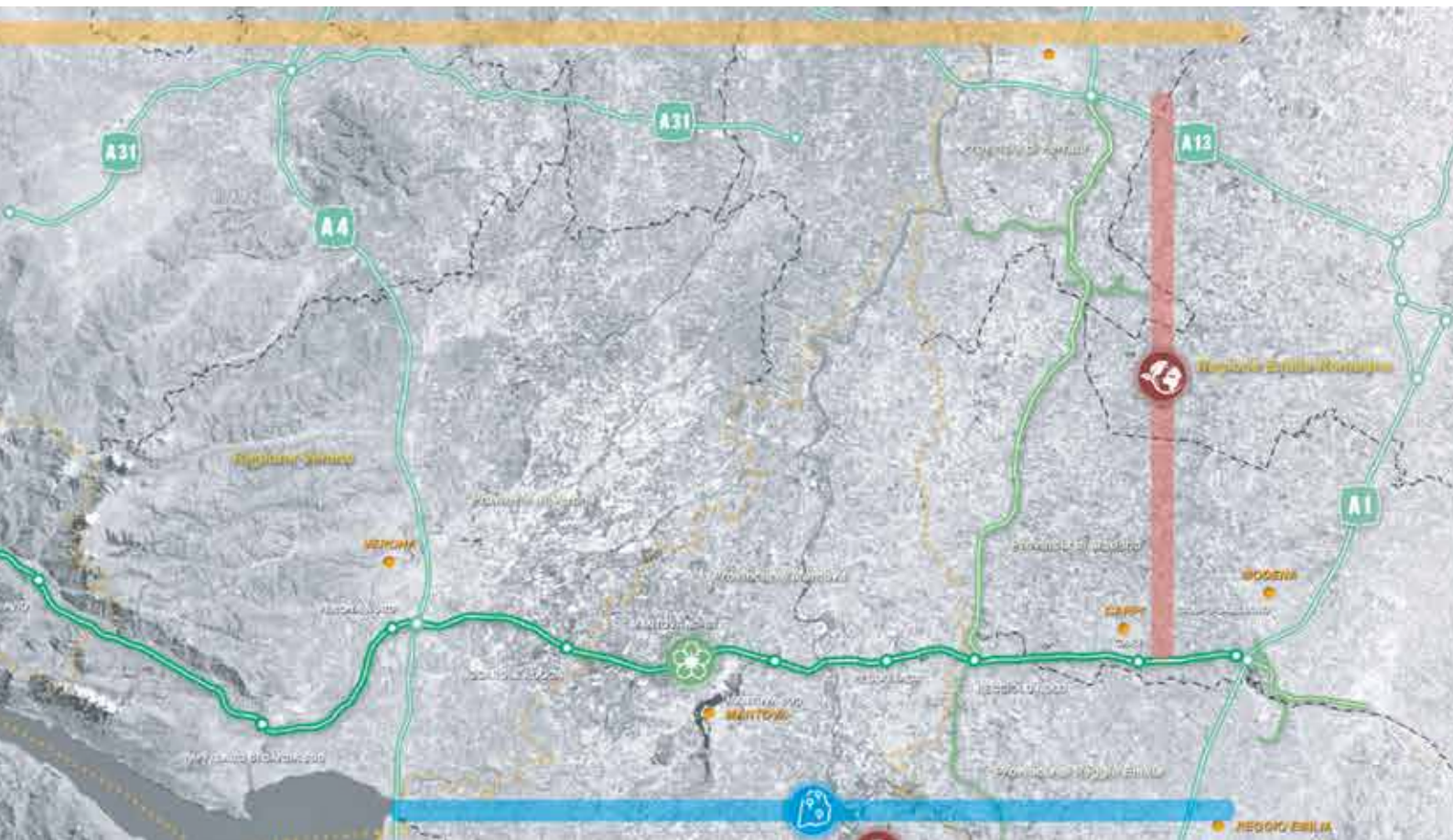
Barriere vegetali
(Autostrada A22 Brennero Modena)



Wild Flowers
(Svincolo Mantova Nord)



Fitodepurazione
(Area di servizio Laimburg Est)



Uso delle risorse ed economia circolare

La gestione dei rifiuti

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Generazione di rifiuti e/o un'inadeguata gestione degli stessi da parte degli utilizzatori dell'infrastruttura del Gruppo, con la possibilità che gli effetti possano estendersi anche oltre i luoghi in cui i rifiuti vengono generati e smaltiti (rifiuti urbani, plastiche, oli motore, pneumatici abbandonati, prodotti da aree di servizio).	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali

E5-1 Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

E5-2 Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo Autobrennero riconosce la necessità di un approccio **in linea con i principi dell'economia circolare** nel proprio business, in conformità con la **Direttiva (UE) 2018/851**, volta a stabilire misure di riduzione della produzione dei rifiuti, oltre ad allinearsi al **Piano d'Azione per l'Economia Circolare**, al **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** e al **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici**.

La gestione dei rifiuti rappresenta, infatti, una delle principali sfide ambientali per infrastrutture complesse e ad **alto traffico** come quelle gestite dal Gruppo. La presenza di rifiuti (urbani, plastici, oli esausti, pneumatici e scarti delle aree di servizio) può generare impatti ambientali rilevanti, non solo lungo l'infrastruttura ma **anche nei territori circostanti**. Per questo, il Gruppo ha adottato un approccio integrato, basato sulla **prevenzione, tracciabilità e recupero**.

Il Gruppo si è dotato di un **Sistema di Gestione** volto a garantire un approccio strutturato orientato al **miglioramento costante** della qualità e della sicurezza del servizio, così come delle performance ambientali, assicurando al contempo la conformità alle normative vigenti.

L'adozione di questo modello consente di rafforzare la cultura della prevenzione e della responsabilità, attraverso la definizione di programmi operativi e il **controllo periodico** dei risultati ottenuti, secondo quanto previsto dalla certificazione ISO 14001:2015.

A supporto di questo sistema, è disponibile internamente il Registro di Valutazione degli Aspetti Ambientali, che analizza gli impatti ambientali significativi dell'organizzazione, distinguendoli tra diretti e indiretti e classificandoli in base alle condizioni operative, ordinarie o di emergenza.

Per quanto riguarda la Capogruppo, per comprendere meglio la scala della gestione a cui è soggetta, si può considerare l'A22 come una vera e propria città lineare, "abitata" quotidianamente da circa 100.000 persone.

La gestione dei rifiuti rappresenta pertanto un problema analogo a quello di una cittadina con un medesimo numero di abitanti. Un corretto smaltimento dei rifiuti prodotti dall'attività della Società, così come da parte dei propri utenti, rappresenta un comportamento coerente con le politiche aziendali e rispettoso dei territori circostanti. Considerando che, nel corso di un anno, lungo la tratta vengono raccolte circa 1.730 tonnellate di rifiuti indifferenziati provenienti dall'utenza, ne viene garantito il corretto trattamento.

Inoltre, la pulizia del nastro autostradale e delle sue pertinenze – come le aree di servizio, le stazioni, i Centri per la Sicurezza Autostradale e le sedi aziendali – costituisce un tema di indubbia rilevanza, in quanto incide non solo sulla qualità ambientale, ma anche sulla sicurezza degli utenti e sulla percezione complessiva del servizio. Per questo, Autostrada del Brennero ha da anni implementato un sistema strutturato per la raccolta differenziata dei rifiuti, prevedendo contenitori dedicati per plastica, vetro, lattine, carta e frazione residua indifferenziata, distribuiti nelle principali aree di pertinenza dell'infrastruttura.

Tra le attività più significative rientra anche il trasporto dei rifiuti urbani e speciali prodotti lungo l'autostrada, con successivo invio a impianti autorizzati per le operazioni di recupero o smaltimento. Per la gestione di questi servizi, la Società pubblica regolarmente bandi di gara che premiano le offerte tecniche con elementi di miglioramento ambientale, come l'impiego di mezzi a basse emissioni, il conferimento prioritario al recupero anziché allo smaltimento e la scelta di impianti in grado di effettuare selezione e cernita dei rifiuti per incrementarne il riciclo.

Grazie a un progetto avviato nel 2023, in coerenza con il proprio impegno verso un modello di gestione sostenibile e innovativo, Autobrennero ha installato 100 sensori "Eco Friendly Smart Bin" su cestini dislocati nelle 22 aree di servizio dell'autostrada, in particolare presso gli ingressi dei fabbricati che ospitano bar e self-service, nonché nei parcheggi delle autovetture. Questi dispositivi segnalano in tempo reale, tramite tecnologia wireless, il livello di riempimento dei contenitori ai Centri per la Sicurezza Autostradale competenti, senza intermediazioni. Il sistema consente di ottimizzare e razionalizzare le attività di svuotamento dei cestini: in periodi di maggiore afflusso, come i

fine settimana estivi, gli svuotamenti potranno essere più frequenti ma solo laddove effettivamente necessari, mentre nei periodi di traffico ridotto si evitano interventi superflui, con evidenti benefici in termini di efficienza operativa e conseguente miglioramento del decoro degli spazi pubblici. Ogni cestino è identificato da un indirizzo IP univoco e dotato di un cono di misura laser orientabile ad alta precisione, capace di adattarsi a vari tipi di contenitori. Il dispositivo, aggiornabile da remoto, è provvisto anche di un sensore di temperatura per la rilevazione di eventuali incendi. Al superamento di una soglia predefinita di riempimento, il sistema invia automaticamente un'e-mail ai CSA con l'elenco dei cestini, ordinati in base alla progressiva chilometrica autostradale, ottimizzando così l'intervento degli operatori e rendendolo più tempestivo ed efficace.

Infine, i rifiuti generati presso le sedi della Capogruppo sono principalmente costituiti da materiali da ufficio e vengono gestiti attraverso sistemi di raccolta differenziata e avvio al recupero conformi alla normativa vigente.

Per il settore ferroviario, i rifiuti prodotti da **RTC** si riferiscono principalmente a batterie e accumulatori, che provengono dai fanali utilizzati in Italia per segnalare la coda di un treno (batterie alcaline classificate come CER 160604), RAEE (Rifiuti da Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche), cartucce da stampa e toner esauriti. Queste categorie di rifiuti vengono gestite attraverso figure di responsabilità coinvolte nel processo, ovvero Ufficio Veicoli per le batterie dei fanali e Ufficio ICT per RAEE e cartucce-toner che segnalano al Referente Ambiente e Rifiuti la necessità di programmare lo smaltimento. È inoltre presente un Responsabile Tecnico Rifiuti (RTR) esterno coinvolto nella definizione delle procedure negli audit periodici sull'applicazione delle stesse.

Anche per **InRail** la gestione dei rifiuti rappresenta un aspetto rilevante della sostenibilità operativa, articolandosi in due principali categorie: i rifiuti prodotti nelle sedi aziendali e quelli correlati all'esercizio dell'impresa ferroviaria. Nel primo caso, presso le sedi si **generano rifiuti urbani e speciali derivanti dalle attività d'ufficio**, quali toner esausti ed eventuali attrezzature informatiche dismesse. I referenti interni assicurano per questi il rispetto degli obblighi normativi relativi a registrazione, comunicazione e smaltimento. Tutti i siti registrano i movimenti su sistema informatico interfacciato con sistema RENTRI come da normativa vigente, consentendo un controllo puntuale e continuo sulla coerenza e correttezza della gestione documentale. Inoltre, il **Responsabile del Sistema di Gestione Integrato (SGI)** effettua **audit interni periodici** su tutte le sedi operative, verificando la corretta applicazione delle procedure, con particolare attenzione alla gestione dei rifiuti. Coerentemente con i principi di responsabilità ambientale, la Società promuove comportamenti virtuosi da parte di tutto il personale, invitando alla riduzione della produzione di rifiuti e al corretto conferimento attraverso la raccolta differenziata. A supporto di ciò, l'azienda ha predisposto contenitori dedicati in tutte le sedi.



Nell'**attività ferroviaria**, la produzione diretta di rifiuti durante il trasporto è limitata a **rifiuti assimilabili agli urbani**. Tuttavia, si registra una produzione indiretta di rifiuti speciali derivanti dalle operazioni di **manutenzione delle locomotive**. Tali attività vengono affidate a **fornitori esterni**, generalmente costruttori o soggetti da essi certificati, che operano secondo standard stringenti in termini di sicurezza e performance. La gestione dei rifiuti prodotti in tali fasi è soggetta a verifiche e audit ambientali, a conferma dell'impegno dell'impresa verso la conformità normativa e l'efficienza gestionale.

Per quanto concerne Sadobre, con specifico riferimento alle attività d'ufficio, la Società produce una quantità **minima di rifiuti**, assimilabile a un consumo domestico e gestita, di conseguenza, direttamente dalla ditta pubblica locale incaricata del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti.

METRICHE

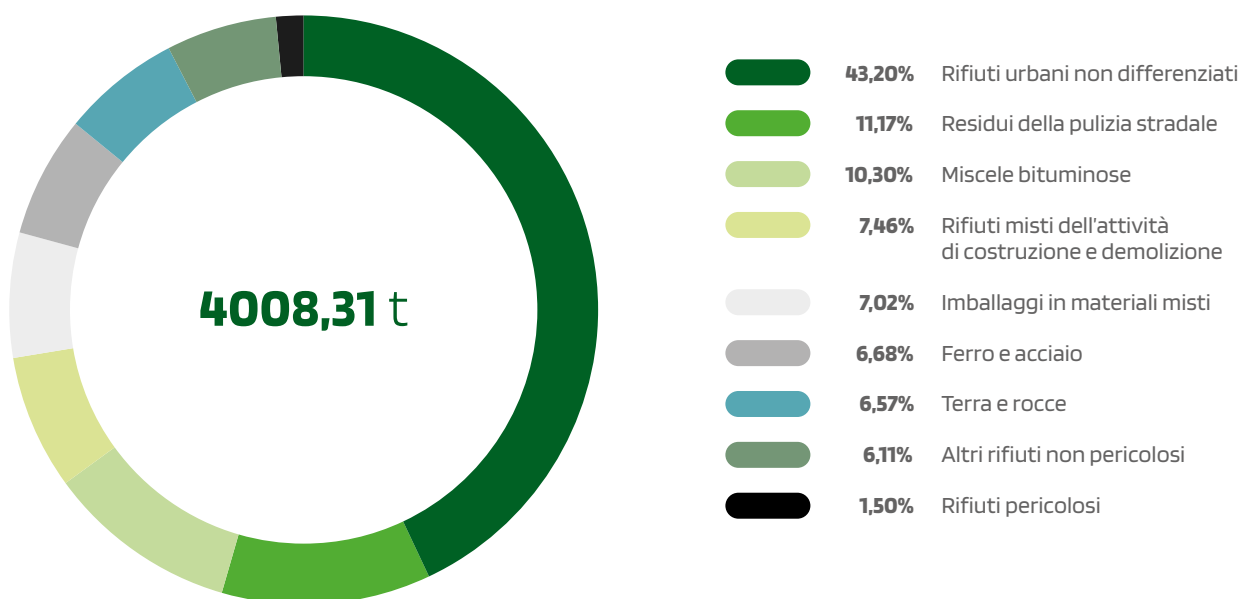
E5-5 Flussi di risorse in uscita

Il Gruppo adotta un approccio responsabile alla gestione dei rifiuti, promuovendo soluzioni organizzative e tecniche innovative finalizzate al corretto trattamento, al recupero e, ove necessario, allo smaltimento degli stessi. La quantità e la tipologia di rifiuti prodotti variano in funzione delle specifiche attività svolte dalle singole società controllate.

Nel 2025 sono state complessivamente prodotte **4.008,31 tonnellate di rifiuti**, di cui oltre il 99% attribuibile alla Capogruppo. Questo dato è principalmente riconducibile alla **raccolta dei rifiuti urbani non differenziati nelle aree di servizio**, che pur rappresentando oltre il **43,20%** del totale generato dal Gruppo, vengono poi destinati a differenziazione. Seguono i residui della **pulizia stradale** (11,17%), le **miscele bituminose** (10,30%), rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione (7,46%), gli imballaggi in materiali misti (7,02%), ferro e acciaio per 6,68% e ferro e rocce per 6,57%.

Altri rifiuti non pericolosi, come quelli da ufficio, plastica, cartone, pneumatici fuori uso, apparecchiature e alluminio, costituiscono il restante 6,11%. I rifiuti pericolosi rappresentano una quota minima sul totale dei rifiuti generati, pari all'1,50%, e comprendono principalmente miscugli derivanti da camere a sabbia e separatori olio/acqua, fanghi da collettori, oli esausti, imballaggi e apparecchiature contenenti sostanze pericolose o contaminate.

Rifiuti generati per tipologia 2025



A livello consolidato, si riportano in tonnellate i dati aggregati sulla produzione di rifiuti, distinguendo tra rifiuti pericolosi e non pericolosi e indicando, per ciascuna categoria, la quota destinata al recupero rispetto a quella avviata a smaltimento. Si precisa che il di cui “Smaltiti” nella voce “Rifiuti Non Pericolosi” ha registrato un incremento significativo in termini assoluti, ma di entità limitata a livello relativo, riconducibile a due operazioni straordinarie di pulizia e lavaggio eseguite con cadenza pluriennale.

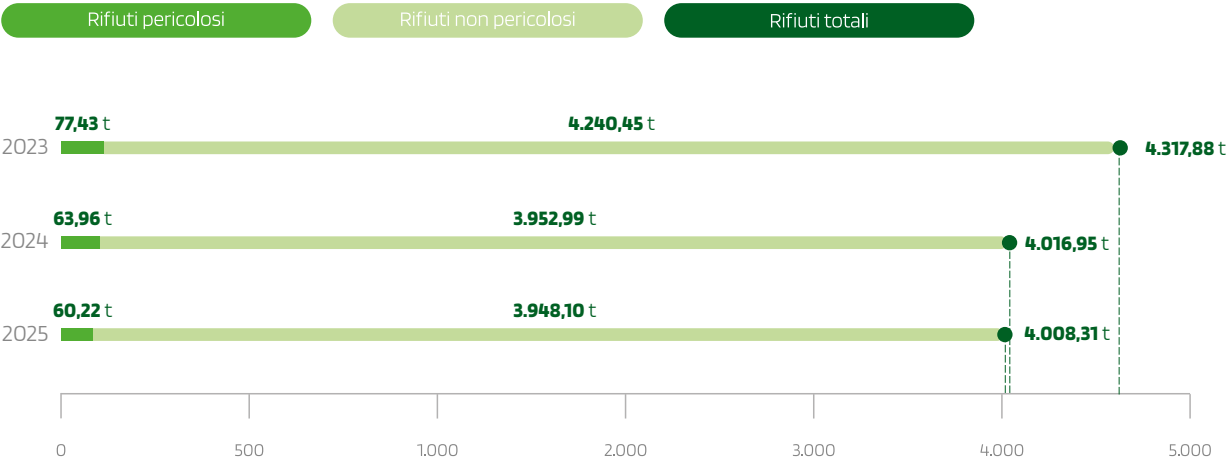
Rifiuti in tonnellate (t)	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Totale	4.317,88	4.016,95	4.008,31	-0,21%
Rifiuti Pericolosi	77,43	63,96	60,22	-5,85%
di cui recuperati	21,16	15,63	12,52	-19,90%
di cui smaltiti	56,27	48,33	47,70	-1,31%
Rifiuti Non Pericolosi	4.240,45	3.952,99	3.948,10	-0,12%
di cui recuperati	4.239,57	3.944,42	3.914,82	-0,75%
altre operazioni di recupero	0,03	0,15	0,06	-61,59%
di cui smaltiti	0,88	8,57	33,28	288,33%


98%
RIFIUTI DESTINATI
A DIFFERENZIAZIONE

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuto dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati sono ricavati dalle quantità di rifiuti registrati nei database aziendali.

Rifiuti generati nel triennio 2023-2025



Nel triennio 2023-2025 si osserva una lieve riduzione complessiva dei rifiuti generati, con un calo del -0,21% rispetto all'anno precedente. Tale andamento riguarda principalmente i rifiuti pericolosi, diminuiti del -5,85%, e i rifiuti non pericolosi in calo del -0,12%. La quasi totalità dei rifiuti non pericolosi continua ad essere destinata al recupero, ossia a differenziazione e riciclo, a conferma dell'impegno nella gestione circolare delle risorse. Nonostante alcune variazioni percentuali significative legate a eventi straordinari, come interventi straordinari di pulizia mezzi effettuati in un Centro per la Sicurezza Autostradale (CSA), in categorie residuali quali lo smaltimento di rifiuti non pericolosi, i volumi assoluti si mantengono contenuti. Ciò conferma il trend positivo e costante di miglioramento nella gestione complessiva dei rifiuti.



Le materie prime

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Consumo e riduzione disponibilità risorse naturali primarie per le attività del Gruppo.	IN	Attuale	●		A monte	Gruppo	Alto
Recupero di materiale destinato altrimenti alla discarica e riduzione del consumo di materie vergine (es. asfalto eco-based 100% materiale riciclato, conglomerato bituminoso riciclato).	IP	Attuale	●		A monte & operazioni dirette	Autostrada	Medio alto
Le manutenzioni prolungano la vita utile delle locomotive, migliorandone l'efficienza e riducendo la necessità di nuove costruzioni.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Ferrovia	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

E5-1 Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

E5-2 Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Autobrennero promuove un approccio orientato all'uso efficiente delle materie prime e risorse all'interno del proprio modello di business. Tale approccio si ispira al Piano d'Azione per l'Economia Circolare della Commissione Europea e si allinea alle più recenti iniziative comunitarie in materia di ecodesign, gestione sostenibile dei materiali e riduzione dell'impronta ambientale lungo l'intero ciclo di vita dei prodotti e dei processi.

Il Gruppo ha adottato un Sistema di Gestione che garantisce un presidio strutturato e continuo di questi ambiti strategici, con l'obiettivo di migliorare costantemente la qualità e la sicurezza del servizio, la performance ambientale e la conformità normativa. Il sistema consente, inoltre, di rafforzare la cultura aziendale della prevenzione e della responsabilità, attraverso la definizione di obiettivi operativi, il monitoraggio dei risultati e il controllo periodico delle performance ambientali. Come per la gestione dei rifiuti, è previsto un Registro di Valutazione degli Aspetti Ambientali, che analizza l'impatto dell'organizzazione sull'ambiente in condizioni operative ordinarie ed eccezionali, con attenzione agli aspetti legati all'uso delle risorse, alla riduzione degli sprechi e alla circolarità dei materiali impiegati. Un impegno ulteriore svolto dal Gruppo prevede l'assegnazione di punteggi premiali nelle gare d'appalto alle imprese che adottano pratiche ambientali virtuose, anche in assenza di Criteri Ambientali Minimi (CAM) obbligatori. Vengono valorizzate, ad esempio, la presenza di figure professionali dedicate alla sostenibilità, il possesso di certificazioni ambientali (es. ISO 14001). Analoghe logiche premiali si applicano anche alla fornitura di beni, come nel caso del vestiario realizzato con tessuti ecosostenibili.

La Capogruppo è la realtà maggiormente coinvolta nel consumo di materiali, in virtù delle attività di manutenzione e ammodernamento della tratta autostradale. La Società adotta un approccio sistemico alla gestione responsabile delle materie prime, integrando principi di economia circolare nelle attività di progettazione, manutenzione e approvvigionamento. Tale approccio si concretizza attraverso azioni finalizzate alla valorizzazione delle risorse già disponibili nei cantieri, come il riutilizzo dei materiali da scavo, l'impiego di materiali riciclati e l'introduzione di criteri ambientali premianti nelle procedure di gara. La gestione dei materiali di scavo è strutturata per favorire il riutilizzo in situ, riducendo il ricorso all'estrazione da cava e allo smaltimento in discarica. I materiali riutilizzabili vengono temporaneamente stoccati in aree dedicate e, se necessario, sottoposti a trattamenti riconducibili alla normale pratica industriale (es. selezione granulometrica, riduzione volumetrica, stabilizzazione con leganti), al fine di garantirne la conformità tecnica e ambientale al riutilizzo.

Nell'ambito della manutenzione stradale, una delle principali voci di consumo è rappresentata dal conglomerato bituminoso. Autobrennero impiega, ove possibile, materiale riciclato derivante dalla fresatura del manto stradale esistente (RAP - Reclaimed Asphalt Pavement). Le percentuali di utilizzo variano in funzione della tipologia dello strato:

- fino al 30% nel conglomerato bituminoso di base;
- fino al 10% nello strato intermedio (binder);
- 0% nello strato di usura, per garantire le massime prestazioni funzionali e di sicurezza.

Dal 2022, in particolare nel tratto tra Verona e Modena, è stato introdotto un quarto strato di pavimentazione (eco-base) realizzato in sito, a freddo, con il 100% di materiale riciclato. Questo intervento ha permesso di migliorare l'efficienza complessiva della struttura stradale, riducendo al contempo l'uso di aggregati vergini e le emissioni di CO₂ legate alla produzione a caldo. La lavorazione a freddo consente infatti di eliminare la fase di riscaldamento (160-180 °C), riducendo il consumo di combustibili e migliorando le condizioni operative nei cantieri. Inoltre, l'eco-base evita il trasporto del materiale in impianti esterni, riducendo così l'impatto del traffico pesante e i rischi per la sicurezza. A supporto di questa soluzione innovativa, vi è un'unità articolata computerizzata che consente di effettuare in continuo fresatura, miscelazione e stesa del materiale riciclato, combinato con leganti idraulici ed emulsione bituminosa modificata.

Nel 2023 è stato inoltre avviato l'uso sperimentale di additivi per conglomerati tiepidi, in grado di abbassare la temperatura di produzione e stesa fino a 110-120°C, con ulteriori benefici in termini di risparmio energetico, riduzione dei fumi bituminosi e possibilità di lavorazioni nei mesi più freddi, quando il traffico autostradale è inferiore. Per la protezione dello strato di attacco, è stato introdotto anche l'uso di latte di calce in sostituzione del filler minerale, contribuendo alla riduzione della volatilità delle polveri e migliorando le condizioni ambientali nei cantieri.

Durante il periodo invernale, l'azienda impiega fondenti salini per la sicurezza stradale, ottimizzandone l'uso tramite spargisale a controllo elettronico che regolano dosaggio e ampiezza in base a condizioni meteo e necessità specifiche.

L'approvvigionamento delle materie prime rappresenta una leva strategica per la sostenibilità aziendale. Già in fase di progettazione, Autostrada del Brennero valuta l'impatto ambientale dei materiali lungo l'intero ciclo di vita, orientando le scelte verso soluzioni che garantiscano prestazioni equivalenti ma con minore impronta ecologica. Anche nelle attività d'ufficio, tenendo conto della catena di fornitura, l'azienda favorisce l'uso consapevole delle risorse e privilegia forniture a carattere sostenibile; la carta acquistata, ad esempio, proviene esclusivamente da fonti certificate Ecolabel UE o FSC.

METRICHE E OBIETTIVI

E5-4 Flussi di risorse in entrata

Nel 2025, le principali risorse in entrata utilizzate da Autobrennero sono riconducibili prevalentemente al mix di materiali, caratterizzato da un crescente peso dei componenti riciclati in risposta al nuovo contesto normativo CAM Strade Decreto del 11 settembre 2025, che disciplina le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali, introducendo specifici requisiti sia in termini di composizione dei materiali sia di contenuto minimo di riciclato.

Tale evoluzione ha comportato un ulteriore rafforzamento delle attività di mappatura, con l'inclusione di nuove categorie merceologiche, tra cui il conglomerato bituminoso "base a freddo", e contestualmente una revisione delle strategie di approvvigionamento orientata a un maggiore impiego di materiali riciclati per il conglomerato bituminoso (Usura).

A questi si affiancano i materiali e i prodotti funzionali alle attività di manutenzione e gestione dell'infrastruttura, tra cui sali fondenti, elementi per la segnaletica, dispositivi di ritenuta (sicurvita) e recinzioni.

Materiali	u.m.	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Acciaio per sicurvia, reti, montanti, CA	t	/	/	5.900	/
Calcestruzzo	t	/	/	21.160	/
conglomerato bituminoso (BASE a freddo)	t	/	/	5.280	/
di cui riciclato	t	/	/	5.280	/
conglomerato bituminoso (BASE)	t	10.112	34.059	12.382	-63,65%
di cui riciclato	t	3.034	10.218	3.715	-63,65%
conglomerato bituminoso (Binder)	t	33.823	49.582	33.512	-32,41%
di cui riciclato	t	3.382	4.958	6.702	35,18%
conglomerato bituminoso (Usura)	t	57.370	70.517	53.453	-24,20%
di cui riciclato	t	/	/	5.345	/
Fondenti salini NaCl	t	3.935	4.560	3.919	-14,06%
Fondenti salini CaCl ₂	t	523	538	218	-59,58%
Peso totale dei materiali utilizzati	t	105.762	159.256	135.823	-14,71%
Peso totale dei materiali tecnici utilizzati	t	110.220	159.256	135.823	-14,71%
di cui secondari riutilizzati o riciclati	t	6.416	15.176	21.042	38,66%
Peso totale dei materiali biologici utilizzati	t	0	0	0	/
di cui secondari riutilizzati o riciclati	t	0	0	0	/
% componenti secondari riutilizzati o riciclati	%	5,82%	9,23%	19,35%	/
Totale conglomerato bituminoso utilizzato	t	101.304	154.157	104.626	-32,13%
Totale conglomerato bituminoso riciclato utilizzato	t	6.416	15.176	21.042	38,66%
% conglomerato bituminoso riciclato utilizzato	%	6,33%	9,84%	20,11%	/

I dati si riferiscono ai dati di Autostrada del Brennero SpA.

I dati riportati nella tabella sopra si riferiscono esclusivamente ad Autobrennero e includono unicamente le categorie principali di materie prime acquistate; non sono al momento considerati i semilavorati e i prodotti finiti, in quanto il dato non è attualmente disponibile.

Nel **2025** l'andamento dei consumi di materiali risulta influenzato dall'introduzione dei criteri previsti dal Decreto CAM Strade oltre alla maggiore precisione nella mappatura dei materiali condotto dalla Società, con specifico riferimento a "acciaio per sicurvia" e "calcestruzzo".

Il consumo totale di materiali evidenzia una contrazione significativa, passando da 159.256 t nel 2024 a **135.823 t** nel 2025 (-14,71%), nonostante l'integrazione dei materiali aggiuntivi mappati. Tale riduzione è riconducibile principalmente alla diminuzione dei volumi nelle categorie storicamente più rilevanti e riflette una diversa intensità delle attività manutentive rispetto all'esercizio precedente, ma in linea con il 2023.



In particolare, i conglomerati bituminosi, che rappresentano la componente predominante dei consumi, registrano una riduzione complessiva da 154.157 t del 2024 a **104.626 t** nel 2025 (-32,13%). La flessione interessa tutte le principali tipologie e risulta particolarmente marcata per lo strato di “base”, mentre anche “binder” e “usura” evidenziano un andamento in diminuzione. Tale dinamica è solo parzialmente compensata dall'introduzione dalla voce **conglomerato bituminoso base a freddo**, pari a **5.280 t**, la cui adozione è direttamente connessa ai requisiti CAM e caratterizzata da un contenuto di riciclato pari al 100,00%.

Anche i fondenti salini mostrano una riduzione complessiva, passando da 5.099 t nel 2024 a **4.137 t nel 2025** (-23,25%) con un andamento differenziato tra le componenti (NaCl -14,06% e CaCl₂ -59,58%), riconducibile a condizioni meteorologiche meno avverse e, conseguentemente, a un minore ricorso agli interventi di gestione invernale.

Sul fronte della circolarità, il **2025** evidenzia un'evoluzione rilevante, fortemente trainata dall'entrata in vigore del Decreto CAM Strade. I vincoli normativi relativi al contenuto minimo di riciclato, tra cui la quota prevista per lo strato di usura e l'impiego di conglomerato “base a freddo” interamente derivante da riciclo, hanno determinato un incremento significativo dell'utilizzo di materiali secondari. Il totale di conglomerato riciclato utilizzato cresce infatti da 15.176 t a **21.042 t** (+38,66%), mentre l'incidenza dei materiali riciclati sul totale passa dal 9,53% del 2024 al **15,49%** nel 2025 (e al 20,11% sul totale del conglomerato bituminoso utilizzato). Questo evidenzia un rafforzamento sostanziale del contributo delle pratiche di economia circolare nel mix complessivo, riflettendo l'adeguamento della Società al nuovo quadro normativo e il progressivo consolidamento di un approccio orientato all'uso efficiente delle risorse e alla valorizzazione dei materiali secondari.



5.280

TONNELLATE
DI CONGLOMERATO
BITUMINOSO BASE
A FREDDO

Efficienza, sicurezza e circolarità: il valore delle manutenzioni nel ciclo di vita delle locomotive

Nel settore della trazione ferroviaria per il trasporto merci, società come InRail e RTC operano in un quadro tecnico e normativo particolarmente stringente, che disciplina in modo puntuale gli obblighi, le responsabilità e i requisiti in materia di manutenzione dei rotabili. In particolare, il **Regolamento (UE) 2019/779** impone che ciascun detentore nomini per ogni rotabile di sua competenza un **Soggetto Responsabile della Manutenzione** (Entity in Charge of Maintenance - ECM), stabilendo criteri rigorosi per l'organizzazione dei processi, la tracciabilità degli interventi, la formazione e il mantenimento delle competenze del personale tecnico, nonché il rispetto di elevati standard di sicurezza.

Nel contesto **ferroviario**, le locomotive – siano esse di proprietà, in leasing o a noleggio – rappresentano un **asset strategico** per le imprese che operano nel trasporto merci su rotaia, costituendo la risorsa principale per lo svolgimento dell'attività aziendale. In virtù di ciò, il mantenimento di **elevati standard manutentivi** è essenziale al fine di garantire la sicurezza, l'affidabilità e la continuità dell'esercizio. Le attività di manutenzione, oltre a preservare le performance operative, contribuiscono ad **allungare la vita utile del mezzo massimizzandone l'utilizzo riducendo il ricorso a nuovi materiali**, generando benefici in termini ambientali e di ottimizzazione delle risorse.

Queste attività si articolano, generalmente, in tre categorie principali:

- **manutenzione ordinaria:** programmata e pianificata, il cui costo è coperto tramite un canone fisso mensile;
- **manutenzione straordinaria:** legata alla riparazione di guasti o danni accidentali, con costi determinati caso per caso in base all'intervento necessario;
- **manutenzione ciclica:** eseguita al raggiungimento di un determinato chilometraggio o scadenza temporale fissata a 8 anni (le locomotive InRail, per il modello di business adottato, in otto anni non raggiungono la percorrenza pari ad un milione di chilometri), per la quale vengono effettuati accantonamenti annuali in base ai costi stimati.

Alla luce di tali prescrizioni, sia InRail che RTC hanno adottato un modello di gestione che prevede l'esternalizzazione completa delle attività manutentive delle locomotive, affidandole esclusivamente a soggetti certificati ECM secondo il regolamento Europeo 779/2019 in taluni casi coincidenti con i costruttori dei mezzi stessi.

La gestione delle attività è supportata da **piattaforme software dedicate**, che consentono il monitoraggio in tempo reale delle percorrenze, la pianificazione degli interventi previsti dai piani di manutenzione, la registrazione puntuale delle operazioni svolte e il controllo delle scadenze tecniche. Ad integrazione del sistema, entrambe le società effettuano **audit periodici sui fornitori** per verificarne l'efficacia operativa e la conformità alle normative vigenti e il rispetto delle procedure d'interfaccia vigente tra le parti.

Sebbene siano esternalizzate anche altre attività manutentive - ad esempio su sistemi informatici e altri beni strumentali - l'impatto economico e strategico di tali interventi è notevolmente inferiore rispetto a quello relativo alla gestione del parco locomotive, che rappresenta il cuore dell'operatività e della continuità del servizio.

L'evidente allineamento tra i modelli di gestione adottati dalle società ferroviarie rispecchia la necessità di operare in un **sistema rigidamente regolato a livello europeo**, che riduce i margini discrezionali delle singole imprese, imponendo standard elevati e uniformi a garanzia della sicurezza, dell'efficienza e della qualità del trasporto ferroviario.

ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE Ferrovia	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica dei locomotori	8.363.970,54€	10.185.225,63€	10.797.845,26€	6,01%
Manutenzione e riparazione software	132.895,60€	173.164,25€	211.796,98€	22,31%
Altre manutenzioni	63.876,40€	384.694,83€	75.702,62€	-80,32%
TOTALE COSTI PER MANUTENZIONE	8.560.742,54€	10.743.084,71€	11.085.344,86€	3,19%

I dati si riferiscono specificatamente all'aggregazione delle società ferroviarie (RTC SpA e InRail SpA).

I dati sono dati primari forniti dai database aziendali.

Le attività di manutenzione delle due società ferroviarie presentano differenze in termini di classificazione e ambito di intervento. Per RTC, le tipologie di manutenzione si articolano in più categorie, comprendendo la manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica dei locomotori, oltre agli interventi specifici sulla componente software e ad altre manutenzioni di carattere accessorio o non ricorrente. Diversamente, per InRail la classificazione è più essenziale e distingue le attività tra manutenzione dei locomotori, manutenzione dei carri e altre manutenzioni, che includono interventi generici non direttamente riconducibili alle prime due categorie.

Le attività di manutenzione ferroviaria, espresse in migliaia di euro, hanno registrato un incremento complessivo del +3,19%, passando da 10.743,08 migliaia di euro nel 2024 a 11.085,34 migliaia di euro nel 2025. Tale aumento, in termini relativi, è attribuibile in particolare agli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica sui locomotori. In particolare, per InRail, tre locomotive sono state oggetto di deragliamenti; ciò ha comportato un aumento molto importante dei costi di manutenzione, non soltanto per il ripristino delle macchine deragliate, ma anche per la manutenzione delle locomotive temporaneamente integrate nella flotta in sostituzione dei rotabili danneggiati. Per RTC, invece, si è verificata una diminuzione dei costi totali di manutenzione pari al -18,88%, riconducibile principalmente alle minori attività aggiuntive emerse in corso d'opera durante gli interventi di manutenzione ciclica. La riduzione degli accantonamenti per la manutenzione ciclica deriva da un effetto di confronto con l'esercizio precedente. Nel 2024, infatti, l'accantonamento relativo alla manutenzione a 3 milioni di km delle locomotive E189 era stato incrementato da 350.000 euro a 700.000 euro, sulla base dei costi effettivamente sostenuti per la locomotiva E189903, primo mezzo della flotta sottoposto a tale intervento ciclico. Tale revisione aveva comportato anche l'adeguamento dello stanziamento pregresso.

Acque e risorse marine

Le risorse idriche e la loro tutela

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Consumo d'acqua nelle sedi, durante le attività (es. lavaggio e manutenzione dell'infrastruttura, lavaggio e manutenzione locomotive) e consumo da parte dei clienti del Gruppo con conseguente contributo alla scarsità di disponibilità delle risorse idriche.	IN	Attuale	●		Intera catena del valore	Gruppo	Medio alto
Scarico di acque contaminate e non opportunamente trattate durante le attività del Gruppo nell'ambiente e in fiumi/laghi/mari, non in conformità con il D.Lgs. 152/2006.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali

E3-1 Politiche connesse all'acqua e alle risorse marine

E3-2 Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine

Pur non rappresentando un consumo particolarmente significativo per il Gruppo, l'utilizzo razionale della risorsa idrica – in particolare quella proveniente dalla rete – **è considerato un valore in ogni settore che ne preveda l'impiego**, anche in considerazione della crescente criticità legata alla siccità. Per questo le società del Gruppo hanno adottato un **Sistema di Gestione Ambiente** (14001:2015) con il fine di monitorare **le performance idriche e promuovere** l'uso efficiente e responsabile della risorsa acqua.

Il Gruppo, consapevole del valore e importanza della risorsa idrica, gestisce le attività di scarico delle acque reflue in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006, impegnandosi a preservare l'ambiente circostante (fiumi, laghi e mari) e assicurando il rispetto dei limiti normativi e delle autorizzazioni ambientali vigenti. Le infrastrutture dell'Arteria si estendono su un territorio contraddistinto da un **reticolo idrografico particolarmente articolato**. I principali corsi d'acqua che attraversano quest'area, compresa tra la pianura emiliana e la cresta di confine, sono riportati nella mappa nelle pagine seguenti.



Legenda

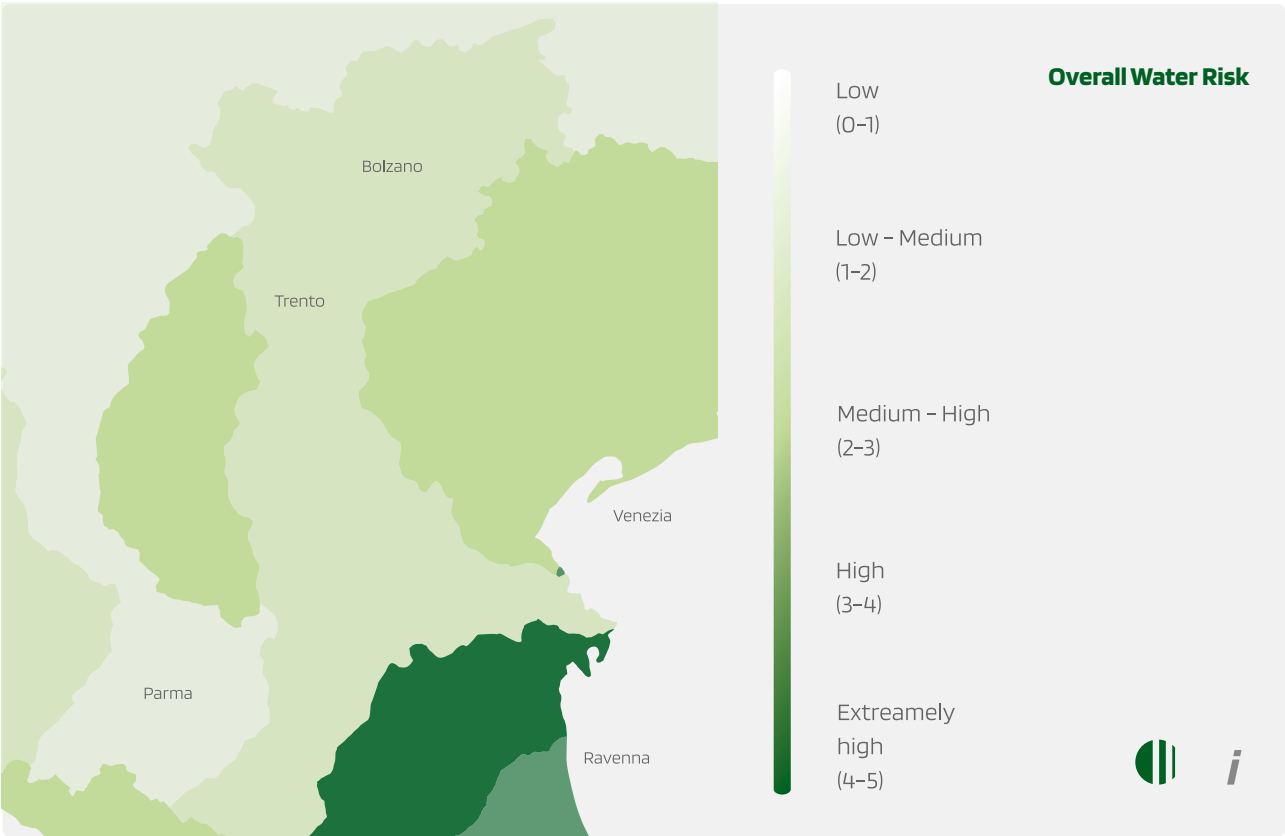
- Autostrada A22 Brennero-Modena
- Autostazioni
- Rete autostradale esistente
- Interconnessioni autostradali
- Rete autostradale di previsione: autostrada regionale cispadana, collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo

Ambiente idrico superficiale

- Corsi d'acqua principali interferiti
- Reticolo idrografico superficiale
- Interferenza con i corsi d'acqua principale



Fonte dati: Geoportale Nazionale
www.pcn.miniambiente.it/mattm



È importante sottolineare che, con riferimento al contesto di **stress idrico**, il Gruppo opera in un'area classificata **a basso-medio livello di stress**. Tale classificazione è emersa da **un'analisi dedicata** svolta tramite l'impiego di uno specifico tool di analisi*. Di seguito si riporta la sintesi dei risultati:

Tratta	Corso d'acqua	Bacino idrografico	Regione / Provincia Autonoma
A22	F. Isarco	Adige	Bolzano
A22	F. Adige	Adige	Bolzano, Trento, Veneto
A22	F. Tartaro	Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante	Veneto
A22	F. Mincio	Sarca-Mincio	Lombardia
A22	F. Po	Po	Lombardia, Emilia Romagna

* L'analisi è stata condotta attraverso il Tool Aqueduct – Water risk atlas.

Per quanto riguarda le attività legate all'autostrada, l'utilizzo della **risorsa idrica lungo la catena del valore** ha inizio con il suo impiego **nella fase di lavorazione delle materie prime**, funzionale alla realizzazione e manutenzione delle infrastrutture. A livello operativo diretto, i maggiori consumi si registrano nelle **attività di manutenzione del verde lungo il tracciato e di lavaggio dell'infrastruttura autostradale**.

La risorsa è inoltre resa accessibile agli utenti attraverso le **aree di servizio**, dove l'utilizzo dipende direttamente dai comportamenti individuali. In questo ambito, la Società si impegna a garantire un uso consapevole dell'acqua, sensibilizzando gli utenti all'adozione di pratiche responsabili. In ogni fase della catena, la politica aziendale punta alla **progressiva riduzione dei consumi idrici**, privilegiando l'impiego di tecnologie efficienti e, ove possibile, l'utilizzo di acqua di pozzo in sostituzione di quella proveniente dalla rete pubblica. In un'ottica di utilizzo sostenibile della risorsa idrica, la Capogruppo intende avviare uno studio finalizzato alla valorizzazione e al possibile riutilizzo delle acque drenate dalle gallerie. Questa iniziativa si fonda sulla necessità di valutare preliminarmente **la qualità e la quantità della risorsa disponibile**, nonché la **compatibilità dei materiali impiegati** per il rivestimento provvisorio e definitivo delle gallerie, che possono entrare in contatto con l'acqua.

Un ulteriore elemento di analisi riguarda la **valutazione della domanda idrica** nelle aree limitrofe alle infrastrutture, al fine di individuare potenziali utilizzi locali. Attualmente, infatti, numerose attività legate alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura – come la pulizia delle gallerie, dei catadiottri installati sui dispositivi di sicurezza stradale e l'irrigazione delle aree verdi – prevedono l'impiego di acqua potabile, attinta direttamente dalla rete acquedottistica.

A queste si aggiunge la necessità di disporre di riserve idriche per l'alimentazione dei dispositivi di protezione attiva antincendio.

Alla luce di tali esigenze e dell'opportunità di riutilizzare le acque di drenaggio, la Società è orientata a sviluppare uno **studio di fattibilità tecnico-economica**, con l'obiettivo di valutare le risorse disponibili e il loro potenziale impiego, anche in ottica di efficientamento e risparmio delle risorse idriche potabili. Lo studio si articolerà nelle seguenti analisi:

- valutazione della quantità e qualità dell'acqua sotterranea e delle relative possibilità di riutilizzo;
- definizione del fabbisogno idrico per le attività operative;
- esame delle modalità di captazione e delle caratteristiche dei materiali a contatto con l'acqua nelle gallerie;
- verifica della disponibilità di spazi per l'installazione di serbatoi di accumulo e per la realizzazione di piazzole di sosta in sicurezza per i mezzi destinati al prelievo;
- valutazione della sostenibilità ambientale ed economica dell'intervento, considerando, ad esempio, i benefici derivanti dalla riduzione dell'uso di acqua potabile rispetto a eventuali maggiori consumi energetici legati ai sistemi di pompaggio.

L'idea progettuale alla base dello studio prevede la creazione di una **rete di punti di accumulo idrico distribuiti lungo il tracciato autostradale**, in particolare nei tratti interessati dalla presenza di gallerie, al fine di soddisfare i fabbisogni legati alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda il business **ferroviario**, i consumi diretti **sono limitati alle sedi**, dove la risorsa idrica viene utilizzata **per usi igienico-sanitari**; il lavaggio delle locomotive genera invece un impatto indiretto sulla risorsa: per questa operazione le due società hanno stipulato dei contratti con ditte esterne. **I cicli di lavaggio delle locomotive sono programmati** per assicurare adeguati standard di sicurezza e di decoro aziendale, riducendo al minimo gli sprechi e gli interventi non indispensabili.

Anche per Sadobre, i consumi diretti di acqua sono limitati alle sedi, dove la risorsa viene utilizzata esclusivamente per scopi igienico-sanitari.

METRICHE

E3-4 Consumo idrico

Il Gruppo Autobrennero, nel 2025 si è approvvigionato per il 38,29% da acque da rete e per il restante 61,33% da acqua da pozzo, per un totale di acqua prelevata pari a **56.174,96MI**. Inoltre, nel 2025 sono stati inclusi anche i consumi per uso irriguo nella sede di Affi della Capogruppo, che ammontano a 548,00MI provenienti da acque di superficie. Il trend di prelievo idrico è in leggera riduzione rispetto al 2024, registrando una diminuzione del -14,74% per le acque da rete e del -6,35% per le acque da pozzo. Tale andamento è principalmente attribuibile alla Capogruppo, che evidenzia una **riduzione complessiva dei prelievi del -9,42% rispetto al 2024**, riconducibile alla diminuzione dei consumi nelle aree di servizio, le cui utenze sono state volturate al gestore e non generano più consumo diretto in capo al Gruppo.


-9,42%
RIDUZIONE
COMPLESSIVA
DEL PRELIEVO
IDRICO

	2023	2024	2025	Δ % 2025/2024
Acque da rete / acque di terze parti	65.982,91 MI	65.884,71 MI	56.174,94 MI	-14,74%
Acque da pozzo / acque sotterranee	84.972,00 MI	96.072,00 MI	89.976,00 MI	-6,35%
Acque di superficie	0,00 MI	0,00 MI	548,00 MI	-
Totale prelievo idrico complessivo	150.954,91 MI	161.956,71 MI	146.698,94 MI	-9,42%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

Si precisa che i dati riferiti agli anni di rendicontazione 2023 e 2024 sono stati oggetto di aggiornamento a seguito del miglioramento della metodologia di calcolo, che ha consentito una maggiore accuratezza delle stime.

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale.

Anche per il 2025, tra le società del Gruppo, Autobrennero risulta essere la principale responsabile del prelievo di acqua con una quota pari al 99,30% del totale. Le società ferroviarie, invece, contribuiscono in misura marginale, con prelievi pari rispettivamente allo 0,28% per RTC e allo 0,42% dell'acqua proveniente da rete o fornitori esterni. Il totale del prelievo idrico è di seguito riportato per fonte di approvvigionamento, con dettaglio della ripartizione percentuale tra le società del Gruppo.

	Autostrada del Brennero SpA	RTC SpA	InRail SpA
Acque da rete / acque di terze parti	98,18%	0,73%	1,09%
Acque da pozzo / acque sotterranee	100,00%	0,00%	0,00%
Acque di superficie	100,00%	0,00%	0,00%
Totale prelievo idrico complessivo	99,30%	0,28%	0,42%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA.

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale. In InRail SpA, nel 2025, per ciascun lavaggio si è stimato un utilizzo medio dell'idropulitrice pari a 2 ore, con una portata di 600 litri/ora, corrispondente a un consumo di circa 1.200 litri per lavaggio (circa 600 l/ora); il numero totale di lavaggi effettuati è di 24 durante l'anno rendicontato. Sulla base di questi dati, il consumo idrico annuo stimato per l'attività di lavaggio risulta pari a 28.800 litri/anno (28,8 m³/anno). Questa stima costituisce un riferimento utile per il monitoraggio dei consumi idrici connessi alla manutenzione del parco mezzi e per l'identificazione di possibili interventi di efficientamento.

Per RTC invece i dati sono dati puntuali forniti dalla società che effettua il lavaggio.

Considerando che lo scarico delle acque avviene tramite rete fognaria o irrigazione del verde, si è ipotizzato che l'intero volume prelevato venga restituito all'ambiente; ne consegue che i volumi scaricati coincidono con quelli prelevati. Il consumo idrico netto del Gruppo, calcolato come differenza tra volumi prelevati e scaricati, risulta pertanto pari a zero per l'anno 2025.

Le eventuali quantità di acqua immagazzinata sono, ai fini della rendicontazione 2025, considerate non rilevanti. A conferma di ciò, le società del Gruppo hanno intenzione di avviare un processo di mappatura delle cisterne e di altre infrastrutture di stoccaggio.

In un'ottica di rendicontazione futura, il Gruppo è impegnato a migliorare il livello di dettaglio e la raccolta dei dati, con l'obiettivo di garantire una rendicontazione sempre più puntuale e coerente con l'evoluzione del quadro normativo cui sarà chiamato a rispondere.

Inquinamento

L'inquinamento atmosferico

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Inquinamento dell'aria (PM10 e PM2.5, NOx) causato dalle emissioni degli utilizzatori delle infrastrutture e dalle attività di manutenzione svolte dai fornitori del Gruppo.	IN	Attuale	●		A monte & a valle	Gruppo	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali

E2-1 Politiche relative all'inquinamento

E2-2 Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Il Gruppo Autobrennero, in accordo con l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), riconosce nell'inquinamento atmosferico un rilevante fattore di rischio per un'ampia gamma di patologie non trasmissibili. Le più recenti Linee Guida globali sulla qualità dell'aria (Air Quality Guidelines – AQG 2021) forniscono evidenze aggiornate sui **rischi per la salute pubblica** connessi all'esposizione, anche a basse concentrazioni, a inquinanti atmosferici come particolato (PM2.5 e PM10), ozono (O₃), ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e monossido di carbonio (CO).

Nell'attesa che i limiti cogenti previsti dalla normativa UE e nazionale si allineino progressivamente ai valori raccomandati dall'OMS, il Gruppo contribuisce alla riduzione delle emissioni atmosferiche nel rispetto della **Direttiva NEC 2016/2284/UE** (National Emission Ceilings) – modificata dalla Direttiva (UE) 2024/299 – che stabilisce gli impegni di riduzione delle emissioni di inquinanti associate ad attività antropiche negli Stati membri. Tali misure sono coerenti anche con il **Piano Nazionale per il Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCIA)**, predisposto a livello nazionale per l'attuazione della direttiva stessa.

Parallelamente, l'azione del Gruppo si colloca in un più ampio quadro normativo che comprende la **Direttiva 2008/50/CE** sulla qualità dell'aria ambientale (e il relativo recepimento italiano con il **D.Lgs. 155/2010**) e si inserisce nelle traiettorie del **Green Deal Europeo** e della **Strategia europea "Zero Pollution"**, contribuendo a ridurre l'impatto ambientale del trasporto stradale e a migliorare la qualità ambientale lungo il corridoio autostradale di competenza.

Le Società Autobrennero, RTC e InRail si sono dotate di un **Sistema di Gestione Ambientale (ISO 14001:2015)** al fine di gestire al meglio il monitoraggio degli inquinanti.

Le progettualità sviluppate dalla Capogruppo sono finalizzate a promuovere il benessere ambientale e sanitario dei territori attraversati dai corridoi autostradali esistenti, contribuendo concretamente al miglioramento della qualità dell'aria, con un focus specifico sugli inquinanti critici quali PM2.5 e NO₂. Le principali linee di intervento riguardano:

- interventi a verde, di inserimento paesaggistico e/o compensativi finalizzati anche **alla cattura delle polveri** emesse dai veicoli in transito;
- potenziamento delle reti di distribuzione dei **carburanti a basso impatto ambientale** e conseguente riduzione dei fattori di emissione;
- **potenziamento rete ricarica elettrica** per i camion frigo e conseguente eliminazione di una componente di carico emissivo;
- misure di **gestione dinamica delle velocità** a fini ambientali (nell'ambito dell'iniziativa BrennerLEC After Life) e riduzione dei coefficienti di emissione.

Particolare attenzione va posta alla presenza di essenze arboree lungo l'autostrada che interagisce positivamente sulla qualità dell'aria grazie a processi di rimozione diretti e indiretti:

- la **rimozione per via diretta** del particolato e degli inquinanti gassosi avviene attraverso processi di assorbimento (attraverso gli stomi, attraverso la cuticola);
- la **rimozione per via indiretta** è determinata dall'interazione fisica della vegetazione con i processi di diluizione e dispersione degli inquinanti nei bassi strati dell'atmosfera, agendo come ostacolo in grado di modificare la velocità del vento e le condizioni di turbolenza e, quindi, le concentrazioni finali degli inquinanti atmosferici.

In riferimento alle polveri sottili, i meccanismi di rimozione da parte della vegetazione arborea e arbustiva si concentrano principalmente sulle superfici fogliari: le foglie a morfologia rugosa dimostrano un'elevata capacità di trattenere il particolato atmosferico, che viene successivamente rimosso tramite il dilavamento piovano.

Nel settore **ferroviario**, le attività ordinarie di manutenzione dell'infrastruttura - quali interventi su tratte, segnaletica e recinzioni - nonché le operazioni di costruzione delle locomotive, possono generare emissioni inquinanti in atmosfera, in particolare polveri sottili (PM10 e PM2.5). Tali emissioni rientrano in un processo continuo legato alla gestione e al mantenimento dell'efficienza operativa. Gli attori coinvolti nella catena di fornitura si impegnano a operare nel pieno rispetto delle normative ambientali vigenti. Si precisa, tuttavia, che le società ferroviarie in oggetto non sono responsabili della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria né esercitano attività di controllo su di essa. L'utilizzo dell'infrastruttura gestita da Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) non comporta pertanto alcun coinvolgimento diretto, né operativo né gestionale, nelle attività di manutenzione ordinaria o straordinaria.



BrennerLEC e BrennerLEC After Life

Tra i progetti di maggiore rilievo promossi da Autobrennero si distingue **BrennerLEC (Brenner Lower Emissions Corridor)**, iniziativa volta a realizzare un corridoio a basse emissioni attraverso l'introduzione sperimentale di **sistemi di gestione dinamica del traffico**. L'obiettivo del progetto è stato il miglioramento della qualità dell'aria e l'incremento di sicurezza e fluidità del traffico.

Il principio guida del progetto prevede che la **riduzione della velocità venga attivata in modo dinamico**, solo quando le condizioni del traffico, le previsioni meteorologiche e i livelli di qualità dell'aria risultano favorevoli al raggiungimento di **benefici ambientali significativi**, evitando applicazioni generalizzate e continuative.

Inoltre, le logiche di elaborazione e previsione adottate nel progetto si basano sull'integrazione avanzata dei dati, che consente la raccolta, l'armonizzazione e la messa a disposizione, in tempo reale, delle misure provenienti da **sensori ambientali** e infrastrutturali rilevanti. Elemento centrale del sistema è il modulo di analisi in **tempo reale delle condizioni del traffico** necessario al fine di adottare specifiche strategie di regolazione della velocità.

Questa componente opera sia in modalità **reattiva**, sia in modalità **prognostica**, con l'obiettivo di orientare in modo proattivo le politiche di gestione e controllo del traffico, ponendo particolare attenzione alla mitigazione degli impatti ambientali associati alla circolazione.

In questo contesto, l'**architettura del sistema di monitoraggio** prevede l'impiego di una rete distribuita di **stazioni di rilevamento**, dedicate alla raccolta di parametri ambientali, in particolare quelli legati alla qualità dell'aria. L'infrastruttura così configurata consente un'analisi in un'ottica integrata di sostenibilità ambientale.

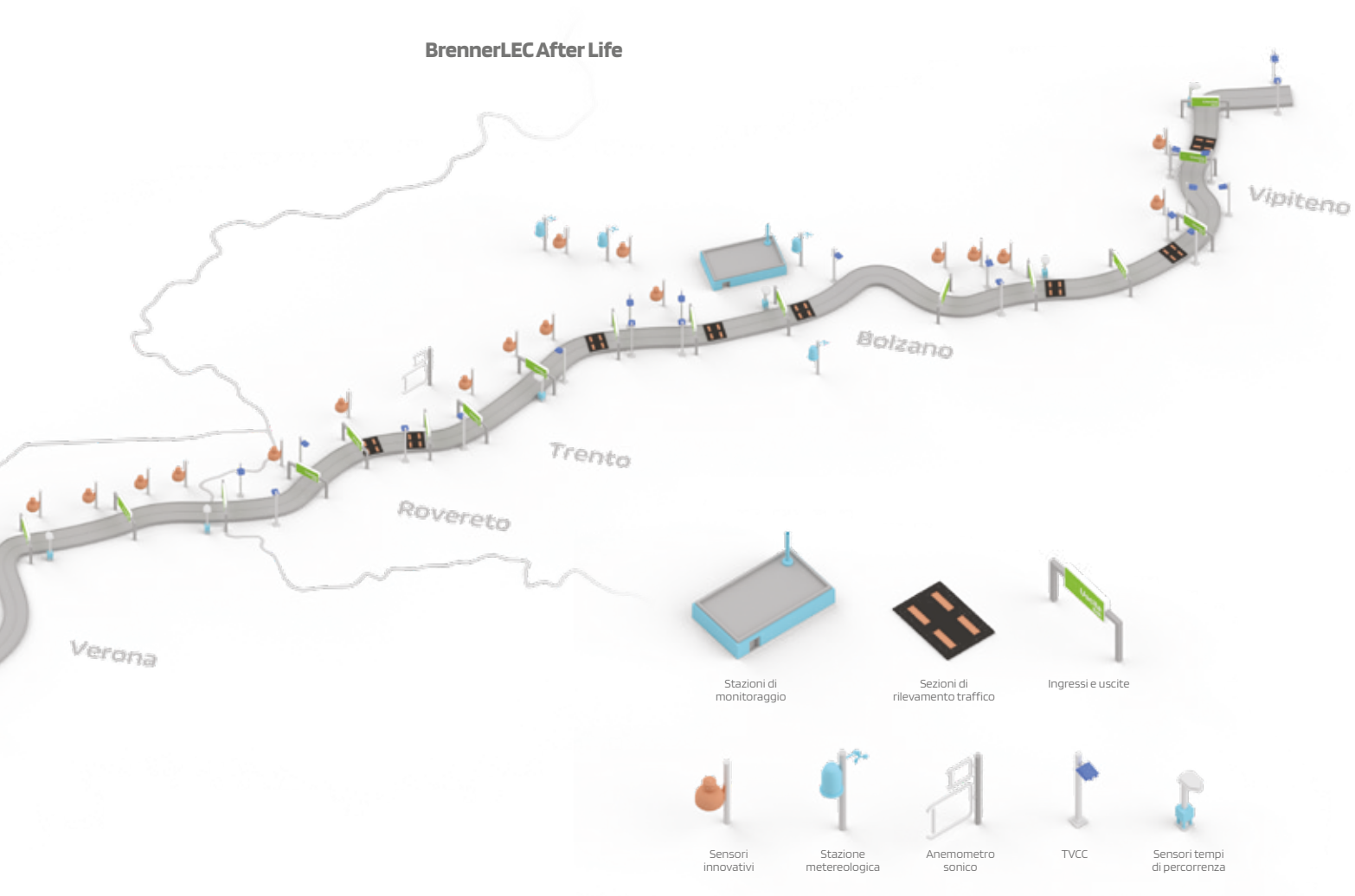
Per una prima stima dei **benefici ambientali** dovuti all'adozione di politiche di moderazione della velocità è stata condotta un'analisi basata su circa 1.200 ore di misure valide di qualità dell'aria considerando gli ossidi di azoto NO_x (biossidi NO₂ e monossidi NO presenti nell'aria).

Le analisi condotte hanno evidenziato come i **maggiori benefici** ambientali e viabilistici si ottengano attraverso l'**introduzione di limiti vincolanti alla velocità**. In particolare, l'adozione di sistemi di controllo automatico (es. tutor) ha dimostrato di poter generare riduzioni significative delle emissioni: fino al **-25% di NO_x** e al **-13% di CO₂** rispetto alla situazione attuale.

Il progetto ha implementato e sperimentato con successo un ampio insieme di misure dinamiche di gestione del traffico, confermandone l'efficacia con valutazioni scientifiche e analitiche. I benefici rilevati possono essere sintetizzati come segue:

- **In condizioni di traffico regolare (flusso libero):** si è registrata una **diminuzione di circa il 10% delle concentrazioni di NO₂** a bordo strada, accompagnata da una riduzione della velocità media di 14 km/h. Inoltre, in scenari caratterizzati da maggiori volumi di traffico, si è osservata una **diminuzione delle emissioni di CO₂ dell'8% e di NO_x del 16%**, grazie a uno stile di guida più uniforme e meno soggetto a variazioni brusche.
- **In condizioni di traffico congestionato:** è stato possibile ottenere una **riduzione di circa il 10% dei tempi di viaggio**, mantenendo invariati i volumi di traffico e diminuendo sensibilmente le situazioni di congestione. Parallelamente, si è riscontrato un **miglioramento rilevante della sicurezza stradale**, con un tasso di incidentalità pressoché nullo nei tratti interessati dai limiti dinamici di velocità.

Questi risultati dimostrano come la gestione dinamica del traffico rappresenti uno strumento efficace per coniugare sostenibilità ambientale, efficienza della mobilità e sicurezza stradale, con benefici tangibili per la collettività e il territorio.



- A seguito dei risultati positivi ottenuti nella fase sperimentale, il Gruppo ha avviato la seconda fase del progetto, denominata **BrennerLEC After Life**, con l'obiettivo di estendere progressivamente l'applicazione delle misure di regolazione dinamica della velocità a tratti più ampi dell'asse autostradale. In tale contesto, un'analisi comparativa condotta dal Gruppo con un focus specifico sulla tratta Trento Sud-Ala - ha confermato l'efficacia dell'approccio: l'introduzione di limiti di velocità dinamici, modulati in funzione delle condizioni del traffico, contribuisce a una maggiore fluidità dei flussi veicolari e alla riduzione dei fenomeni di stop-and-go confermando, a parità di volumi di traffico, un beneficio ambientale significativo in linea con quanto evidenziato nello studio iniziale.

Grazie ai sofisticati sistemi di rilevazione implementati dal progetto si è potuto appurare che il parco circolante sull'A22 si è notevolmente evoluto sul piano emissivo. Nel 2025 oltre il 70% dei veicoli leggeri erano di classe euro 6, una caratteristica che riguarda addirittura il 90% dei mezzi pesanti. Una situazione che ha convinto i partner del progetto a sospendere la seconda azione prevista, ossia la riduzione dinamica della velocità per fini ambientali: i fattori emissivi dei veicoli 6 sono notevolmente contenuti rispetto alle altre classi e comunque indipendenti dalle velocità, il che di fatto annulla i benefici ambientali che la misura poteva produrre. Le differenze emissive sono infatti davvero importanti: se confrontiamo un Euro 5 con un Euro 6 la riduzione dei biossidi di azoto è del 55,5% poiché si passa da dei limiti emissivi di 180 mg/Km a 80 mg/km. Se il confronto è con gli Euro 2, circolanti fra la fine degli anni Novanta e l'inizio del nuovo millennio e ad oggi scomparsi dall'autostrada, la differenza è davvero enorme: un tir euro 2 registra emissioni di biossido di azoto 40 volte superiori a quelle di un tir di classe euro 6. Il che significa che un camion euro 6 che oggi viaggia in autostrada inquina meno di decine di tir che circolavano all'inizio degli anni Duemila.

Inquinamento del suolo e microplastiche

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Perdite o sversamenti di carburante presso le aree di servizio del Gruppo con conseguente necessità di interventi di bonifica ambientale.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto
Dispersione di microplastiche nel suolo, nell'aria e nei corpi idrici, derivante dall'utilizzo dell'infrastruttura del Gruppo (es. abrasione degli pneumatici e acque meteoriche).	IN	Attuale	●		A valle	Autostrada	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali

E2-1 Politiche relative all'inquinamento

E2-2 Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Lungo le tratte autostradali di Autostrada del Brennero, le attività a valle dell'infrastruttura possono comportare un potenziale inquinamento del suolo, in particolare a causa di perdite o sversamenti di carburante presso le aree di servizio. Tali eventi, seppur occasionali, vengono prontamente gestiti dalla Società attraverso interventi mirati di bonifica ambientale.

Nel contesto della **gestione degli sversamenti accidentali**, la Capogruppo ha adottato un sistema coordinato di gestione delle emergenze, guidato dal Centro Assistenza Utenza (CAU), il quale effettua il monitoraggio da remoto di tutto l'asse autostradale. Al verificarsi di una situazione di potenziale pericolo, gli operatori attivano il personale e i mezzi d'intervento più **idonei a fronteggiare gli incidenti che coinvolgono lo sversamento** di carburante sulla pavimentazione. Tali eventi sono riconducibili, nella quasi totalità dei casi, alla rottura dei serbatoi dei mezzi pesanti in transito. Per questo motivo, è fondamentale che i conducenti e gli operatori di flotta siano adeguatamente formati per intervenire in modo tempestivo ed efficace, contenendo così i danni ambientali e i costi conseguenti.

Al fine di gestire gli sversamenti, tutti i mezzi di A22 preposti a simili interventi sono dotati di kit di emergenza per la gestione delle fuoriuscite di carburante.

La Società Autobrennero riconosce inoltre l'impatto ambientale legato al **rilascio di microplastiche**, una tematica emergente di crescente attenzione, derivante principalmente dall'attrito degli pneumatici sull'asfalto durante il transito dei veicoli. Per questo motivo, la

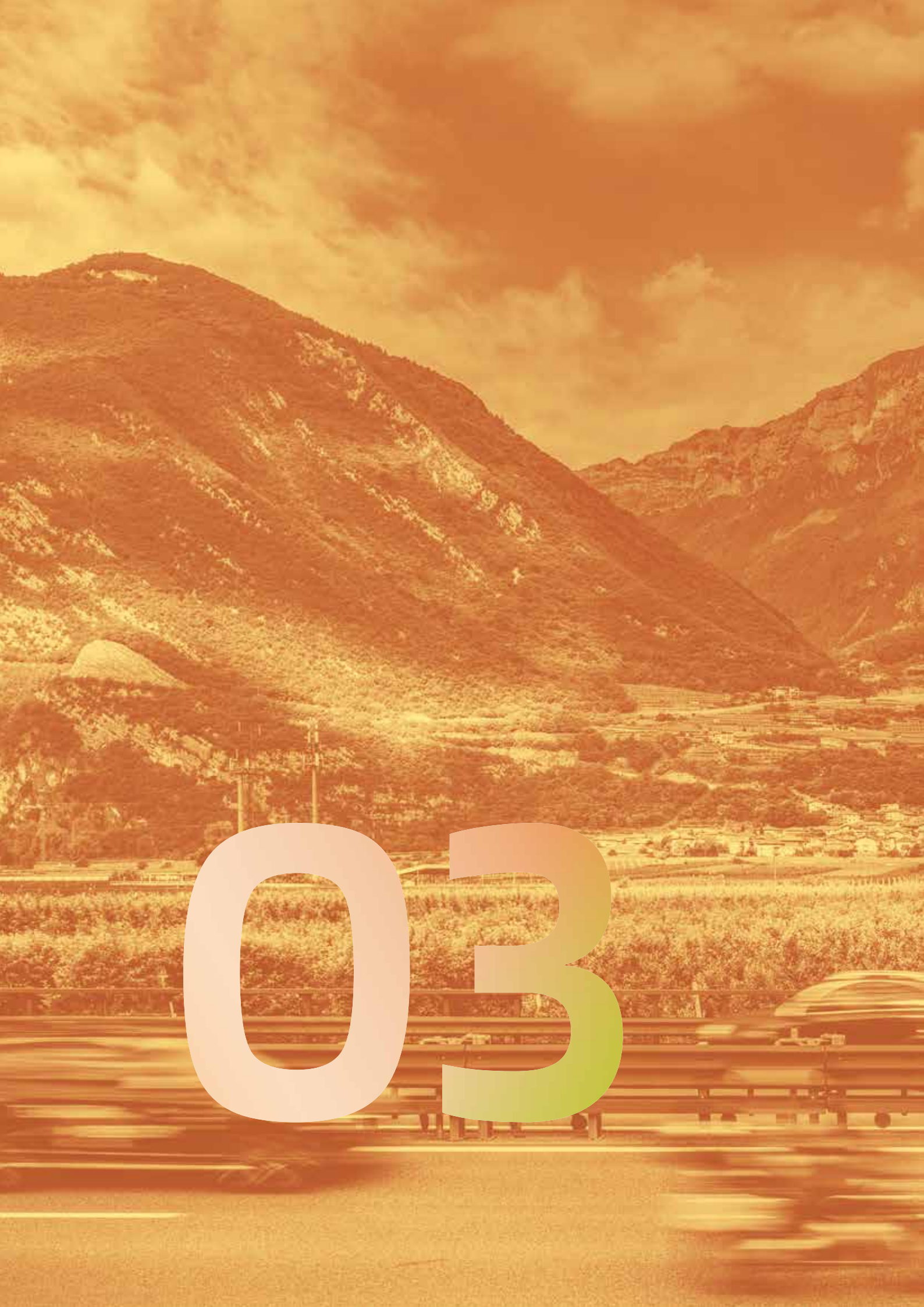
Società intende rafforzare l'attività di mappatura e monitoraggio di tali fenomeni, in un'ottica di prevenzione, conoscenza scientifica e miglioramento continuo delle proprie performance ambientali.

Anche nel contesto **ferroviario** possono verificarsi, seppur molto raramente, episodi di sversamento durante le fasi di trasporto: in questi casi, le società avviano tempestivamente le necessarie indagini per accertare le cause e individuare eventuali responsabilità.

Nel 2025 le società ferroviarie del Gruppo non hanno registrato episodi di sversamento significativi.

METRICHE

Nel corso del 2025, nessuna società del Gruppo ha registrato episodi di sversamento significativi.

A sepia-toned photograph of a mountain valley. In the foreground, a road with a guardrail is visible, with some motion blur. The middle ground shows a valley with a small town and terraced fields. The background features steep, rocky mountains under a cloudy sky. A large, stylized number '03' is overlaid in the center, with a gradient from light pink to light green.

03

03

Informazioni sociali +

03.01	Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale	154
	La sicurezza degli utenti	154
	La soddisfazione degli utenti	164
03.02	Forza lavoro propria	173
	I collaboratori del Gruppo Autobrennero	173
	L'inclusione e la protezione dei diritti umani	180
	La formazione e lo sviluppo delle competenze	183
	La sicurezza dei collaboratori	189
	Il benessere oltre il lavoro	199
03.03	Lavoratori lungo la catena del valore	206
	La catena di fornitura e i partner commerciali	206
03.04	Comunità interessate	213
	La redistribuzione del valore generato	213
	La tutela del territorio	216
	L'inquinamento acustico	222

Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale

La sicurezza degli utenti

ESRS S4 SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi

ESRS S4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'Impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Danni alla salute agli utilizzatori dell'infrastruttura.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Alto
Danni reputazionali, apertura di contenziosi a seguito al verificarsi di danni alla salute degli utilizzatori dell'infrastruttura.	R	Potenziale		◆	A valle	Autostrada	Alto
Possibile impatto sulla sicurezza pubblica e/o rischio di uso improprio delle infrastrutture autostradali da parte degli utenti, in relazione al trasporto di merci sensibili e/o pericolose (es. armi, esplosivi, sostanze tossiche) effettuato in assenza di controlli adeguati.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

S4-2 Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

S4-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazione

S4-4 Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni

Alla base della vision del Gruppo vi è una convinzione forte e distintiva: l'utente rappresenta il fulcro dell'attività aziendale. È infatti intorno agli utilizzatori finali dell'infrastruttura che si sviluppa e prende forma il significato più profondo della missione del Gruppo, orientata a garantire sicurezza, qualità ed efficienza nei servizi offerti. In questo contesto, l'analisi di materialità individua tra i temi prioritari la sicurezza degli utenti lungo l'infrastruttura autostradale, un obiettivo che Autobrennero si impegna a perseguire quotidianamente.

In termini normativi, a livello europeo, la Società applica le prescrizioni della **Direttiva (UE) 2019/1936**, che modifica la Direttiva 2008/96/CE e introduce criteri avanzati per la **gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali**. Le gallerie rientranti nella rete transeuropea di lunghezza superiore ai 500m sono inoltre soggette alla **Direttiva 2004/54/CE**, recepita in Italia con il **D.Lgs. 264/2006**. In ambito nazionale, il **Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992)** e

il relativo regolamento attuativo rappresentano il riferimento normativo fondamentale per la progettazione, manutenzione e gestione della rete viaria, in particolare per quanto riguarda segnaletica, dispositivi di ritenuta, limiti di velocità, visibilità e sicurezza passiva. Autobrennero, in quanto concessionario autostradale, adotta le disposizioni del **Decreto Ministeriale 1° luglio 2022 n. 204**, che disciplina le ispezioni obbligatorie delle infrastrutture, e del **Decreto Ministeriale 2367/2004** e successive normative tecniche (es. UNI EN 1317), in materia di barriere di sicurezza e attenuatori d'urto.

La tutela dell'utente finale si estende anche alla gestione delle emergenze e della viabilità in condizioni critiche, ambiti regolati dal **Codice della Protezione Civile (D.Lgs. 1/2018)** e dai **piani di emergenza per le gallerie**.

Autostrada del Brennero è dotata di un'organizzazione interna certificata e regolata da un sistema conforme alle norme internazionali **UNI EN ISO 9001**, **UNI EN ISO 14001** e **UNI ISO 45001**. Tali norme, volontarie, sono applicate alla "Gestione dell'esercizio autostradale - Progettazione e direzione lavori per la costruzione di infrastrutture autostradali e loro manutenzione - Controllo della gestione delle attività svolte presso le aree di servizio". La Società, inoltre, dopo aver promosso la formazione specifica dei dipendenti in merito alla norma **UNI ISO 39001 "Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale (RTS)"**, nel corso del 2025 ha avviato il percorso di integrazione del proprio Sistema di Gestione, in conformità alla stessa, con i seguenti obiettivi:

- ridurre il rischio di incidenti e migliorare le performance di sicurezza stradale;
- ottimizzare i processi operativi legati alla gestione del traffico, ai cantieri e alla manutenzione;
- implementare un approccio basato sull'analisi dei dati, sulla prevenzione e sul miglioramento continuo;
- promuovere una cultura aziendale orientata alla responsabilità, alla sicurezza e alla sostenibilità della mobilità.

I pilastri della sicurezza in A22

Con il transito di circa **76 milioni di veicoli ogni anno**, la sicurezza degli utenti in transito rappresenta una priorità assoluta nelle scelte di investimento della Società. In quest'ottica l'attenzione si concentra su tre ambiti fondamentali: **l'infrastruttura e progettazione**, la **manutenzione** e la **gestione del traffico**. La sicurezza è, dunque, per la Società, un obiettivo da perseguire quotidianamente attraverso un approccio integrato che opera su più livelli.

Per raggiungerlo, Autostrada del Brennero ha messo in campo una vera e propria rete operativa, denominata "macchina della sicurezza", che, in caso di criticità lungo l'asse autostradale, coinvolge centinaia di persone tra Ausiliari della viabilità e altre figure dipendenti della

Il sistema della sicurezza

1.

Progettazione e infrastruttura

Autostrada del Brennero SpA ha scelto da tempo di dotarsi di una **struttura interna** per la progettazione. Sono **190** i tecnici che si occupano di elaborare ogni nuovo sviluppo dell'infrastruttura. A22 è un'autostrada interamente dotata di **asfalto drenante e fonoassorbente** (antiskid per opere d'arte, gallerie e tratti tra Brennero e Vipiteno). Le barriere di sicurezza sono tutte in **acciaio Corten**, lega particolarmente pregiata e resistente e testate presso i laboratori LIER di Lione e AISICO di Roma e certificate CE.

2.

Monitoraggio e manutenzione

Un intero Servizio della Direzione Tecnica Generale è dedicato alle **ispezioni delle opere d'arte** (ponti, viadotti, gallerie); gli operai attivi nella manutenzione quotidiana dell'arteria sono dislocati nei sei Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA), sono dipendenti della Società e conoscono ogni metro dell'arteria. **Oltre 200.000 euro** è la spesa media per la **manutenzione a km**.

3.

Gestione dinamica del traffico

Attraverso **241 telecamere**, **21 operatori** controllano in ogni momento la situazione del traffico dal **Centro Assistenza Utente (CAU)**, a stretto contatto con il **Centro Operativo Autostradale (COA)** della Polizia di Stato; il **tempo medio di intervento** sul posto in caso di necessità è di **7 minuti**. In caso di traffico intenso, il CAU può disporre dinamicamente gli ingressi in autostrada e la successione dei veicoli per evitare code e garantire la sicurezza degli utenti.

Società, operatori della Polizia Stradale e dei Vigili del fuoco, personale sanitario e addetti al soccorso meccanico. La capacità di tali soggetti di lavorare in sinergia, unita ad un'attenta manutenzione e ad un'efficace gestione della viabilità, è uno degli elementi chiave che ha portato l'A22 ai vertici delle classifiche di sicurezza autostradale in Italia, registrando un tasso di incidentalità globale considerevolmente più basso rispetto alla media nazionale.

1. Progettazione e Infrastruttura

Affinché chi viaggia possa farlo in condizioni di massima sicurezza, è fondamentale che l'infrastruttura risponda ai più alti standard qualitativi. In quest'ottica, l'A22 è stata la prima autostrada in Italia a essere quasi interamente dotata di **asfalto drenante** (in grado di ridurre i fenomeni di aquaplaning e l'effetto spray) **fonoassorbente**, ad eccezione dei tratti in galleria, dei tratti in corrispondenza di alcune opere d'arte e di alcuni tratti tra Vipiteno e Brennero, sui quali viene utilizzato asfalto Antiskid (una pavimentazione che garantisce prestazioni simili all'asfalto drenante, ma allo stesso tempo ottimizza la resa dei fondenti salini e salvaguarda l'infrastruttura sottostante). L'Autostrada del Brennero, inoltre, resta ancora oggi l'unica a impiegare **barriere di sicurezza in acciaio Corten***, materiale che unisce resistenza, durabilità e impatto visivo ridotto, contribuendo in maniera determinante alla sicurezza e all'integrazione paesaggistica del tracciato. La decisione di mantenere internamente alla Società il servizio di progettazione delle opere mediante una struttura tecnica altamente specializzata, e di istituire sei Centri per la Sicurezza Autostradale, gestiti direttamente da personale dipendente di Autostrada del Brennero, ha consentito di assicurare la costante disponibilità di un know-how distintivo e specifico per ogni fase di vita dell'infrastruttura, dalla progettazione al monitoraggio, dall'ispezione e il controllo alla manutenzione dell'infrastruttura.

2. Monitoraggio e manutenzione

La sicurezza lungo l'A22 è garantita da un'intensa e continua attività di manutenzione programmata, che rappresenta uno degli investimenti più rilevanti e strategici per la gestione dell'infrastruttura: ogni anno vengono infatti destinati oltre 200.000 euro per chilometro ai lavori volti a garantire la piena efficienza e funzionalità delle opere d'arte presenti lungo l'asse autostradale. Dal confronto con le parti interessate, interne ed esterne al Gruppo, emerge con forza l'importanza del **monitoraggio continuo** e della **manutenzione sistematica dell'infrastruttura**, delle attrezzature e dei macchinari impiegati nella gestione e nell'operatività dell'Arteria autostradale.

* Tutti i guardrail sono realizzati in acciaio Corten, un materiale ad alta resistenza alla corrosione atmosferica che sviluppa una patina protettiva naturale, garantendo durabilità, ridotta manutenzione, un'estetica armoniosa con l'ambiente oltre che un'elevata capacità di assorbimento degli urti.

La qualità progettuale e ingegneristica originaria dell'infrastruttura, il continuo e meticoloso lavoro di manutenzione delle opere e la scelta di puntare con decisione sull'adozione di soluzioni tecnologiche d'avanguardia a garanzia della sicurezza dei viaggiatori si riflette anche nella struttura di Autostrada del Brennero, pensata per garantire i più alti standard di efficienza e sicurezza. Attraverso una sofisticata rete di sensori e la creazione di specifici gemelli digitali (Digital Twin), creati su strutture come il ponte sul fiume Po o il viadotto Colle Isarco, è possibile monitorare in modo continuo e virtuale il comportamento strutturale dei manufatti, migliorando la prevenzione e la pianificazione della manutenzione.

Sulla scorta di tale visione, il medesimo approccio viene adottato da tutto il Gruppo.

L'impatto maggiore in materia di manutenzioni investe la Capogruppo Autobrennero, infatti, deve gestire la manutenzione di 314 km di autostrada, l'A22, caratterizzata da un lungo tratto alpino, che conta numerose opere d'arte: 142 tra ponti e viadotti (31,2 km). L'opera più rilevante è il viadotto Colle Isarco (tra Vipiteno e il Brennero): lungo 1.028 m, si articola in 13 campate con un'altezza massima dal fondo valle di 110 m. Il patrimonio infrastrutturale dell'A22 comprende inoltre 30 gallerie unidirezionali per un totale di 12,6 km, di cui quattro superano i 500 metri di lunghezza: si tratta delle gallerie Brennero (BZ), Fortezza (BZ), Virgolo (BZ) e Piedicastello (TN). Si aggiungono infine 146 sovrappassi: in gran parte riqualificati, i sovrappassi lungo l'A22 vengono progettati e realizzati per caratterizzare architettonicamente i territori in cui si trovano e impattare il meno possibile sull'ambiente.

Di seguito si riportano le principali attività di manutenzione effettuate nel corso dell'ultimo triennio, con l'indicazione dei relativi costi sostenuti, espressi in migliaia di euro:

ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Manto usura	20.268.255,63 €	26.898.595,00 €	21.398.670 €	-20,45%
Impianti	9.320.374,05 €	11.652.820,40 €	9.898.707 €	-14,87%
Segnaletica e sicurvia	6.671.745,07 €	7.469.004,00 €	7.807.772 €	4,54%
Opere in verde	4.856.192,42 €	4.540.330,00 €	5.700.592 €	25,55%
Pulizia di caselli e fabbricati di stazione	2.664.973,87 €	2.738.456,00 €	2.808.212 €	2,55%
Operazioni invernali	4.154.239,42 €	4.123.983,00 €	3.970.246 €	-3,73%
Gallerie	1.559.987,08 €	1.727.623,00 €	3.508.964 €	103,11%
Opere d'arte	7.313.760,20 €	7.690.544,00 €	8.162.953 €	6,14%
Altre manutenzioni	5.518.627,80 €	7.782.045,20 €	6.559.895 €	-15,56%
TOTALE COSTI PER ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE	62.328.155,54 €	74.623.400,60 €	69.816.011 €	- 6,39%

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale.

3. Gestione dinamica del traffico

Per quanto riguarda il terzo pilastro, la gestione del traffico, viene implementato un **efficiente sistema di monitoraggio e sorveglianza della rete**. Questo sistema combina il pattugliamento continuo da parte degli Ausiliari della Viabilità con un avanzato controllo visivo effettuato tramite telecamere brandeggiabili, le quali possono essere orientate in tempo reale dagli operatori del Centro Assistenza Utente (**CAU**) per garantire un monitoraggio dinamico e mirato.

La centrale operativa, attiva 24 ore su 24, dispone di un videowall ad alta definizione che assicura agli operatori una visione completa e dettagliata dell'intera infrastruttura. In costante comunicazione con gli Ausiliari della Viabilità presenti sul campo, gli operatori del CAU sono in grado di identificare, valutare e gestire tempestivamente qualsiasi criticità, ottimizzando la risposta agli eventi.

In sinergia con la Polizia Stradale, il CAU coordina inoltre la diffusione continua di informazioni aggiornate agli utenti, tramite un sistema capillare di comunicazione basato su Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) che forniscono informazioni relative a eventuali turbative, condizioni meteorologiche avverse o situazioni di emergenza.

Questo approccio integrato garantisce non solo un controllo puntuale e tempestivo della rete, ma anche una comunicazione efficace e trasparente con gli utenti, migliorando significativamente la sicurezza e la gestione del traffico su tutta l'infrastruttura. Il servizio viene assicurato dal personale operativo: **84 Ausiliari della Viabilità**, altamente specializzati e suddivisi su tre turni nell'arco delle 24 ore. Inoltre, tale personale specializzato è logisticamente dislocato presso i 6 Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA) presenti lungo l'autostrada ed è quindi in grado di intervenire con la massima rapidità in caso di incidenti, problemi sanitari o altri eventi, fornendo assistenza agli automobilisti che si trovano in situazioni di difficoltà.



19,22%

AUMENTO DEGLI
INTERVENTI DEGLI
AUSILIARI DELLA VIABILITÀ
PER UN TOTALE DI **19.682**

INTERVENTI DEGLI AUSILIARI	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Interventi effettuati dagli Ausiliari della Viabilità (n.)	14.703	16.509	19.682	19,22%
Ore di pattugliamento (h)	66.808	65.204	70.663	8,37%
Km percorsi (mln km)	3,07	3,49	3,51	0,57%
Colonnine SOS presenti (n.)	/	403	427	5,96%
di cui collocate in galleria (n.)	/	11	28	154,55%

Oltre al sistema di pattugliamento interno, in caso di lunghe code o congestioni la Società ha stipulato apposite convenzioni con enti esterni di soccorso (Croce Bianca, Vigili del Fuoco Volontari e Croce Rossa) per fornire assistenza e bevande fredde e calde. Per agevolare le richieste di soccorso, sulla rete sono attive 427 colonnine SOS attraverso le quali chi si trova in difficoltà può attivare il soccorso meccanico, sanitario o dei Vigili del Fuoco. Il servizio di soccorso meccanico è finalizzato ad assicurare la rapida rimozione dall'autostrada e dalle sue pertinenze di qualsiasi veicolo fermo per avaria, incidente o altra causa, mediante il suo recupero. Per far ciò, il CAU si avvale di tre organizzazioni che effettuano il soccorso meccanico leggero e pesante con le proprie reti di officine autorizzate preventivamente dalla Società.

Sinteticamente, di seguito è riportato il quadro degli interventi con le relative tempistiche di risposta da parte degli Ausiliari della Viabilità operativi lungo l'asse autostradale.

TEMPI DI INTERVENTO DEGLI AUSILIARI DELLA VIABILITÀ	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Da 0-10 minuti	/	68,00%	67,80%	-0,29%
Da 0-15 minuti	/	87,20%	87,00%	-0,23%

L'approccio sistemico e trasversale del Gruppo alla sicurezza si riflette anche nel primato della rete autostradale cardio-protetta; dopo l'importante attività di implementazione realizzata negli scorsi anni sulle aree di servizio e nelle sedi societarie (39 defibrillatori, di cui 25 dedicati all'utenza autostradale, 13 alle sedi societarie e 1 di scorta), non vi sono state ulteriori installazioni nel corso del 2025, ma vi è stata la sostituzione di 4 unità di tecnologia precedente con defibrillatori di ultima tecnologia ed è stata inoltre operata l'estensione del sistema di telecontrollo a tutti gli apparati, così da assicurare in maniera puntuale ed immediata il mantenimento della funzionalità e dell'efficienza degli stessi.

A queste attività si è affiancata, come di consueto, anche la formazione rivolta ai collaboratori, con **349 ore erogate nel 2025**, in particolare sull'utilizzo dei defibrillatori.

Grazie a questo modello integrato, l'Autostrada del Brennero si conferma un riferimento di eccellenza a livello nazionale ed europeo nella gestione della sicurezza autostradale.

La prevenzione degli incidenti

La significativa riduzione del tasso di incidentalità registrata negli ultimi vent'anni è riconducibile anche all'adozione di misure mirate a garantire condizioni ottimali di sicurezza e transitabilità in ogni stagione. Autostrada del Brennero esegue attività di controllo costanti, finalizzate a mantenere un'elevata conoscenza e tracciabilità di ogni componente dell'infrastruttura.

La Società dispone di **un'articolata dotazione tecnica**, che comprende silos e capannoni per lo stoccaggio e la conservazione di fondenti salini antighiaccio, mezzi per lo spargimento di prodotti anticongelanti, lame sgombraneve e frese ad alta capacità. Lungo l'autostrada sono presenti sei Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA), ossia strutture che ospitano tecnici, operai e Ausiliari della Viabilità, con i relativi mezzi d'intervento. I CSA sono dislocati strategicamente lungo l'asse circa ogni 50 km, per monitorarne e ispezionarne continuamente lo stato, eseguendo costanti lavori di manutenzione. La decisione della Società di impiegare un numero consistente di operatori lungo la tratta assicura una profonda e dettagliata conoscenza di ogni punto dell'autostrada. Il personale impiegato presso i CSA si occupa, inoltre, tra le altre cose, della posa della segnaletica di cantiere e di servizi straordinari, come lo sgombero neve durante la stagione invernale, per la quale **si avvale anche di ditte esterne**.

Per la gestione dell'**esodo estivo**, la Società programma **misure gestionali straordinarie**, quali a titolo esemplificativo l'assenza di cantieri diurni che richiedano scambi di carreggiata o riduzioni di corsia di marcia o di sorpasso, l'aumento del numero di giornate con divieto di circolazione per mezzi pesanti, l'incremento del personale in servizio e dei presidi con operai e carri adibiti al soccorso meccanico, la costante presenza in servizio ed in reperibilità di squadre di addetti alla manutenzione.

Questo impegno ha prodotto risultati concreti: negli ultimi vent'anni, a fronte di un aumento del traffico, il tasso di incidentalità** sull'A22 è progressivamente diminuito, portandosi **nel 2025 al livello di 14,54** al di sotto di quello dell'anno precedente (pari a 15,97) e ampiamente al di sotto del dato relativo alla media nazionale autostradale (ultimo dato disponibile - 2024: 27,03***).



14,54

TASSO DI INCIDENTALITÀ
GLOBALE, CONTRO
UNA MEDIA NAZIONALE
DI **27,03** DEL 2024

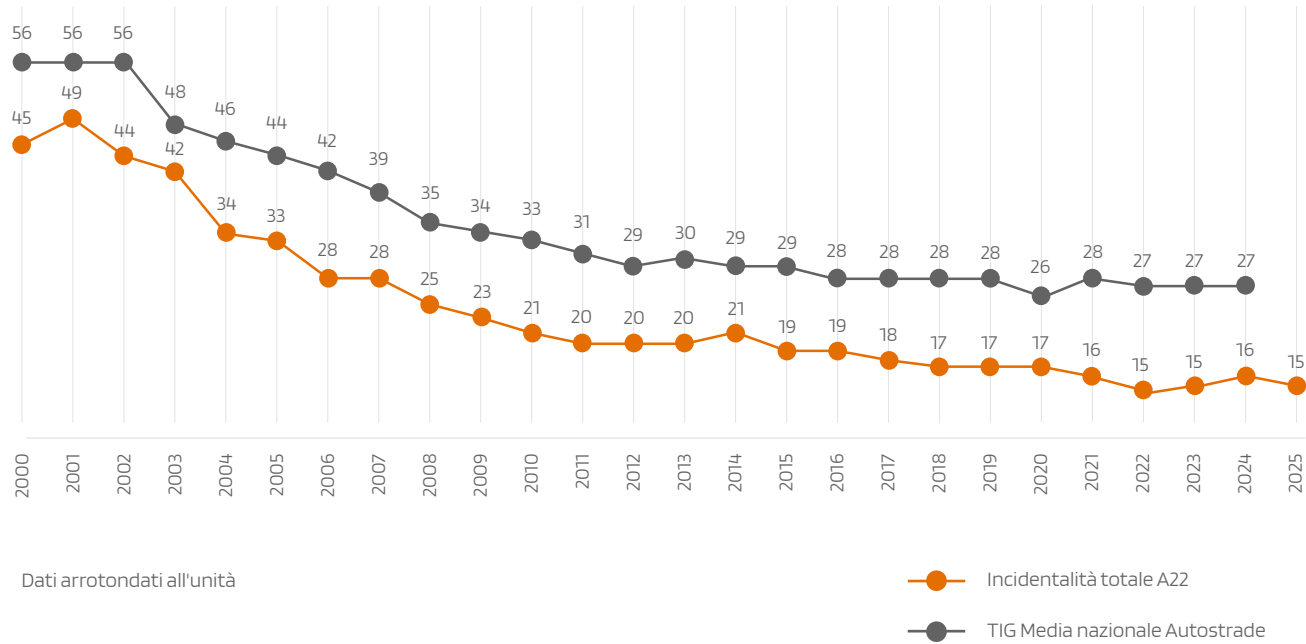
** Il tasso di incidentalità è calcolato come il rapporto fra il numero di incidenti occorsi durante l'anno ed il totale del numero di chilometri percorsi effettivamente da tutti i veicoli che, nello stesso anno, sono transitati lungo l'Arteria in questione, moltiplicato per 100.000.000.

*** Il dato relativo al 2024 rappresenta l'informazione pubblica più recente attualmente disponibile.

Anno	u.m.	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Numero incidenti totale	n.	804	844	774	-8,29%
Con feriti	n.	225	268	291	-18,28%
Con morti	n.	8	8	13	62,50%
Con danni a persona	n.	233	276	232	-15,94%
Con soli danni a cose	n.	579	574	542	-5,57%
Numero feriti	n.	398	456	382	-16,23%
Numero morti	n.	8	8	15	87,50%
Veicoli/Km	Veicolo/Km	5.207.866.783	5.284.626.915	5.323.087.486	0,73%
Tasso Incidentalità globale (TIG)	N/km*100000000	15,44	15,97	14,54	-8,95%
TIG Media Nazionale	N/km*100000000	26,52	27,03	dato non disponibile	dato non disponibile

Tasso incidentalità = (n° totale incidenti / veicoli x km) x 1.000.000.000

Tasso di incidentalità (T.I.G.)
A22 Brennero-Modena



Nel raggiungimento di questo obiettivo un ruolo importante lo ha svolto anche l'azione formativa. Sono infatti sempre numerosi i progetti portati avanti da Autobrennero, fra cui l'iniziativa didattica **ABC l'Autostrada del Brennero in Città** (vedi p. 219) in collaborazione con la Polizia Stradale e **SinergiA22**; attraverso quest'ultimo la Società ha promosso simulazioni interforze, tavoli di lavoro e giornate formative, favorendo lo scambio di conoscenze, la collaborazione e la creazione di un'intesa operativa tra i diversi attori del soccorso e dell'intervento in autostrada. L'obiettivo è sviluppare competenze, condividere procedure operative ed elaborare best practice e protocolli d'ingaggio, rafforzando la sinergia tra le parti e migliorando l'efficienza, l'efficacia e la qualità complessiva degli interventi in situazioni di emergenza.

Nel quadro delle attività progettuali condotte dal Gruppo, particolare rilievo assumono i numerosi interventi sviluppati nell'ambito di studi, ricerche e innovazione che considerano anche l'aspetto della sicurezza, correlato ad altri. Tra i principali progetti conclusi nell'anno 2025 e in corso per i successivi, si evidenziano: Progetto LIFE ALPS (2019-2027), PASS4CORE ITA2 (2021-2025), Meridian (2021-2025), PoDIUM (2022-2025) e SCALE (2024-2028), Brenner-LEC After Life (2022-2027), VERKKO (2025-2028) e 5G BEAM (2025-2028).

Infine, la tutela dell'incolumità personale degli utenti rappresenta una priorità, in particolare rispetto a potenziali atti violenti, episodi di criminalità organizzata, terrorismo e al transito di merci pericolose. Autobrennero è impegnata a prevenire e contrastare l'ingresso o l'azione di soggetti pericolosi all'interno delle infrastrutture autostradali - come furti, aggressioni in aree di sosta o utilizzi impropri a fini illeciti - nonché a monitorare il trasporto di merci pericolose, tra le quali armi, esplosivi o sostanze tossiche in assenza di controlli adeguati. Al fine di supportare ulteriormente questo impegno, Autobrennero ha sottoscritto due convenzioni con il Centro di Scienze della Sicurezza e della Criminalità dell'Università degli Studi di Trento e dell'Università degli Studi di Verona. Le attività, svolte tra il 2024 ed il 2025 hanno avuto come esito rispettivamente lo sviluppo di un radar compatto per il contrasto del fenomeno del contrabbando delle merci trasportate e la messa a punto di uno spettrofotometro, supportato da algoritmi di intelligenza artificiale, per l'analisi rapida non supervisionata di carburanti.

Per garantire la sicurezza pubblica, la Capogruppo adotta standard elevati di vigilanza e controllo, promuovendo un'azione costante di prevenzione e una gestione tempestiva degli eventi critici.

La soddisfazione degli utenti

ESRS S4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Accessibilità economica adeguata dovuta ad una tariffazione in linea con le aspettative degli utilizzatori.	IP	Attuale	●		A valle	Autostrada	Alto
Informazioni incomplete, obsolete, non immediate, o non accessibili a tutti (es. persone anziane o con disabilità) che riducono fruibilità del servizio.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto
Insoddisfazione dei clienti dovuta al mancato pronto intervento nei temi evidenziati nelle indagini, alla mancata garanzia di servizi di qualità o dall'interruzione del servizio.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto
Pratiche commerciali scorrette da parte di terzi (es. gestori aree di servizio, sub-concessionari) nei confronti dei clienti con conseguente insoddisfazione del servizio.	IN	Potenziale	●		A valle	Autostrada	Medio alto
Danni reputazionali, riduzione dei ricavi, dovuti alla mancata garanzia di servizi di qualità.	R	Potenziale		◆	A valle	Autostrada	Medio alto
Apertura di contenziosi, possibili sanzioni e danno reputazionale, dovuti a non conformità delle informazioni condivise dal Gruppo rispetto alle normative nazionali e internazionali.	R	Potenziale		◆	A valle	Autostrada	Medio alto
Aumento della reputazione del Gruppo dovuto all'investimento costante in tecnologie avanzate per garantire un servizio di qualità sempre aggiornato e accessibile con l'aiuto di strumenti digitali inclusivi (es. interfacce vocali, app intuitive).	O	Potenziale		◆	Operazioni dirette & a valle	Autostrada	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

- S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali
- S4-2 Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti
- S4-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazione
- S4-4 Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni

Il Gruppo Autobrennero, oltre alla sicurezza dei propri utenti, ha come priorità la loro soddisfazione per il servizio offerto. Da sempre il Gruppo, ed in particolare la Capogruppo, si impegna ad aumentare l'affidabilità e la qualità dei servizi autostradali anche tramite iniziative d'ascolto delle preferenze e delle necessità dei viaggiatori.

Per perseguire questi obiettivi, la Società si è dotata di canali di comunicazione dedicati, di un centro assistenza per gli utenti e di strumenti per il monitoraggio continuo della soddisfazione, tra cui specifici canali di raccolta e gestione dei reclami attivi e accessibili.

Il CAU (Centro Assistenza Utenza) è il centro nevralgico di controllo, di coordinamento e di informazione della Società. Ha sede nei pressi della stazione autostradale di Trento Centro ed è suddiviso in due aree: una gestionale TCC (Traffic Control Center) e una informativa TIC (Traffic Information Center). Attraverso fibre ottiche, ponti radio e cavi di telecomunicazione il CAU riceve immagini da 241 telecamere:

- 158 preposte al controllo traffico;
- 70 al monitoraggio AID in galleria;
- 13 collegate al sito internet (webcam).

Il personale del CAU, (21 operatori), a turno, gestisce h24, sette giorni su sette, le informazioni e coordina gli interventi degli Ausiliari della Viabilità. Nello stesso edificio del CAU hanno sede anche il COA - Centro Operativo Autostradale, e la Sottosezione autostradale della Polizia Stradale di Trento. I due Centri operano in stretto contatto e si coordinano per assicurare la massima tempestività d'intervento ed efficacia nelle operazioni di soccorso.

È possibile inoltre contattare il CAU per ottenere informazioni in tempo reale sulla situazione di viabilità traffico e meteo in A22, chiamando il numero verde 800 279940 in Italia e il numero verde 00 800 22022022 da Germania, Austria e Olanda.

Per notizie relative alla viabilità sulle autostrade interconnesse con A22 sono disponibili altri numeri verdi: 803.111 per l'A1 Milano-Bologna; 800 012812 per l'A4 Brescia-Padova/Autovie Venete Centropadane. Il personale del **Centro Assistenza Utenza (CAU)** svolge un ruolo fondamentale nel monitoraggio e nella comunicazione **in tempo reale delle condizioni di traffico e meteo lungo l'A22**.

Il mantenimento del numero verde attivo, nel contesto delle valide alternative tecnologicamente più all'avanguardia, testimonia l'impegno del Gruppo nel garantire un servizio accessibile al più ampio spettro possibile di utenti, inclusi **anziani** e persone con **disabilità**, favorendo così un'informazione tempestiva e inclusiva.

Per garantire una comunicazione efficace e immediata agli utenti, Autobrennero dispone di un **articolato sistema di Pannelli a Messaggio Variabile (PMV)**, attraverso i quali il CAU diffonde aggiornamenti su viabilità, condizioni meteo ed eventuali interruzioni di servizio.

Il sistema si compone di:

- **28 portali doppi e 1 singolo**, installati presso le rotatorie in prossimità delle stazioni autostradali;
- **37 lavagne luminose monocromatiche** situate agli ingressi;
- **134 pannelli** distribuiti lungo l'intera tratta;
- **22 carrelli mobili**;
- **5 pannelli informativi sullo stato di occupazione dei parcheggi per mezzi pesanti**. In aggiunta, **pannelli a scomparsa integrati nei veicoli degli Ausiliari della Viabilità** permettono di comunicare direttamente sul posto eventuali emergenze o modifiche alla circolazione.

Questo sistema informativo si rivela particolarmente efficace anche nella gestione dei cantieri, i cui interventi vengono **programmati e comunicati tramite il calendario aggiornato dei cantieri**.

Tutte le informazioni essenziali sui servizi offerti, i livelli di qualità, gli standard garantiti e le modalità di contatto sono raccolte nella **Carta dei Servizi**, redatta in italiano, tedesco e inglese, che rappresenta non solo uno strumento di trasparenza e comunicazione, ma anche una vera e propria **guida al viaggio** per l'utenza.

Il principale canale di comunicazione utilizzato dalla Società è il sito internet www.autobrennero.it, strumento chiave per fornire agli utenti informazioni su viabilità, servizi e attività gestionali, oltre a iniziative di miglioramento lungo la tratta. Il portale rappresenta un punto di riferimento essenziale, garantendo un accesso rapido e intuitivo a una vasta gamma di contenuti. Attraverso una **mappa interattiva**, il portale consente di consultare in tempo reale il traffico, i lavori in corso, le previsioni del traffico distribuite per fasce orarie e le immagini di 13 webcam distribuite lungo l'asse autostradale. Tali immagini, costantemente aggiornate grazie al lavoro del CAU (Centro Assistenza Utenza della Società), offrono una panoramica dettagliata e affidabile delle condizioni autostradali. La mappa evidenzia inoltre: la localizzazione e la tipologia dei servizi offerti dalle aree di servizio e dalle aree di sosta, nonché la presenza lungo la tratta di colonnine elettriche.

Nel corso del **2025** il sito ha registrato 3.002.971 visitatori (utenti unici). I mesi in cui sono state registrate maggiori visite sono stati agosto e dicembre. L'andamento del 2025 risulta coerente con il trend pluriennale, pur evidenziando una riduzione del 24% rispetto all'anno precedente. Tale flessione è riconducibile al carattere straordinario del dato registrato nel 2024, influenzato da fattori non strutturali e quindi non pienamente rappresentativo della performance ordinaria.

Sono inoltre disponibili funzionalità per **pianificare il viaggio**, calcolando tratte, chilometraggio e pedaggio, oltre a dettagli su **aree di servizio** e **soste per mezzi pesanti**, con rela-

tivi servizi offerti. Il sito fornisce anche tutte le informazioni su pedaggi, agevolazioni e modalità di pagamento, nonché aggiornamenti istituzionali sui temi strategici della Società, come **sostenibilità, digitalizzazione, idrogeno, mobilità elettrica e guida connessa**.

Inoltre, è stato attivato anche un **canale Telegram ufficiale (@A22autostrada)**, attraverso il quale è possibile ricevere in tempo reale **informazioni su traffico, previsioni, cantieri e servizi**, in modo automatico e personalizzabile. L'utente può consultare i contenuti selezionando le voci di interesse tramite menu e configurare le notifiche tramite le impostazioni. Inoltre, nel corso degli anni, il bot ufficiale su Telegram è stato rinnovato e reso ancora più interattivo grazie ai collegamenti diretti al sito internet della Società. Al 31 dicembre **2025**, risultavano iscritti al servizio **17.795 utenti, con un aumento del 6,35% rispetto al 2024**.

Oltre alla soddisfazione diretta degli utenti, Autostrada del Brennero tiene in considerazione anche la qualità dell'esperienza offerta dalle **aree di servizio**, consapevole che eventuali criticità in tali ambiti possono influire negativamente sulla percezione complessiva dell'infrastruttura. Per questo motivo, la Società cura con attenzione i rapporti con i gestori delle aree di servizio, promuovendo la condivisione di valori e obiettivi **orientati alla soddisfazione dell'utenza**.

Tra gli impegni assunti dal Gruppo rientra anche la garanzia di un'**adeguata accessibilità economica e qualità dell'infrastruttura**, perseguita attraverso un sistema tariffario allineato alle aspettative degli utenti e volto a mantenere un equilibrato rapporto tra qualità del servizio e sostenibilità economica.

L'indagine di Customer Satisfaction

La Capogruppo, in conformità al proprio Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza, svolge annualmente un'**indagine denominata "Customer Satisfaction"**, in linea con quanto previsto dalla norma UNI EN ISO 9001 e UNI ISO 39001. L'indagine consente di ottenere risultati strutturati attraverso studi specifici, condotti da imprese qualificate selezionate tramite procedura di gara.

L'obiettivo dell'indagine è misurare il **livello di soddisfazione degli utenti rispetto a driver dei servizi offerti** direttamente dalla Società, tra cui l'esazione, l'assistenza al traffico, l'informazione all'utenza, oltre ad altri elementi ritenuti utili per valutare sia la qualità erogata sia quella percepita, ed è volta a rilevare le valutazioni sia da parte dell'utenza generica, sia da parte degli autotrasportatori.

La matrice campionaria considerata come rappresentativa della popolazione definita come "utenti" è stata definita attraverso la somministrazione di **1.500 questionari** (con tecnica c.d. Face-to-Face) di cui una quota fissa (di norma il 30% del campione degli intervistati) dedicata agli autotrasportatori. La distribuzione delle interviste è stratificata

secondo variabili di status e di utilizzo della rete autostradale (nazionalità, frequenza di utilizzo, genere, ecc.) prendendo in considerazione tutte le aree di servizio della tratta.

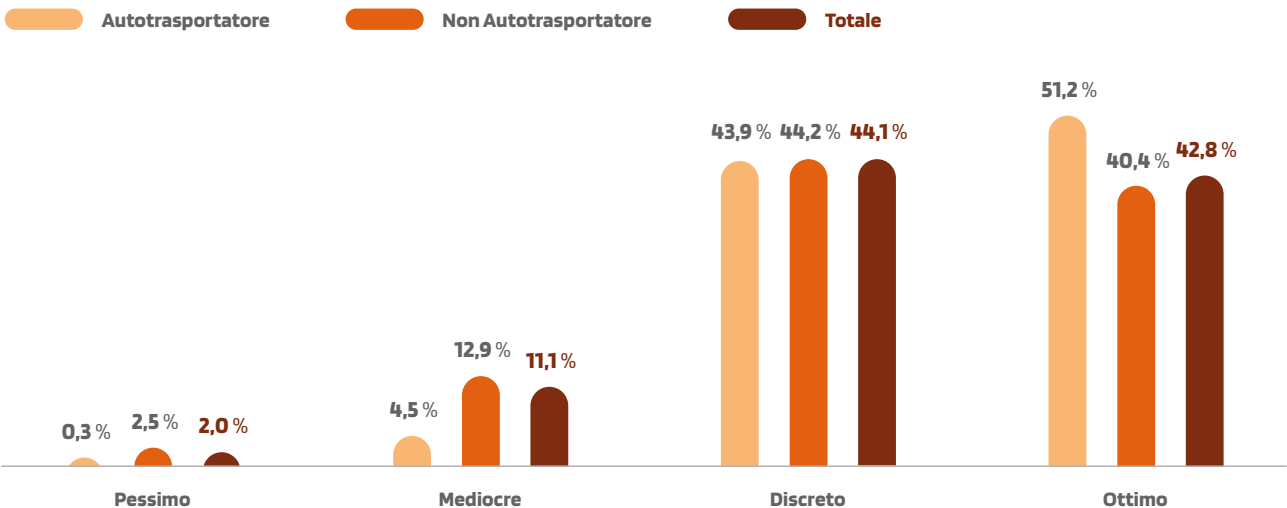
Qui di seguito si riportano i **risultati principali** dell'indagine. Nel 2025 si sono mantenuti i quesiti introdotti nel 2024 (e precedentemente nel 2022), in seguito all'aggiornamento scientifico dell'indagine condotto da Pier Luigi Novi Inverardi, professore associato di statistica presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Trento. In particolare, è stata sondata l'apertura degli utenti rispetto a modelli di guida connessa e l'opinione degli stessi sul livello di attenzione della Società alla mobilità sostenibile e a un potenziamento della stessa. Le risposte sono confortanti: nove automobilisti su dieci giudicano in maniera positiva i servizi offerti dalla Società sulla mobilità alternativa e sostenibile. Domande sono state poste sulla loro soddisfazione rispetto ad altri servizi offerti dalla Società e sulla conoscenza delle principali iniziative della Società. Ad esempio, per quanto riguarda la qualità e la sicurezza del tratto autostradale, le opinioni degli utenti autostradali e della cittadinanza in generale sono state favorevoli. Particolarmente apprezzato il lavoro di potenziamento svolto sul pagamento automatico e c-less del pedaggio: tra autotrasportatori e automobilisti l'86,9% esprime un giudizio positivo sui sistemi di esazione utilizzati dalla Società. Si tratta di un dato soggetto a fisiologiche oscillazioni annuali, come evidenziato dal confronto con gli anni precedenti (86,9% nel 2023 e 95% nel 2024), ma comunque coerente con il trend positivo di medio periodo. Inoltre, all'elevata valutazione del comfort di guida si accompagna un altrettanto alto livello di percezione della sicurezza, indicato dal 91,9% degli utenti. I grafici che seguono riportano nel dettaglio i risultati dell'indagine.



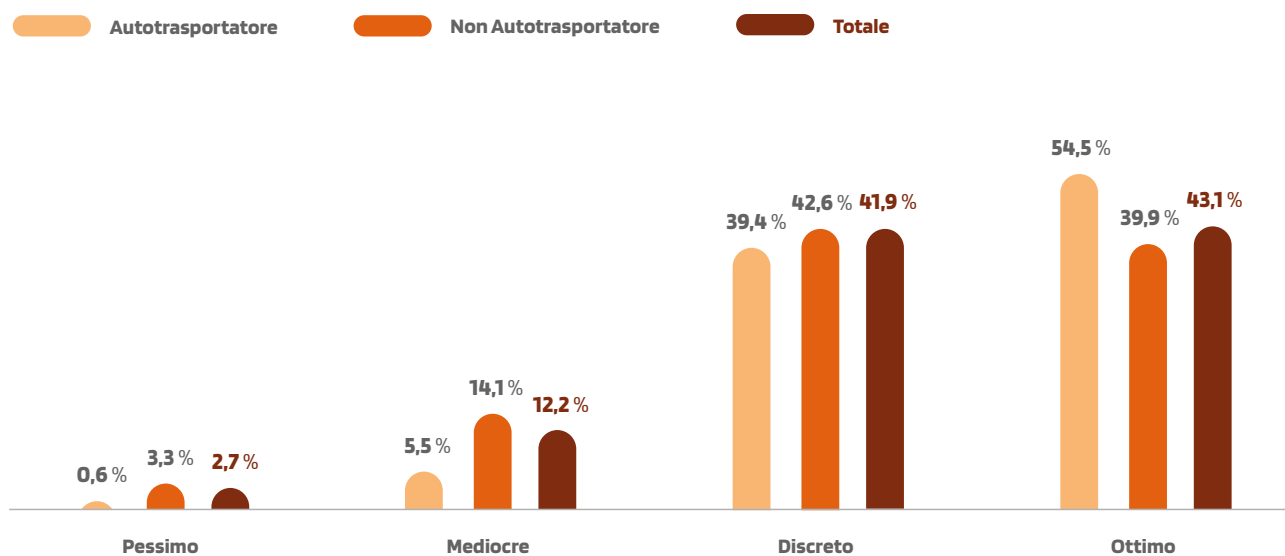
91,8%

PERCEZIONE POSITIVA
SULLA SICUREZZA
PERCORRENDO L'A22

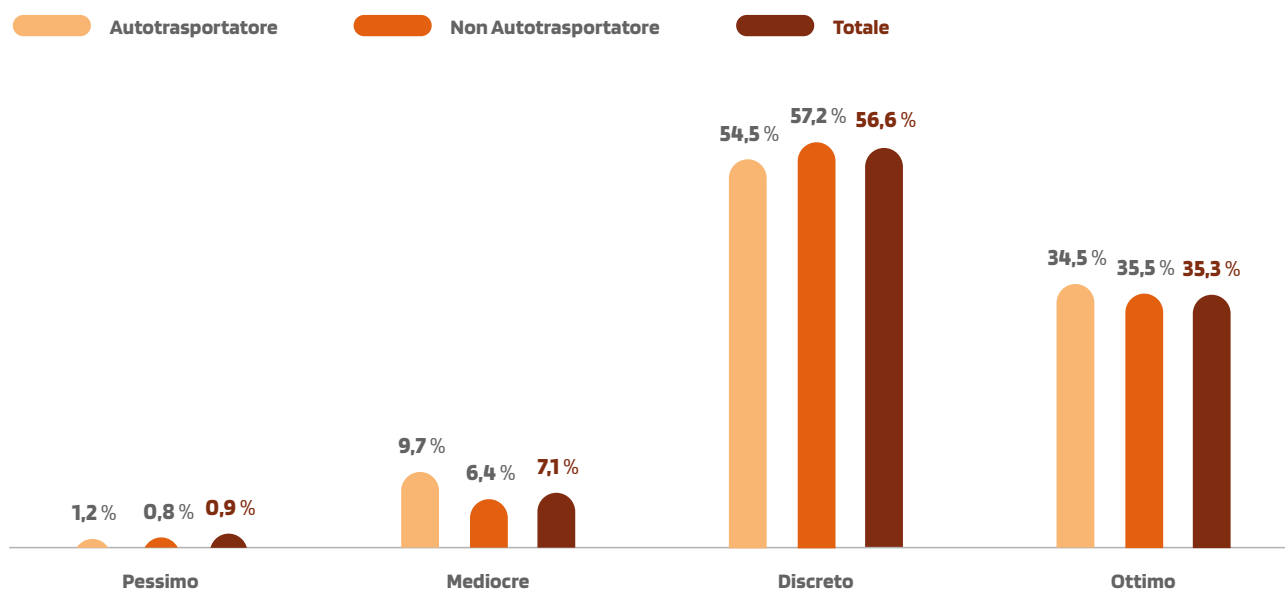
Come valuta la qualità del sistema di pagamento con tessere presso le stazioni autostradali? (bancomat, viacard, carta di credito e carta a scalare, pagamento c-less)



Come valuterebbe l'adozione da parte di Autostrada del Brennero di tariffe differenziate in base all'orario di percorrenza della tratta ossia una riduzione del costo del transito durante le ore notturne?



Come ritiene di poter valutare, in generale, la sicurezza percorrendo la A22?



I reclami

Autobrennero è dotata di un efficiente Sistema di gestione dei reclami. In particolare, mette a disposizione dell'utenza diversi canali:

- lettera indirizzata ad Autostrada del Brennero - via Berlino, 10 - 38121 TRENTO;
- e-mail all'indirizzo di posta elettronica a22@autobrennero.it;
- form dedicato presente sul sito internet www.autobrennero.it;

Il ruolo del dialogo è quello di raccogliere, oltre alle richieste e alle aspettative dei clienti, eventuali loro segnalazioni o preoccupazioni, garantendo così alla Società di adottare **misure di rimedio tempestivo** a eventuali impatti negativi. Per prevenire o rimediare a potenziali impatti negativi, inoltre, il Gruppo adotta processi di controllo e monitoraggio della qualità, integrati nel proprio Sistema di gestione dei reclami. Particolare attenzione è rivolta ai reclami relativi alla generazione di rumore connessa all'utilizzo dell'infrastruttura, per cui la Società mette a disposizione appositi canali di segnalazione*.

Una volta ricevuti, i **reclami vengono protocollati** dall'Ufficio Archivio Generale secondo specifiche sigle identificative, corrispondenti all'area di competenza del servizio o dell'attività oggetto di segnalazione: DTG (Direzione Tecnica Generale), SE (Settore Esazione), ALA (Area Legale e Assicurativa) e RE (Relazioni Esterne), quest'ultima responsabile anche del monitoraggio dei tempi di risposta. La modalità prediletta dagli utenti è la comunicazione online, tramite form dal sito o e-mail (100% dei casi), che permette di fornire una risposta in modo rapido e puntuale.



97,8%

RISPOSTE AI RECLAMI
ENTRO 10 GIORNI

RECLAMI PER TEMPO DI RISPOSTA	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Entro 10 gg	275	142	89	-37,32%
Oltre 10 gg	42	3	2	-33,33%
TOTALE RECLAMI	317	145	91	-37,24%

I dati si riferiscono alla Autostrada del Brennero SpA.

I dati sono forniti da database aziendali.

* Maggiori informazioni sono riportate nel capitolo "Inquinamento acustico".

Le strutture competenti, eventualmente in collaborazione con altre funzioni aziendali, provvedono quindi all'elaborazione della **risposta da trasmettere all'utente**. L'Ufficio Comunicazione ha il compito di monitorare il flusso dei reclami in entrata e in uscita, alimentando un database gestionale che consente non solo la **tracciabilità puntuale** di ogni pratica, ma anche l'elaborazione di report trimestrali sui tempi di risposta e sulla tipologia delle comunicazioni (richieste di informazioni, segnalazioni, contestazioni di addebiti, repliche dell'utente). Al termine dell'anno, lo stesso Ufficio provvede alla redazione del report riepilogativo annuale, contenente anche i dati da trasmettere al Ministero competente.

RECLAMI PER TIPOLOGIA	2023	2024	2025	Δ% 2025/2024
Code	65	74	40	-45,95%
Pagamenti	158	34	24	-29,41%
Manutenzione e sicurezza stradale	33	20	12	-40,00%
Aree di servizio	36	9	6	-33,33%
Varie	11	6	7	16,67%
Informazioni sulla viabilità	14	2	4	100,00%
TOTALE RECLAMI	317	145	93	-35,86%

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA.

I dati sono forniti da database aziendali.

Nel 2025 prosegue il trend di **riduzione significativa del numero complessivo di reclami**, che si attestano a **93** in ulteriore diminuzione rispetto ai **145 del 2024** (-35,86%). Tale andamento conferma il progressivo miglioramento nella gestione delle criticità segnalate dagli utenti e l'efficacia delle azioni correttive implementate negli ultimi anni.

Anche sotto il profilo dei **tempi di risposta** si rileva un risultato complessivamente positivo: la quasi totalità dei reclami è stata gestita **entro 10 giorni** (89 segnalazioni), mentre risultano **residuali** i reclami evasi oltre tale soglia temporale (2 casi), a conferma di un livello di servizio **elevato e stabile**.

Con riferimento alla **tipologia dei reclami**, nel 2025 le segnalazioni più frequenti riguardano:

- le **code e le condizioni di traffico** (40 reclami);
- i **pagamenti**, con riferimento a funzionamento delle tessere, rimborsi, piste Telepass, apparecchi elettronici, tariffe e consenso al transito (24 reclami);
- la **manutenzione** e la **sicurezza stradale**, in relazione a cantieri, interventi manutentivi e segnaletica (12 reclami).

Seguono le segnalazioni relative alla categoria **“aree di servizio”** (6 reclami), alla categoria **“informazioni sulla viabilità”** (4 reclami) e altri reclami (7 reclami).

Il numero complessivo di reclami ricevuti nel 2025 si conferma **ampiamente irrilevante se rapportato al volume di traffico sull'A22**, che si mantiene su valori prossimi alle decine di milioni di veicoli annui. Nel complesso, il dato evidenzia un **trend strutturalmente positivo**, caratterizzato da una progressiva riduzione delle segnalazioni, da tempi di risposta efficienti e da un miglioramento diffuso nelle principali aree di attenzione rispetto agli anni precedenti.

Forza lavoro propria

I collaboratori del Gruppo Autobrennero

ESRS S1 SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi

ESRS S1 SBM-3 impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Garantire ai dipendenti salari adeguati e protezione sociale contro la perdita di reddito (es. disoccupazione, pensionamento, malattia, contro la perdita di reddito dovuta a eventi importanti della vita, congedo parentale).	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Supporto al dialogo sociale, garanzia di copertura di contrattazione collettiva, dei diritti di rappresentanza e di libertà di associazione dei lavoratori del Gruppo.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Interruzioni dell'attività e/o contenziosi su questioni di diritto del lavoro o relazioni industriali dell'attività con conseguenti eventuali danni reputazionali dovuti al verificarsi di episodi di contrasto con i propri dipendenti o con le Organizzazioni Sindacali (es. Sindacati, Parti Sociali).	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

S1-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

S1-6 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

S1-7 Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti appartenenti alla forza lavoro propria dell'impresa

S1-8 Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

S1-9 Metriche della diversità

S1-10 Salari adeguati

S1-13 Metriche sulla formazione e sviluppo delle competenze

Uno dei principi cardine del Gruppo è la valorizzazione delle risorse umane, perseguita attraverso percorsi di formazione continua e sviluppo professionale, promuovendo la condivisione di valori e obiettivi comuni,

l'integrazione attiva dei collaboratori nella vita aziendale e la partecipazione responsabile ai processi decisionali. Coerentemente con questa visione, il Gruppo si impegna a garantire la massima occupazione possibile, adottando strategie organizzative flessibili e ricorrendo in via residuale agli strumenti di ammortizzazione sociale.

Il Gruppo, inoltre, assicura a tutti i dipendenti la protezione dei diritti dei lavoratori, salari adeguati e un sistema di protezione sociale finalizzato a tutelare il reddito, nel pieno rispetto della normativa nazionale e internazionale in materia di lavoro e welfare. A ciò si affianca un forte sostegno al dialogo sociale, fondato sul riconoscimento e la tutela dei diritti di rappresentanza sindacale e della libertà di associazione.

A tutti i dipendenti di **Autobrennero** in organico si applicano:

- il **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il Personale dipendente da Società e Consorzi concessionari di autostrade e trafori**, rinnovato il 18 luglio 2023, scaduto il 30 giugno 2025 e in fase di rinnovo;
- il **Contratto Integrativo di secondo livello** aziendale, che in base all'accordo del 25 settembre 2017 ha regolamentato il triennio 2017-2018-2019 e che è stato prorogato in più fasi fino al 31 dicembre 2024. In data 7 ottobre 2025 è stato sottoscritto l'Accordo Integrativo Aziendale con valenza dal 01/01/2025 al 31/12/2027.

Per **InRail** si applica il **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per Logistica, Trasporto Merci e Spedizione** aggiornato all'ultimo rinnovo 2024, integrato da un **accordo aziendale sottoscritto con rappresentanza diretta dei lavoratori**.

Ai collaboratori di **RTC** è applicato invece il **Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità, area Attività Ferroviarie**, integrato da un **Contratto Collettivo Aziendale dei Lavoratori di secondo livello**, frutto di un dialogo continuo con le rappresentanze sindacali. Le relazioni industriali sono costanti nel corso dell'anno e si sviluppano sia a livello nazionale che nel dialogo costante con i rappresentanti territoriali, attraverso incontri periodici dedicati a diverse tematiche, tra cui l'applicazione ed aggiornamento degli articoli contrattuali, trattative sui turni assegnati al personale. Ai dirigenti è applicato il contratto nazionale di lavoro Dirigenti industria e servizi.

Sadobre assicura a tutti i dipendenti l'applicazione del **CCNL per i dipendenti da aziende del Terziario, della Distribuzione e dei Servizi**, secondo quanto previsto dalla normativa nazionale vigente, assicurando piena copertura dei diritti e delle tutele contrattuali.

Anche **Virtual Design** assicura ai propri dipendenti la copertura da parte del **Contratto Collettivo Nazionale del Commercio**, garantendo così trasparenza, tutela dei diritti e condizioni contrattuali standardizzate.

A conferma dell'impegno del Gruppo nella tutela dei diritti dei lavoratori, il **100% dei dipendenti è attualmente coperto da contratti collettivi nazionali di lavoro**. Inoltre, il **99,4% del personale opera in contesti aziendali in cui sono presenti rappresentanze sindacali o dirette dei lavoratori formalmente costituite**. Per il restante 0,6%, l'assenza di rappresentanza sindacale non è riconducibile a ostacoli da parte delle società, ma alla scelta autonoma dei lavoratori, che fino ad oggi hanno preferito mantenere un dialogo diretto con la Direzione. A tal fine, i lavoratori hanno adottato una **forma di rappresentanza interna auto-organizzata**, costituita mediante una procedura di nomina a carattere democratico, con l'obiettivo di rappresentare e portare all'attenzione della Direzione e delle funzioni di Esercizio e Risorse Umane i principali temi di interesse del personale. Attraverso tale rappresentanza sono stati definiti **accordi aziendali integrativi** rispetto alla disciplina contrattuale applicabile, ai quali i dipendenti aderiscono su base individuale mediante sottoscrizione.

Inoltre, tutti i dipendenti del Gruppo sono coperti da forme di **protezione sociale**, attraverso programmi pubblici o prestazioni integrative offerte dalle società, volte a tutelare il reddito in caso di eventi significativi della vita, quali: malattia, disoccupazione (a partire dall'inizio del rapporto di lavoro), infortunio sul lavoro e disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento.

A sostegno dell'impegno verso queste tematiche, il Gruppo riconosce di essere un punto di riferimento per le **opportunità di impiego e la continuità occupazionale del territorio** in cui opera. Per facilitare la gestione delle richieste di occupazione, Autobrennero ha messo a disposizione sul proprio sito internet una pagina dedicata a raccogliere le offerte di prestazione di lavoro e a restituire feedback ai candidati in merito alle posizioni disponibili e all'iter della loro richiesta.

Per quanto concerne la Società **RTC**, sulla base dello sviluppo delle attività e delle prospettive del mercato ferroviario in cui opera, nonché dell'evoluzione della struttura aziendale, l'azienda provvede periodicamente a riesaminare le necessità di nuove assunzioni attraverso la verifica di eventuali scostamenti tra l'organico in forza e le competenze possedute. Il meccanismo di reclutamento del personale è regolato all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria in essere nella Società ed è monitorato attraverso indicatori qualitativi e quantitativi che recepiscono l'efficacia del processo di selezione.

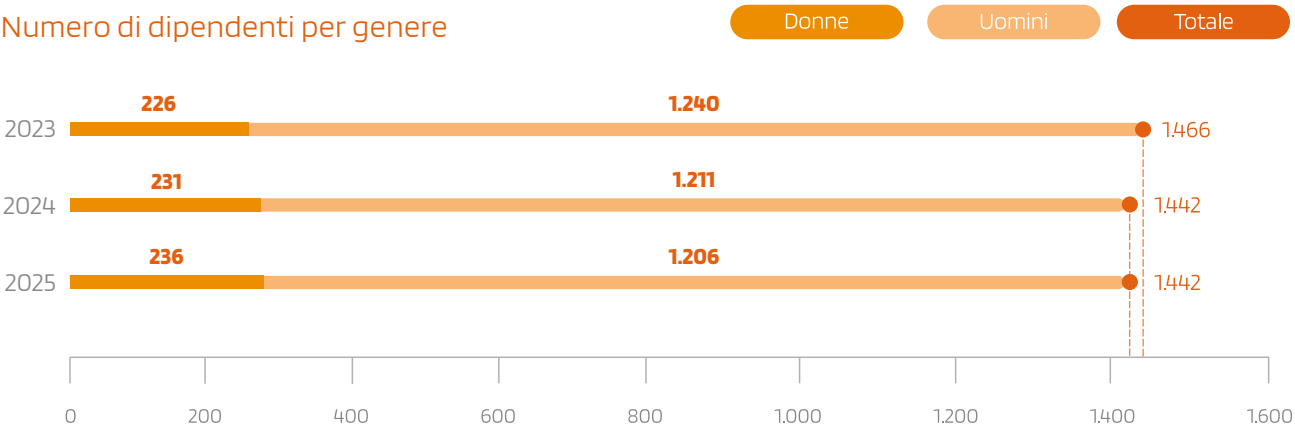
InRail, sulla base delle proprie valutazioni di crescita e sviluppo, definisce in sede di budget il fabbisogno di nuove risorse da inserire nella struttura attraverso nuove assunzioni. Le fasi di reclutamento del personale sono previste all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria adottato dalla Società e nella Procedura di Gestione del Personale. I processi sono monitorati tramite incontri di feedback volti a identificare l'efficacia dei processi e i relativi punti di miglioramento.



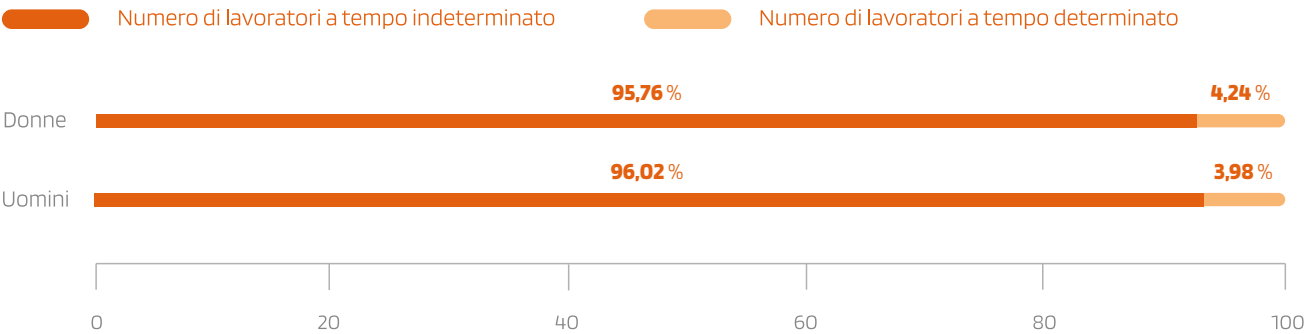
100%

DIPENDENTI
DEL GRUPPO COPERTI
DA CONTRATTO
COLLETTIVO DI LAVORO

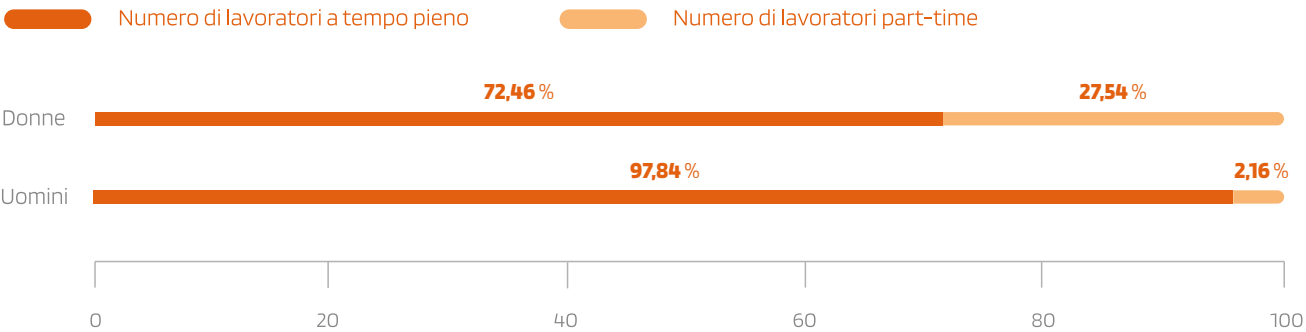
Numero di dipendenti per genere



Percentuale di dipendenti per tipo di contratto (determinato/indeterminato) e genere 2025



Percentuali di dipendenti per tipo di contratto (PT/FT) e genere 2025



Nel 2025, il Gruppo ha impiegato complessivamente **1.442 dipendenti**, così distribuiti: 912 presso Autobrennero, 272 in RTC, 248 in InRail, 2 in Sadobre e 8 in Virtual Design.

Al 31 dicembre 2025, il personale a tempo indeterminato rappresenta il 95,98% dell'organico complessivo, a conferma dell'impegno del Gruppo nel garantire un'occupazione stabile e duratura, di cui 226 donne. La componente femminile a tempo determinato si attesta al 4,24%, mentre quella maschile al 3,98%, mantenendo una proporzione pressoché stabile rispetto all'anno precedente, quando il personale a tempo determinato rappresentava circa il 4,02% del totale.

Il numero complessivo dei dipendenti del Gruppo è rimasto invariato a 1.442 unità, nonostante alcune variazioni intervenute nella distribuzione del personale tra le diverse società del Gruppo. Nonostante ciò, nel corso del 2025, il tasso di turnover del Gruppo è leggermente diminuito e si attesta al 6,80%, rispetto all'8,12% rilevato nel 2024, ma comunque in linea con l'andamento osservato nell'ultimo triennio. Nello stesso anno si sono registrate 98 cessazioni e 92 nuove assunzioni, a conferma di una mobilità interna contenuta e coerente con le esigenze organizzative del Gruppo.

La natura stessa delle attività svolte dal Gruppo comporta uno sbilanciamento in termini di diversità verso i dipendenti di genere maschile, che nel 2025 rappresentano circa l'83,63% del totale dell'organico: la natura operativa delle mansioni accentua tale composizione soprattutto tra gli operai, che sono rappresentati per circa il 97,85% da uomini. Tuttavia, tale disparità si riduce sensibilmente tra il personale impiegatizio, dove la componente maschile scende al 66,44%, evidenziando un maggiore equilibrio di genere.

Nonostante il contesto settoriale, il Gruppo è fortemente impegnato nella creazione di un ambiente inclusivo che accolga e tuteli la componente femminile dell'organico, garantendo pari diritti e pari opportunità e venendo incontro, ove possibile, a particolari esigenze lavorative, ad esempio attraverso la stipula di contratti part-time volti a favorire il bilanciamento tra vita privata e lavoro.

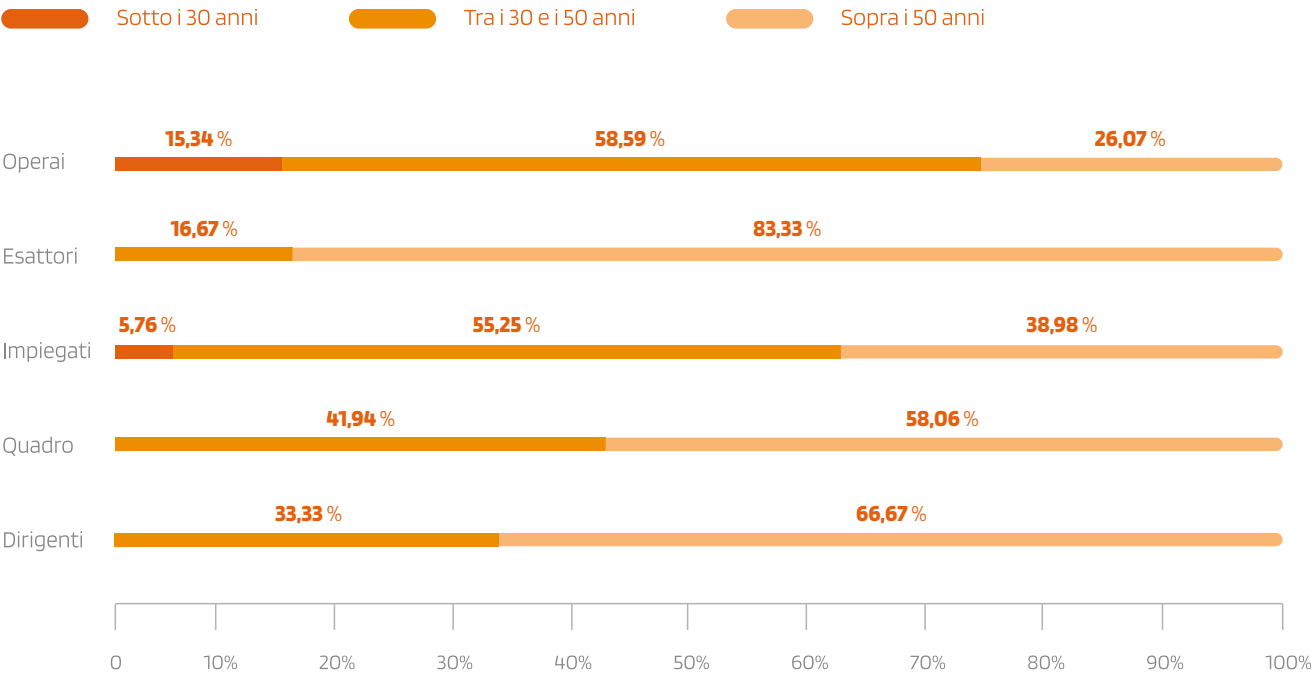
A conferma di ciò, nel 2025 il 72,46% delle donne del Gruppo lavora a tempo pieno e il 27,54% con contratto part-time, mentre tra gli uomini la quota di lavoro a tempo pieno raggiunge il 97,84%, con solo il 2,16% impiegato in modalità part-time.

La composizione anagrafica del personale del Gruppo evidenzia una prevalenza di lavoratori nella fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni, che rappresentano la quota maggioritaria in quasi tutte le categorie professionali. In particolare, questa fascia è ben rappresentata tra operai (382 dipendenti pari al 58,59% del totale degli operai) e impiegati (326 dipendenti pari al 55,25% degli impiegati). La componente over 50 risulta significativa soprattutto tra esattori (110 su 132 pari al 83,33%) e quadri (pari al 58,06%) mentre la presenza di under 30, pur limitata in alcune categorie, è più rilevante tra gli operai (100 dipendenti pari al 15,34%) a testimonianza di un parziale ricambio generazionale.



1.442
DIPENDENTI
DEL GRUPPO

Percentuale di dipendenti per categoria e genere 2025



Tutti i dati sul personale, presenti nel capitolo "Forza lavoro propria" si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design Srl).

I dati sono forniti da database aziendali.



L'inclusione e la protezione dei diritti umani

ESRS S1 SBM-3 impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Verificarsi di episodi di discriminazione e molestie sul posto di lavoro, nel processo di selezione, valutazione delle performance e remunerazione (es. per motivi culturali, di disabilità, linguistici, religiosi, politici, etnici, età, di genere e orientamento sessuale).	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Violazione dei diritti umani a seguito del verificarsi di casi di lavoro forzato e/o sfruttamento minorile nelle proprie attività operative.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Apertura di contenziosi legali, pagamento di ammende, sanzioni o risarcimenti rilevanti e deterioramento della brand reputation in seguito al verificarsi di casi di sfruttamento del lavoro forzato e/o lavoro minorile nelle proprie attività operative.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Danno reputazionale, perdita di fiducia da parte dei dipendenti e apertura di contenziosi legali dovuti al verificarsi di episodi di discriminazione e molestie.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

- S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria
- S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
- S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni
- S1-12 Persone con disabilità
- S1-17 Incidenti, reclami e gravi impatti sui diritti umani

Il Gruppo riconosce l'importanza di un ambiente lavorativo fondato sul rispetto, sull'inclusività e sull'equità, libero da discriminazioni legate a genere, età, orientamento sessuale, origine etnica, convinzioni religiose, disabilità o qualsiasi altra condizione personale. In tale

ottica, le società promuovono pratiche di selezione, valutazione e sviluppo professionale eque e trasparenti, favorendo un clima aziendale in cui ogni persona possa sentirsi valorizzata e sicura. La prevenzione di fenomeni di **discriminazione, molestie o violazioni dei diritti umani** rappresenta inoltre un presidio essenziale anche in ottica di gestione dei rischi, al fine di tutelare le persone e rafforzare la fiducia nel Gruppo da parte di dipendenti, stakeholder e comunità. Le società del Gruppo hanno avviato negli ultimi anni percorsi significativi per la promozione della diversità, dell'equità e dell'inclusione, nonché per la prevenzione di ogni forma di discriminazione o molestia nei luoghi di lavoro. Queste tematiche sono infatti riportate all'interno delle Politiche Aziendali della Capogruppo e di RTC.

Già due società del Gruppo, RTC e InRail, hanno ottenuto la Certificazione UNI/PdR 125:2022 e Autobrennero ha avviato il processo di certificazione che intende concludere nel corso del 2026.

La Certificazione attesta l'adozione di un sistema strutturato volto a garantire la parità di genere e la valorizzazione delle differenze in un contesto operativo – quello del settore ferroviario e infrastrutturale – tradizionalmente caratterizzato da una forte presenza maschile.

Nel 2025, InRail ha adottato anche la Politica sulla Parità di Genere in conformità alla Prassi UNI/PdR 125:2022, con l'obiettivo di promuovere un ambiente di lavoro equo, inclusivo e rispettoso delle diversità. La Politica si articola in sei ambiti prioritari: selezione e assunzione, gestione della carriera, equità salariale, genitorialità e cura, work-life balance e prevenzione di abusi e molestie.

L'Azienda si impegna a garantire pari opportunità di accesso e crescita professionale, promuovendo la cultura dell'inclusione e prevenendo ogni forma di discriminazione o stereotipo, anche attraverso percorsi formativi mirati. L'approccio è strutturato e misurabile, grazie all'introduzione di KPI specifici, audit interni e un piano d'azione condiviso.

La Società RTC, oltre alla Politica sulla Parità di Genere, possiede un Sistema di Gestione della Parità di Genere, con un manuale dedicato che contiene oltre ai principi, tutte le attività previste dalla norma UNI/PdR, compresa la formazione a tutti i livelli sui bias cognitivi e le molestie. È stato nominato un Comitato delle Pari Opportunità che ha il compito di verificare lo stato di avanzamento dei progetti e dei KPI presenti nel Piano Triennale di Azioni per la Parità di Genere. Nel corso del 2025 è iniziata l'erogazione, destinata a tutto il personale, di un corso monografico completamente customizzato su questa tematica.

La responsabilità dell'attuazione è affidata all'Alta Direzione e al Comitato Parità di Genere, mentre la funzione HR ha il compito di gestire il sistema, monitorarne l'efficacia e proporre eventuali azioni correttive. La Politica è approvata dal Consiglio di Amministrazione ed è oggetto di aggiornamento annuale. Viene diffusa internamente tramite i canali aziendali per promuovere consapevolezza, partecipazione e adesione ai principi di parità e inclusione.

Tra le diverse forme di discriminazione, il Gruppo riconosce l'importanza di contrastare anche quelle legate alla diversità, impegnandosi a garantire pari opportunità e trattamento a tutte le persone, indipendentemente dalle loro caratteristiche individuali. In tale ambito, particolare attenzione è rivolta all'inclusione lavorativa delle persone con disabilità: nel 2025 rappresentano il 5,1% del totale dei dipendenti del Gruppo per un totale di 74 persone, a fronte delle 67 registrate nel 2024, che costituivano il 4,6% dell'organico complessivo. Tale informazione evidenzia il costante impegno del Gruppo nell'inclusione lavorativa delle persone con disabilità, in linea con gli obblighi normativi e con i principi di equità e pari opportunità.

Per garantire un ambiente di lavoro sicuro, rispettoso e inclusivo, il Gruppo mette a disposizione un **canale whistleblowing** attraverso il quale è possibile segnalare in modo riservato eventuali casi di discriminazione o comportamenti non conformi ai principi di equità e rispetto. Le segnalazioni ricevute vengono gestite tramite un processo strutturato, che assicura l'analisi approfondita dei casi, la tutela della riservatezza e, ove necessario, l'adozione di misure correttive adeguate.

Nel corso del 2025 **non si sono verificati** né sono stati segnalati episodi di discriminazione, incluse molestie, né incidenti gravi in materia di diritti umani legati alla forza lavoro del Gruppo, come lavoro forzato, tratta di esseri umani o impiego di lavoro minorile. Inoltre, non sono pervenute denunce o segnalazioni attraverso i canali ufficiali predisposti per consentire ai lavoratori di esprimere preoccupazioni, compresi i meccanismi di reclamo interni e, se del caso, presso i punti di contatto nazionali per le imprese multinazionali dell'OCSE.

La formazione e lo sviluppo delle competenze

ESRS S1 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Crescita delle competenze e conoscenze del personale attraverso programmi di formazione continua e upskilling contribuendo al miglioramento della qualità del lavoro e alla valorizzazione delle competenze interne.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S1-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

S1-13 Metriche sulla formazione e sviluppo delle competenze

Al di là del sostegno all'occupazione e della promozione della diversità, il Gruppo punta con forza sulla formazione, considerandola un elemento chiave per lo sviluppo aziendale e individuale. La crescita delle competenze è infatti fondamentale per mantenere la competitività sul mercato e affrontare i cambiamenti imposti da cicli economici sempre più instabili e dall'evoluzione tecnologica in continua accelerazione. L'aggiornamento continuo e l'acquisizione di nuove professionalità permettono di assicurare elevati livelli di efficienza nei servizi offerti, migliorare la soddisfazione degli utenti autostradali e prepararsi alle sfide future. Per il Gruppo Autobrennero, la formazione si conferma un elemento strategico, finalizzato a generare valore, rafforzare l'immagine aziendale e aumentare la motivazione del personale. In quest'ottica, il Gruppo è fortemente impegnato a destinare risorse economiche per sostenere e ampliare le proprie iniziative, anche attraverso l'adesione al fondo interprofessionale per la formazione continua di Confindustria e promuovendo l'accesso ai fondi europei.

In **Autobrennero**, le attività di formazione sono a cura del Settore Risorse Umane (SRU), che all'inizio dell'anno predispone un **piano di erogazione della formazione**. La scelta delle opportunità formative avviene, come in passato, sulla base di specifiche richieste aziendali, suffragate dal benessere del responsabile d'area (direttore, dirigente o responsabile).

Il Settore Risorse Umane cura, inoltre, la formazione in materia di sicurezza sul lavoro, predisposta in conformità agli adempimenti previsti dalla normativa vigente, con particolare riferimento all'Accordo Stato-Regioni del 21 dicembre 2011. Il SRU punta sulla condivisione di identità, valori e competenze dell'organizzazione pensando a una formazione che offra:

- opportunità formative d'eccellenza con l'attenzione alle competenze del futuro;
- una particolare attenzione alle metodologie didattiche innovative: l'apprendimento esperienziale si integra con le nozioni teoriche, la condivisione di best practice, i nuovi format basati su nuove tecnologie quali l'intelligenza artificiale e la realtà virtuale immersiva, ecc.;
- una Piattaforma della formazione e sviluppo con contenuti e iniziative capaci di incidere sia sulle componenti hard delle competenze, sia sugli elementi culturali e comportamentali delle persone;
- un percorso di onboarding strutturato per trasmettere ai nuovi assunti la vision e la mission della Società e per condividere la cultura organizzativa e preparare i collaboratori al successo lavorativo.

Nel corso dell'anno 2025 il SRU ha sviluppato e messo in atto iniziative formative e di sviluppo delle competenze concentrate su cinque macroaree tematiche:

- leadership e people management;
- intelligenza artificiale, sicurezza dei dati e nuove tecnologie;
- welfare e people caring;
- novità normative (codice degli appalti, accordo stato-regioni 17 aprile 2025);
- cultura della salute e della sicurezza.

In particolare, tra le iniziative formative di maggior rilievo promosse nel 2025, si ricordano:

- people management - corso di crescita e leadership per il middle management;
- AI school - percorso di introduzione all'intelligenza artificiale;
- Cybersecurity awareness - formazione in materia privacy e Cybersicurezza;
- Training on the job - formazione per piloti di droni;
- formazione per esattori polifunzionali;
- video formazione "L'inclusione come opportunità. Quando l'inclusività diventa risorsa per l'ambiente lavorativo";
- corso di aggiornamento in materia di prevenzione incendi (D.M. 5 agosto 2011);

- tecniche di soccorso sanitario immediato per personale non addetto alle emergenze e ausilio al massaggio cardiaco mediante Life Pad;
- corso rischi lavorativi e corpo umano;
- corso salute cardio-cerebrovascolare e riconoscimento precoce dei sintomi;
- formazione per i lavoratori che operano in ambienti sospetti di inquinamento o confinati in conformità al nuovo Accordo Stato-Regioni del 17 aprile 2025;
- formazione specialistica sugli appalti pubblici di lavori: "Dalla programmazione all'esecuzione del contratto: principi, procedure e responsabilità (accreditato SNA)";
- Global Welfare Manager: pianificazione e gestione del welfare aziendale in una logica di sistema e sostenibilità;
- laboratorio pratico di Ethical Hacking.

Oltre alle competenze specialistiche e abilitanti, particolare impegno è stato dedicato anche alla formazione digitale, trasversale e manageriale, nonché alla promozione della cultura valoriale aziendale all'insegna della sostenibilità, dell'inclusività e delle pari opportunità.

Anche nel 2025 si è proseguito con l'adozione e l'implementazione di strumenti e metodologie didattiche innovative, finalizzate allo sviluppo delle competenze comportamentali (behavioural skills development), con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza, rafforzare la fiducia dei collaboratori e migliorare le performance complessive del servizio. Particolarmente efficace si è rivelato l'impiego della realtà virtuale tridimensionale, attraverso simulazioni esperienziali interattive in scenari emergenziali ricostruiti, nel percorso di abilitazione degli Ausiliari della Viabilità promosso da Autobrennero.

Nel caso di **RTC**, la pianificazione della formazione avviene annualmente sulla base dei risultati della valutazione delle competenze e delle richieste specifiche dei responsabili di funzione. Questo approccio consente l'elaborazione di un **piano formativo mirato**, focalizzato sia sullo sviluppo di **competenze comportamentali trasversali**, sia sull'approfondimento di **competenze tecnico-specialistiche** legate ai diversi ruoli aziendali.

Il processo di formazione e sviluppo del personale, avviato sin dal momento dell'ingresso in azienda, grazie a un corso introduttivo dedicato a tutti i nuovi assunti, volto a facilitare l'integrazione nella realtà aziendale e nei suoi valori, è formalizzato all'interno del **Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria**, con un monitoraggio continuo attraverso indicatori qualitativi e quantitativi relativi all'efficacia dei processi di selezione e al mantenimento delle competenze. RTC applica inoltre un consolidato **sistema di valutazione delle competenze**, finalizzato allo sviluppo e alla crescita interna del personale.

Nel 2025 si è registrata una significativa **diversificazione dei percorsi formativi**, coerente con le esigenze emerse. Sono stati attivati corsi specialistici su tematiche quali i fattori umani nella sicurezza ferroviaria, la privacy e gli incidenti informatici, l'introduzione alla normativa NIS2 per la Cybersicurezza, e tematiche di Governance, sostenibilità, parità di genere, molestie sul luogo di lavoro. È stato erogato, come negli scorsi anni, un catalogo corsi online in modalità e-learning da remoto comprendente diverse aree tematiche, tra le quali stereotipi di comunicazione, ascolto e feedback, leadership, fondamentali di management, efficacia personale, gestione del cambiamento, vendite e relazioni commerciali. Ogni collaboratore, in occasione della valutazione competenze, definisce quali corsi seguire durante il corso dell'anno, secondo il proprio piano di sviluppo professionale.

Per rafforzare il coinvolgimento del personale, è stato inoltre promosso un sondaggio su benessere e welfare, dal quale far emergere bisogni e necessità da parte dei lavoratori e delle lavoratrici di RTC.

Fin dalla sua fondazione, l'azienda organizza corsi abilitanti all'interno della propria Accademia di formazione, rivolti ad Allievi Macchinisti, Preparatori del Treno, Manovratori e altre figure ferroviarie. I corsi sono tenuti da istruttori interni qualificati e, al termine del percorso e delle abilitazioni previste, i partecipanti vengono inseriti stabilmente in azienda. Ad oggi, RTC ha realizzato 22 edizioni della Scuola Allievi Macchinisti, 10 edizioni della Scuola Allievi Preparatori, 3 edizioni della Scuola Manovratori, 2 scuole per Accompagnatori Treno e 2 scuole per Allievi Macchinisti Interoperabili.

InRail adotta un approccio strutturato alla **gestione delle carriere e della formazione del personale**, valutando regolarmente sia le **progressioni professionali** sia le **esigenze formative**, con particolare attenzione alla formazione generale e a quella tecnico-ferroviaria necessaria per il mantenimento delle competenze. Sulla base di tali valutazioni, la Società elabora annualmente specifici **piani formativi**. Le fasi di formazione tecnica sono integrate nel Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria, mentre quelle relative alla formazione generale sono elencate nel relativo piano di formazione annuale. L'efficacia della formazione generale è monitorata attraverso questionari di valutazione mirati all'identificazione di eventuali aree di miglioramento. InRail organizza corsi di formazione per l'abilitazione di nuovo personale all'attività di macchinista e preparatore del treno, e annovera collaborazioni consolidate con percorsi ITS (Istituti Tecnici Superiori) in ambito ferroviario. Queste partnership mirano a garantire un adeguato ricambio generazionale e a favorire l'inserimento professionale di giovani risorse orientate a intraprendere una carriera nel settore ferroviario.

Infine, per favorire le politiche di occupazione giovanile e sostenere la formazione, il **Gruppo promuove diverse iniziative**, tra cui:

- stage/tirocini formativi curriculari ed extracurriculari: per favorire l'alternanza scuola-la-

voro il Gruppo accoglie richieste di stage e tirocini ed effettua ricerche dei profili idonei tramite il coinvolgimento di enti universitari e di scuole superiori. Nel 2025 sono stati attivati un totale di 42 tirocini formativi, di cui 7 da parte della Capogruppo, 6 da InRail e 29 da RTC;

- premi di studio per i figli dei collaboratori;
- percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento. La Capogruppo è impegnata a sostenere percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento. Tale impegno ha coinvolto numerose scuole secondarie di secondo grado afferenti alle province e ha permesso di portare nelle scuole esempi concreti di pianificazione, gestione e realizzazione di progetti avvicinando così i giovani al mondo del lavoro. I ragazzi sono stati invitati ad elaborare dei progetti e quindi a confrontarsi con i professionisti aziendali, proprio attraverso questa progettualità hanno potuto scoprire nuovi ambiti e nuove passioni. Questa modalità di interazione ha favorito lo sviluppo di competenze trasversali e l'orientamento dei giovani alle loro future scelte lavorative e ha permesso di prepararli su competenze strategiche per l'inserimento professionale.

Nel corso del 2025 sono state erogate complessivamente **39.265 ore di formazione ai dipendenti del Gruppo**, un dato in aumento rispetto al 2024 (38.394 ore), che corrisponde a una media totale di 27,2 ore pro capite. La formazione ha coinvolto principalmente i quadri, con una media di 29,1 ore per gli uomini e 22,4 ore per le donne.

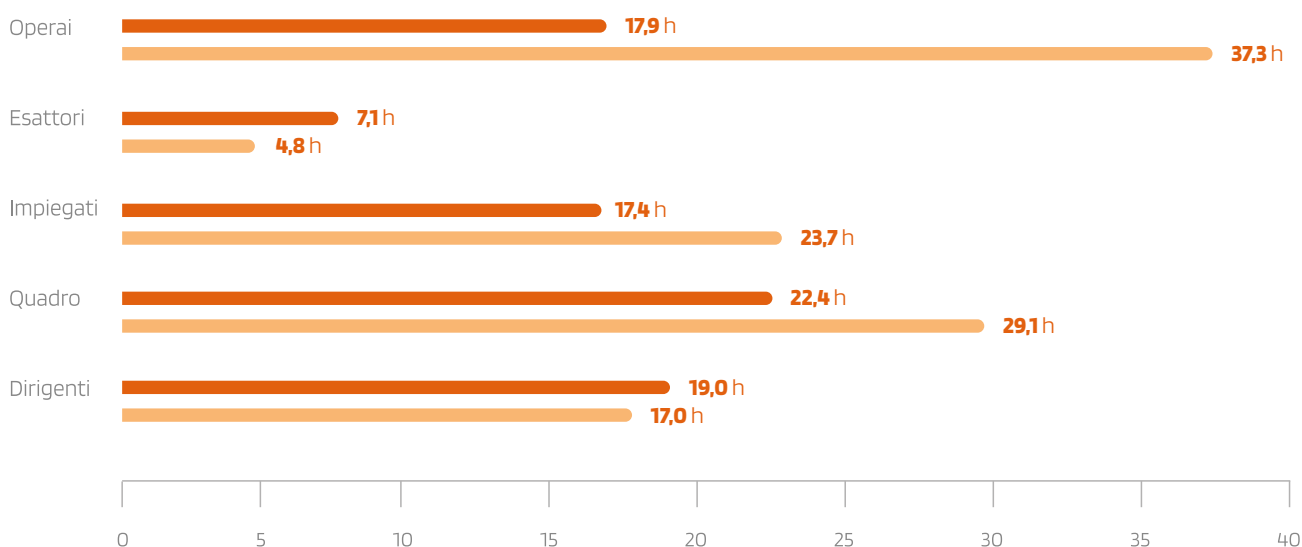

2,27%

AUMENTO DELLE ORE
DI FORMAZIONE
AI DIPENDENTI RISPETTO
AL 2024, PER UN TOTALE
DI **39.265**

Ore medie di formazione completate per genere nel 2025

Donne

Uomini



Gli impiegati hanno ricevuto in media 23,7 ore di formazione gli uomini e 17,4 ore le donne, mentre gli operai hanno registrato rispettivamente 37,3 ore per gli uomini e 17,9 ore per le donne. Anche i dirigenti hanno partecipato ad attività formative, con una media di 17,0 ore per gli uomini e 19,0 ore per le donne. Infine, per la categoria degli esattori di Autobrennero, le ore medie di formazione sono state pari a 4,8 per gli uomini e 7,1 per le donne.

In Autobrennero è stato definito il programma "Persone e Crescita", un piano di accompagnamento e sviluppo formativo delle competenze in fase di onboarding per affiancare il collaboratore durante il primo anno di inserimento in azienda attraverso una fase iniziale di onboarding, una fase di training su tre aree (safety, compliance, professional) e una fase finale di upskilling. Oltre ciò, è prevista la realizzazione dell' "A22 Training Hub" per lo sviluppo delle competenze dei collaboratori.

Anche lo sviluppo delle carriere e la valorizzazione del potenziale dei dipendenti rappresentano aspetti importanti per il Gruppo. Le società Autobrennero, RTC, Sadobre e Virtual Design hanno strutturato un sistema di performance review per i propri dipendenti che prevede percorsi di valutazione periodica. InRail non ne dispone ancora ma è impegnata nell'implementazione di un sistema di valutazione periodica analogo, coerente con il modello sopra descritto.



La sicurezza dei collaboratori

ESRS S1 SBM – 3 impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Diffusione di una cultura di formazione sui temi della salute e sicurezza dei lavoratori conformemente ai requisiti normativi D.Lgs 81/2008.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Insorgenza di infortuni e/o danni alla salute alla propria forza lavoro causati da automobilisti/autotrasportatori a seguito di un'inattenta e/o inadeguata guida nel tratto autostradale.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Autobrennero	Alto
Insorgenza di infortuni e/o danni alla salute dovuti all'esposizione dei dipendenti ai principali rischi presenti in azienda.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Insorgenza di malattie professionali, dovuti all'esposizione dei dipendenti ai principali rischi presenti in azienda non correttamente presidiati dal Gruppo tramite le corrette misure di prevenzione.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Erosione del valore del capitale umano e costi non operativi dovuto all'apertura di contenziosi legali in seguito all'insorgenza di infortuni e/o malattie professionali dei propri dipendenti.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

S1-14 Metriche di salute e sicurezza

Il Gruppo Autobrennero, nel perseguire gli obiettivi aziendali, pone grande attenzione alla tutela della salute e sicurezza dei collaboratori e fornisce loro gli strumenti e le risorse necessarie affinché possano svolgere al meglio il loro lavoro e aumentare il benessere aziendale. Per questo, le società del Gruppo hanno adottato un Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro che copre il 100% dei dipendenti del Gruppo*.

* Per le sedi estere di InRail SpA, gli stessi dipendenti sono coperti e gestiti secondo la legislazione locale.

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

Per raggiungere gli alti standard di sicurezza prefissati, Autobrennero si è dotata di un apposito **Sistema di Gestione Integrato** finalizzato a dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti nell'ambito della sicurezza, oltre che della qualità e dell'ambiente, accentuando il valore della prevenzione. Dal 2011 viene mantenuta e verificata annualmente, attraverso degli audit svolti da un ente ispettivo esterno, la certificazione secondo lo standard internazionale vigente per i sistemi di gestione della sicurezza e salute sul lavoro che, attualmente, è la norma **UNI EN ISO 45001:2023+A1:2024**. Ai fini della corretta attuazione dei requisiti previsti da tale norma, la Società ha elaborato della documentazione di riferimento che stabilisce la struttura, le correlazioni organizzative, le modalità gestionali, i rischi rilevati e le responsabilità connesse alla predisposizione ed attuazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza dei Lavoratori, nonché i compiti e le responsabilità delle Direzioni e dei Settori aziendali, il flusso delle informazioni e gli strumenti di riscontro delle attività svolte.

Il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro si basa sul concetto del ciclo di Deming (o "ciclo di PDCA") e l'Organizzazione:

- stabilisce e valuta rischi e opportunità per la SSL e altri rischi e opportunità;
- stabilisce gli obiettivi e i processi per la SSL necessari ad assicurare i risultati in conformità con la propria Politica aziendale (PLAN);
- attua i processi come pianificati (DO);
- monitora e misura le attività e i processi relativi alla politica e agli obiettivi per la SSL e riporta i risultati (CHECK);
- intraprende azioni per migliorare in modo continuo le prestazioni in termini di SSL per raggiungere i risultati attesi (ACT).

La certificazione testimonia il costante impegno della Società per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro, che ha così permesso, anche nel 2025, all'INAIL di accogliere l'istanza di riduzione del tasso medio di tariffa prevista per le aziende che vanno oltre le prescrizioni minime della normativa, generando un risparmio finanziario per la Società.

Nell'ambito del sistema di gestione integrato avviene anche l'individuazione degli obiettivi e dei traguardi di miglioramento, la stesura dei programmi per il raggiungimento degli stessi obiettivi ed il controllo periodico dei risultati raggiunti. Nello specifico, gli obiettivi ed i traguardi migliorativi vengono individuati annualmente in sede di Riesame del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza (SGQAS) dall'Amministratore Delegato di concerto con i Direttori/Dirigenti/Responsabili di Area, i quali devono essere coerenti alle

disposizioni generali contenute nella "Politica di Autostrada del Brennero SpA", compreso l'impegno alla prevenzione degli incidenti e degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali. Inoltre, vengono individuati i processi aziendali rilevanti e definiti gli indicatori prestazionali, che ciascuna Società del Gruppo monitora e si pone l'obiettivo di un continuo miglioramento tramite:

- la messa a disposizione delle risorse umane, materiali e finanziarie necessarie a garantire una corretta implementazione del Sistema di Gestione;
- l'adozione delle opportune misure preventive affinché il Sistema sia efficacemente e costantemente applicato;
- interventi con opportune azioni correttive e preventive, ove necessario;
- la pianificazione dei propri processi con un approccio risk-based thinking al fine di attuare le azioni più idonee per valutare e trattare i rischi associati ai processi e per sfruttare e rafforzare le opportunità identificate.

Per quanto riguarda **InRail** la Società è in possesso per le sedi italiane di una Certificazione Integrata che copre gli ambiti della Sicurezza Ferroviaria, Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sul Lavoro. In particolare, l'Organizzazione ha sviluppato e certificato un proprio **Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro** aggiornato secondo i requisiti della UNI ISO 45001:2018, al fine di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, prevenendo lesioni e malattie correlate al lavoro nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni in termini di salute e sicurezza sul lavoro. InRail, inoltre, è titolare del **Certificato di Sicurezza Unico** rilasciato ai sensi della Direttiva UE 2016/798 dall'ERA - Agenzia Ferroviaria dell'Unione Europea - valido sulle reti RFI, FER Emilia-Romagna, slovena, croata e, dalla fine del 2024, anche francese.

Il sistema fa capo ad un'unica "Politica Aziendale", al cui interno vengono stabiliti i principi a cui tutte le funzioni aziendali devono ispirarsi per il raggiungimento della mission aziendale. Inoltre, la "procedura di segnalazione e gestione di incidenti" viene condivisa con il personale ai fini formativi/informativi. Il campo di applicazione del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) è definito tenendo conto dei fattori interni ed esterni emersi dall'analisi del contesto, nonché dei requisiti individuati attraverso la valutazione delle parti interessate. Tale ambito è coerente con le attività svolte da InRail e comprende tutte le operazioni e i servizi erogati dall'Organizzazione, in tutte le sedi aziendali in cui operano i suoi lavoratori.

Per le sedi estere, la gestione del personale è svolta localmente nel pieno rispetto della legislazione e delle normative nazionali applicabili, garantendo il coordinamento con le politiche aziendali e, ove compatibile, l'allineamento ai principi del Sistema di Gestione e del SGSSL.

Anche RTC, in qualità di Impresa Ferroviaria, è titolare del **Certificato di Sicurezza Unico** rilasciato ai sensi della Direttiva UE 2016/798. Tale certificato (Single Safety Certificate - SSC) attesta che la Società ha implementato un Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria (SGS) conforme al Regolamento UE 2018/762. In quanto Impresa Ferroviaria dotata di Certificato di Sicurezza Unico, RTC è soggetta a specifici riferimenti normativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nonché in relazione ai requisiti fisici per l'esercizio di mansioni con impatto sulla sicurezza ferroviaria. Tali riferimenti includono:

- **D. Lgs. 81/2008** - Testo Unico sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- **disposizione RFI n. 55/2006, D. Lgs. 247/2010 e Reg. UE 773/2019** (e successive modifiche)
 - Norme che disciplinano l'obbligo, per il personale con mansioni di sicurezza ferroviaria, di sottoporsi a visite mediche preventive e periodiche, necessarie per l'ottenimento e il mantenimento delle relative abilitazioni di sicurezza.

Oltre al SGS, **RTC** ha adottato un **Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro** in conformità alla norma **ISO 45001:2018** e un Sistema di Gestione Ambientale in conformità alla norma **ISO 14001:2015**. È stata inoltre recentemente implementata e adottata una certificazione per il Sistema di Gestione della Parità di Genere in conformità alla UNI PdR 125:2022. Tutti i sistemi fanno riferimento a un'unica Politica Aziendale, che definisce i principi guida per tutte le funzioni organizzative, orientandole verso il perseguimento della mission aziendale che è quella di trasferire su rotaia il trasporto su gomma, garantendo elevati standard di sicurezza, tutela ambientale e qualità.

In materia di salute e sicurezza dei lavoratori, il Sistema di Gestione di **RTC** tiene conto sia dei fattori interni ed esterni emersi dall'analisi del contesto, sia dei requisiti identificati attraverso il confronto con le diverse parti interessate, in relazione alle attività e ai servizi offerti dall'organizzazione.

Il Sistema di Gestione trova applicazione in tutte le sedi aziendali in cui operano i lavoratori RTC, tra cui la sede legale di Bolzano (via Brennero 7/A), la sede direzionale e operativa di Verona (via E. Fermi 4) e la sede amministrativa di Trieste (viale Miramare 15). Inoltre, è attivo presso gli uffici e le salette d'attesa situati all'interno delle stazioni ferroviarie di Verona Porta Vescovo, Brennero (BZ), Verona Quadrante Europa (sia stazione che terminal), Trieste Campo Marzio, Tarvisio Boscoverde (UD), Villa Opicina (TS) e Bolzano, nonché presso l'ufficio collocato all'interno del porto di Trieste, nel Punto Franco Nuovo - Edificio Varco 1.

Modalità di gestione dei rischi

Per quanto riguarda la modalità di gestione dei rischi, il Gruppo ha individuato, attraverso il Documento di Valutazione dei Rischi, i possibili rischi e le possibili situazioni di emergenza connesse con le proprie attività, allo scopo di prevenire e mitigare gli effetti di eventi acci-

dentali conseguenti a condizioni operative anomale che possano causare incidenti, infortuni o impatti sull'ambiente. In particolare, i rischi possono derivare da:

- attività lavorative svolte dal personale della Società, ordinarie e non ordinarie, svolte all'interno o all'esterno dei luoghi di lavoro aziendali;
- attività di tutto il personale che ha accesso agli ambienti di lavoro della Società (inclusi gli appaltatori e i visitatori);
- fattori legati al comportamento umano;
- pericoli provenienti dall'esterno dei luoghi di lavoro e aventi impatto potenziale non trascurabile sulla salute e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro;
- pericoli creati da attività sotto il controllo della Società e aventi impatto potenziale non trascurabile all'esterno dei luoghi di lavoro (aspetti ambientali dell'attività aziendale);
- attrezzature presenti nell'ambiente del lavoro, fornite dalla Società o da altri;
- gestione delle modifiche dei processi lavorativi aziendali;
- requisiti legali comportanti l'obbligo di valutazione e controllo dei rischi;
- progettazione degli ambienti e delle attrezzature di lavoro, dei processi lavorativi e organizzativi.

La rilevazione di eventuali pericoli avviene anche attraverso la segnalazione diretta del lavoratore al proprio preposto o responsabile e, ove previsto, al Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP) e/o al Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). Le segnalazioni possono essere effettuate mediante la trasmissione dell'apposita scheda disponibile presso ogni sede di lavoro, nonché attraverso l'utilizzo di strumenti dedicati quali cassette di segnalazione o strumenti digitali appositamente predisposti. In particolare, la metodologia utilizzata dal Gruppo per l'identificazione dei pericoli e la valutazione dei rischi:

- rispetta i requisiti stabiliti da normativa cogente, con particolare riferimento al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., oltre che dalle norme tecniche applicabili;
- provvede all'identificazione dei pericoli, alla loro classificazione in base alla priorità di intervento per la loro eliminazione/riduzione, utilizzando le modalità previste dalla norma UNI EN ISO 45001;
- risulta conforme all'esperienza operativa e alle capacità delle misure di controllo dei rischi impiegati;
- fornisce i dati utili per la definizione dei requisiti delle attrezzature, per l'identificazione di eventuali necessità di formazione del personale e/o per lo sviluppo dei controlli delle attività aziendali;

- provvede al monitoraggio delle azioni richieste per assicurarne sia la loro efficacia che la tempestività della loro attuazione;
- è definita nel rispetto del suo scopo, della sua natura e dei tempi, secondo un approccio proattivo piuttosto che reattivo.

Così come la Capogruppo, anche InRail SpA si è dotata di un Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza che implica anche l'identificazione, la mappatura e la gestione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori, secondo un approccio proattivo e strutturato. Anche RTC SpA è certificata ISO 45001:2018 e ISO 14001:2015.

Servizio di Medicina del lavoro

Il servizio di Medicina del lavoro nel Gruppo si sviluppa attraverso l'effettuazione di visite mediche per tutti i dipendenti esposti a rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria dalla normativa vigente o dal Documento di Valutazione dei Rischi. L'attività viene svolta in completo adempimento alla normativa dal Medico Competente Coordinatore incaricato; nel caso di Autobrennero l'attività si è concretizzata in circa 500 visite mediche annue comprensive di tutti gli accertamenti diagnostici previsti dal Protocollo sanitario necessari a valutare l'idoneità alla mansione specifica (es. spirometria, audiometria, visita oculistica, screening per sostanze psicotrope, alcol test, ecc.).

Come previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 81/2008, tra i vari compiti del Medico Competente sono compresi:

- collaborare con il DdL (Datore di lavoro) ed il Servizio di Prevenzione e Protezione alla valutazione dei rischi, anche ai fini della programmazione, ove necessario, della sorveglianza sanitaria;
- programmare ed effettuare la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici;
- istituire, aggiornare e custodire, sotto la propria responsabilità, una cartella sanitaria e di rischio per ogni lavoratore sottoposto a sorveglianza sanitaria;
- consegnare al DdL, alla cessazione dell'incarico, la documentazione sanitaria in suo possesso, nel rispetto delle disposizioni legislative in tema di privacy e con salvaguardia del segreto professionale;
- consegnare al lavoratore, alla cessazione del rapporto di lavoro, copia della cartella sanitaria e di rischio e fornire allo stesso le informazioni necessarie relative alla conservazione della medesima;
- fornire informazioni ai lavoratori sul significato della sorveglianza sanitaria cui sono sottoposti e, nel caso di esposizione ad agenti con effetti a lungo termine, sulla necessità di

sottoporsi ad accertamenti sanitari anche dopo la cessazione dell'attività che comporta l'esposizione a tali agenti;

- informare ogni lavoratore interessato dei risultati della sorveglianza sanitaria e, a richiesta dello stesso, rilasciare copia della documentazione sanitaria;
- comunicare per iscritto, in occasione delle riunioni di cui all'articolo 35 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., al DdL, al RSPP, agli RLS, i risultati anonimi collettivi della sorveglianza sanitaria effettuata e fornire indicazioni sul significato di detti risultati ai fini dell'attuazione delle misure per la tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno o a cadenza diversa da lui stabilita in base alla valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori i cui risultati gli sono forniti con tempestività ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria.

Nel caso delle società RTC e InRail in tema di controlli sanitari per le imprese ferroviarie, per lo svolgimento della propria attività, devono sottostare ad un doppio regime normativo. Il primo è quello relativo alla salute e alla sicurezza del lavoro (D.Lgs. 81/2008), il secondo è invece quello caratteristico del settore ferroviario (Disposizione RFI 55/2006, D.Lgs. 247/10 e Reg. UE 773/2019) che prevede, solo per il personale che riveste mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'effettuazione di visite mediche preventive e periodiche da effettuarsi presso le Unità Sanitarie Territoriali (UST) di RFI. La gestione delle informazioni provenienti dalla sorveglianza sanitaria avviene nel rispetto delle deleghe conferite.

L'Alta Direzione del Gruppo valorizza le attività di: consultazione e partecipazione dei lavoratori a tutti i livelli nello sviluppo, pianificazione, attuazione, valutazione delle prestazioni e delle azioni di miglioramento relative alla sicurezza sul lavoro. In quest'ottica e come previsto dalla normativa, annualmente il Datore di Lavoro convoca la Riunione periodica a cui partecipa il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), il Medico Competente incaricato e i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). Con riferimento ad Autobrennero, in considerazione dell'organico della Società, il numero dei RLS risulta ad oggi essere pari a 8 collaboratori. In tale incontro viene sottoposto all'esame dei partecipanti l'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi, l'andamento del fenomeno infortunistico, delle malattie professionali e della Sorveglianza Sanitaria, la scelta dei Dispositivi di Protezione Individuale e i programmi di informazione e formazione ai fini della sicurezza e della protezione della salute. Altri momenti di condivisione con i Rappresentanti dei Lavoratori avvengono attraverso la convocazione di norma quadrimestrale della Commissione Paritetica per la sicurezza sul lavoro a cui, se necessario e secondo le tematiche trattate, viene chiesta la partecipazione del Medico Competente. Durante l'incontro vengono condivise le varie attività in corso in modo da mantenere costantemente aggiornati i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza.

Infine, grazie alla collaborazione del Medico Competente con il Datore di Lavoro e il Servizio di Prevenzione e Protezione, oltre al coinvolgimento dello stesso nelle varie riunioni indette sulla tematica della tutela e della salute dei lavoratori, il Gruppo promuove "campagne di promozione della salute". Tra le iniziative avviate da Autobrennero, e continuate nel 2025, spicca una campagna di sensibilizzazione contro il rischio cardio-cerebrovascolare che offre a un segmento della popolazione aziendale, con specifici fattori di rischio anagrafici e clinici, la possibilità di sottoporsi gratuitamente a un elettrocardiogramma (ECG) e a un esame di monitoraggio continuo dell'attività cardiaca per 24 ore (Holter ECG). Una politica di screening che è stata apprezzata anche nel 2025, visto il numero di collaboratori che vi hanno aderito: 60, per quanto riguarda l'ECG, 38 per l'Holter ECG. Inoltre, nell'ambito della campagna sull'importanza del mantenimento delle distanze di sicurezza alla guida, il Medico Competente continua ad effettuare la misurazione dei tempi di reazione con un'apposita strumentazione elettronica certificata, arrivando a testare, nell'anno di riferimento, 200 lavoratori esposti al rischio di incidente stradale.

La formazione sulla sicurezza e gli infortuni

La formazione rappresenta un elemento fondamentale per la prevenzione degli infortuni e il rafforzamento della cultura della sicurezza. Nel corso del 2025, il Gruppo ha erogato ai propri dipendenti 8.094 ore di formazione in materia di Salute e Sicurezza, di cui 6.141 ore destinate ai dipendenti di Autobrennero, 1.116 ai dipendenti di RTC e 837 ai dipendenti di InRail.

La pianificazione delle esigenze formative per il personale dell'organizzazione viene proposta annualmente dal RSPP, con il coinvolgimento del Settore Risorse Umane e del referente per gli Standard Normativi e Formativi, inclusi quelli di ambito ferroviario, nel rispetto della normativa vigente. Nel Documento di Valutazione dei Rischi vengono identificati i fabbisogni formativi di tutte le categorie di lavoratori sulla base del profilo di rischio di ciascuna di esse.

Con riferimento ad Autobrennero, tra i progetti formativi di particolare rilevanza si segnalano: il corso sulle tecniche di soccorso sanitario immediato per personale non addetto alle emergenze; il corso sull'impatto dei rischi lavorativi sul corpo umano e sull'influenza delle condizioni di salute individuali sul livello di esposizione; il corso sulla salute cardio-cerebrovascolare e sul riconoscimento precoce dei sintomi di malori o patologie di natura cardiaca (ad es.: infarto) o cerebrale (ad es.: ictus); il corso per lavoratori che operano in ambienti confinati o sospetti di inquinamento.

Inoltre, per i dipendenti della Capogruppo, a completamento della gestione tecnico-organizzativa dei rischi sopra richiamati, sono state realizzate ulteriori campagne di informazione: nel 2025 sono state promosse una campagna in tema di sicurezza stradale, sull'utilizzo della cintura di sicurezza, e una campagna sull'impatto degli stili di vita sulle condizioni di salute.

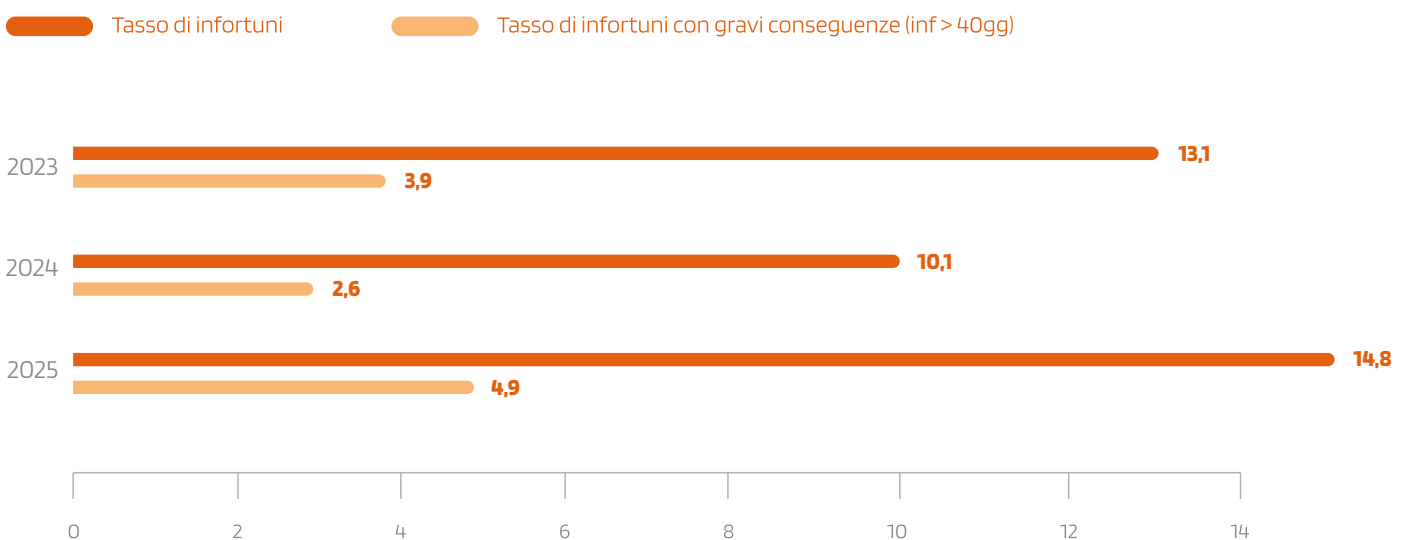
METRICHE

Il Gruppo monitora con attenzione costante l'andamento del fenomeno infortunistico, nella consapevolezza che la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori rappresenta una priorità irrinunciabile. Nel 2025, si sono registrati complessivamente 33 infortuni sul luogo di lavoro, di cui 16 attribuibili alla Capogruppo Autobrennero, 5 a InRail e 12 a RTC, per un totale di 1.263 giornate lavorative perse. Si segnala positivamente l'assenza di decessi e di infortuni gravi con assenza superiore ai 180 giorni.

Nel 2025, si osserva un incremento degli episodi infortunistici rispetto al 2024: il tasso di infortuni registrabili è aumentato da 10,0 a 14,8, mentre il tasso di infortuni con conseguenze gravi è passato da 2,6 a 4,9, a fronte di un volume di ore lavorate rimasto pressoché invariato tra i due anni. Va tuttavia evidenziato che i livelli del 2025 risultano complessivamente in linea con quelli del 2023, quando si erano verificati 30 infortuni sul lavoro, con un tasso di infortuni registrabili pari a 13,1 e un tasso di infortuni con conseguenze gravi pari a 3,9.

L'analisi delle principali modalità di accadimento evidenzia come lo scivolamento o il piede in fallo rappresentino ancora la causa più ricorrente di infortunio (13 incidenti su 33). Inoltre, per Autobrennero i pericoli sul lavoro che costituiscono un rischio di infortunio sul lavoro con gravi conseguenze sono legati alle attività che vengono svolte in prossimità del traffico autostradale. Il rischio legato al traffico va inteso come una caratteristica dinamica del contesto che impegna la Società ad affrontarlo fin dalle primissime fasi progettuali, coinvolgendo successivamente tutti i soggetti impegnati nell'organizzazione dei lavori.

Tassi di infortuni dei dipendenti: 2023-2025



Annualmente il Servizio di Prevenzione e Protezione provvede all'analisi degli infortuni occorsi in Società nell'anno precedente. I diversi grafici elaborati comprendono l'andamento del fenomeno infortunistico nel corso degli anni, le modalità di accadimento, le diverse categorie mansionali coinvolte, l'analisi dei vari indici secondo le normative di riferimento. Gli stessi vengono poi restituiti ai RLS nel corso dei vari incontri programmati durante l'anno.

Nel corso dell'anno non si sono verificati casi di malattie professionali.



Il benessere oltre il lavoro

ESRS S1 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Garanzia del benessere dei lavoratori (salute psico-fisica, coinvolgimento, flessibilità dell'orario di lavoro, equilibrio tra vita privata e vita professionale, welfare).	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

S1-11 Protezione sociale

S1-15 Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata

Il welfare aziendale

Per il Gruppo Autobrennero, la centralità delle persone si traduce nella promozione del benessere dei collaboratori, attraverso misure volte a favorire l'equilibrio tra vita privata e professionale. Ogni misura sviluppata e realizzata nelle società è il frutto dell'impegno concreto del Gruppo nel promuovere il benessere dei propri lavoratori, dei loro familiari e del territorio.

Oltre alle misure previste dal contratto di lavoro, dal 2009 la Capogruppo è stata proattiva nel promuovere il benessere dei dipendenti, ottenendo, tra le prime realtà in Trentino, la certificazione **Family Audit**, rilasciata dalla Provincia Autonoma di Trento nel 2012. Nel 2015 la Società ha ottenuto il massimo livello di rating con la certificazione Family Audit Executive. Con l'ottenimento di queste certificazioni, la Società ha formalizzato e strutturato il proprio impegno sulle tematiche della conciliazione vita-lavoro tramite uno strumento manageriale che promuove un cambiamento culturale e organizzativo, consentendo alle organizzazioni di adottare politiche di gestione del personale orientate al benessere dei dipendenti e delle loro famiglie.

A tal proposito, è stata istituita la figura del **Referente Family Audit** che, supportato dal gruppo interno di lavoro, cura il monitoraggio delle iniziative proposte in azienda, la raccolta delle richieste e la rilevazione dei fabbisogni di benessere e conciliazione. Infine, sulla base delle indicazioni e dei suggerimenti, propone nuove azioni e misure concrete a supporto del benessere interno.

Nell'anno 2025, nell'ambito del programma di welfare aziendale di Autobrennero denominato "VisioneWelfare", sono state realizzate le seguenti iniziative:

- l'istituzione del portale di convenzioni "Corporate Benefits" riservate ai dipendenti di Autobrennero con sconti e agevolazioni inerenti vari ambiti della vita privata del collaboratore (tempo libero, servizi, tecnologia, moda, casa, viaggi, ecc.);
- la stipula di una convenzione con Dolomiti Energia, a favore di tutti i collaboratori societari e dei loro familiari, per accedere ad un'offerta luce e gas da risorse ecologiche e rinnovabili a tariffa agevolata;
- la stipula di una convenzione per l'acquisto agevolato di abbonamenti aziendali per il trasporto pubblico urbano della città di Trento;
- la promozione della cultura dell'inclusione e delle pari opportunità tramite un video denominato "L'inclusione come opportunità. Quando l'inclusione diventa risorsa per l'ambiente lavorativo";
- la realizzazione di bagni "rosa" ed eco-friendly per tutte le collaboratrici, con l'installazione di dispenser This Unique presso la sede di Trento e alcune stazioni autostradali;
- la realizzazione e la diffusione lungo le stazioni autostradali di un frasario in inglese e tedesco, a supporto degli utenti e delle attività di esazione, tramite un QR-code che permette di ascoltare traduzione e pronuncia mediante tracce audio;
- la stipula di una convenzione con il gruppo Multiversity (Sole 24 Ore Formazione, Mercatorum, Pegaso, Università S. Raffaele) per la partecipazione dei collaboratori e delle loro famiglie a università e master con quote agevolate e riservate.

Tali iniziative vanno ad aggiungersi alle numerose misure e attività introdotte nell'arco degli anni e volte ad incrementare il benessere dei collaboratori:

- flessibilità oraria per tutti i dipendenti con orario d'ufficio, sia part-time che full-time;
- banca ore - Istituto contrattuale disponibile per tutti i dipendenti, sia part-time che full-time;
- formazione a distanza/e-learning, rivolta a tutti i dipendenti;

- corsi di lingua straniera (tedesco e inglese) per i propri dipendenti;
- Assistenza Sanitaria Integrativa, attiva per tutti i dipendenti (esclusi gli stagionali);
- Fondo Previdenziale Ventidue, a favore di tutti i dipendenti;
- convenzione E-lunch, estesa a tutto il personale dipendente per cui è prevista la pausa pranzo;
- pedaggi autostradali, benefit contrattuale rivolto a tutto il personale dipendente;
- telepass a canone agevolato, per tutto il personale dipendente;
- istituzione di una fermata del servizio di trasporto pubblico urbano nelle dirette vicinanze della sede della Società in via Berlino n. 10;
- prestiti a tasso agevolato, per tutto il personale dipendente;
- CRAL A22 per tutti i dipendenti;
- premi studio: viene offerto ai figli dei propri dipendenti, un premio di studio per il superamento dell'esame di laurea (I o II livello) o di maturità;
- bookcrossing denominato "Condividi un libro...", un'iniziativa pensata per consentire il libero scambio di libri tra i collaboratori e gli eventuali ospiti della Società quale veicolo di diffusione della cultura;
- la guida di ingresso Family Audit dal titolo: "A22 Welcome & Welfare", contenente alcune indicazioni utili per muovere i primi passi in azienda.
- la realizzazione di "posti auto rosa" riservati alle colleghe in gravidanza.

Questo assetto di welfare – concepito non solo come un insieme di misure accessorie, bensì come **parte integrante di una visione strategica a livello societario** capace di generare valore aggiunto per i collaboratori, per le loro famiglie e per la comunità di riferimento – ha consentito di raggiungere importanti traguardi nel 2025:

- il posizionamento di Autobrennero tra le migliori aziende per offerta di welfare ai dipendenti nel **top 5%** a livello nazionale (fonte: Osservatorio Nazionale Italian Welfare);
- un giudizio positivo di **oltre il 94% dei lavoratori** in merito alle politiche di welfare messe in atto a livello societario (fonte: Rilevazione Family Audit);
- la conferma della certificazione Family Audit Executive – punto di riferimento a livello nazionale per i sistemi di gestione orientati alla conciliazione vita-famiglia-lavoro – per **ulteriori tre anni**.

Il "Global Welfare Report" di Autobrennero

L'Osservatorio Nazionale Italian Welfare raccoglie annualmente i dati relativi al welfare aziendale di oltre 200 realtà aziendali italiane, analizzandone e valutandone le politiche e le strategie attuate a sostegno del welfare a partire dai dieci pilastri del "global welfare model": Previdenza; Genitorialità; Coperture per i c.d. "grandi rischi"; Wellbeing fisico e psicologico; Sostegno al reddito; Sanità; Caregiver; Work-life integration; Formazione e crescita personale; Educazione al welfare e comunicazione.

Grazie ad un assessment strutturato, l'Osservatorio ha ricostruito l'intero sistema delle prestazioni di welfare promosso da Autobrennero, attribuendole un punteggio di "Global Welfare Score" pari a **86 su 100**. Grazie a tale punteggio, l'Osservatorio posiziona la Società in una fascia alta del benchmark del campione di aziende sopra i 500 dipendenti e la colloca tra le migliori aziende per offerta di welfare ai dipendenti (**top 5% a livello nazionale**).

Dalle attività di benchmarking l'Osservatorio ha rilevato che:

- dal punto di vista previdenziale (primo pilastro) emerge che il tasso di adesione alla previdenza complementare di Autobrennero è nettamente superiore alla media nazionale (38,3% secondo l'ultima Relazione Covip) e al contempo superiore rispetto al tasso di adesione medio del campione di aziende (più di 500 dipendenti);
- dal punto di vista della tutela sanitaria (secondo pilastro) i grafici evidenziano come Autostrada del Brennero, rispetto alle aziende con più di 500 dipendenti, si posizioni nel novero di quelle che hanno introdotto campagne di prevenzione tramite check-up aziendali. L'azienda prevede inoltre numerose iniziative di prevenzione sanitaria a disposizione dei lavoratori. Rispetto al tema della prevenzione, inoltre, si registra come Autostrada del Brennero rientri tra le aziende virtuose che hanno adottato misure di prevenzione in almeno tre fra le quattro categorie presenti;
- sul lato della genitorialità e della famiglia (terzo pilastro), Autostrada del Brennero si distingue per l'integrazione del congedo di maternità, previsto solo nel 27% delle aziende sopra i 500 dipendenti e per una maggiore flessibilità smart working/LDR nei confronti delle neomamme e dei neopapà;

- nell'ambito del pilastro relativo al caregiving (quarto pilastro), a fronte di una tendenza crescente di sensibilità su questo tema delle aziende con più di 500 dipendenti, si rileva come Autostrada del Brennero abbia previsto iniziative specifiche legate alla concessione di smart working / LDR (lavoro da remoto) per l'estensione della WLI per i caregiver;
- sul lato dei grandi rischi (quinto pilastro), Autostrada del Brennero prevede per i lavoratori dipendenti la copertura TCM e IP nonché la LTC, prevista solo nel 18% dei casi;
- nell'ambito della formazione e della crescita personale (sesto pilastro), Autobrennero si distingue per l'offerta nella formazione professionale ed extra-professionale dimostrando un impegno globale nello sviluppo delle competenze dei propri dipendenti;
- sotto il profilo della work-life integration (settimo pilastro) le analisi evidenziano che Autostrada del Brennero ha avviato le misure di base a sostegno della conciliazione tra vita privata e lavoro. Per quanto riguarda la concessione di smart working / LDR, l'azienda lo concede, in casi particolari e senza limiti massimali di giornate. Inoltre, per particolari necessità, viene concesso il lavoro da remoto (L.D.R.) non contrattualizzato come smart working sempre senza limiti massimali di giornate;
- per quanto concerne l'analisi sugli strumenti di educazione e comunicazione al welfare (ottavo pilastro) attualmente disponibili per i lavoratori, si evidenzia come Autobrennero abbia adottato diverse iniziative di comunicazione degli strumenti di welfare durante la fase di onboarding e durante la vita lavorativa, tra cui la guida "Welcome & Welfare";
- in merito alle politiche di wellbeing (nono pilastro) Autobrennero offre una serie di strumenti per quanto riguarda il benessere fisico e psicologico, accompagnati da iniziative di carattere sociale e culturale (presenza di un CRAL aziendale), coprendo compiutamente tale sfera del welfare;
- sul lato del sostegno al reddito (decimo pilastro), Autostrada del Brennero rientra tra le aziende che prevedono sia il welfare on-top sia la conversione del premio di risultato, nonché una maggiorazione in caso di conversione, rientrando pertanto nel novero delle aziende virtuose, sopra i 500 dipendenti, che hanno compreso l'efficacia ai fini dell'appeal di tale strumento.

Per quanto riguarda la Società **RTC**, nel contesto delle relazioni industriali e con l'obiettivo di mettere a disposizione del proprio personale un **sistema di welfare** a cui accedere, è applicato uno specifico accordo triennale 2022-2024 sottoscritto con le organizzazioni sindacali. Con questa intesa RTC offre la possibilità al proprio personale di destinare il premio di risultato annuo verso servizi resi disponibili attraverso la piattaforma aziendale dedicata, integrandolo di un ulteriore 10%. L'accesso ai servizi welfare è destinato a tutto il personale in forza, con esclusione delle figure apicali (quadri di primo livello e dirigenti), e la gestione del sistema di welfare è in capo alla funzione Risorse Umane e Organizzazione. Il personale di RTC, in possesso di un'utenza personale, accede alla piattaforma di servizi welfare per assegnare il plafond messo a disposizione attraverso il premio di produzione annuale verso i buoni di acquisto, iniziative di sport e benessere, opportunità culturali, viaggi, trasporti, servizi sanitari, spese per istruzione, rimborsi di interessi di mutui, previdenza complementare. Per quest'ultima esiste anche la possibilità di destinazione in caso di mancato utilizzo della somma. La piattaforma in uso è EasyWelfare, del gruppo Edenred - EasyWelfare. Nel 2025 il 73% dei dipendenti che hanno ricevuto il premio di risultato lo hanno convertito, in tutto o in parte, in credito welfare.

Per i lavoratori di RTC è attiva una **polizza di assistenza sanitaria integrativa**, il cui costo è a carico dell'azienda e che consente l'accesso a prestazioni mediche, sia presso strutture convenzionate che in regime di rimborso presso il SSN, tra cui il ricovero in istituti di cura per grandi interventi chirurgici, esami di altra specializzazione, visite specialistiche ed accertamenti diagnostici, prestazioni odontoiatriche, estendibili anche al nucleo familiare. Per il personale in possesso di abilitazioni ferroviarie è attivabile, inoltre, una polizza assicurativa in caso di sopraggiunta inidoneità alla mansione per malattia o infortunio, che prevede il riconoscimento di un indennizzo economico correlato all'anzianità individuale.

Per favorire il benessere dei dipendenti, RTC ha da alcuni anni consolidato i seguenti strumenti:

- la possibilità, ove compatibile con la figura professionale, del lavoro agile (smart working);
- la possibilità per tutti i profili impiegatizi di usufruire della flessibilità oraria;
- la possibilità di frequentare corsi di formazione in modalità e-learning o sincrona da remoto;
- la consuetudine di pianificare le riunioni in orari mattutini ed in sale dotate di sistemi di videoconferenza per permettere la più ampia partecipazione;
- la possibilità per tutti i dipendenti di accedere ad uno Sportello di Ascolto e Supporto gestito da uno specialista esterno.



InRail ha introdotto nel corso degli anni una serie di **azioni mirate a migliorare la qualità della vita lavorativa dei propri dipendenti**, con particolare attenzione alla conciliazione dei tempi tra lavoro e vita domestica. Tra queste, si segnala il mantenimento di una giornata settimanale di smart working, la preferenza per orari centrali della mattinata o del pomeriggio nell'organizzazione delle riunioni e l'attivazione di un servizio di consegna della spesa direttamente in ufficio.

La Società ha inoltre implementato un Piano di welfare finalizzato a valorizzare l'efficienza dei processi interni: gli importi maturati vengono caricati sul portale del partner Happily, da cui è possibile accedere a un'ampia gamma di beni e servizi. A partire dal 2024, sono stati introdotti nuovi parametri di calcolo, basati sull'EBITDA dell'anno precedente, sui chilometri percorsi per FTE (Full-Time Equivalent) e sui chilometri/treno effettuati. Per il personale impiegatizio, è attivo un sistema premiante che, oltre a tenere conto dell'EBITDA, considera obiettivi sia di reparto che individuali.

Nel corso del 2024, la Società ha inoltre attivato pacchetti di consulenza dedicati ai neopapà e alle neomamme, a sostegno del loro percorso di genitorialità e del reinserimento lavorativo, a supporto del percorso di certificazione per la Parità di Genere. Infine, InRail ha attivato un servizio di supporto psicologico per il Personale Operativo che dovesse trovarsi coinvolto in episodi di suicidio sulla linea ferroviaria.

Nel perimetro del Gruppo, il 100% dei dipendenti ha diritto a congedi per motivi familiari in virtù della politica sociale e/o di contratti collettivi; nel 2025, 239 dipendenti hanno usufruito di tali congedi (pari al 16,57% del totale dei dipendenti), di cui 51 donne (3,54% del totale) e 188 uomini (13,04%).

Lavoratori lungo la catena del valore

La catena di fornitura e i partner commerciali

ESRS S2 SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi

ESRS S2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Promozione di una cultura inclusiva e rispetto dei diritti umani tra i protagonisti della catena di fornitura, attraverso l'adozione di opportuni standard etici.	IP	Attuale	●		A monte & a valle	Gruppo	Alto
Supporto al dialogo sociale, stabilità occupazionale, contrattazione collettiva, libertà di associazione, salari adeguati e orari di lavoro rispettosi per i dipendenti lungo la catena del valore.	IP	Attuale	●		A monte & a valle	Gruppo	Alto
Sviluppo delle competenze/conoscenze dei lavoratori della catena del valore tramite programmi di formazione.	IP	Attuale	●		A monte & a valle	Gruppo	Alto
Verificarsi di infortuni ed incidenti, sul luogo di lavoro e/o in itinere e insorgenza di malattie professionali a monte e a valle della catena del valore dovuto ad un mancato presidio delle dovute misure di sicurezza nei confronti dei lavoratori.	IN	Potenziale	●		A monte & a valle	Gruppo	Alto
Incidenti sul lavoro che coinvolgono personale di imprese appaltatrici e subappaltatrici operanti lungo l'infrastruttura (es. durante lavori di manutenzione ordinaria o straordinaria).	IN	Potenziale	●		A monte	Autostrada	Medio alto
Verificarsi di episodi di discriminazione e molestie sul posto di lavoro, nel processo di selezione, valutazione delle performance e remunerazione lungo la catena del valore (es. per motivi culturali, di disabilità, linguistici, religiosi, politici, etnici, età, di genere e orientamento sessuale).	IN	Potenziale	●		A monte & a valle	Gruppo	Medio alto
Apertura di contenziosi, danni reputazionali ed erosione dei rapporti commerciali con possibili costi legati alla ricerca di un nuovo fornitore in seguito al verificarsi di episodi di lavoro forzato e lavoro minorile lungo la catena del valore.	R	Potenziale		◆	A monte & a valle	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S2-1 Politiche connesse ai lavoratori della catena del valore

G1-2 Gestione dei rapporti con i fornitori

S2-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

S2-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

S2-4 Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

Il Gruppo Autobrennero attribuisce un valore strategico alla gestione responsabile dell'intera catena del valore, sia a monte, nei rapporti con i fornitori, sia a valle, nelle relazioni con i partner commerciali. Tra i principali interlocutori della fase a valle rientrano i partner commerciali del Gruppo Autobrennero, una componente strategica per il modello operativo dell'azienda. Si tratta di operatori di mercato per i quali la continuità, l'efficienza e l'affidabilità dell'infrastruttura rappresentano elementi essenziali per il corretto svolgimento delle proprie attività.

Il Gruppo si impegna a promuovere una crescita sostenibile e inclusiva, capace di generare impatti positivi non solo sull'efficienza dell'organizzazione, ma anche sul benessere e sulla tutela dei lavoratori lungo l'intera filiera. La protezione dei diritti delle persone impiegate, la promozione di condizioni di lavoro dignitose e sicure, il rispetto della libertà di associazione e il contrasto a ogni forma di discriminazione o sfruttamento, rappresentano elementi fondamentali per le società del Gruppo.

In particolare, Autostrada del Brennero adotta il D. lgs 31 marzo 2023, n. 36 (nuovo Codice dei contratti pubblici) per tutti gli appalti di lavori, e gestisce per propria scelta i contratti di forniture e servizi secondo le modalità stabilite dal Codice dei contratti pubblici. In Autobrennero, le varie richieste di spesa sono formulate dalla Direzione o dal Settore "responsabile" di una determinata attività e le relative proposte sono successivamente inviate all'organo aziendale competente per l'approvazione della materia e dell'importo di spesa. L'iter di approvazione segue diverse modalità:

- modello 101;
- determina dell'Amministratore Delegato;
- delibera del Comitato Esecutivo;
- delibera del Consiglio di Amministrazione.

Inoltre, i fornitori di Autostrada del Brennero sono tenuti a indicare il contratto collettivo applicato ai propri dipendenti.

RTC ha implementato una procedura interna allineata a quella della Capogruppo, che disciplina i passaggi autorizzativi e i relativi limiti di spesa attribuiti ai diversi Responsabili coinvolti nel processo di richiesta e approvvigionamento (RDA). Al superamento di determinate soglie economiche, la procedura prevede il coinvolgimento degli organi apicali dell'azienda, attraverso:

- determina dell'Amministratore Delegato;
- delibera del Consiglio di Amministrazione.

A questa si affianca una specifica procedura per la selezione e la qualifica dei fornitori e partner commerciali, la quale, mediante criteri predefiniti e attività di audit, consente di verificare la conformità degli operatori selezionati alla normativa vigente in materia di lavoro, garantendo così standard adeguati in termini di diritti e condizioni occupazionali.

Nel caso di InRail, le proposte di fornitura sono formulate dai Responsabili di funzione e sottoposte all'approvazione dell'Amministratore Delegato o del Consiglio di Amministrazione, in coerenza con le deleghe conferite dal Consiglio stesso. L'iter autorizzativo si svolge nel rispetto del Codice civile, dello Statuto sociale e della normativa vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

InRail effettua controlli preventivi e valutazioni periodiche sui fornitori critici, con verifica dei requisiti di qualità, sicurezza, ambiente e conformità normativa, anche ai fini dell'inserimento o mantenimento nell'elenco dei fornitori qualificati.

Anche Sadobre e Virtual Design adottano un approccio responsabile nella gestione dei fornitori, ponendo particolare attenzione a criteri e audit volti a garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori, la sicurezza sul lavoro e condizioni occupazionali dignitose lungo l'intera catena di fornitura.

Inoltre, viene mantenuto un dialogo costante e aperto con fornitori e partner commerciali, promuovendo relazioni trasparenti e collaborative. Per eventuali segnalazioni da parte dei lavoratori lungo la catena del valore, è attivo un **canale whistleblowing** dedicato, che assicura l'anonimato del segnalante e l'applicazione di procedure specifiche per la verifica e la gestione dei casi segnalati.

In questo modo, il Gruppo non solo tutela i lavoratori della catena del valore, ma contribuisce attivamente alla diffusione di una cultura basata sul rispetto dei diritti umani, sul dialogo sociale e sullo sviluppo delle competenze, a beneficio dell'intero ecosistema economico e territoriale in cui opera.

Approfondimento sulla catena di fornitura

Per quanto riguarda la **catena di fornitura**, ciascuna Società si caratterizza per specificità operative che determinano un diverso coinvolgimento dei fornitori. Per **Autobrennero**, le principali forniture riguardano ambiti quali le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, la fornitura di sali fondenti, dispositivi di sicurezza stradale (come sicurvia e recinzioni), segnaletica verticale e segnamargini, materiale elettrico, abbigliamento da lavoro per i dipendenti, materiale per l'esazione dei pedaggi, carburanti e lubrificanti, utenze, servizi assicurativi, servizi per l'elaborazione dati, raccolta del denaro, aggiornamento e manutenzione dei software gestionali, attività formative per il personale e consulenze specialistiche.

Le società **ferroviarie** del Gruppo, come InRail, si avvalgono prevalentemente di fornitori di servizi. Tra questi, riveste un ruolo centrale la fornitura di energia, con RFI quale principale soggetto per l'erogazione dell'energia elettrica e la messa a disposizione delle tracce ferroviarie necessarie alla circolazione dei convogli. Altri ambiti di approvvigionamento riguardano la fornitura e la manutenzione dei locomotori, i servizi di trazione, i servizi terminalistici e di manovra nei punti di arrivo o partenza dei treni. Rientrano inoltre tra i fornitori anche soggetti che offrono servizi accessori a supporto del personale viaggiante, come aziende di trasporto pubblico locale, strutture ricettive e altri servizi connessi all'operatività quotidiana.

Per quanto riguarda **Sadobre**, i principali fornitori riguardano ambiti specifici connessi alla gestione e al funzionamento della struttura. Tra questi si annoverano i servizi di fornitura di energia elettrica e teleriscaldamento, le telecomunicazioni, i programmi contabili con relativa assistenza tecnica, nonché le attività di pulizia e manutenzione ordinaria. A ciò si aggiungono consulenze e prestazioni professionali di varia natura, oltre ai servizi legati alla fornitura di materiale d'ufficio e all'arredamento.

Al fine di garantire un impatto equanime delle proprie spese per la fornitura di beni e servizi, il Gruppo applica, ove possibile, modalità di assegnazione degli incarichi che consentano il coinvolgimento di un elevato numero di soggetti economici e la loro rotazione, così da stimolare una concorrenza virtuosa.

Nel fare ciò, **il Gruppo si impegna nel creare valore all'interno del tessuto socioeconomico locale**, promuovendo la collaborazione, ove possibile, con fornitori locali e monitorando le relative percentuali sul totale dei fornitori. L'impegno del Gruppo nella generazione di valore nel territorio in cui è insediato si è mantenuto costante di anno in anno: dal 2021-2025 l'incidenza della spesa verso fornitori locali è rimasta sostanzialmente stabile, attestandosi intorno al 50%. Nel 2025 si registra tuttavia un incremento significativo rispetto all'anno precedente del +17,30%.



Al fine di offrire una visione più completa del contesto operativo del Gruppo, la tabella seguente presenta il totale dei fornitori attivati nel corso del biennio rendicontato, articolato per area geografica di provenienza e tipologia:

Fornitori per provenienza (numero)	2023	2024	2025
Regione			
Trentino-Alto Adige	1.012	1.055	1.050
Lombardia	500	516	500
Fuori regione	425	428	469
Veneto	405	446	422
Emilia-Romagna	203	206	236
Friuli-Venezia Giulia	147	145	151
Liguria	72	70	78
Slovenia	45	57	57
Piemonte	28	34	33
Croazia	16	21	20
Piemonte	26	22	16
Totale	2.879	3.000	3.032

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA e Sadobre SpA) ad eccezione di Virtual Design Srl.

I dati sono forniti da database aziendali.

Fornitori per tipologia (numero)	2023	2024	2025
Tipi di fornitori			
Fornitori di servizi	1.802	1.955	1.966
Fornitori di materie prime	437	475	467
Fornitori di immobilizzazioni	427	306	313
Fornitori di altri costi	132	153	155
Fornitori per godimento beni di terzi	81	111	131
Altre tipologie di fornitori	-	-	-
Totale	2.879	3.000	3.032

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA e Sadobre SpA) ad eccezione di Virtual Design Srl.

I dati sono forniti da database aziendali.

Non si registrano modifiche significative nel periodo oggetto di analisi, con un trend di crescita pari al +1,07% nel 2025 rispetto all'anno precedente.

Segue, inoltre, una sintesi dei dati relativi alla spesa (in euro) effettuata dal Gruppo verso i fornitori suddivisi per provenienza:

Euro spesi verso i fornitori	2023	2024	2025
Regione			
Fuori regione	131.235.719 €	164.405.856 €	139.038.462 €
Trentino-Alto Adige	50.034.212 €	57.182.847 €	51.421.388 €
Lombardia	26.473.388 €	36.985.102 €	51.246.853 €
Veneto	27.108.812 €	30.484.583 €	47.447.365 €
Emilia-Romagna	17.006.581 €	14.065.152 €	23.296.416 €
Liguria	15.183.584 €	12.566.070 €	11.697.136 €
Friuli-Venezia Giulia	10.236.868 €	10.831.782 €	12.791.687 €
Piemonte	1.962.521 €	3.299.286 €	2.912.167 €
Slovenia	1.931.166 €	2.138.805 €	2.208.693 €
Croazia	1.355.622 €	1.900.576 €	1.947.026 €
Piemonte	168.927 €	188.737 €	33 €
Totale	282.697.399 €	334.048.797 €	344.007.225 €

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autobrennero, InRail SpA, RTC SpA e Sadobre SpA) ad eccezione di Virtual Design Srl.

I dati sono forniti da database aziendali

L'analisi del trend della spesa (in euro) per il 2025 evidenzia un incremento pari al +2,98% rispetto al 2024, con una crescita particolarmente marcata nei rapporti di fornitura con operatori aventi sede in Emilia-Romagna (65,63%), Veneto (55,64%) e Lombardia (38,56 %). Per quanto riguarda Autostrada del Brennero, a fronte di una riduzione nei costi della produzione, si segnala un deciso incremento della spesa per investimenti sulla tratta. Per InRail si segnala che l'aumento della spesa verso fornitori situati in Lombardia è attribuibile al fatto che la Società ha saldato la locomotiva E193 777 a Siemens per oltre € 2 mln e a un nuovo contratto di noleggio, di importo pari a € 39.000/mese, stipulato con DB Cargo. Quanto a RTC, l'incremento della spesa verso fornitori situati in Emilia Romagna è attribuibile principalmente ai costi sostenuti per le manovre ferroviarie a Ravenna e per il pernottamento del personale fuori sede per l'effettuazione di treni per il trasporto di cereali.

Clienti Ferrovia

Per quanto riguarda il settore **ferroviario**, la Società **InRail** pone la **soddisfazione del cliente** al centro delle proprie attività, adottando tutte le misure necessarie a garantire la **continuità operativa** del servizio. Tuttavia, in caso di disservizi, le cause sono frequentemente riconducibili a **problematiche infrastrutturali di competenza di RFI**, su cui le imprese del Gruppo non esercitano un controllo diretto ma per cui assistono in maniera preventiva i propri clienti.

In tale contesto, il gestore dell'infrastruttura (RFI) attua una serie di misure di mitigazione per contenere gli effetti degli eventi esogeni, tra cui:

- presidio e manutenzione delle infrastrutture di competenza;
- attivazione di **canali informativi dedicati** e accessibili ai clienti;
- conduzione periodica di **indagini di customer satisfaction**;
- gestione strutturata dei **reclami e delle segnalazioni**;
- **monitoraggio di specifici indicatori di qualità** previsti dalle Istruzioni Operative del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le società ferroviarie collaborano con una pluralità di soggetti, tra cui operatori di trasporto multimodale (MTO), altre imprese ferroviarie e destinatari finali delle merci, quali centri di stoccaggio e/o impianti di trasformazione. Con questi stakeholder viene mantenuto un **dialogo continuo** al fine di monitorare la qualità del servizio reso e la soddisfazione dei clienti. Inoltre, vengono organizzati **incontri periodici** finalizzati ad analizzare eventuali criticità lungo l'intera catena logistica, pianificare le attività future e condividere soluzioni operative atte a migliorarne l'efficienza complessiva.

La **sala operativa**, attiva 24 ore su 24, 7 giorni su 7 nei territori di competenza, lavora in stretta sinergia con l'**ufficio commerciale** per la gestione dei reclami. Ogni segnalazione da parte dei clienti **viene sottoposta a verifica** interna per identificarne le cause e individuare le **azioni correttive più idonee**. La stessa sala operativa è direttamente contattabile dai clienti per ricevere **aggiornamenti in tempo reale** sull'andamento dei treni, nonché per concordare e attuare tempestivamente **misure correttive** in caso di ritardi o riprogrammazioni.

Comunità interessate

La redistribuzione del valore generato

ESRS S3 SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi

ESRS S3 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Generazione di valore economico e occupazionale diretto, indiretto (11% del import-export nazionale) e indotto sul territorio attraverso: la presenza dell'infrastruttura, gli investimenti in opere pubbliche, l'indotto generato dalle attività connesse (es. servizi, forniture, cantieri) e miglioramento dell'accessibilità turistica con conseguente valorizzazione del patrimonio culturale e naturalistico locale che si riflettono positivamente sullo sviluppo socio-economico delle comunità attraversate e valorizzazione dei prodotti tipici (artigianali ed enogastronomici) delle comunità.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S3-1 Politiche relative alle comunità interessate

S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

S3-4 Interventi su impatti rilevanti e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione alle comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni e approcci

Gli impatti economici indiretti si manifestano in quasi tutte le attività produttive situate nelle vicinanze dei servizi offerti dal Gruppo Autobrennero, che gestisce la maggior parte dei collegamenti di mobilità da e per il Brennero, principale porta d'accesso terrestre del Paese ai mercati europei. La A22, nello specifico, rappresenta la principale opzione di mobilità per tutto il settore turistico dal Brennero a Modena. Il Gruppo crede nel coinvolgimento partecipativo dei propri stakeholder. Avere un rapporto positivo e costante nel tempo con i portatori d'interesse aiuta ad accrescere la fiducia, a migliorare i processi decisionali e a ridurre i conflitti. Da tempo, infatti, ha inteso sé stesso come una realtà al servizio dei territori che attraversa. Anche per questo il Gruppo ha scelto di coniugare al meglio architettura, arte e paesaggio con le esigenze dell'infrastruttura di competenza, promuovendo una progettazione attiva e integrata che ricerchi delle soluzioni in grado di fondere gli obiettivi di tutela del territorio, sviluppo e salvaguardia dell'ambiente con gli obiettivi di incremento della sicurezza del tracciato in gestione.

Il valore economico generato dal Gruppo produce molteplici impatti positivi sui territori attraversati, tra cui:

- **mobilità e connessione ai mercati:** il primo impatto positivo deriva dall'attività principale del Gruppo, ovvero favorire la mobilità di persone e merci. L'agricoltura, l'industria, il commercio e il turismo beneficiano in modo diretto della prossimità all'infrastruttura autostradale e ferroviaria. L'A22 connette i territori al resto d'Italia e all'Europa, aprendo l'accesso a mercati nazionali e internazionali;
- **ricadute economiche e occupazionali:** il secondo impatto positivo è rappresentato dagli investimenti in lavori pubblici e nella fornitura di beni e servizi. Questi generano effetti significativi in termini di occupazione e reddito, attraverso l'impiego diretto di risorse umane locali e il coinvolgimento di fornitori situati in prossimità dell'autostrada. Il contributo alla riduzione del tasso di disoccupazione si affianca al ruolo dell'infrastruttura come elemento di attrazione per nuove famiglie e lavoratori. In questo contesto, si evidenzia che oltre il 90% dei dipendenti di Autobrennero risiede nelle regioni attraversate dalla A22 – Trentino-Alto Adige, Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna – a conferma del forte radicamento territoriale del Gruppo;
- **fornitori locali:** l'affidamento di lavori, servizi e forniture coinvolge principalmente imprese del territorio, con ricadute positive sull'economia locale;
- **turismo:** la presenza dell'autostrada stimola l'incremento delle presenze turistiche grazie a una migliore accessibilità delle destinazioni locali;
- **benefici ambientali:** gli investimenti generano anche esternalità ambientali positive, grazie ad azioni quali abbattimento di rumore e vibrazioni, protezione della biodiversità e del paesaggio, gestione dei rifiuti e delle acque di scarico, tutela della qualità dell'aria e del clima e sperimentazioni e produzione di energia da fonti rinnovabili;
- **sicurezza:** grazie a pannelli di comunicazione, sensori, mezzi per operazioni invernali e altri dispositivi, si riducono il numero e il rischio di incidenti, così come i tempi di intervento e di messa in sicurezza della viabilità.

La Società, a partire dall'esercizio 1998, destina annualmente delle somme, in base a quanto disposto dalla L. 449 del 1997, al fine del rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, alla realizzazione delle nuove gallerie e delle relative tratte di accesso. Dal 1998 al 2025 le somme complessivamente accantonate, nel cosiddetto Fondo Ferrovia, ammontano a 929.499.639 €.

I benefici indiretti si sommano a quelli diretti rappresentati dai dividendi distribuiti ai Soci pubblici, ossia agli Enti locali dei territori attraversati. L'84,75% dei soci di Autobrennero è costituito da Enti locali. Pertanto, gli impatti economici diretti e indiretti sulle Comunità locali rappresentano uno dei principali temi materiali per la Capogruppo e per le sue Controllate.

Nel corso del 2025 il Gruppo ha registrato una riduzione del valore economico generato, a causa anche di una diversa incidenza fiscale di oltre il 5%, della turbolenza che ha caratterizzato i mercati finanziari nel 2025 e della diminuzione di disponibilità liquide a seguito del pagamento delle rate relative ai cosiddetti "extraprofitti".

VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO DEL GRUPPO (€)	2023	2024	2025	Δ% 2024/2025
TOTALE VALORE ECONOMICO GENERATO (€)	583.911.966	607.182.644	578.183.091	-4,78%
Ricavi da vendite e prestazioni	514.454.052	531.181.302	517.802.031	-2,52%
Variazione delle rimanenze di prodotti	-	-	-	0,00%
Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	(28.200)	(35.000)	-	-100,00%
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	5.822.115	4.513.492	5.258.084	16,50%
Altri ricavi e proventi	25.853.507	25.490.730	25.405.207	-0,34%
Proventi finanziari e rivalutazioni	34.384.237	43.251.493	28.614.230	-33,84%
Altro	3.426.255	2.780.627	1.103.539	-60,31%
TOTALE VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO (€)	510.563.040	518.553.375	498.025.180	-3,96%
Acquisto beni	11.936.271	12.006.788	9.249.362	-22,97%
Acquisto servizi	174.324.320	201.550.897	181.480.873	-9,96%
Azienda	51.118.459	45.861.457	45.661.100	-0,44%
Collaboratori	118.289.418	121.025.517	124.956.511	3,25%
Fornitori di capitale	3.948.674	8.809.445	3.463.713	-60,68%
Pubblica amministrazione	98.731.488	82.281.309	88.399.072	7,44%
Altro	52.214.410	47.017.962	44.814.549	-4,69%
TOTALE VALORE ECONOMICO TRATTENUTO (€)	73.348.926	88.629.269	80.157.911	-9,56%

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA
I dati sono ricavati dal bilancio consolidato del Gruppo.



498.025.180

TOTALE IN EURO
DEL VALORE ECONOMICO
DISTRIBUITO

La tutela del territorio

ESRS S3 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'Impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Supporto alla comunità attraverso programmi di formazione e promozione della cultura formativa-professionale, sulla sicurezza stradale, sui comportamenti inclusivi e sostenibili, iniziative benefiche e progetti sociali e rafforzamento e integrazione della coesione socioculturale dei gruppi linguistici minoritari.	IP	Attuale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Ritorno reputazionale del Gruppo, anche come datore di lavoro attrattivo, grazie all'impegno attivo a favore delle comunità locali attraverso iniziative di sostenibilità ambientali, culturali e di iniziative sociali di formazione di giovani professionisti attraverso programmi educativi rivolti alle scuole e università.	O	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Alto
Danni potenziali alla salute delle comunità locali e alle attività nei territori limitrofi all'infrastruttura autostradale (es. attività agricole) a causa di un insufficiente trattamento di agenti inquinanti o gestione inadeguata dei rifiuti provenienti da cantieri, aree di servizio o interventi di manutenzione / ammodernamento compresa la produzione di emissioni odorigene associate ad alcune attività autostradali.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Autostrada	Medio alto
Impatti negativi su attività economiche preesistenti, spazi pubblici, aree verdi e sul diritto delle comunità a partecipare alle decisioni che riguardano il proprio territorio dovute all'occupazione di suolo e trasformazione del territorio a fini infrastrutturali (es. espropriazioni di beni immobili) senza un adeguato processo di consultazione o coinvolgimento delle comunità locali.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S3-1 Politiche relative alle comunità interessate

S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

S3-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

S3-4 Interventi su impatti rilevanti e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione alle comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni e approcci

La collaborazione con il territorio rappresenta per Autobrennero uno dei principali cardini di ogni scelta aziendale. Collaborare con il territorio, infatti, per il Gruppo significa essere consapevole che ogni decisione assunta in termini di infrastrutture, bilancio, gestione dei servizi autostradali e ferroviari, forniture di beni e servizi, organizzazione del personale, investimenti nell'innovazione e nella sostenibilità avrà una ricaduta anche sul territorio interessato dalle attività del Gruppo, potendo significativamente contribuire allo sviluppo economico, sociale e culturale delle comunità che vi abitano.

Autobrennero è una società nata nel 1959 su iniziativa degli Enti locali che vanno da Bolzano a Modena, i quali hanno visto nella realizzazione dell'autostrada Brennero-Modena una straordinaria opportunità di sviluppo per i propri territori e per l'Italia, che si sarebbe in questo modo collegata al resto d'Europa con un'infrastruttura capace di favorire gli scambi commerciali e gli arrivi turistici. Tutt'oggi, l'84,75% dei Soci della Capogruppo è composto da Enti locali. La felice intuizione degli anni '50 del secolo scorso ha prodotto un obiettivo vólano di sviluppo per tutti i territori che parteciparono alla Società nata per la realizzazione e la gestione di quella che oggi si chiama A22. Pertanto, la collaborazione con il territorio non rappresenta solamente un indubbio valore in termini di responsabilità sociale d'impresa, ma uno dei principali obiettivi perseguiti da Autobrennero che, proprio per garantire ai territori una mobilità sempre più sostenibile, da società autostradale si è strutturata in gruppo attivo anche nel settore ferroviario.

La Società si impegna anche nell'offrire alla comunità locale l'utilizzo delle infrastrutture autostradali ad un prezzo vantaggioso al fine di ridurre il congestionamento della viabilità ordinaria. A questo proposito sono state introdotte due diverse iniziative:

- **Urban Pass Trento e Bozner Urban Pass Bolzano:** Urban Pass Trento è un accordo tra Provincia Autonoma di Trento e Autobrennero, valido per ora fino al 1° dicembre 2026, che prevede la possibilità da parte degli utenti di percorrere gratuitamente la tratta compresa tra le stazioni di Trento Nord e Rovereto Sud, in entrambe le direzioni di marcia: sono incluse anche le stazioni intermedie. Prevede l'obbligo di entrata/uscita nelle suddette stazioni, dal lunedì al venerdì, escluse le eventuali festività, fra le ore 6 e le ore 9 e fra le ore 17 e le ore 20. La medesima agevolazione, ma con un orario ridotto alle 7-9 e 16-19 è stata estesa nel corso del 2023 al tratto compreso tra i caselli di Bolzano Nord e Bolzano Sud. Frutto anch'essa di un accordo fra Provincia Autonoma di Bolzano e Autobrennero è valida fino al 31 maggio 2026. Per aderire alla promozione, è possibile compilare il form sul sito web della Società o rivolgersi ai centri servizio.
- **Brennerpass:** un'iniziativa della Capogruppo rivolta ai lavoratori pendolari e prevede uno sconto del 20% sul pedaggio della tratta lavorativa. L'iniziativa vale per una determinata tratta interna dell'A22 ad esclusione di eventuali tratti di interconnessione con l'A1 o l'A4 e i tratti intermedi fra le stazioni prescelte. Per aderire alla promozione Brennerpass, è possibile compilare il form sul sito web della Società o rivolgersi ai centri servizio.

Liberalità

La Società riceve annualmente richieste di contributi, declinabili in richieste di liberalità, da parte di diverse realtà territoriali disposte lungo l'asse autostradale (associazioni sportive, associazioni culturali, amministrazioni pubbliche, onlus), a sostegno della propria attività ordinaria e delle relative iniziative. Le richieste sono vagliate e valutate da una commissione che prende in esame:

- l'affidabilità, la levatura e la coerenza del richiedente con i valori del Codice Etico societario;
- l'opportunità delle proposte;
- la congruità delle spese, per voce e importo, nel rispetto del budget;
- l'oggetto dell'attività ordinaria e delle relative iniziative previste per l'anno di riferimento della richiesta svolta dall'Ente, Associazione, Istituzione, etc.;
- la coerenza dell'attività sulla cultura della Società;
- il coinvolgimento territoriale (Brennero-Modena) nell'attività dell'Ente, Associazione, Istituzione, ecc.;
- le eventuali precedenti somme accordate;
- il potenziale servizio alla collettività derivante dal contributo.

Per l'anno 2025 la somma elargita, a fronte delle 82 richieste di liberalità sostenute, è pari a circa 192.900 euro.

Sponsorizzazioni

La Società contribuisce allo sviluppo dei territori attraversati dall'A22 anche attraverso l'organizzazione o la partecipazione ad iniziative promozionali quali convegni, seminari, festival, esposizioni fieristiche, eventi sportivi e altro ancora. Essa riceve proposte da parte di istituzioni, soggetti privati o associazioni per la realizzazione di determinate iniziative. Le sponsorizzazioni prevedono, a fronte di un versamento in denaro da parte della Società nei confronti di terzi, la possibilità di godere della controprestazione in termini di visibilità concordata tra le parti. Le richieste di sponsorizzazioni sono attentamente vagliate e approfondite dall'Amministratore Delegato che valuta:

- l'opportunità delle proposte e la congruità delle spese;
- l'oggetto dell'attività svolta dal richiedente;
- l'impatto sulla promozione dell'immagine della Società;
- l'impatto sulla cultura della Società;

- la portata dell'evento e/o del soggetto richiedente;
- il coinvolgimento territoriale (Brennero-Modena) nell'attività del richiedente;
- eventuali precedenti somme accordate;
- il potenziale servizio alla collettività derivante dal contributo.

Nel corso del 2025 la Società ha partecipato a 17 iniziative con un investimento complessivo pari a 271.513 euro.

Il Gruppo ha una forte connessione con i territori in cui opera e con le relative comunità anche in termini di formazione e promozione della cultura ferroviaria: a titolo esemplificativo, e non esaustivo, sono ormai consolidate le relazioni con numerose scuole pubbliche e istituti tecnici (ITS Ferroviario Arenzano, ITS Ferroviario Reggio Emilia, ITS Regione Lombardia, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica La Spezia, ITS Logistica Genova, ITS Puglia e ITS Marco Polo Venezia) cui vengono regolarmente dedicati incontri, presentazioni e visite guidate in azienda, e offerte opportunità di stage.

La sicurezza stradale insegnata ai giovani

Oltre 35.000 studenti coinvolti in undici anni: questi sono i numeri che raccontano il successo del progetto "ABC L'Autostrada del Brennero in Città. Progetto didattico per la sicurezza stradale", nato nel 2014 su iniziativa di Autobrennero e affiliato a "Icaro", programma nazionale promosso dalla Polizia Stradale per la prevenzione e la sicurezza stradale, rivolto agli studenti di ogni ordine e grado.

L'obiettivo principale di ABC è sensibilizzare gli studenti degli ultimi due anni delle scuole secondarie di secondo grado prossimi al conseguimento della patente sull'importanza del Codice della Strada, fornendo loro strumenti per una corretta valutazione del rischio e promuovendo comportamenti responsabili, in particolare durante la guida in autostrada.

Nell'edizione 2024/2025, la Società ha confermato la formula del seminar ibrido, che consente di partecipare sia in presenza sia da remoto, raggiungendo così un pubblico più ampio. Un'eredità positiva dell'esperienza maturata durante la pandemia da Covid-19, quando il progetto, pur nelle difficoltà, è stato adattato con successo al formato webinar.

Anche quest'anno sei tappe hanno scandito il percorso del progetto, una per ciascuna delle province attraversate dall'asse autostradale. Ogni incontro ha seguito



3.880

GIOVANI COINVOLTI
NEL PROGETTO ABC

una scaletta ormai collaudata: un formatore di Autobrennero e un agente della Polizia Stradale, hanno guidato gli studenti in un incontro di circa cento minuti, illustrando i comportamenti corretti e scorretti alla guida con l'ausilio di video e materiali esplicativi.

Per mantenere alto il coinvolgimento, è stato proposto un quiz interattivo attraverso la piattaforma Kahoot, che ha trasformato l'apprendimento in una sana competizione tra classi. La classe vincitrice di ciascun incontro ha potuto scegliere un premio tra: 15 webcam, una lavagna interattiva LIM o 3 microscopi. Un incentivo concreto per stimolare partecipazione e attenzione.

Gli eventi sono stati arricchiti dalla presenza delle autorità locali e dei rappresentanti istituzionali: i Vertici di Autobrennero, i Prefetti, i Presidenti di Provincia (o loro delegati), i Dirigenti della Polizia Stradale e i Sindaci delle città ospitanti. Il programma è stato ulteriormente impreziosito da **testimonianze dirette di vittime o familiari di vittime di incidenti stradali** e da **simulazioni realistiche di incidenti**, che hanno rafforzato l'impatto emotivo e formativo dell'iniziativa.

Il riscontro è stato molto positivo, sia in termini di partecipazione che di gradimento. Complessivamente, durante l'ultima edizione sono stati coinvolti **3.880 studenti** provenienti da 41 scuole e 204 classi delle sei province interessate. Un risultato che conferma l'interesse e l'attenzione del mondo della scuola e dei giovani nei confronti della sicurezza stradale, tema su cui Autostrada del Brennero continua a investire con convinzione e responsabilità.



Alla luce di quanto precedentemente illustrato, gli impatti sul territorio generati dalle attività del Gruppo sono molteplici e non sempre quantificabili nella loro totalità. L'attività svolta assicura ai territori attraversati un servizio di mobilità altamente efficiente, funge da motore di sviluppo economico attraverso importanti investimenti infrastrutturali, genera occupazione qualificata, produce benefici finanziari diretti per gli Enti locali soci, crea opportunità per i fornitori di beni e servizi e sostiene progetti di rilievo sociale e culturale. Tuttavia, la natura stessa delle attività infrastrutturali comporta anche potenziali impatti negativi sui territori e sulle comunità locali. In particolare, la gestione dei cantieri, delle aree di servizio e degli interventi di manutenzione può comportare rischi ambientali legati a un eventuale trattamento non adeguato di rifiuti o agenti inquinanti. A tal proposito, il Gruppo adotta protocolli rigorosi e sistemi certificati per la gestione ambientale, finalizzati a prevenire qualsiasi forma di contaminazione del suolo e delle risorse idriche, compresa la produzione di emissioni odorigene. Vengono inoltre realizzati controlli puntuali e attività di monitoraggio continuo, con l'obiettivo di garantire che ogni operazione avvenga nel rispetto della normativa ambientale e della salute pubblica. Un ulteriore impatto riguarda l'occupazione del suolo e la trasformazione del territorio connessi alla realizzazione e all'ammodernamento dell'infrastruttura autostradale, che può influire sulle attività economiche esistenti, sugli spazi pubblici e sul paesaggio, nonché sul diritto delle comunità locali a partecipare alle decisioni che le riguardano. In questo contesto, il Gruppo si impegna a ridurre al minimo il ricorso agli espropri, promuovendo un dialogo trasparente con i territori interessati e attivando, ove possibile, percorsi di consultazione e condivisione progettuale. La cesura territoriale generata dall'infrastruttura viene inoltre mitigata attraverso la costruzione di numerosi sovrappassi e sottopassi, che nel tempo hanno contribuito a garantire la continuità ecologica, agricola e urbana delle aree attraversate, riducendo al minimo la frammentazione degli spazi e l'impatto sulle attività locali.

L'inquinamento acustico

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Inquinamento acustico a discapito dei territori e comunità a ridosso delle infrastrutture del Gruppo.	IN	Attuale	●		Operazioni dirette & a valle	Gruppo	Alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

In virtù del profondo legame con i territori attraversati, i cui Enti locali detengono complessivamente ognuno con la sua quota la maggioranza del capitale sociale, il Gruppo Autobrennero ha sempre posto particolare attenzione al tema dell'inquinamento acustico e al suo contenimento. Una sensibilità rafforzata nei confronti delle comunità che vivono in prossimità delle infrastrutture autostradali e ferroviarie, per le quali l'esposizione al rumore del traffico può influire significativamente sulla qualità della vita.

La Capogruppo è stata tra le prime concessionarie italiane ad affrontare il problema del rumore generato dalla circolazione dei veicoli. Alla mappatura delle aree esposte a livelli elevati di rumorosità è seguita l'implementazione di soluzioni tecnologiche diversificate: da un lato sistemi attivi, in grado di intervenire direttamente sulla sorgente del rumore per ridurre le emissioni; dall'altro sistemi passivi, volti a limitarne la propagazione. Per velocità medio - alte, il rumore di rotolamento rappresenta la fonte di rumorosità principale; questo, in genere, cresce con l'usura delle superfici a contatto ed è influenzato dal tipo e dalle condizioni sia della pavimentazione sia del battistrada. Il rumore di rotolamento si sviluppa per vibrazione e per risonanza dell'aria; le vibrazioni sono dovute agli urti dello pneumatico contro le asperità del piano stradale; il rumore per risonanza dell'aria è, invece, dovuto alla compressione del cuscino d'aria sotto la ruota e alla sua espansione dopo il passaggio. L'impiego degli asfalti fonoassorbenti rappresenta sia un intervento attivo, sia un intervento passivo: infatti, essi non solo riducono le emissioni di rumore prodotte dal contatto pneumatico - asfalto (sistema attivo), ma sono anche in grado di assorbire una parte di energia sonora emessa dalle altre parti in movimento del veicolo (sistema passivo). Tipico intervento passivo è inoltre rappresentato dalla realizzazione di barriere fonoassorbenti, lungo la via di propagazione del rumore.

Già nel 1987, ben prima della definizione delle moderne normative in materia, la Società aveva elaborato un progetto preliminare per la protezione acustica lungo l'intero tracciato autostradale, investendo al contempo in tecniche innovative, come l'utilizzo di conglomerati bituminosi fonoassorbenti. Per consolidare l'impegno sul fronte della mitigazione

dell'inquinamento acustico, a partire dal 2007 è stato predisposto il **Piano di contenimento e abbattimento del rumore**, successivamente aggiornato nel 2013 e approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con D.M. n. 80 del 10/03/2021. Il Piano individua le zone maggiormente esposte e definisce, secondo un ordine di priorità, gli interventi necessari.

Mimetizzare un'infrastruttura autostradale nel paesaggio è una sfida complessa. Tuttavia, riconoscersi nel proprio contesto ambientale rappresenta un elemento fondamentale della qualità dell'abitare. Da questa consapevolezza nasce l'obiettivo di integrare l'autostrada con il paesaggio, di renderla cioè non più elemento di rottura, bensì parte armonica del territorio attraversato. Le opere di mitigazione acustica diventano così anche occasioni di qualificazione paesaggistica: barriere pensate non solo per essere funzionali, ma anche per contribuire all'estetica del luogo, grazie all'impiego di materiali naturali, alla cura dell'alternanza di pieni e vuoti, alla scelta accurata dei colori e al dialogo con il sistema del verde. Il Gruppo Autobrennero mira a superare una visione meramente tecnica, promuovendo **progetti integrati e innovativi** che sappiano **coniugare tutela ambientale e sviluppo**, coinvolgendo discipline diverse – non solo ingegneristiche, ma anche culturali, sociali, ecologiche ed estetiche – per trasformare il tracciato autostradale da “non luogo” a “super luogo”: un'infrastruttura capace di distinguersi per architettura, qualità dei servizi, comfort, sicurezza ed efficienza.

Con una forte propensione all'innovazione, la Società valuta costantemente l'adozione di nuovi materiali e soluzioni tecniche per migliorare l'efficacia delle barriere antirumore, integrando al contempo misure specifiche a tutela dell'avifauna.

Nel corso dell'anno 2025, la ricerca si è concentrata sulla sperimentazione di nuove tipologie di pannelli in alluminio, al fine di eliminare l'utilizzo di componenti in materiale plastico e bituminoso e di migliorare le prestazioni acustiche. È stata avviata la sperimentazione implementando soluzioni innovative quali la sostituzione dei consueti tappi laterali in plastica con tappi in alluminio e della membrana bituminosa interna al pannello con lastre in alluminio. Tali studi e sperimentazioni continueranno anche nel corso del 2026.

Parallelamente, la Società ha sottoscritto **convenzioni con il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna e con INRiM – Istituto Nazionale di Ricerca Metrologica**, finalizzate allo sviluppo e alla realizzazione di una rete di monitoraggio acustico lungo l'autostrada del Brennero mediante l'utilizzo di microfoni MEMS (Micro Electro Mechanical Systems), dispositivi microscopici dal basso consumo energetico e dalle elevate prestazioni acustiche, che combinano componenti elettroniche e meccaniche di dimensioni ridotte. Ricorrendo all'impiego di tale nuova tipologia di microfoni è possibile realizzare ampie reti di monitoraggio acustico a basso costo, grazie a sensori acustici interconnessi in grado di raccogliere, in tempo reale, dati sulla rumorosità proveniente da plurime fonti: traffico stradale, attività industriali, cantieri, eventi pubblici e altri disturbi ambientali. La prima fase di questa collaborazione si è concentrata sull'analisi delle caratte-

ristiche dei microfoni MEMS disponibili sul mercato, selezionando i prodotti maggiormente idonei al progetto e verificandone, mediante test ambientali, la loro affidabilità nel tempo attraverso specifiche caratterizzazioni acustiche in laboratorio. Si è inoltre avviato il processo di definizione e progettazione hardware e software delle centraline per l'acquisizione dei dati audio, con la realizzazione dei relativi pre-prototipi.

Le attività proseguiranno anche nel corso dei prossimi anni, con l'installazione della prima rete di centraline A22 dotate di microfoni MEMS.

A conferma dell'impegno costante nella riduzione dell'impatto acustico, nel novembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di Autobrennero ha approvato un importante intervento per la realizzazione di barriere fonoassorbenti nei comuni di Brentino Belluno e Dolcè (Provincia di Verona), con un investimento complessivo di 34,6 milioni di euro. I materiali impiegati per le nuove barriere includono lastre in PMMA trasparente e pannelli in alluminio color Corten, scelti non solo per le loro prestazioni tecniche, ma anche per il valore estetico e paesaggistico: le superfici trasparenti e le tonalità calde dei materiali sono pensate per valorizzare il territorio attraversato, favorendo un'armoniosa integrazione con l'ambiente circostante.

Ad oggi sono state installate **barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 93 km** che garantiscono una copertura del 14,76% dell'intero tracciato. La superficie complessiva delle installazioni realizzate raggiunge 403.630 mq.

L'analisi del trend di crescita della copertura del tracciato, svolta considerando la superficie complessiva di barriere installate, restituisce una visione completa dell'impegno della Società nella mitigazione dell'inquinamento acustico. Tale approccio consente infatti di cogliere anche il valore degli interventi di sostituzione delle barriere esistenti, spesso caratterizzate da altezze contenute e prestazioni ormai superate, con strutture più efficienti di maggiore altezza.

Nel nuovo **Piano Economico Finanziario**, la Società ha previsto, per l'intera durata cinquantennale della concessione, **investimenti pari a 954 milioni di euro** per la **realizzazione di barriere fonoassorbenti**, per uno sviluppo complessivo di **133 km**, e per il **rifacimento di impianti esistenti**, pari a ulteriori **47,5 km**.

In un orizzonte di breve periodo, la Società prevede, per il quinquennio 2026-2030, investimenti pari a 85 milioni di euro per la realizzazione di nuove barriere fonoassorbenti, per uno sviluppo complessivo di 18 km (superficie corrispondente pari a 98.000 mq), e per il rifacimento di impianti esistenti, per uno sviluppo complessivo pari a 3 km (superficie corrispondente pari a 8.000 mq).

Complessivamente, nel **periodo 1996-2025**, la Capogruppo ha destinato **472.401.654,27 €** alla **manutenzione della pavimentazione drenante e fonoassorbente**, e **181.926.777,66 €** alla **realizzazione e all'adeguamento delle barriere antirumore**.

Km coperti da Barriere antirumore	2023	2024	2025	Δ% 2024/2025
Carreggiata Nord				
Bolzano	12,47	13,17	13,55	2,89%
Trento	9,47	9,47	9,47	0,00%
Verona	8,63	8,63	8,63	0,00%
Mantova	2,44	2,44	2,44	0,00%
Reggio Emilia	2,41	2,41	2,41	0,00%
Modena	4,82	4,82	4,82	0,00%
TOTALE Carreggiata Nord	40,23	40,94	41,32	0,93%
Carreggiata Sud				
Bolzano	20,32	20,32	20,41	0,45%
Trento	17,17	17,17	17,17	0,02%
Verona	5,87	5,87	5,87	0,05%
Mantova	2,41	2,41	2,41	0,17%
Reggio Emilia	0,71	0,71	0,71	-0,42%
Modena	4,78	4,78	4,78	-0,01%
TOTALE Carreggiata Sud	51,25	51,25	51,35	0,19%

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA.

I dati sono ricavati dal catasto delle barriere fonoassorbenti.

Per quanto riguarda RTC e InRail, un aspetto critico riguarda l'inquinamento acustico percepito dai residenti delle abitazioni situate nelle vicinanze della linea ferroviaria. L'evoluzione tecnologica nel corso degli anni ha portato a un progressivo abbassamento dei livelli di rumore, con particolare riferimento alle locomotive elettriche, che costituiscono la quasi totalità della flotta delle imprese ferroviarie. Tuttavia, la principale fonte di rumore è rappresentata dai carri merci, che non sono di proprietà delle imprese ferroviarie, e su cui le due società non possono intervenire direttamente se non nel caso in cui si riscontrino difetti che compromettano la sicurezza operativa. Va inoltre segnalato che, in ottemperanza al Regolamento 1304/2014/UE, tutti i carri destinati al traffico da e per la Germania sono obbligati, dal 1° gennaio 2021, a essere equipaggiati con suole in materiale sintetico a basso impatto acustico. Pertanto, con il progressivo ammodernamento o la dismissione del vecchio materiale rotabile, l'impatto acustico sulle comunità locali tenderà a ridursi.

Nel corso del 2025, non si è reso necessario adottare ulteriori misure specifiche per la mitigazione del rumore, né sono pervenute segnalazioni o lamentele formali con riferimento alle aree in cui **RTC** e **InRail** hanno operato.

Parallelamente, l'Autoporto Sadobre affronta le problematiche legate all'inquinamento atmosferico e acustico derivante dalle attività di carico e scarico, gestendo tali impatti con soluzioni operative volte a minimizzare gli effetti negativi sull'ambiente circostante, nell'ambito delle proprie possibilità.



04

04

Informazioni di governance +

04.01 Condotta delle imprese

Etica e anticorruzione

Riservatezza - la sicurezza delle informazioni

Cybersecurity

228

228

231

234

Condotta delle imprese

Etica e anticorruzione

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Promozione del codice etico e diffusione di una cultura aziendale e valori condivisi del Gruppo.	IP	Attuale	●		Intera catena del valore	Gruppo	Alto
Verificarsi di casi di corruzione attiva e passiva, comportamenti anticoncorrenziali, non conformità a leggi e regolamenti specialmente in materia di gare e appalti pubblici.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Apertura di contenziosi, sanzioni, danni reputazionali e messa a repentaglio della business continuity del Gruppo, dovuti alla mancata segnalazione di illeciti M.231 a causa dell'inefficacia degli strumenti di Whistleblowing.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Danno reputazionale, contenziosi e/o sanzioni in seguito ad episodi di mancata trasparenza nella comunicazione e/o inadempimento degli obblighi informativi nei confronti della Pubblica Amministrazione.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Danno reputazionale, perdita di credibilità nei confronti degli attori del mercato finanziario e costi legati all'apertura di contenziosi, in seguito al verificarsi di episodi di corruzione attiva e/o passiva, comportamenti anticoncorrenziali e altre non conformità a leggi, regolamenti e standard nazionali e internazionali, soprattutto nell'ambito dei bandi e degli appalti pubblici gestiti dal Gruppo.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

G1-1 Politiche in materia di culture di impresa e condotta delle imprese

G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

G1-4 Casi di corruzione attiva o passiva

In un contesto fortemente regolamentato come quello degli appalti pubblici per la Capogruppo nonché nel contesto ferroviario delle società controllate, l'etica, l'integrità e la prevenzione della corruzione rappresentano elementi imprescindibili per tutelare la reputazione della Società, garantire la continuità operativa e rafforzare la fiducia degli stakeholder, prevenendo comportamenti illeciti che potrebbero compromettere l'accesso al mercato e generare rilevanti impatti legali, economici e reputazionali.

Nel 2020, la Capogruppo ha approvato il “**Codice Etico e di Comportamento**”, valido **per tutte le società controllate del Gruppo**, che definisce i principi e i valori etico-sociali di riferimento per tutti coloro che, a vario titolo, operano con o per la Società. Tra i valori fondamentali promossi rientrano la legalità, la trasparenza e l'imparzialità.

Il documento è promosso e diffuso a tutti i soggetti che operano per conto del Gruppo, inclusi consulenti, collaboratori esterni, partner e altre controparti contrattuali, al fine di favorire la diffusione di una cultura aziendale fondata su valori condivisi e su un impegno comune al rispetto dei principi etici.

Le società del Gruppo, in conformità al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231, hanno inoltre adottato volontariamente un proprio **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** (c.d. “**Modello 231**”), finalizzato alla prevenzione dei reati presupposto previsti dalla normativa e integrato nel rispettivo sistema di corporate governance.

Il Modello 231 è approvato e applicato autonomamente da ciascuna società, tenendo conto delle specificità organizzative e operative nonché del diverso profilo di rischio di ciascun ente. L'obiettivo è di costruire un sistema strutturato di principi, regole e procedure che, anche attraverso un costante aggiornamento, contribuisca alla **diffusione di una cultura d'impresa ispirata ai valori di legalità, correttezza e trasparenza** di cui al Codice Etico e di Comportamento, declinati in funzione delle specificità di ciascuna realtà aziendale.

In coerenza con tale impostazione, Virtual Design, in qualità di società controllata, adotterà nel mese di marzo 2026 il Codice Etico e di Comportamento di Gruppo e il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, recependone integralmente i contenuti e i principi.

A supporto del Modello 231, la Capogruppo si è inoltre dotata di un articolato sistema organizzativo, fondato su specifiche **procedure aziendali e relative istruzioni operative**, che assicurano un elevato grado di integrazione tra compliance, gestione aziendale e normativa sui contratti pubblici, in particolare con riferimento al D.Lgs. 36/2023. Questo sistema documentale è soggetto a un costante impegno di aggiornamento e adeguamento, con l'obiettivo di garantire la piena attualità ed efficacia dei presidi organizzativi in risposta all'evoluzione normativa, giurisprudenziale e applicativa.

In aggiunta, per garantire l'efficace attuazione del Codice e del Modello 231, è stato adottato **un sistema sanzionatorio autonomo**, volto a rafforzare il rispetto delle regole e a prevenire condotte illecite.

In quest'ottica, un ruolo centrale è svolto dal **sistema di whistleblowing**, adeguato da Autobrennero, RTC e InRail in attuazione del Decreto Legislativo 10 marzo 2023, n. 24. Il canale consente la segnalazione di illeciti o violazioni del Codice Etico e di Comportamento anche riguardo a episodi di molestie o discriminazione legati al genere, alla provenienza o all'età da parte di dipendenti, collaboratori o soggetti terzi, garantendo la riservatezza dell'iden-

tità del segnalante e la corretta gestione delle segnalazioni. Inoltre, in coerenza con la normativa vigente che recepisce la Direttiva (UE) 2019/1937, la Società ha adottato procedure specifiche per garantire non solo la ricezione delle segnalazioni, ma anche la conduzione di indagini rapide, indipendenti e obiettive su episodi riguardanti la condotta dell'impresa, inclusi casi di corruzione attiva e passiva.

Il sistema di segnalazione garantisce al segnalante la possibilità di evitare l'invio della segnalazione a soggetti eventualmente coinvolti, grazie alla trasparenza sui destinatari del canale scelto. In caso di potenziali episodi corruttivi, le segnalazioni possono essere indirizzate agli Organismi di Vigilanza, che operano in modo autonomo e indipendente rispetto alla catena di gestione coinvolta. Tutte le segnalazioni vengono esaminate in modo approfondito dagli organi competenti, che avviano, se necessario, le opportune verifiche e misure correttive. Il sistema rappresenta un presidio fondamentale per intervenire tempestivamente in caso di comportamenti non conformi e contribuisce al rafforzamento della cultura dell'integrità a tutti i livelli aziendali. Gli esiti delle verifiche vengono comunicati, nel rispetto della riservatezza, agli organi di amministrazione, direzione e controllo.

Le funzioni aziendali identificate come maggiormente esposte al rischio di corruzione attiva e passiva sono quelle legate alla partecipazione a gare pubbliche, alla gestione dei contratti e alla catena di fornitura, per le quali sono previsti specifici presidi di controllo e formazione rafforzata. Il 100% delle funzioni a rischio ha ricevuto la formazione anticorruzione. Il Gruppo ha inoltre attivato una politica di **formazione strutturata in materia di etica e anticorruzione**, rivolta a tutto il personale, con particolare attenzione ai dipendenti coinvolti nei processi più esposti a rischio. I moduli formativi, erogati con cadenza periodica, sono differenziati per livello di responsabilità e approfondimento e sono accessibili anche attraverso piattaforme digitali.

Nel corso del 2025 Autobrennero conferma così il proprio impegno costante nel contrasto alla corruzione e nella promozione dell'etica aziendale, attraverso un approccio proattivo basato su prevenzione, controllo e miglioramento continuo. A oggi non risultano segnalazioni rilevanti ai fini del Modello, né condanne, sanzioni o procedimenti in corso a carico della Società per violazioni in materia di corruzione. Questo risultato conferma l'efficacia del sistema di prevenzione adottato, che viene costantemente rafforzato attraverso misure organizzative, formative e procedurali, con particolare attenzione alla sensibilizzazione del personale, al monitoraggio dei processi a rischio e all'aggiornamento degli strumenti interni, come le procedure aziendali, i codici di comportamento e la mappatura dei rischi.

Riservatezza – la sicurezza delle informazioni

ESRS S1 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS S4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

La protezione della privacy

Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Casi di violazione del diritto alla privacy e perdita o diffusione di dati personali derivanti da accessi non autorizzati, mancato rispetto delle misure di sicurezza informatica e dalla carenza di programmi di sensibilizzazione e formazione per la forza lavoro sul corretto uso dei sistemi informatici e la protezione dei dati personali.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Danno reputazionale, costi legati all'apertura di contenziosi, a sanzioni e al risarcimento come conseguenza delle violazioni del diritto alla privacy dei dipendenti da parte del Gruppo.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Possibile perdita di fiducia da parte dei clienti dovuta a episodi di violazione del diritto alla privacy, perdita e dispersione di dati e informazioni sensibili raccolte dal Gruppo nelle fasi di scambio con i propri clienti.	IN	Potenziale	●		A valle	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

S1-1 Politiche relative al personale e S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

S1-2 Processi di coinvolgimento del personale e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti e S4-2 Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni e S4-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazione

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

S4-4 Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, ed efficacia di tali azioni

Il Gruppo Autobrennero considera fondamentale la protezione dei dati personali di tutti gli stakeholder, dai propri dipendenti, agli utenti e a tutti i partner commerciali. In particolare, i dati personali trattati dal Gruppo sono riferiti agli utenti – dati identificativi e di contatto – e ai propri dipendenti, rispetto ai quali vengono gestite informazioni di natura amministrativa, contrattuale e organizzativa. Per questo, si impegna a garantire che le informazioni siano trattate nel pieno rispetto della riservatezza e della privacy della persona, siano conservate in condizioni di sicurezza e trattate soltanto per gli scopi cui sono state comunicate nel rispetto della normativa vigente in materia di privacy e riservatezza dei dati personali, di cui al **Regolamento Privacy UE 2016/679**, nonché al **D.Lgs. 196/2003 modificato dal D.Lgs. n. 101/2018**.

In attuazione a ciò, il Gruppo ha integrato nel proprio **Sistema Organizzativo un Sistema di Gestione di protezione dei dati personali** che prevede regole, conduzione di controlli e audit in materia, rilievi di anomalie e la risoluzione delle stesse tramite proposte di miglioramento continuo. Inoltre, è stato nominato il **Responsabile della Protezione dei dati Personali** al fine di mettere in atto le misure organizzative e tecniche necessarie e adeguate a favorire la gestione dei trattamenti di dati personali in modo lecito, corretto, trasparente e protetto.

Nel 2020, in occasione della revisione del **Codice Etico e di Comportamento di Autobrennero** i principi e valori relativi alla riservatezza, tutela dei dati e fedeltà sono stati oggetto di particolare attenzione in modo da garantire l'impegno della Capogruppo e delle controllate nel trattare tutte le informazioni nel pieno rispetto della riservatezza e della privacy della persona.

La Capogruppo ha proseguito il programma di formazione del personale sulle tematiche legate al GDPR, integrandolo con campagne di sensibilizzazione e test di phishing per rafforzare la consapevolezza sui rischi informatici. È inoltre in corso l'aggiornamento dei modelli documentali in uso, con l'obiettivo di assicurarne la coerenza rispetto all'evoluzione normativa e alle esigenze operative.

Sebbene il Gruppo non gestisca dati particolarmente sensibili degli utenti, ma principalmente dati identificativi e di contatto, sono attivi presidi tecnici e procedurali per garantire la sicurezza e prevenire eventuali violazioni. Non si sono mai verificati violazioni dei dati (data breach) significative e, in caso di incidente, sono previste notifiche tempestive al Garante per la Privacy e agli utenti coinvolti, come stabilito dal Regolamento UE 2016/679. Nel triennio rendicontato, il Gruppo Autobrennero non ha ricevuto denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti.

La Società **RTC** gestisce la privacy e la sicurezza delle informazioni attraverso il **Data Protection Officer (DPO)**, il quale coordina la redazione e l'aggiornamento del **Manuale Privacy**, al fine di garantire la conformità alla normativa italiana ed europea in materia di

protezione dei dati personali. A ciò si affiancano la tenuta del **Registro delle attività di trattamento**, la definizione dell'**Organigramma Privacy** e lo svolgimento annuale sia della **valutazione dei rischi** secondo la metodologia ENISA, sia di un **audit interno** sul processo. Tramite il **Regolamento Informatico**, la Società fornisce a tutto il personale linee guida e istruzioni operative per l'utilizzo corretto dei dispositivi e dei sistemi aziendali, promuovendo attivamente una cultura della sicurezza informatica, intesa come consapevolezza e responsabilità nell'uso delle risorse digitali.

Nel corso del 2025, sia **RTC** che **InRail** hanno continuato a svolgere tutte le attività prope-
deutiche all'adeguamento alla normativa NIS2, con ulteriori sviluppi previsti nel 2026 per
il rafforzamento della sicurezza dei dati.

Per quanto riguarda la Società **InRail**, la gestione della privacy e della sicurezza delle in-
formazioni avviene tramite una serie di strumenti specifici, tra cui il **Manuale Privacy** – re-
datto in conformità alla normativa italiana ed europea in materia di protezione dei dati
personali – il **Registro delle attività di trattamento**, l'**Organigramma Privacy** e il **Regola-
mento informatico**. Le responsabilità in materia sono attribuite al **Titolare del Trattamen-
to**. Inoltre, la Società ha pianificato l'avvio di diverse iniziative legate alla protezione dei
dati personali, tra cui:

- il mantenimento di una formazione continua e aggiornata per il personale;
- l'organizzazione di un audit periodico di "manutenzione" del sistema privacy.

Cybersecurity

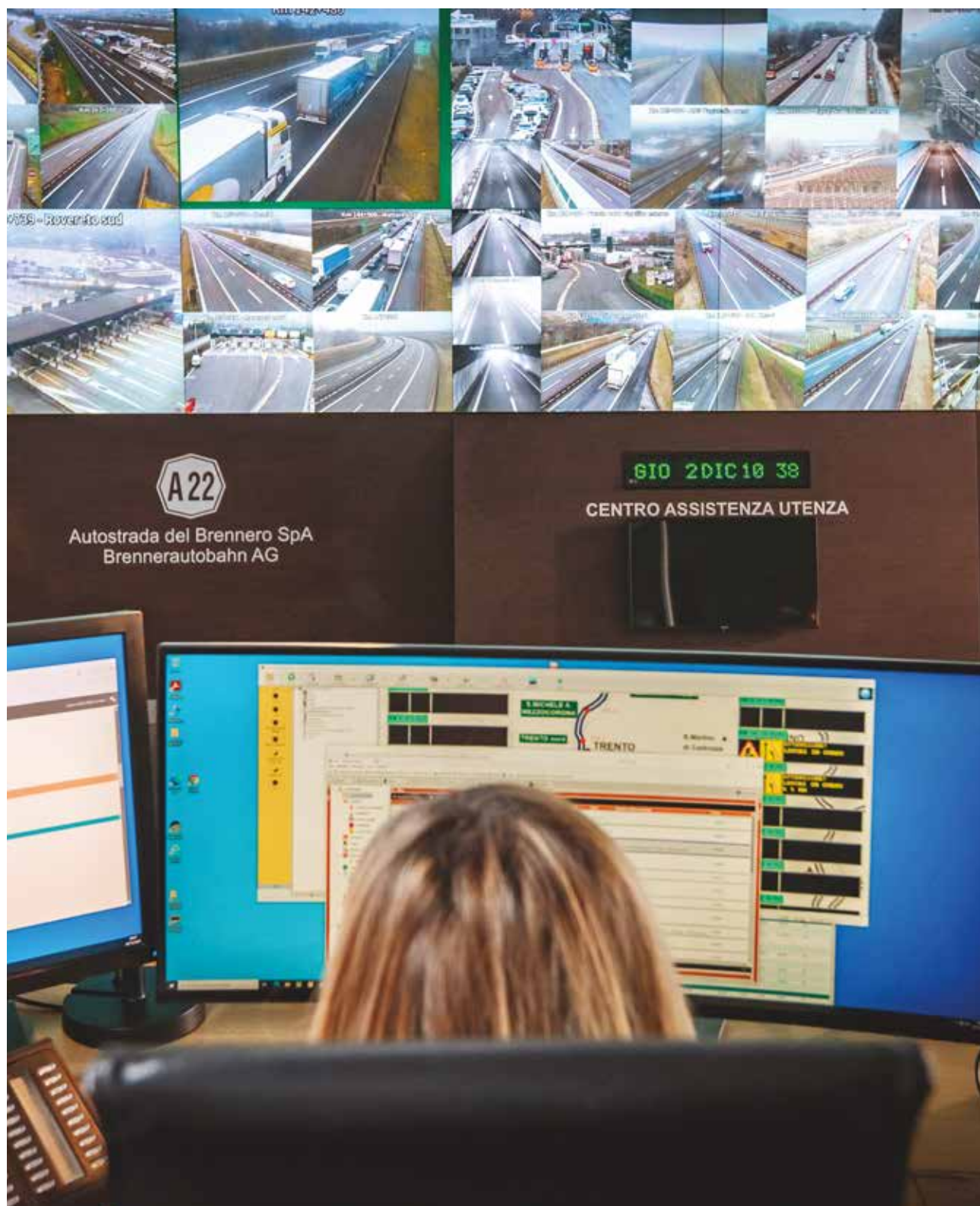
Descrizione IRO	IRO	Attuale Potenziale	Materialità d'Impatto	Materialità Finanziaria	Catena del valore	Livello	Valutazione
Interruzioni di servizio dovute a infrastrutture IT e ICT non adeguatamente aggiornate, sicure o resilienti, con possibili conseguenze su continuità operativa, funzionalità dei sistemi di pagamento, gestione del traffico, impianti tecnologici, e comunicazione con gli utenti.	IN	Potenziale	●		Operazioni dirette & a valle	Gruppo	Medio alto
Interruzione del servizio, perdita dati sensibili, rischio per la sicurezza degli utenti, costi di ripristino, mancati introiti e perdita di fiducia da parte degli stakeholder dovuto ad attacchi informatici.	R	Potenziale		◆	Operazioni dirette & a valle	Gruppo	Medio alto

Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

L'approccio integrato alla cybersecurity adottato da Autobrennero si fonda su una visione preventiva e proattiva, orientata a garantire la protezione dell'operatività aziendale e la fiducia degli utenti anche in un contesto digitale in continua evoluzione. La continuità operativa dei sistemi informativi e la protezione dell'infrastruttura digitale rappresentano una priorità strategica per il Gruppo Autobrennero, in considerazione dell'impatto che eventuali disservizi potrebbero avere sui servizi erogati, in particolare sul sistema di esazione e sul funzionamento degli impianti tecnologici lungo la rete autostradale. In tale ambito, Autobrennero ha definito un **sistema di gestione della sicurezza informatica** che integra misure organizzative, tecnologiche e procedurali in linea con le best practice e la normativa vigente.

È stato avviato un percorso di adeguamento alla **Direttiva NIS2** e di progressiva conformità alla norma **ISO/IEC 27001**, con l'obiettivo di rafforzare il livello complessivo di maturità del sistema di cybersecurity. Tra le attività strutturali in corso rientrano il censimento del livello di sicurezza dei fornitori, la revisione e il completamento delle procedure interne di sicurezza, nonché campagne di sensibilizzazione e formazione rivolte al personale impiegatizio, con particolare attenzione agli amministratori di sistema, destinatari peraltro di un intervento formativo dedicato in ambito di ethical hacking. A supporto di tale percorso, è attualmente in fase di svolgimento un'attività di incident response plan, **risk analysis e gap analysis**, il cui completamento è previsto nel corso del 2026.

Nel 2025 non si sono verificati attacchi informatici andati a buon fine né eventi di particolare gravità. È proseguito il monitoraggio continuo del Darkweb per individuare possibili credenziali compromesse o altre informazioni sensibili riferibili alla Società.



Parallelamente, sono state condotte verifiche periodiche sulle web application esposte su Internet attraverso attività di Vulnerability Assessment e Penetration Test (VAPT), e analisi dello stato di sicurezza della rete interna, senza evidenze critiche.

Per garantire una protezione completa e multilivello, Autobrennero ha adottato sistemi avanzati di sicurezza ICT, tra cui:

- un sistema **EDR (Endpoint Detection and Response)** integrato con servizio **SOC (Security Operation Center)** per la gestione e risposta agli incidenti informatici;
- un sistema **NDR (Network Detection and Response)** basato su tecnologie di intelligenza artificiale e machine learning per l'identificazione di minacce evolute;
- **firewall** di ultima generazione (NGFW) con funzionalità avanzate di controllo della navigazione, identificazione delle violazioni e controllo posturale degli accessi VPN;
- un sistema **NAC (Network Access Control)** per gestire in modo sicuro l'accesso dei dispositivi alla rete, in fase di completamento;
- sistemi di **Log Management e Active Directory Management** per il tracciamento e la gestione sicura degli accessi amministrativi;
- sistemi **SIEM (Security Information and Event Management)** per la correlazione centralizzata dei log di sicurezza, l'individuazione di eventi anomali e il supporto alle attività di incident response e compliance;
- sistemi di **monitoraggio centralizzato delle infrastrutture ICT** per il controllo continuo delle prestazioni, della disponibilità dei servizi e dell'individuazione tempestiva di anomalie operative e di sicurezza;
- un sistema **antispam e antiphishing** avanzato, integrato con le piattaforme di posta elettronica, per la protezione da campagne di social engineering, malware e tentativi di frode via email.

L'infrastruttura IT si caratterizza per l'elevata resilienza grazie alla segmentazione della rete, all'utilizzo della **tecnologia Fabric**, alla ridondanza dei sistemi critici (Domain Controller, File Server, Database) e alla presenza di un **sistema di backup** completo, che include anche componenti IoT e impianti tecnologici. Tali misure consentono di assicurare la Business Continuity e un efficace Disaster Recovery, riducendo il rischio di interruzioni anche in presenza di incidenti o attacchi informatici.

Inoltre, viene mantenuto un monitoraggio costante delle vulnerabilità e delle allerte pubblicate da enti e agenzie nazionali e internazionali (CISA, CSIRT, ACN, NIST, Polizia Postale), garantendo un aggiornamento continuo del livello di difesa.

Anche le società RTC e InRail stanno lavorando attivamente sul fronte della cybersecurity, nella consapevolezza che eventi di questo tipo, sebbene attualmente sotto controllo, potrebbero avere impatti differenziati su ciascuna attività aziendale. Queste ultime, rispetto alla Capogruppo, dipendono in misura leggermente minore dai sistemi IT, ma rimangono comunque esposte a rischi specifici; il personale impiegatizio è maggiormente coinvolto nell'utilizzo quotidiano degli strumenti digitali, mentre quello operativo e ausiliario interagisce in modo più limitato con le tecnologie informatiche. Ciononostante, le conseguenze di eventuali disservizi potrebbero essere rilevanti in termini di continuità dei processi aziendali e qualità del servizio all'utenza.

Per questo, il rischio è attivamente mitigato attraverso **aggiornamenti periodici**, la presenza di **figure IT dedicate** e una **gestione strutturata dell'infrastruttura tecnologica** che prevede l'adozione di specifici presidi. Inoltre, la struttura è organizzata per assicurare, in caso di malfunzionamenti, un **intervento tempestivo**, grazie al supporto interno specializzato e a procedure di ripristino rapido.



Appendice



Allegati

Risultati materialità per topic e sub-topic, rilevanza e catena del valore

 Ambientale	# ESRS Standard	Tipologia	Operazioni a monte	Operazioni dirette	Operazioni a valle
	E1	Energia	● ● ● ◆ ◆	● ● ◆ ◆	
	E1	Mitigazione del Cambiamento climatico	● ● ●	● ● ●	● ● ●
	E1	Adattamento al cambiamento climatico	◆ ◆ ◆	◆ ◆ ◆	◆ ◆ ◆
	E2	Inquinamento del suolo			● ●
	E2	Inquinamento dell'aria			● ● ●
	E2	Microplastiche			● ●
	E3	Acqua e risorse marine	● ●	● ●	● ●
	E4	Fattori di impatto diretto		● ● ● ◆ ◆ ◆	
	E4	Impatti su estensione e condizione degli ecosistemi		● ● ●	
	E4	Impatti sullo stato delle specie		● ● ●	● ● ●
	E5	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	● ● ● ◆ ◆	● ● ◆ ◆	
	E5	Deflussi di risorse connessi		● ● ●	● ● ●
	E5	Rifiuti			● ●
	SPECIFIC	Entity Specific: Innovazione, mobilità e infrastrutture resilienti	◆ ◆ ◆	● ● ● ◆ ◆ ◆	● ● ● ◆ ◆ ◆

 Sociale	# ESRS Standard	Tipologia	Operazioni a monte	Operazioni dirette	Operazioni a valle
	S1	Condizioni di lavoro		● ● ● ◆ ◆	
	S1	Parità di trattamento e opportunità per tutti		● ● ● ◆ ◆	
	S1	Altri diritti connessi al lavoro		● ●	
	S2	Condizioni di lavoro	● ● ●		● ● ●
	S2	Parità di trattamento e opportunità di lavoro	● ● ●		● ● ●
	S2	Altri diritti connessi al lavoro	◆ ◆		◆ ◆
	S3	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità		● ● ● ◆ ◆ ◆	
	S3	Diritti civili e politici delle comunità		● ● ●	
	S3	Entity Specific: Inquinamento acustico		● ● ●	● ● ●
	S4	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali		◆ ◆	● ● ◆ ◆
	S4	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali		● ● ◆ ◆	● ● ● ◆ ◆ ◆
	S4	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali			● ● ●
	S4	Entity specific: Qualità dei servizi offerti			● ● ◆ ◆

 Governance	# ESRS Standard	Tipologia	Operazioni a monte	Operazioni dirette	Operazioni a valle
	G1	Cultura d'impresa	● ● ●	● ● ● ◆ ◆ ◆	● ● ●
	G1	Protezione degli informatori		◆ ◆	
	G1	Corruzione attiva e passiva		● ● ◆ ◆	
	G1	Entity Specific: Cybersecurity		● ● ◆ ◆	● ●

Tabelle Metriche

Numero di dipendenti per genere	2023	2024	2025
Donne	226	231	236
Uomini	1240	1211	1206
Totale	1466	1442	1442

Numero di dipendenti per Paese di attività	2023	2024	2025
Italia	1433	1404	1400
Slovenia	28	29	33
Croazia	5	9	9
Francia	/	/	0
Totale	1466	1442	1442

	Uomini			Donne			Altro			Non comunicato			Totale		
Numero di dipendenti per tipo di contratto e genere	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Numero totale di dipendenti	1.240	1.211	1.206	226	231	236	0	0	0	0	0	0	1.466	1.442	1.442
Numero di lavoratori a tempo indeterminato	1.206	1.171	1.158	209	219	226	0	0	0	0	0	0	1.415	1.390	1.384
Numero di lavoratori a tempo determinato	34	40	48	17	12	10	0	0	0	0	0	0	51	52	58
Numero di lavoratori a ore non garantite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di lavoratori a tempo pieno	1.206	1.183	1.180	160	162	171	0	0	0	0	0	0	1.366	1.345	1.351
Numero di lavoratori part-time	34	28	26	66	69	65	0	0	0	0	0	0	100	97	91

	Italia			Slovenia			Croazia			Totale		
Numero di dipendenti per tipo di contratto e Paese	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Numero totale di dipendenti	1.426	1.404	1.400	5	9	9	28	29	33	1.466	1.442	1.442
Numero di lavoratori a tempo indeterminato	1.376	1.353	1.350	5	9	9	27	28	25	1.415	1.390	1.384
Numero di lavoratori a tempo determinato	50	51	50	0	0	0	1	1	8	51	52	58
Numero di lavoratori a ore non garantite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di lavoratori a tempo pieno	1.327	1.308	1.310	5	9	9	28	28	32	1.366	1.345	1.351
Numero di lavoratori part-time	99	96	90	0	0	0	0	1	1	100	97	91

	2023					2024					2025				
	Donna	Uomo	Altro	Non comunic.	Totale	Donna	Uomo	Altro	Non comunic.	Totale	Donna	Uomo	Altro	Non comunic.	Totale
Totale sotto i 30 anni	22	168	0	0	190	24	135	0	0	159	21	113	0	0	134
Dirigenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quadro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impiegati	13	20	0	0	33	16	21	0	0	37	13	21	0	0	34
Esattori	2	5	0	0	7	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
Operai	7	143	0	0	150	8	110	0	0	118	8	92	0	0	100
Totale tra i 30 e i 50 anni	135	637	0	0	772	131	651	0	0	782	128	630	0	0	758
Dirigenti	0	3	0	0	3	0	3	0	0	3	0	2	0	0	2
Quadro	5	21	0	0	26	7	23	0	0	30	7	19	0	0	26
Impiegati	118	218	0	0	336	112	221	0	0	333	111	215	0	0	326
Esattori	8	32	0	0	40	7	26	0	0	33	5	17	0	0	22
Operai	4	363	0	0	367	5	378	0	0	383	5	377	0	0	382
Totale sopra i 50 anni	69	435	0	0	504	77	424	0	0	501	87	463	0	0	550
Dirigenti	1	2	0	0	3	1	2	0	0	3	1	3	0	0	4
Quadro	3	28	0	0	31	4	28	0	0	32	4	32	0	0	36
Impiegati	57	128	0	0	185	64	123	0	0	187	74	156	0	0	230
Esattori	6	130	0	0	136	7	117	0	0	124	7	103	0	0	110
Operai	2	147	0	0	149	1	154	0	0	155	1	169	0	0	170
Totale dipendenti	226	1240	0	0	1466	232	1210	0	0	1442	236	1206	0	0	1442
Dirigenti	1	5	0	0	6	1	5	0	0	6	1	5	0	0	6
Quadro	8	49	0	0	57	11	51	0	0	62	11	51	0	0	62
Impiegati	188	366	0	0	554	192	365	0	0	557	198	392	0	0	590
Esattori	16	167	0	0	183	14	147	0	0	161	12	120	0	0	132
Operai	13	653	0	0	666	14	642	0	0	656	14	638	0	0	652
Totale dipendenti	226	1.240	0	0	1466	232	1.210	0	0	1442	236	1206	0	0	1.442
Dipendenti Alta Direzione	1	5	0	0	6	1	5	0	0	6	1	5	0	0	6
Percentuale	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%

I dati si riferiscono all'aggregazione dei dati ottenuti dalle singole società considerate nel perimetro di rendicontazione del Gruppo Autobrennero (Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA, RTC SpA e Sadobre SpA, Virtual Design Srl).

I dati sono forniti da database aziendali.

ESRS - Oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

IRO-2 Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
1. INFORMAZIONI GENERALI	ESRS 2 - Informazioni generali	BP-1	Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità	14
		BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	14
		GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	62
		GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	62
		GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	62
		GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	56
		IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	36
		IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	244
		SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	16
		SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	52
		SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	36-109
		MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	44
2. INFORMAZIONI AMBIENTALI	ESRS - E1 Cambiamento climatico	E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	91-98
		E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	91-98-103
		E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	44
		E1-5	Consumo di energia e mix energetico	99
		E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	103-106
		E1.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	36
	ESRS - E2 Inquinamento	SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	36-91
		E2.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	36
		E2-1	Politiche relative all'inquinamento	144-150
		E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	144-150
	ESRS - E3 Acqua e risorse marine	E3.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	36
		E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	137
		E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	137
		E3-4	Consumo idrico	142

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
	ESRS - E4 Biodiversità ed ecosistemi	E4.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi	36
		E4.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	36-91-109
		E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	114
		E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	114
		E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	44
		E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	114
	ESRS - E5 Economia circolare	E5.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	36
		E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	122-129
		E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	122-129
		E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	44
		E5-4	Flussi di risorse in entrata	131
		E5-5	Flussi di risorse in uscita	126
3. INFORMAZIONI SOCIALI	ESRS - S1 Forza lavoro propria	S1SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	173
		S1SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	173-180-183-189-199-231
		S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	173-180-189-199
		S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	173-183
		S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	173-180-189
		S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	173-180-183-189-199
		S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	44
		S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	173
		S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	173
		S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	173
		S1-9	Metriche della diversità	173
		S1-10	Salari adeguati	173
		S1-11	Protezione sociale	199
		S1-12	Persone con disabilità	180
		S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	173-183
		S1-14	Metriche di salute e sicurezza	189
		S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	199
		S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	180

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
	ESRS - S2 Lavoratori nella catena del valore	S2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	206
		S2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	206
		S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	206
		S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	206
		S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	206
		S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	206
	ESRS - S3 Comunità interessate	S3 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	213
		S3 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	213-216
		S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	213-216
		S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	213-216
		S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	216
		S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	213-216
		S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	44
	ESRS - S4 Consumatori e utilizzatori finali	S4 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	154
		S4 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	154-231
		S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	154-164
		S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	154-164
		S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	154-164
		S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	154-164
		S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	44
4. INFORMAZIONI DI GOVERNANCE	ESRS - G1 Condotta delle imprese	G1.GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	62
		G1.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	36
		G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	228
		G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	206

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
		G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	128
		G1-4	Casi di corruzione attiva o passiva	228

A cura di

Servizio Stampa e Relazioni Esterne

Assistenza tecnico-metodologica

Kpmg Advisory SpA

Progetto grafico

eDesign Trento

Impaginazione

Autostrada del Brennero SpA

Fotografie

Archivi: Autostrada del Brennero SpA - Sadobre SpA - RTC SpA - InRail SpA

Bilancio di Sostenibilità

approvato in CdA il 26.06.2026

Finito di stampare nel mese di luglio 2026 da Esperia Srl

© 2026 Autostrada del Brennero SpA / Brennerautobahn AG

www.autobrennero.it - Via Berlino, 10 - Trento

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione di Autostrada del Brennero SpA.

Autostrada del Brennero
autobrennero.it

Rail Traction Company
railtraction.it

Inrail
inrail.it

Sadobre AG
sadobre.it

Virtual Design
virtuald.it

