

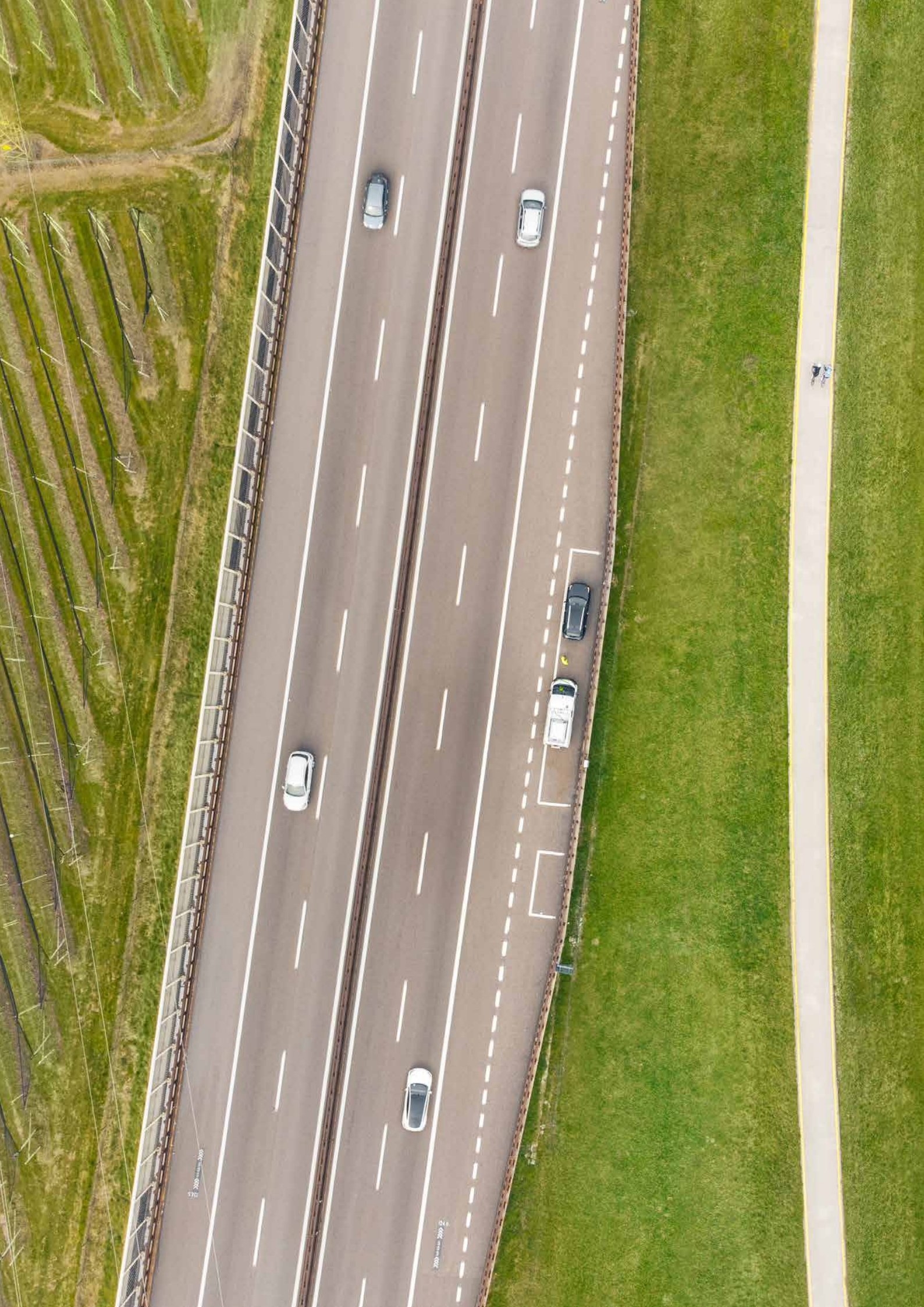
BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2024

GRUPPO AUTOBRENNERO



BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2024

GRUPPO AUTOBRENNERO



Lettera agli stakeholders

Anche nel 2024 il Gruppo Autobrennero ha portato avanti con impegno le proprie progettualità, ponendo grande attenzione alla sfera della sostenibilità. I risultati sono puntualmente rendicontati nel presente Bilancio di Sostenibilità che quest'anno è stato redatto adottando i nuovi standard internazionali previsti dalla normativa europea (Direttiva UE 2022/2464, nota come Corporate Sustainability Reporting Directive o CSRD), recepita a livello nazionale. Un passaggio che consente e consentirà di rendere i dati e le performance conseguite dal Gruppo in materia di ESG raffrontabili con quelli ottenuti dagli altri peers del settore ma più in generale con tutte le principali realtà imprenditoriali europee.

Si tratta di una scelta che è andata oltre i dettami della norma, la quale anche per il 2024 non imporrebbe alcun obbligo di rendicontazione per le Società del Gruppo. Ma saper anticipare decisioni cruciali è una prassi aziendale consolidata. Autobrennero dimostra infatti una particolare attenzione ai temi della sostenibilità fin dagli anni della costruzione dell'arteria. Già negli anni Novanta, a fronte dell'incremento del traffico, intraprese la sfida dell'intermodalità, investendo sulla ferrovia ossia in un potenziale competitor. I numeri confermano la bontà di quell'intuizione: grazie ai 30mila treni movimentati quest'anno il Gruppo è riuscito a trasferire dalla gomma alla rotaia circa 1.500 tir al giorno. Le società ferroviarie del Gruppo si sono avvalse per il 99% di trazione elettrica, contribuendo ad abbattere per circa 300 mila tonnellate la produzione di CO₂ lungo il corridoio del Brennero. Evidente il beneficio anche in termini di efficienza dell'arteria e di vivibilità per i territori attraversati. I quali rappresentano non solo uno stakeholder ma anche l'84,7% dell'azionariato. D'anticipo il Gruppo ha giocato anche sul fronte della transizione energetica: ad oggi l'A22 è dotata di 72 stalli per la ricarica elettrica universale, con una percentuale di copertura per tratta gestita superiore alla media nazionale; il know how maturato invece con l'apertura, dieci anni fa, del primo centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde a Bolzano Sud è stato prezioso per la progettazione dei 4 siti di distribuzione di idrogeno verde finanziati anche grazie all'aggiudicazione di fondi Pnrr, di cui in questi mesi sono partiti o stanno per partire i bandi. Analogamente eccellenti i risultati raggiunti sul fronte delle tecnologie C-ITS: attraverso la costante partecipazione a progetti di ricerca europea 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.

I risultati finanziari, ambientali, sociali e di governance dell'esercizio sono dunque 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
	L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile	29
	Gli stakeholder del Gruppo	36
01.03	Il processo di doppia materialità	40
	Due diligence	48
01.04	La Governance del Gruppo e di sostenibilità	52
01.05	Politiche e certificazioni di Gruppo	56



01 Informazioni generali

Introduzione



02 Informazioni ambientali

02.01	Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione	62
	La mobilità di domani	64
	Innovazione e digitalizzazione	72
	Il piano degli investimenti	76
02.02	Cambiamento climatico	80
	Energia e fonti rinnovabili	86
	Emissioni di gas effetto serra	91
02.03	Biodiversità ed ecosistemi	97
02.04	Uso delle risorse ed economia circolare	108
	La gestione dei rifiuti	108
	Le materie prime	115
02.05	Acque e risorse marine	121
	Le risorse idriche e la loro tutela	121
02.06	Inquinamento	129
	L'inquinamento atmosferico	129
	Inquinamento del suolo e microplastiche	135

03.01	Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale	140
	La sicurezza degli utenti	140
	La soddisfazione degli utenti	150
03.02	Forza lavoro propria	159
	I collaboratori del Gruppo Autobrennero	159
	L'inclusione e la protezione dei diritti umani	166
	La formazione e lo sviluppo delle competenze	169
	La sicurezza dei collaboratori	175
	Il benessere oltre il lavoro	185
03.03	Lavoratori lungo la catena del valore	189
	La catena di fornitura e i partner commerciali	189
03.04	Comunità interessate	196
	La redistribuzione del valore generato	196
	La tutela del territorio	200
	L'inquinamento acustico	206



03 Informazioni sociali

Appendice



04 Informazioni di governance

04.01	Condotta delle imprese	212
	Etica e anticorruzione	212
	Riservatezza e Cybersecurity - la sicurezza delle informazioni	215





Highlights 2024



CREAZIONE DI VALORE ECONOMICO

€ 561.151 migliaia

VALORE DELLA PRODUZIONE

€ 556.672 migliaia

RICAVI CARATTERISTICI
(voce A1 e A5 del Bilancio consolidato)

€ 88.629 migliaia*

UTILE D'ESERCIZIO



I NUMERI DEL GRUPPO AUTOBRENNERO

+70 milioni

VEICOLI CHE HANNO USUFRUITO
DELL'INFRASTRUTTURA
AUTOSTRADALE

19.287

TRENI EFFETTUATI
DALLE SOCIETÀ FERROVIARIE**

€ 315.700

INVESTIMENTI IN INNOVAZIONE
E RICERCA E SVILUPPO



SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

84%

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

+12,8 %

DI INVESTIMENTI SULLA RETE
PER LA RICARICA ELETTRICA

98,6%

RIFIUTI DESTINATI AD
OPERAZIONI DI RECUPERO



SOSTENIBILITÀ SOCIALE

1.442

DIPENDENTI NEL 2024

26,6

ORE DI FORMAZIONE
EROGATE IN MEDIA PRO
CAPITE NEL 2024

96,4%

DEI DIPENDENTI
HA UN CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

* Dati Bilancio consolidato del 2024, le società consolidate integralmente sono:

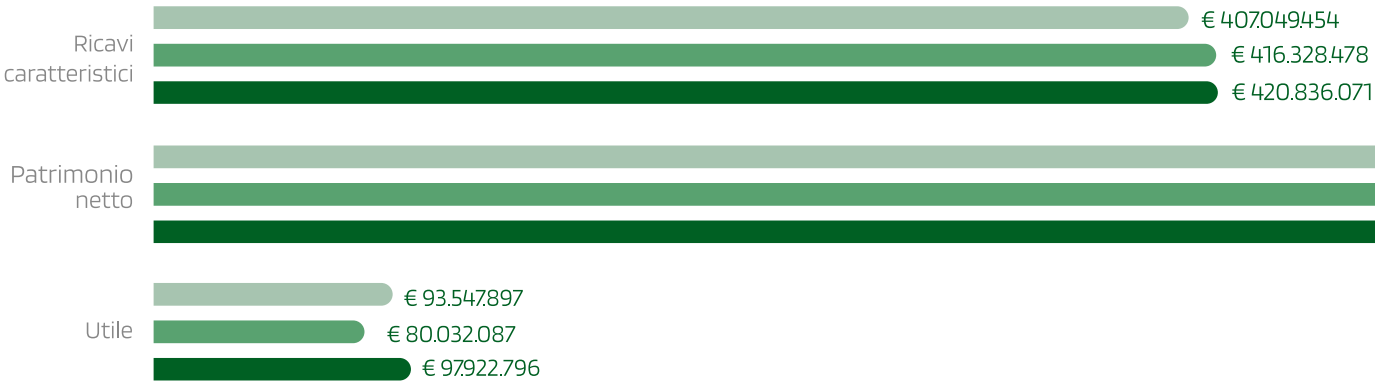
- Autostrada del Brennero SpA
- RTC SpA
- Sadobre SpA
- InRail SpA (dal 2022)
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- STR2 SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA

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

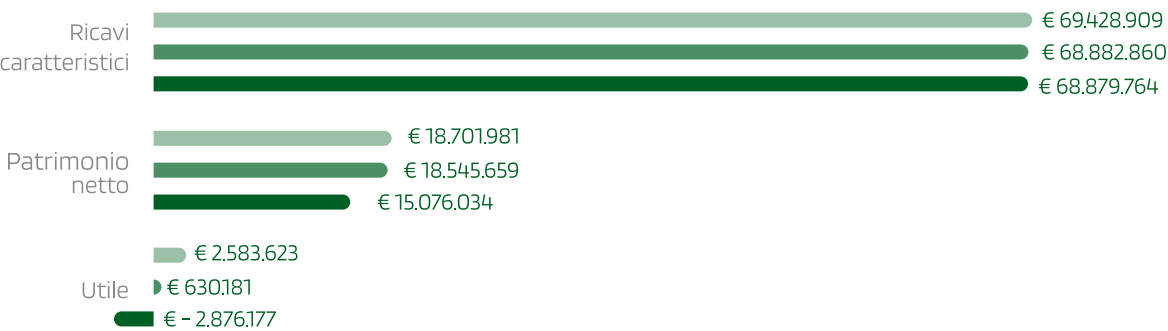
** 30.000 ca. con quelli della collegata Lokomotion

Performance economiche del gruppo

Autostrada del Brennero SpA **Brennerautobahn AG**



Rail Traction Company



InRail

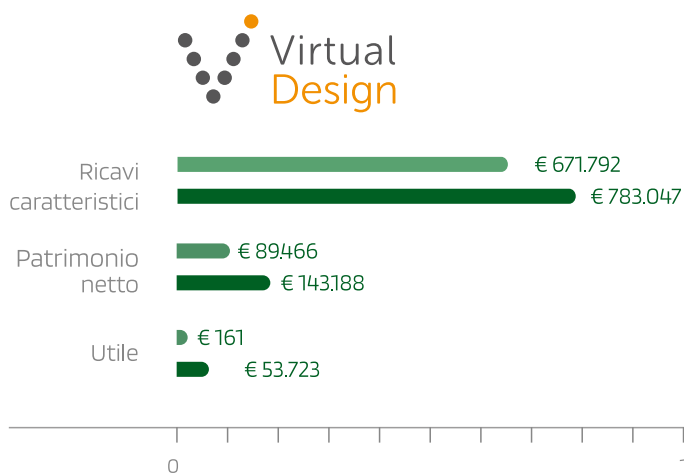
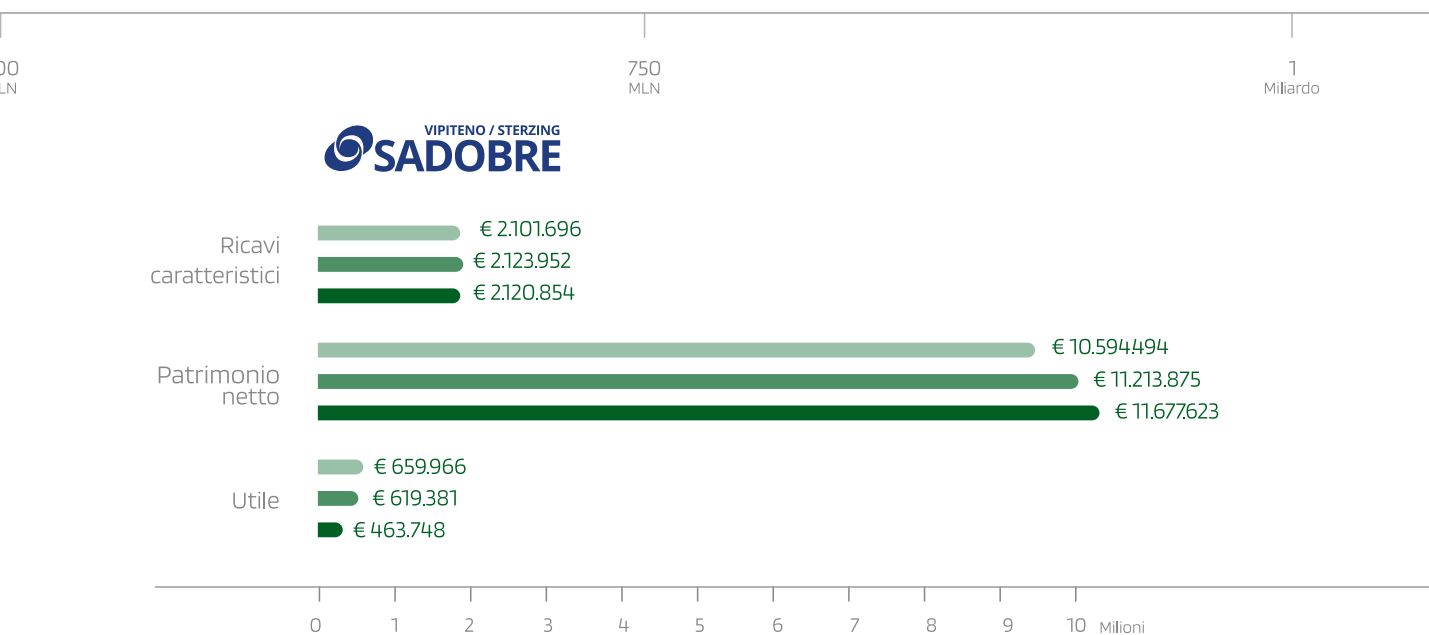


Anni bilancio economico

2022

2023

2024



I dati relativi all'esercizio 2022 non sono disponibili in quanto la società, in tale anno, non faceva ancora parte del perimetro di consolidamento del Gruppo.



01

Informazioni generali

01.01	Nota metodologica	14
01.02	Il Gruppo Autobrennero e la catena del valore	16
	L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile	29
	Gli stakeholder del Gruppo	36
01.03	Il processo di doppia materialità	40
	Due diligence	48
01.04	La Governance del Gruppo e di sostenibilità	52
01.05	Politiche e certificazioni di Gruppo	56

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 19 settembre 2025, 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.

Questo Bilancio è stato redatto su base volontaria, svolgendo un primo esercizio di applicazione delle linee guida della nuova 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 i nuovi standard europei, gli **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)** sviluppati dall'**European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG)**, adeguando informazioni e dati rendicontati secondo i GRI nei precedenti anni. Adottando gli ESRS, il Gruppo Autobrennero contribuirà ad assicurare che le informazioni sulla sostenibilità siano dettagliate, comparabili, verificabili e pertinenti per gli stakeholder. 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 2024, 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

- Istituto per Innovazioni Tecnologiche Bolzano Scarl
- 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 2024, in quanto 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.

Poiché questo rappresenta il primo Report di Sostenibilità secondo gli standard ESRS, eventuali informazioni mancanti sono trattate nella sezione pertinente del report. Il Gruppo, tuttavia, si prefigge di raccogliere e rendicontare le eventuali altre informazioni necessarie per i report futuri.

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 all'indirizzo 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 prevalentemente alla gestione del trasporto. Il Gruppo Autobrennero crede in una mobilità intelligente, sicura e sostenibile promuovendo scelte orientate al bene comune e interesse collettivo attraverso un fitto dialogo con i propri stakeholder: istituzioni, comunità locali, imprese e utenti. Inoltre, lo svolgimento delle attività è orientato alla sicurezza, qualità e 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	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	19 Banco Bpm Società per Azioni	30.649,00	2,00
20	Infrastrutture CIS 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 Trentino-Alto Adige (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 SpA) ha la propria sede a Bolzano e offre servizi di trazione ferroviaria di convogli di merce, organizzando l'utilizzo di locomotori (di proprietà, in leasing o a noleggio) e di macchinisti adibiti alla condotta dei treni merci, per conto delle società ferroviarie, delle società che organizzano il trasporto multimodale (i cosiddetti MTO) e società che operano nell'organizzazione logistica del trasporto di merci in import ed export dall'Italia. Il mercato servito da RTC SpA è quello nazionale, con particolare attenzione all'area del Nord Est (Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia); in misura minore, sono gestiti anche i servizi verso il Nord Ovest (Lombardia, Piemonte), verso sud fino alla Toscana e bassa Emilia. I settori serviti comprendono tutti quelli legati alle merceologie trasportate, con particolare prevalenza dell'industriale, chimico, automotive e alimentare. Partner strategico di RTC SpA è Lokomotion GmbH, partecipata direttamente dalle controllate STR2 SpA (20%) e, appunto, RTC SpA (30%): Lokomotion gestisce i convogli ferroviari oltre il confine del Brennero.



InRail SpA 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. L'impresa opera con la propria flotta di locomotive e il proprio personale qualificato principalmente in tutto il nord e centro Italia, nei trasporti da e per la Francia, nonché nelle connessioni con i Paesi dell'Europa orientale. La sede legale e amministrativa della Società è situata a Genova, mentre le sedi operative sono localizzate a Udine, Nova Gorica (Slovenia) e Zagabria (Croazia).

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



+99 %

Treni movimentati
a trazione elettrica
da InRail SpA

€ 315.700

Investimento
in R&S

-300.000
ton CO₂

Riduzione
anidride carbonica
nell'atmosfera

~ 1.500

TIR giorno

Mezzi pesanti che
non transitano
su gomma ma su rotaia

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

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 delle infrastrutture e dei servizi autostradali.

Operazione 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 riveste la progettazione e 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.

Nel 2024 RTC SpA ha gestito il trasporto di 10.319 treni (comprese le antenne*), operando prevalentemente nel traffico combinato e tradizionale. Le attività includono anche il trasporto di cereali, che ha registrato un numero significativo di treni, grazie al potenziamento dei mezzi e del personale, oltre alla presenza in aree strategiche del Nord Italia.

InRail SpA ha gestito il trasporto di 8.968 treni, operando lungo i principali corridoi nazionali e internazionali, con un'estensione crescente verso l'Est Europa grazie alla presenza in Slovenia e in Croazia. Le attività principali comprendono i cosiddetti "treni pesanti" per il trasporto di cereali e semilavorati siderurgici come le bramme, con carichi fino a 2.500 tonnellate lorde e i treni di argilla provenienti dalla Serbia e diretti ai siti di Ravenna e Dinazzano. Inoltre, è di rilevante importanza il trasporto di autoveicoli lungo l'asse Romania-Venezia Marghera nonché Tarvisio-Lonato e Tarvisio-Livorno e, nel corso degli ultimi anni, anche il trasporto su rotaie dal sito Piombino verso il Nordest Europa in ragione di continuità operativa.

* Le antenne hanno lo scopo di servire le diramazioni o collegamenti secondari.



Ambientale +

Mobilità sostenibile
Gestione dei rifiuti
Inquinamento atmosferico
Energia e fonti rinnovabili
Consumi responsabili dei materiali
Inquinamento acustico
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

Sociale + 



Governance + 

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

Tra le attività è incluso anche il trasporto di merci pericolose. A fine 2023 è ripreso un collegamento intermodale settimanale tra Tarvisio e Padova. Da gennaio 2023, InRail ha anche assunto la gestione dei traffici ferroviari da e per la Francia, in precedenza svolti da Fuori-Muro Impresa Ferroviaria Srl.

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 circa 5.284 milioni di chilometri tra veicoli leggeri e pesanti, 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 corret-

to 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 Convenzione, scaduta il 30 aprile 2014, è costituita da diversi documenti strettamente collegati fra loro, che ne fanno parte integrante: l'Atto stipulato il 29/07/1999, seguito dalla Convenzione Aggiuntiva 06/05/2004, l'Addendum 16/12/2004, e l'Atto Integrativo 18/10/2005. A seguito della registrazione da parte della Corte dei conti, l'insieme di questi atti – considerati come un unicum – aveva inoltre determinato, fra gli altri punti ed obblighi, il termine della proroga della concessione stessa fissandola al 30 aprile 2014. Si ricorda che si sono susseguite diverse procedure per l'affidamento dal 2011 al 2014: il Bando di gara per l'affidamento in concessione dell'A22 (settembre 2011), la proposta avanzata dalla Società al Concedente MIT (aprile 2014), la notifica da parte del Governo italiano alla UE (agosto 2014), il Decreto-legge "Sblocca Italia" (dicembre 2014).

Successivamente al dicembre 2014 di seguito si evidenziano i principali atti o provvedimenti normativi intercorsi:

- il Protocollo d'Intesa stipulato il 14 gennaio 2016 tra il Concedente MIT e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dall'A22;
- l'art. 13 bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali) del Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017 n. 172.

Tale norma prevede che gli atti convenzionali di concessione siano stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i concessionari autostradali, individuati al comma 1 nelle Amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo

del corridoio scandinavo mediterraneo sottoscrittrici del Protocollo d'Intesa 14 gennaio 2016.

In data 20 maggio 2019 il CIPE ha emesso la delibera n. 24 pubblicata sulla G.U. il 30 settembre 2019 di Approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Tale Delibera - facendo seguito alla Delibera CIPE n. 68 del 28 novembre 2018, con la quale è stato introdotto, relativamente alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena, il modello dell'accordo di cooperazione per le tratte autostradali gestite da enti a controllo interamente pubblico, a seguito di consultazione con la Commissione europea e del negoziato con gli enti territoriali - approva l'Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Le interlocuzioni tra il concedente MIT e gli Enti Pubblici territoriali, per l'aspetto concessorio, e tra la Società e i Soci privati, per l'acquisto delle azioni dagli stessi, sono proseguite, ma non è stato possibile addivenire alla totalizzazione pubblica delle partecipazioni azionarie così come richiesto dal dettato normativo.

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, 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.

L'approccio alla sostenibilità e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile

SBM-1 - Strategia, business model e catena del valore

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 ha integrato in modo strutturale gli obiettivi di sostenibilità all'interno del proprio modello di business, puntando a trasformare l'asse Brennero-Modena nel primo **Green Corridor Europeo**, attraverso un'azione concreta 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.

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.

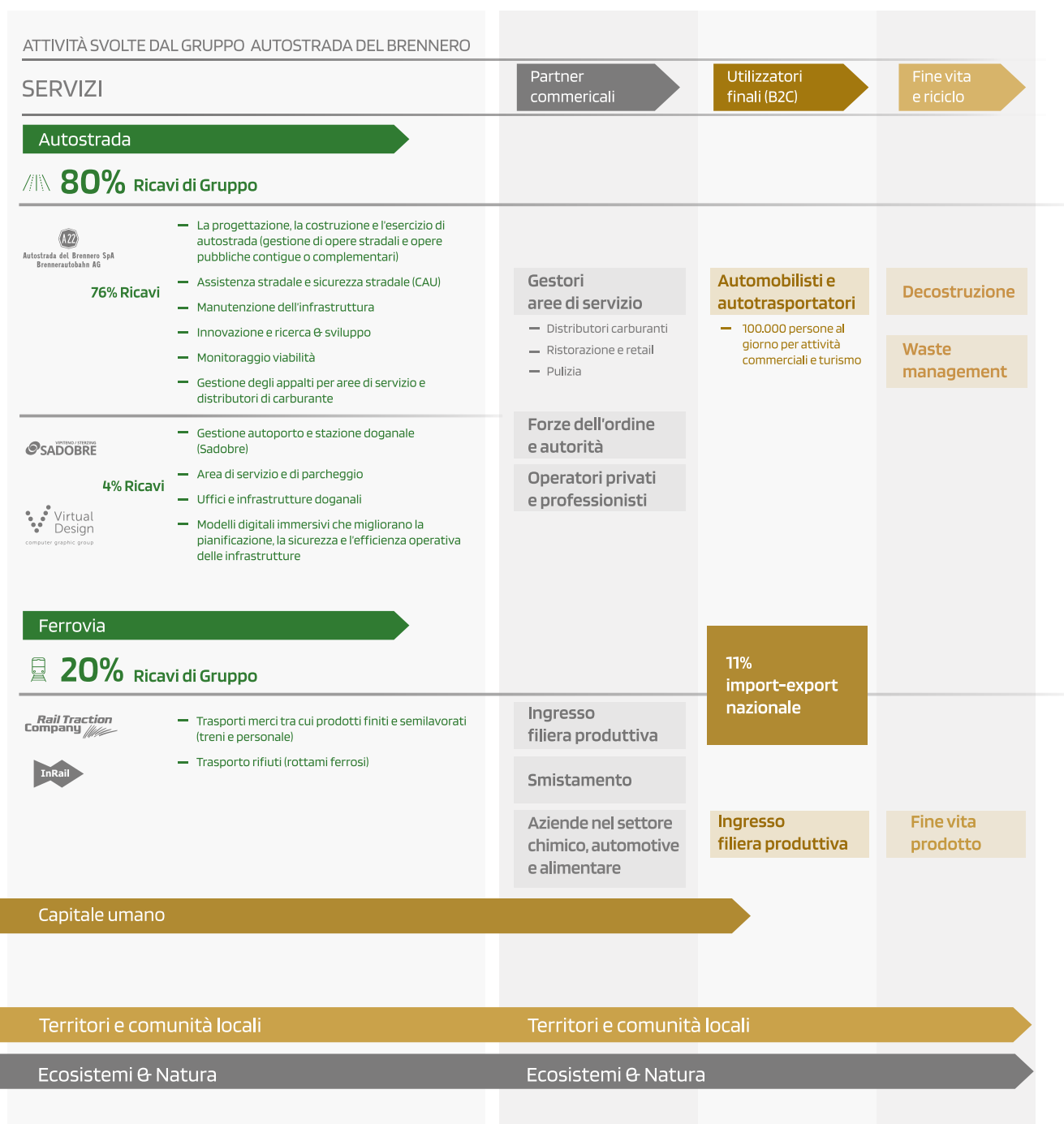
Il modello di sostenibilità, basato sugli obiettivi SDG, è stato delineato sui 3 pilastri ESG.

A MONTE



OPERAZIONI DIRETTE

A VALLE





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 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.

Gli stakeholder del Gruppo

SBM-2 - Interessi e opinioni degli stakeholder

Per il Gruppo Autobrennero, il dialogo con gli stakeholder ha da sempre rappresentato 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 gli interessi 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

Organismo di vigilanza - Dipendenti e famiglie

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, S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia SpA, Rail Traction Company SpA, InRail SpA Tra le imprese collegate vi sono anche Istituto per Innovazioni Tecnologiche S.c.a.r.l. 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 metri 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 dirette, riunioni periodiche, videoconferenze, progetti di "family audit".	Comunicazioni specifiche, compreso whistleblowing	A seguito di necessità
L'Organismo ha diritto di libero accesso presso tutte le strutture e funzioni aziendali, nessuna esclusa e senza necessità di alcun consenso preventivo o di preavviso, onde poter ottenere ogni informazione e/o documentazione ritenute rilevanti e necessarie per lo svolgimento dei compiti previsti dal D.Lgs. 231/2001	Comunicazioni specifiche e comunicazioni nel corso delle assemblee	COSTANTE
Riunioni periodiche, con cadenza almeno annuale, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica	Comunicazioni specifiche e comunicazioni nel corso delle assemblee	COSTANTE
Riunioni periodiche, in occasione di tutte le casistiche previste dallo statuto, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica	Comunicazioni specifiche e comunicazioni nel corso delle assemblee	COSTANTE
Comunicazioni dirette e riunioni periodiche.	Comunicazioni specifiche e comunicazioni nel corso delle assemblee/incontri	COSTANTE
Comunicazioni dirette o indirette prima, durante e dopo il passaggio dell'infrastruttura	Pannelli Messaggio Variabile (PMV), Carta dei Servizi, mass media, sito internet, app, indagini di customer satisfaction.	COSTANTE
Comunicazioni dirette o indirette prima, durante e dopo il passaggio dell'infrastruttura	Pannelli Messaggio Variabile (PMV), Carta dei Servizi, mass media, sito internet, app, indagini di customer satisfaction.	COSTANTE
Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.	Comunicazioni specifiche (e-mail, PEC...)	A seguito di necessità
Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.	Comunicazioni specifiche (ex. PEC)	COSTANTE
Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.	Comunicazioni specifiche (e-mail, PEC...)	COSTANTE
Comunicazioni formali e incontri di confronto.	Comunicazioni formali nei modi e nelle sedi preposte.	A seguito di necessità
Comunicazioni formali e incontri di confronto.	Comunicazioni specifiche	Legale
Comunicazioni formali e incontri di confronto.	Comunicazioni formali nei modi e nelle sedi preposte.	Posta elettronica certificata
Comunicazione dirette, coinvolgimento in progetti di ricerca, eventi specifici.	Comunicazioni specifiche	Videoconferenza
Comunicazioni formali, incontri di confronto, documenti di reportistica.	Comunicazioni formali nei modi e nelle sedi preposte.	Posta elettronica certificata
Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.	Comunicazioni specifiche	Videoconferenza, posta elettronica
Progetti ed eventi di sensibilizzazione specifici.	Comunicazioni specifiche	Videoconferenza, posta elettronica
Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.	Comunicazioni specifiche	Posta e posta elettronica
Comunicazioni dirette, corsi di formazione, riunioni di confronto.	Comunicazioni dirette, corsi di formazione, riunioni di confronto.	A seguito di necessità
Comunicazioni specifiche, comunicati stampa.	Comunicazioni specifiche, comunicati stampa.	Comunicazioni specifiche, comunicati stampa.
Comunicazioni dirette e azioni di coinvolgimento in decisioni strategiche, realizzate con il supporto delle Amministrazioni Locali.	Comunicazioni dirette e azioni di coinvolgimento in decisioni strategiche, realizzate con il supporto delle Amministrazioni Locali.	A seguito di necessità
Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto	Telefono, e-mail	A seguito di necessità

Il processo di doppia materialità

IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità

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 inficiare gli 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 (out side-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

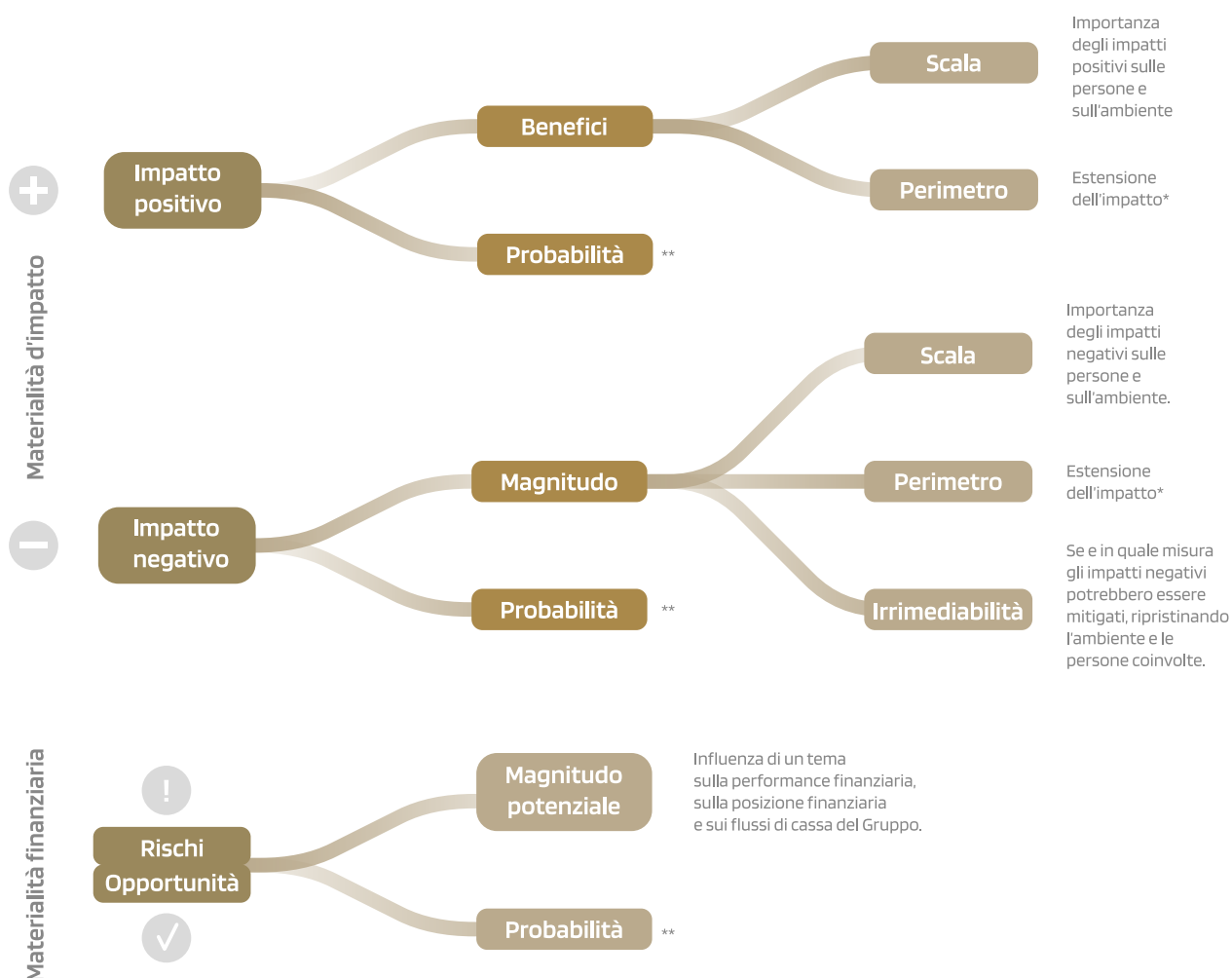
02.

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, e 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 stati aggiunti 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:** 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 utilizzata **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:



* 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.

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

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.

Materialità d'impatto

●●● Rilevanza alta
●● Rilevanza media

Materialità finanziaria

◆◆◆ Rilevanza alta
◆◆ Rilevanza media

Catena del valore

↑ A monte
○ Operazioni dirette
↓ A valle

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 silenziose	●●●	◆◆◆	↑○↓
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	●●	◆◆	↑○↓

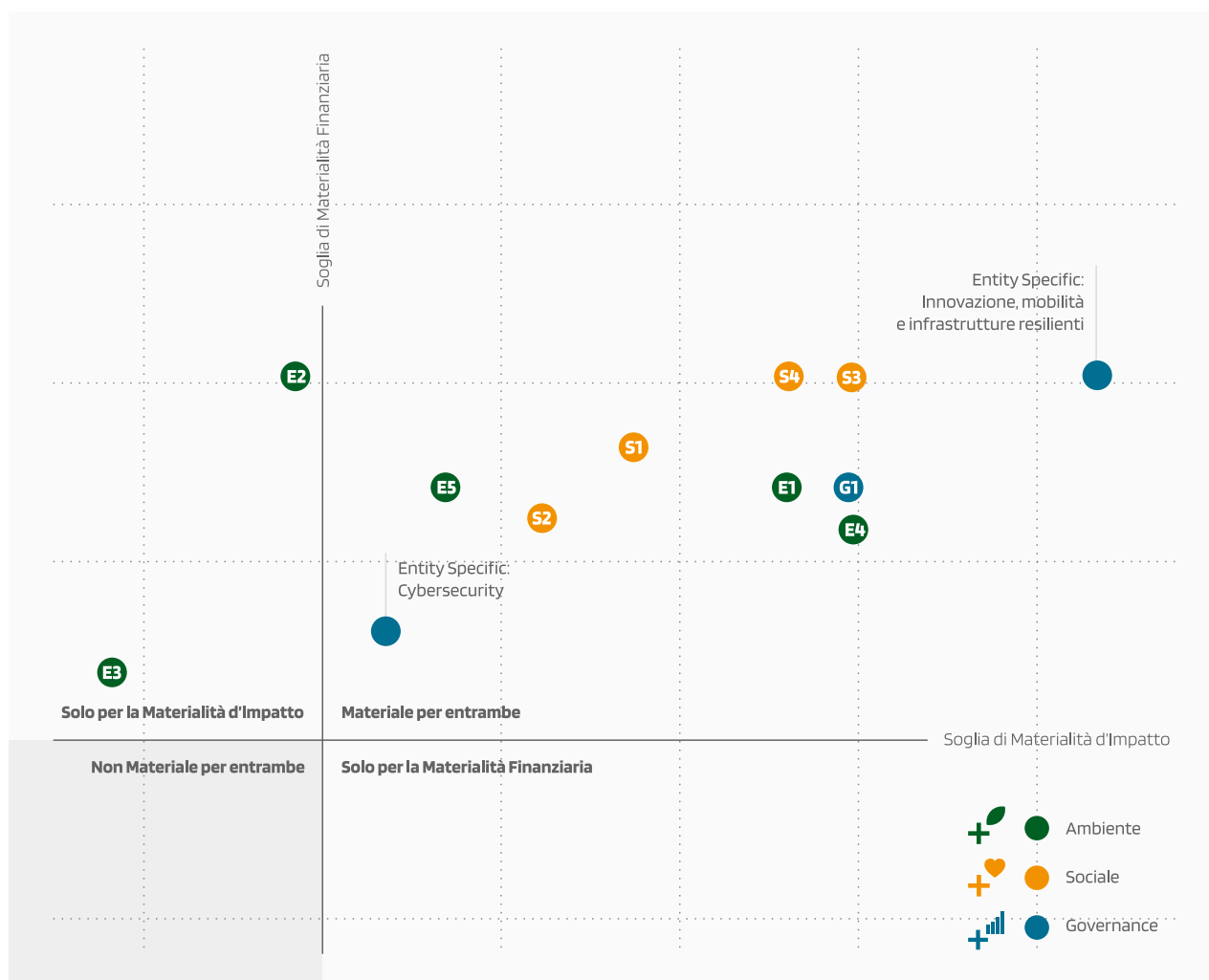
4. **Reporting:** I punteggi ottenuti da ciascun IRO nella fase precedente hanno permesso di individuare le questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo suddivise per temi, sotto-temi e sotto-sotto-temi al fine di prioritizzare, delineare e guidare le direttrici strategiche di sostenibilità e supportare 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.



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
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



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
-
- 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

**Fasi della
due diligence**

Riferimento nella rendicontazione

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

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 Cybersec
- ─ Rity - 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, 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

-
- 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 preoccupazioni
 - 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

-
- 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
-

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;
- Collegio Sindacale: rappresenta il controllo interno della Società, con funzione di vigilanza sull'amministrazione della Società e sul rispetto dello statuto.

Al 31/12/2024 i diversi organi erano così costituiti:

Consiglio di Amministrazione	
Reichhalter Hartmann	Presidente Consiglio di Amministrazione
Cattoni Diego	Amministratore Delegato
Rotta Alessia	Vicepresidente del Consiglio di Amministrazione
Palazzi Mattia	Membro Comitato Esecutivo
Amort Richard	Membro Comitato Esecutivo
Ianeselli Franco	Consigliere
Pasquali Maria Chiara	Consigliere
Giorgio Zanni	Consigliere
Santi Cristina	Consigliere
Aspes Giovanni	Consigliere
Bertazzoni Anna	Consigliere
Montagnoli Alessandro	Consigliere

Kofler Astrid	Consigliere
Diego Binelli	Consigliere

Comitato Esecutivo

Reichhalter Hartmann	Presidente Consiglio di Amministrazione
Cattoni Diego	Amministratore Delegato
Rotta Alessia	Vicepresidente del Consiglio di Amministrazione
Palazzi Mattia	Membro Comitato Esecutivo
Amort Richard	Membro Comitato Esecutivo

Collegio Sindacale

Nicolò Roberto	Presidente del Collegio Sindacale
Zanini Tommaso	Sindaco
Sciuto Romana	Sindaco
Florian von Call Martha	Sindaco
Bergmeister Patrick	Sindaco
Flarer Andrea Renate	Sindaco Supplente
Delladio Carlo	Sindaco Supplente

Collegio Sindacale

Nicolò Roberto	Presidente del Collegio Sindacale
Zanini Tommaso	Sindaco
Sciuto Romana	Sindaco
Florian von Call Martha	Sindaco
Bergmeister Patrick	Sindaco

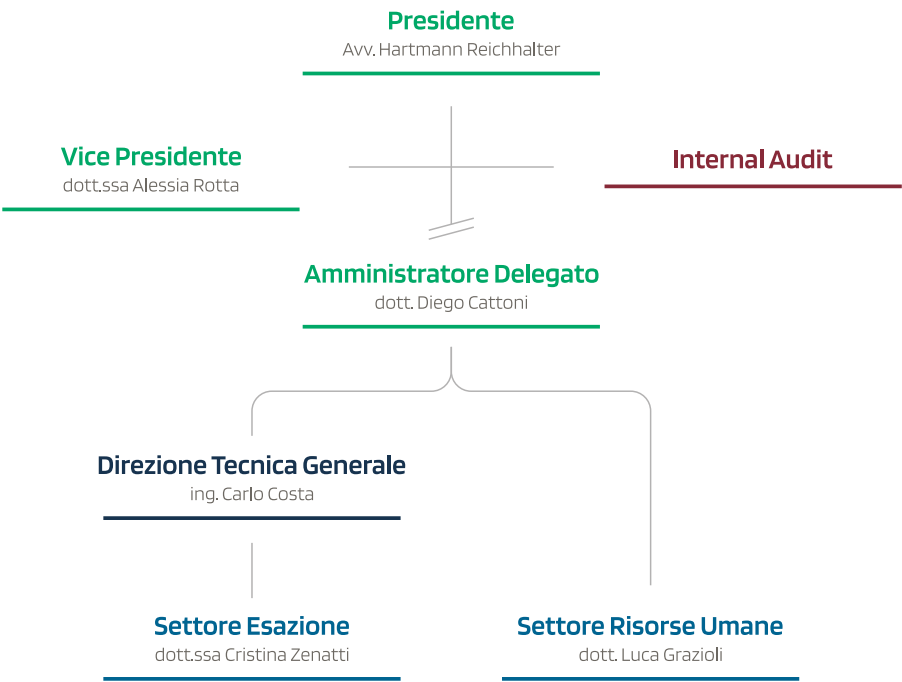
Società di revisione

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	-	-	-	-	-	-
Tra i 30 e i 50 anni	2	3	5	1	2	3
Sopra i 50 anni	3	6	9	2	2	4
Totale	5	9	14	3	4	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 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 231**, 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 ambientale e di sicurezza, le Società Autobrennero e InRail SpA 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 45001:2018. Questo sistema supporta il miglioramento continuo dei processi aziendali, con focus sulla salute e sicurezza dei lavoratori, sull'ambiente e sulla soddisfazione dell'utente. Le attività di audit interni e di riesame della Direzione hanno permesso nel tempo di consolidare prestazioni elevate, con risultati positivi certificati da SGS Italia.

Per **Autobrennero**, nel corso del 2024, 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, nel mese di marzo 2024, l'Ente di Certificazione SGS Italia SpA ha effettuato le visite di rinnovo secondo gli standard ISO 9001 e ISO 14001, mentre nel giugno 2024 ha condotto la visita di sorveglianza in riferimento alla norma 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.

Anche per **InRail SpA** 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 SpA 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.

Nel corso del 2024, sia InRail che RTC hanno sostenuto gli audit di sorveglianza periodica 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 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 SpA 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 SpA 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 Politica per la Sicurezza Ferroviaria, la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro la 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	●	●	●	●	●

* La Società ha avviato nel 2024 un processo di compliance che prevede anche l'adozione del Codice Etico e di Comportamento entro il 2025.

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 45001:2018	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.		● **	● (2025)		

** La Società InRail sta attualmente svolgendo gli audit interni per ottenere la certificazione entro la fine del 2025.



02

Informazioni ambientali +[●]

02.01	Mobilità sostenibile, innovazione e digitalizzazione	62
	La mobilità di domani	64
	Innovazione e digitalizzazione	72
	Il piano degli investimenti	76
02.02	Cambiamento climatico	80
	Energia e fonti rinnovabili	86
	Emissioni di gas effetto serra	91
02.03	Biodiversità ed ecosistemi	97
02.04	Uso delle risorse ed economia circolare	108
	La gestione dei rifiuti	108
	Le materie prime	115
02.05	Acque e risorse marine	121
	Le risorse idriche e la loro tutela	121
02.06	Inquinamento	129
	L'inquinamento atmosferico	129
	Inquinamento del suolo e microplastiche	135

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**, promuovendo 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'84,7% 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;
- sviluppare nuovi servizi C-ITS safety-oriented;
- 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;

- la realizzazione di due stazioni di distribuzione di metano liquido (GNL) e compresso (GNC) presso le aree di servizio Po-est e Po-ovest;
- La creazione di una rete capillare di impianti di produzione e distribuzione di idrogeno verde lungo tutta la tratta.

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 di creare un "Green Corridor" attraverso le Alpi, trasformando quello che è il principale collegamento fra Italia ed Europa in un asse a emissioni zero. 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 di sola distribuzione (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 capillarmente dotata di stazioni di rifornimento per veicoli a idrogeno, contribuendo alla diffusione della mobilità a zero emissioni. 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 insuffi-

ciente 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 esclusivamente alimentati da idrogeno green, 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.

L'iter progettuale del sito di Verona, essendo il primo avviato, si trova a un livello più avanzato rispetto agli altri: al 31 dicembre 2024 il bando era già stato chiuso e la Società stava esaminando le offerte tecniche ricevute. Il bando per la Paganella Est è uscito alla fine di novembre, mentre per i siti di Paganella Ovest e Sadobre a fine anno si stavano verificando i progetti per procedere con i bandi nella primavera del 2025.



Il Green Corridor a cui punta il Gruppo non è solo un'infrastruttura libera da emissioni, ma anche un corridoio sicuro, privo di incidenti. Un obiettivo perseguito sin dagli anni Novanta con importanti investimenti nel trasporto ferroviario. Oggi, grazie alle società ferroviarie, il Gruppo movimenta quasi 20.000 treni l'anno con il supporto di 500 collaboratori (30.000 con la collegata Lokomotion).

In questa strategia si inserisce il recente finanziamento deliberato dal CdA della Capogruppo per l'acquisto di sei nuove locomotive interoperabili, capaci di operare nel futuro tunnel del Brennero (alimentato a 25kV) e su un ampio corridoio europeo che include, oltre all'Italia, Paesi come: Germania, Austria, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Bulgaria, Slovenia, Ungheria, Croazia e Serbia.

Il Green Corridor si concretizza così in un'infrastruttura integrata tra ferrovia e autostrada al fine di garantire uno spostamento rapido e sicuro. Da un lato il treno, dall'altro un'autostrada intelligente, progettata per eliminare l'errore umano, causa principale degli incidenti.

In questa cornice volta alla visione di lungo periodo nel contesto ambientale e sociale, il trasporto ferroviario delle controllate **nel 2024 ha permesso di movimentare 6.317.937 tonnellate di merce, equivalenti a circa 215.000 autoarticolati sottratti alla circolazione stradale**, un risultato pienamente coerente con la missione aziendale orientata alla sostenibilità.

In particolare, le società controllate ferroviarie RTC SpA e InRail SpA svolgono prevalentemente l'attività di trazione ferroviaria mediante locomotive elettriche, limitando l'impiego di locomotive diesel ai soli tratti di rete non elettrificati. Nel **2024**, la trazione elettrica ha rappresentato oltre il **99% della percorrenza totale**, con oltre 4.057 mila km effettuati da entrambe le Società.

Per le attività svolte da **RTC SpA**, 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 2024 è rimasto stabile, rappresentando una piccola parte delle attività. Nel 2024, RTC SpA ha acquistato da Unicredit Leasing quattro locomotive EU43, portando la flotta a 15 unità, che comprende 8 EU43, 5 E189 e 2 diesel D744. Inoltre, è stato sottoscritto un contratto per l'acquisto di quattro locomotive di nuova generazione Vectron E193, che saranno consegnate tra il 2025 e il 2026, al fine di garantire maggiore efficienza, performance operative elevate e ridotto impatto ambientale. La flotta è integrata da locomotive in leasing e mezzi interoperabili di Lokomotion, utilizzati per collaborazioni operative.

Anche **InRail SpA** 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 in situazioni specifiche -



99%
OLTRE IL
DEI CHILOMETRI PERCORSI
DAI TRENI DEL GRUPPO
MEDIANTE TRAZIONE
ELETRICA

come l'accesso a 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 SpA è composta da 5 locomotive elettriche con gruppo diesel ausiliario (1 in leasing e 4 a noleggio) e 19 locomotive elettriche, tra cui 3 di proprietà, e le restanti a noleggio, che garantiscono un'operatività flessibile ed efficiente.

Inoltre, per favorire una mobilità sostenibile casa-lavoro, InRail SpA incoraggia l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale, come le biciclette, mettendo a disposizione stalli protetti presso le sedi di Genova e Udine.

Metriche

Nel **2024**, Autobrennero ha rendicontato la presenza complessiva di 48 punti di ricarica Tesla e 72 ulteriori punti di ricarica per uso pubblico lungo la rete autostradale A22. A questi si aggiungono 112 punti di ricarica dedicati all'uso privato, installati presso le sedi aziendali per i dipendenti della Società. Il dato evidenzia un incremento significativo rispetto all'anno precedente, riconducibile anche all'adozione di una nuova metodologia di rilevazione che considera il numero di connettori anziché le sole colonnine, in quanto ogni colonnina può essere dotata di più connettori con caratteristiche tecniche differenti. Questo sviluppo è sostenuto da investimenti pari a 495.000 euro, con un **aumento del 12,8%*** rispetto al 2023, e rappresenta un risultato concreto che conferma l'impegno del Gruppo nel rafforzare le infrastrutture per la mobilità elettrica e nel promuovere soluzioni sempre più orientate alla sostenibilità ambientale.



+12,8%

DI INVESTIMENTI PER
POTENZIARE LA RETE
DI STALLI PER LA RICARICA
ELETTRICA

* Il calcolo è stato effettuato rapportando gli investimenti realizzati nel 2024 rispetto all'anno precedente (pari a 439.000€).

Punti di ricarica per veicoli elettrici			
	2024		
	USO PUBBLICO		USO PRIVATO
	Tesla	A22	
Punti di ricarica per veicoli elettrici disponibili ad inizio anno	48	56	70
Nuovi punti di ricarica installati nel corso dell'anno		16	42
Plessi Museum			
Vipiteno			2
Bressanone			2
Chiusa			2
Isarco			
Bolzano Nord			2
Bolzano Sud			2
CSA Bolzano			
Egna			2
San Michele			2
CSA San Michele			
Paganella Est		2	
Paganella Ovest		2	
Trento Nord			2
Interbrennero			
Magazzino Trento Nord			
Trento Centro			2
Sede via Berlino			2
Trento sud			
Rovereto Nord			
Magazzino Rovereto			
Nogaredo est			
Garda est		2	
Garda ovest		2	
Nogaredo Ovest			
Rovereto Nord			2
Rovereto Sud			2
Affi			2
Povegliano Est		4	
Nogarole Rocca			2
Mantova Nord			2
Mantova Sud			2
Po Ovest			
Pegognaga			2
CSA Pegognaga			2
Reggiolo			2
Carpi			2
Campogalliano Est		4	
Campogalliano			2
PUNTI DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI PRESENTI	48	72	112
Investimento (€)	495.000€		

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



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 a 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 integrare al meglio le 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:

- **Napcore (2020-2024)** Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF) punta ad incrementare lo scambio di dati sulla mobilità europea e a rafforzare l'interoperabilità dei National Access Point. L'obiettivo è quello di allineare gli standard di comunicazione dei dati relativi alla mobilità, nonché ampliarne la disponibilità attraverso accessi coordinati.
- **Pass4Core-ITA 2 (2021-2024)** 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 (2021-2025)** 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

* 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.

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 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.

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. In seguito, è prevista la nomina della figura di DEC (Direttore dell'Esecuzione del Contratto) e del RUP (Responsabile Unico del Progetto). Il DEC dà quindi avvio alle attività secondo la norma vigente, eseguendo i controlli di conformità alle prescrizioni previste in convenzione, controllando le diverse fasi di esecuzione del servizio e promuovendo lo scambio di informazioni reciproche tra il personale dell'Università e quello della Società rispetto al progetto in atto, presentando periodicamente al RUP un rapporto sull'andamento delle principali attività di esecuzione della convenzione in essere. Le attività di controllo del DEC 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 **2024 è stata avviata una collaborazione con l'Università IUAV di Venezia** per una ricerca mirata a valutare gli impatti della transizione ecologica sulla mobilità lungo il percorso dell'A22, mentre con l'**Università di Trento** è stata siglata una convenzione per lo sviluppo di tecniche di identificazione e diagnostica strutturale. Sempre nel 2024 **è stato adottato un addendum alla Convenzione con il Politecnico di Milano** inerente una ricerca centrata sull'impatto della transizione ecologica sulle grandi infrastrutture di trasporto, con parti-

colare riferimento ad architetture sostenibili applicabili alle stazioni autostradali nel contesto del Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione 2014-2020 in merito alle azioni IV.4 "dottorati e contratti di ricerca su tematiche dell'innovazione" e IV.6 "contratti di ricerca su tematiche green" promosso dal MIUR di cui alla delibera del Comitato Esecutivo di data 16 settembre 2022.

Nel 2023 invece, Autobrennero ha sottoscritto **tre importanti convenzioni con le Università di Trento, Verona e Modena-Reggio Emilia**, con l'obiettivo di **sviluppare tecnologie innovative per la sicurezza**. Tra queste, un radar compatto contro il contrabbando, uno spettrofotometro basato su intelligenza artificiale per l'analisi dei carburanti e un'infrastruttura hardware intelligente a supporto della guida autonoma e connessa. L'investimento su queste progettualità è proseguito anche nel 2024.

Anche negli anni precedenti, la Società ha comunque promosso numerosi progetti di ricerca in collaborazione con diversi atenei. Nel 2022, ad esempio, sono state attivate convenzioni con l'**Università IUAV di Venezia** per lo studio dell'impatto ambientale dell'infrastruttura alla luce della trasformazione digitale, con l'**Università di Bologna** per analisi acustiche e accreditamento di laboratori, con l'Università di Padova per il progetto "Gray Into Green".

A partire dal 2022, **InRail SpA** ha avviato un ampio processo di digitalizzazione volto a semplificare e rendere più sostenibili le operazioni ferroviarie. Tra le principali innovazioni si segnala l'eliminazione dei documenti cartacei obbligatori per la gestione ferroviaria, in particolare delle cosiddette "cartelle treno". Dopo una fase di test supportata dall'acquisizione di una licenza software personalizzata, a dicembre 2022 la società ha eliminato completamente la necessità di stampare tali documenti. Il progetto **è stato completato nel 2024 con la digitalizzazione integrale dei processi documentali relativi al trasporto ferroviario**. Ciò ha comportato benefici rilevanti sia in termini ambientali - grazie all'eliminazione dell'uso della carta - sia sul piano organizzativo, migliorando efficienza, tracciabilità e riducendo gli sprechi. In quest'ottica, è ormai consolidato l'utilizzo da parte di tutto il personale viaggiante di **tablet aziendali**, attraverso i quali è possibile produrre e consultare, in tempo reale, i documenti che per normativa devono accompagnare il treno.

Parallelamente, e in coerenza con la propria vocazione allo sviluppo di traffici internazionali, in particolare lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, InRail SpA partecipa al **progetto europeo T4RAIL IT-SI (Translate4Rail)**, volto a rendere più efficiente il trasporto ferroviario transfrontaliero nell'area di confine tra Italia e Slovenia. Avviato ad **aprile 2024**, con una durata prevista di due anni, il progetto promuove l'adozione di soluzioni tecnologiche innovative per superare le barriere linguistiche e operative che ostacolano l'interoperabilità ferroviaria. Tra le azioni principali, è in corso la sperimentazione di un traduttore automatico per il gergo tecnico ferroviario, in grado di **agevolare la comunicazione tra i macchinisti** e i centri operativi delle due nazioni, migliorando la sicurezza, la puntualità e la fluidità dei servizi ferroviari internazionali.

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 2022-2024 da parte della Capogruppo:

TOTALE INVESTIMENTI R&S (€.)				
	2022	2023	2024	VARIAZIONE % 2023/2024
TOTALE INVESTIMENTI R&S (€.)	98.000	349.016	315.700	-9,50%

NUMERO DI NUOVI PROGETTI R&S (n.)				
	2022	2023	2024	VARIAZIONE % 2023/2024
NUMERO DI NUOVI PROGETTI R&S (n.)	4	3	3	0,00%

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

Il trend evidenzia una forte crescita degli investimenti nel 2023 rimasta sostanzialmente invariata anche nel 2024 a dimostrazione di un impegno costante del comparto, al netto di fisiologiche oscillazioni annuali.

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 società 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 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 2006-2024 è stato complessivamente pari a circa 28 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 2006-2024 è stato complessivamente pari a 171,5 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 2006-2024 è stato complessivamente pari 132,7 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 di assistenza utenti, 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 2006-2024 è stato complessivamente pari a 347,9 milioni di euro.

Nel 2024, nel settore ferroviario, **RTC SpA** ha riscattato **quattro locomotive interoperabili "Vectron multitemperatura" E193**; due delle quali sono state consegnate a giugno 2025 e le restanti sono previste in consegna a gennaio 2026. Nell'ultimo trimestre dell'anno, **cinque locomotive E189** sono state dotate del **sistema GSM-R, obbligatorio** per la circolazione in Austria e Germania.

Mentre per **InRail SpA**, la voce di investimento economicamente più rilevante - pari al 91%

del totale investimenti dell'azienda - è rappresentata dalle immobilizzazioni in corso e dagli acconti relativi **all'acquisto di due locomotive interoperabili "Vectron multitensione" E193**.

Metriche

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

INVESTIMENTI CONSOLIDATI IN INFRASTRUTTURE ED IN SERVIZI (€)				
	2022	2023	2024	VARIAZIONE % 2023/2024
Investimenti infrastrutturali autostradali	14.774.732,17€	9.366.024,00€	12.812.907,06€	37%
Materiale rotabile e sistemi correlati	2.092.046,00€	60.000,00€	7.321.845,69€	12103%
Tecnologie e digitalizzazione	48.537,00€	59.332,00€	85.206,00€	44%
Immobilizzazioni immateriali e generiche	23.950.202,26€	28.516.459,00€	40.927.533,00€	44%
Beni strumentali e arredi	2.030,00€	13.804,00€	2.997,00€	-78%
Totale investimenti del Gruppo	40.867.547,43€	38.015.619,00€	61.150.488,75€	61%

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:

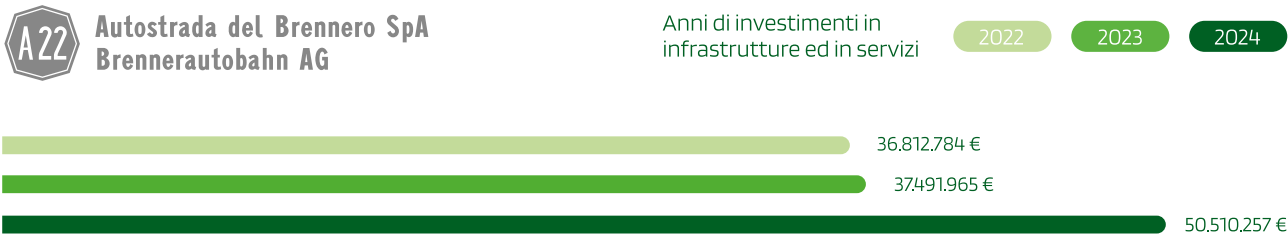
- **Investimenti infrastrutturali autostradali:** comprendono gli interventi su infrastrutture fisiche, immobili e beni rientranti nel patrimonio devolvibile, in particolare quelli relativi all'ammodernamento e alla sicurezza della rete autostradale. Nel **2024**, tali investimenti ammontano a **12,81 milioni di euro**, in crescita del **37% rispetto al 2023**, evidenziando una ripresa rispetto alla contrazione registrata 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. Questa categoria mostra un incremento particolarmente rilevante nel 2024, passando da **60.000 euro a oltre 7,32 milioni di euro**, con una variazione pari a **+12.103%**, riconducibile principalmente al **riscatto** da Unicredit Leasing SpA **4 locomotori EU43** (per un importo complessivo pari ad euro 1.478.595,69) e ulteriori acconti (pari ad euro 5.806.800) **per l'acquisto delle 4 locomotive** interoperabili E193 DAI East (2 in consegna a maggio 2025, 2 a gennaio 2026)
- **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 **44% rispetto al 2023**, raggiungendo **85.206 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 **40,93 milioni di euro nel 2024**, questa categoria rappresenta la componente più rilevante in termini assoluti, segnando un aumento del **44%** 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 (0,004%) rispetto al totale degli investimenti e quindi quasi irrilevanti ai fini della rendicontazione: oscillazioni annuali in senso positivo o negativo, seppure macroscopiche (-78% nel 2024 rispetto al 2023) 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 2024 a **61,15 milioni di euro**, con una crescita del **61% 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 2022, 2023 e 2024.

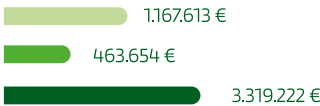

44%
INCREMENTO DEGLI
INVESTIMENTI
IN TECNOLOGIA
RISPETTO AL 2023



Rail Traction Company



InRail



VIPITENO / STERZING
SADOBRE



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 lo spostamento elettrico di merci su rotaia.	O	Potenziati		◆	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	Potenziati		◆	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	Potenziati		◆	A monte & Operazioni dirette	Gruppo	Medio alto
Aumento di costi e possibile diminuzione ricavi, danni reputazionali e perdita di fiducia degli stakeholder, a causa di rischi di transizione verso un'economia a basso impatto	R	Potenziati		◆	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	Potenziati		◆	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, il Gruppo è sottoposto 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).

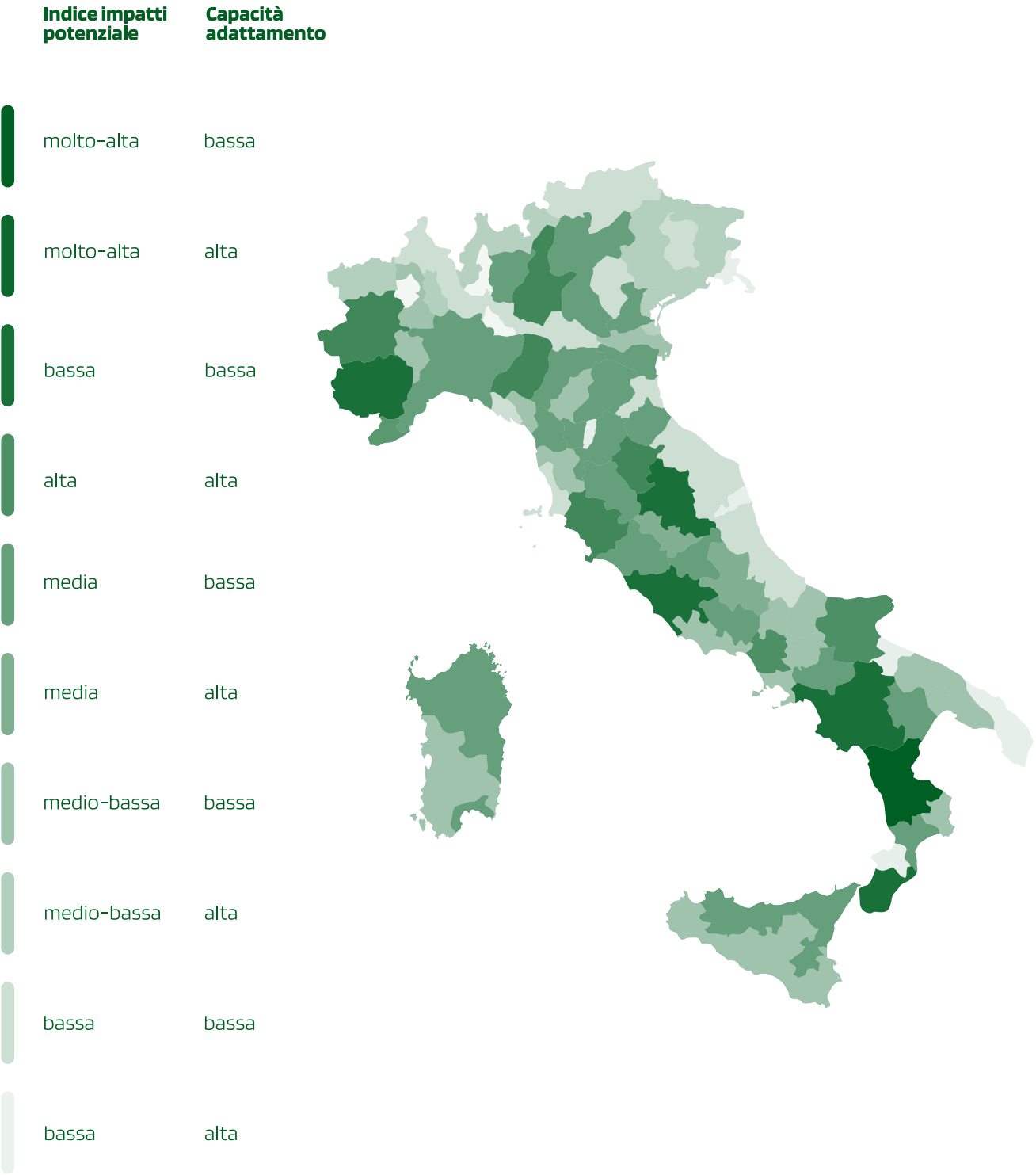
Il Gruppo ha condotto sia un'analisi dei principali rischi bi-dimensionali lungo l'asse autostradale sia un'analisi delle potenziali criticità idrauliche.

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. Esso 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**.

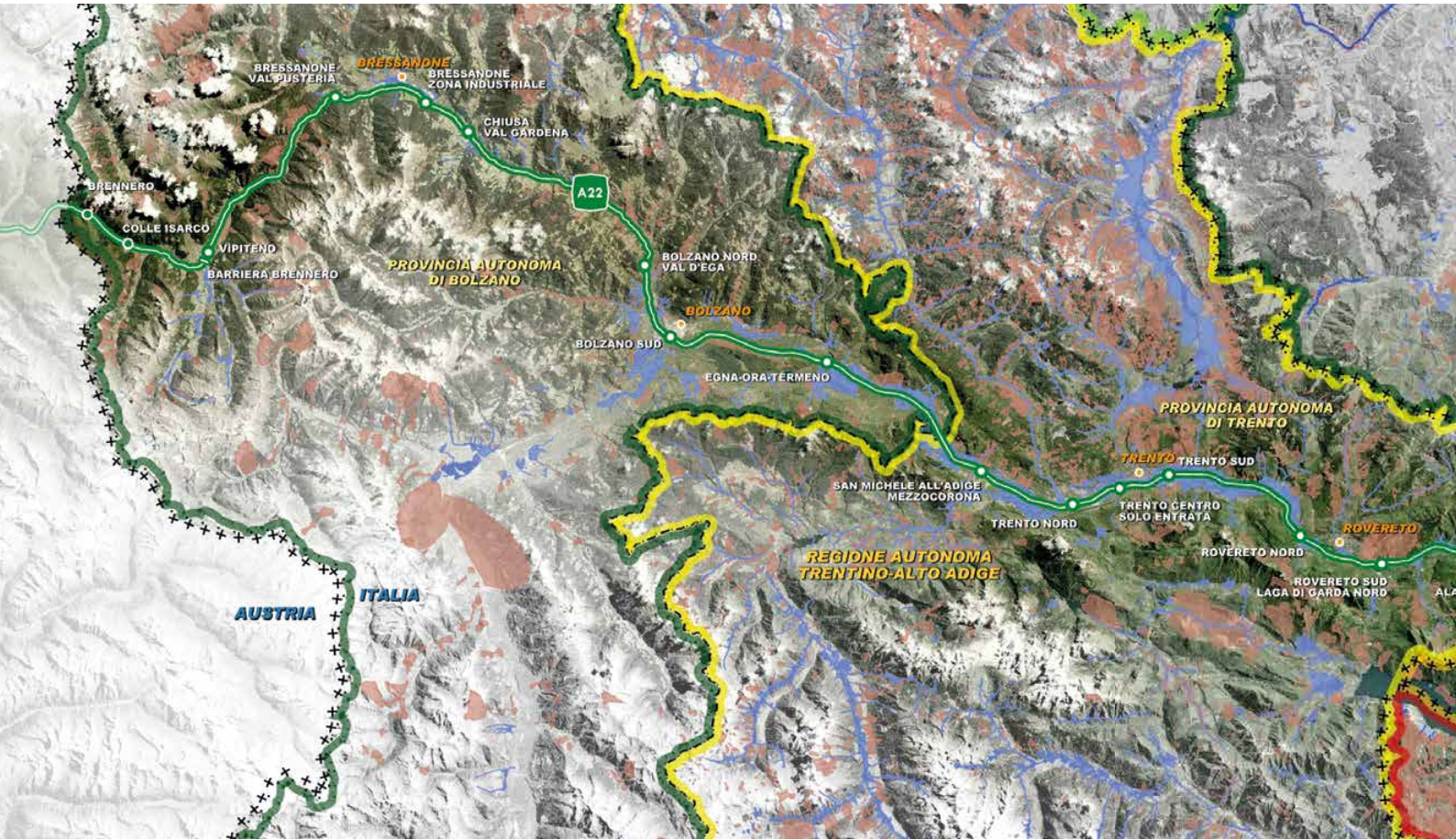
Inoltre, Autobrennero riporta di seguito una sintesi grafica delle aree di interesse per eventi climatici, tra cui frane e alluvioni, sovrapposte all'indice di rischio bidimensionale.

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 bi-dimensionale

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

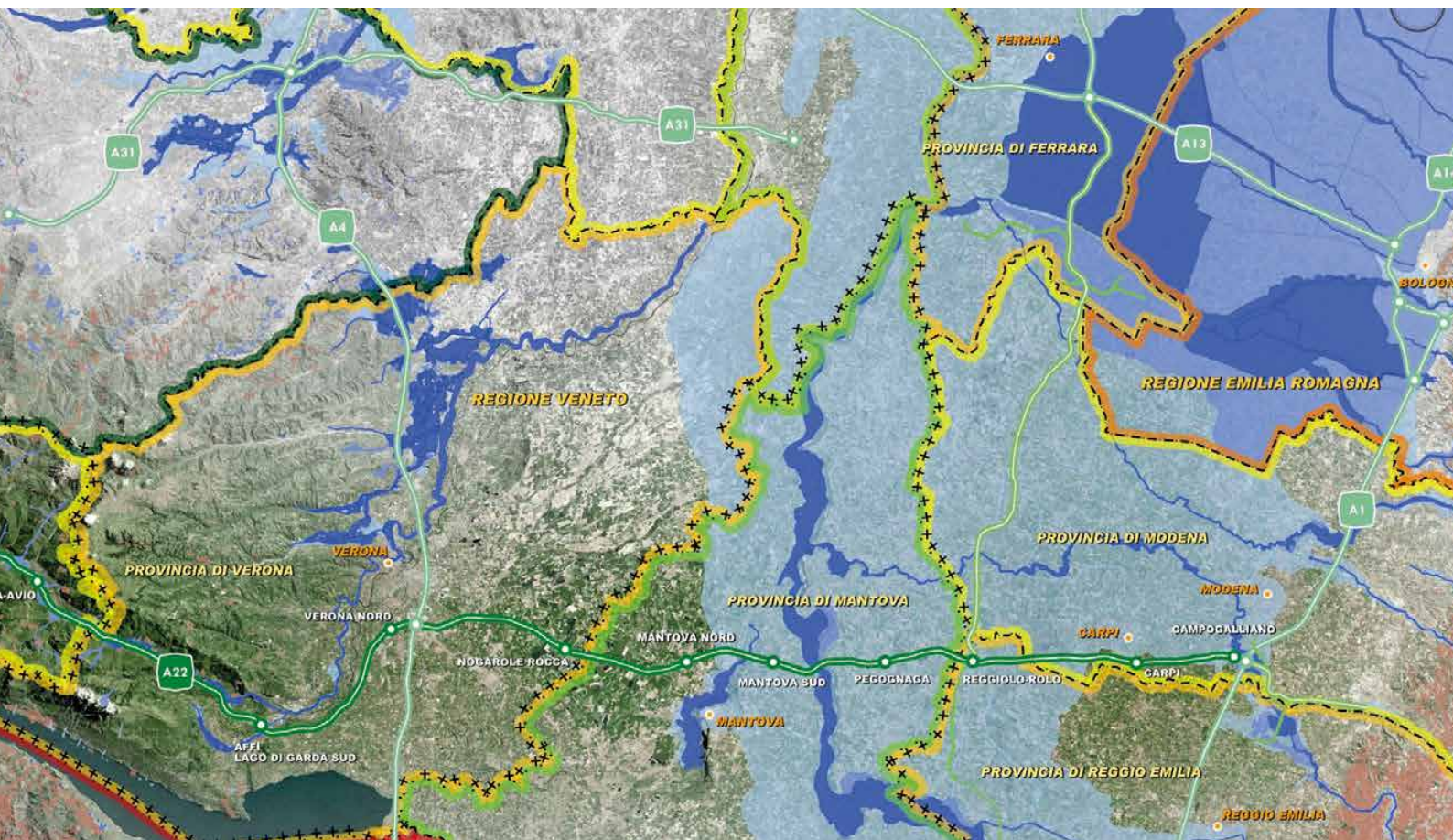
- Autostrada A22 Brennero-Modena
- Autostazioni
- Rete autostradale esistente
- Interconnessioni autostradali
- Rete autostradale di previsione: autostrada regionale cispadana, collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo

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 le barriere fonoassorbenti realizzate nel 2009 nel Comune di Isera (TN), lungo 1.067 metri e dotate 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 2024 circa il 3,9% 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: elettricità e riscaldamento per sedi, aree di sosta e centri di servizio; carburanti per la flotta aziendale; elettricità e gasolio per la trazione ferroviaria.

- L'energia **elettrica e il riscaldamento** sono utilizzati per il funzionamento delle sedi aziendali, delle aree di sosta e dei centri di servizio, e sono sottoposti a un monitoraggio continuo.

- I 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.
- L'energia consumata dai treni per l'effettuazione dei viaggi è rappresentata dall'**elettricità e gasolio utilizzato per la trazione ferroviaria**. Il relativo consumo viene monitorato e contabilizzato esternamente da RFI, in quanto gestore dell'infrastruttura.

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 SpA**, di sistemi di illuminazione automatizzati negli edifici per evitare sprechi;
- l'istituzione, da parte di **RTC SpA**, di un servizio di navette interne per **ridurre gli spostamenti** del personale con mezzi propri. È inoltre in fase di valutazione, l'introduzione di un sistema di car pooling per circa dieci veicoli destinati a usi operativi fuori sede, oltre ai mezzi aziendali assegnati a specifiche categorie di personale.

Metriche

E1-5 - Consumo di energia e mix energetico

Nel 2024 il **consumo totale di energia** del Gruppo è stato pari a **132.376,5 MWh**. Di questo, il **44,4%** è imputabile a **RTC**, il **29,8%** è imputabile ad **Autobrennero**, il **25,8%** a **InRail**, e lo **0,02%** a **Sadobre**.

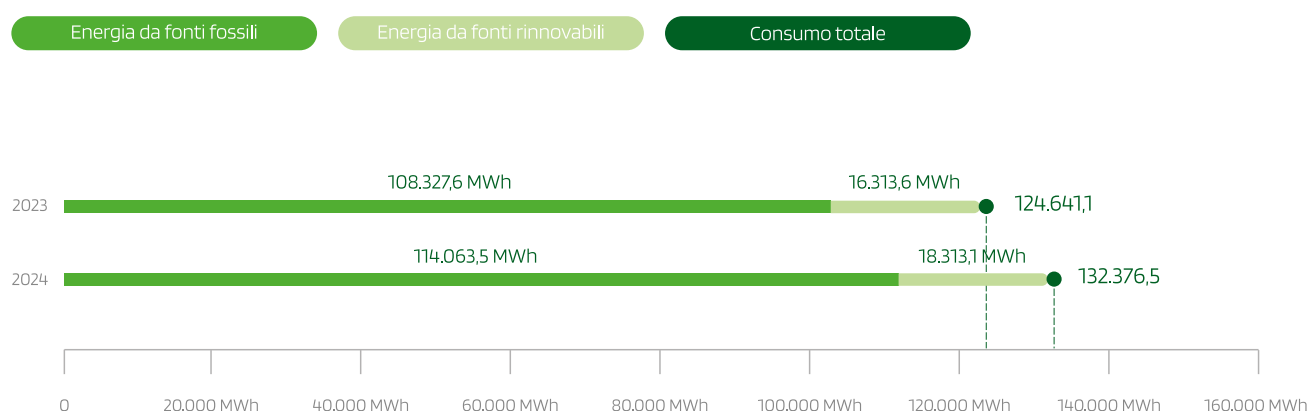
Consumo di energia e mix energetico	u.m.	2023	2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-
Consumo di combustibile da petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	13.915,80	14.369,30
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	5.323,20	5.954,40
Consumo di combustibili da altre fonti fossili	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	89.088,60	93.739,80
Consumo totale di energia da fonti fossili	MWh	108.327,60	114.063,50
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)	%	86,90%	86,20%
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
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	15.570,90	17.524,60
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	-	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	MWh	16.313,60	18.313,10
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)	%	13,10%	13,80%
Consumo totale di energia	MWh	124.641,10	132.376,50

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 e Sadobre SpA) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA e di Virtual Design Srl.

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 incremento del 6,2% del consumo energetico complessivo attribuibile all'aumento dei consumi da carburante e gas naturale della Capogruppo e dei consumi di energia elettrica di InRail SpA.

Consumo energetico 2023-2024 (MWh)



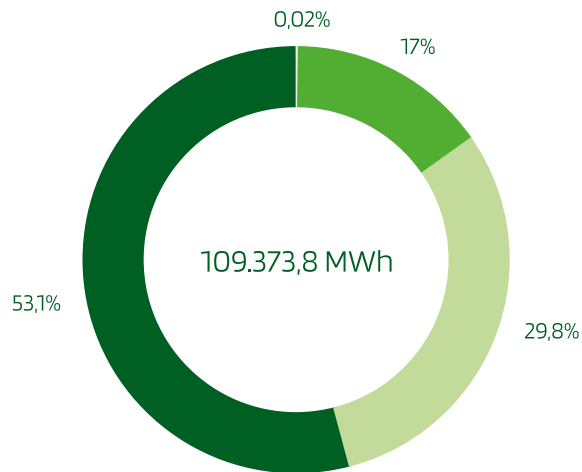
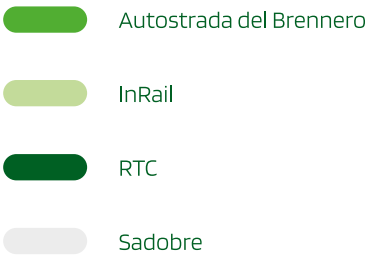
Nell'anno di rendicontazione, il mix energetico del Gruppo è composto per l'86,2% da fonti fossili, pari a 114.063,5 MWh, comprendenti il consumo di carburanti, combustibili e l'energia elettrica proveniente da fonti non rinnovabili. Il restante 13,8%, pari a 18.313,1 MWh, proviene da fonti rinnovabili 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 20.323,7 MWh nel 2024, sono relativi ai carburanti utilizzati per i veicoli aziendali, tra cui benzina, gasolio e metano (pari al 63,8%), il gas naturale utilizzato per il riscaldamento delle sedi (pari al 30,3%) e il gasolio per trazione ferroviaria (pari al 5,9%). I consumi di carburante e combustibili sono principalmente attribuibili ad Autobrennero (89,7%).

A questi si aggiungono 788,5 MWh consumati da Autobrennero per l'utilizzo di auto alimentate a idrogeno verde, prodotto da fonte idroelettrica.

Parallelamente, si osserva un aumento del 5,9% del consumo totale di energia elettrica a livello di Gruppo che passa da 103.273,6 MWh nel 2023 a 109.373,8 MWh nel 2024. I consumi totali di energia elettrica sono così ripartiti: 53,1% RTC, 29,8% InRail, 17,0% 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 2024



Per **Autobrennero, l'84,1% dell'energia** elettrica acquistata è coperta da certificati Garanzie D'Origine (GO) attestando la provenienza da fonti rinnovabili. Il restante 15,9% 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 SpA e InRail SpA, dove l'approvvigionamento di energia elettrica è controllato dal gestore della rete ferroviaria. A livello di Gruppo, l'energia elettrica **coperta da GO** rappresenta il **14,3% del totale dell'energia elettrica acquistata**.

Inoltre, Autobrennero nel 2024 ha consumato **1.385.9 MWh per teleriscaldamento proveniente da cippato**, ossia residuo di legname o sottobosco.

Per l'anno 2024, **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 241,3 MWh/milioni di euro, il 3,0% in più rispetto all'anno precedente dovuto all'aumento dei consumi energetici.

Intensità	u.m.	2023	2024	Variazione
Intensità energetica	MWh / milioni di euro	234,2	241,3	3,00%

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 delle sedi estere di InRail SpA e di Virtual Design Srl.

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 affrisce principalmente alle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli che transitano** lungo l'A22 e, solo in minima parte, alle emissioni indirette derivanti dai consumi energetici dagli edifici funzionali all'attività e dai consumi di carburante della flotta aziendale. Consapevole di questo principale impatto derivante della 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 **2024** dalle 87 colonnine (39 universali e 48 Tesla per 120 stalli totali (72 a servizio delle colonnine universali e in 15 stazioni di ricarica Tesla) dislocate lungo l'asse pari a **810.000 kWh** si sono **risparmiate ben 2.150 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.

Nell'ultimo **trimestre del 2024**, sono iniziati 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**.

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 SpA da sempre, in ottica di riduzione delle emissioni di CO₂, favorisce l'utilizzo di locomotive **a trazione elettrica** ove la struttura della infrastruttura ferroviaria lo permetta, riducendo così l'utilizzo delle locomotive diesel maggiormente inquinanti ad un'incidenza marginale. Nel corso del **2024 i km effettuati con locomotive diesel (7.979km) sono stati in linea con quelli dell'anno precedente (7.845 km)** e rappresentano lo 0,3% della percorrenza complessiva di RTC SpA. Inoltre, con l'obiettivo di rinnovare la propria flotta con mezzi più efficienti e performanti, a inizio **2024 è stato siglato il contratto per l'acquisto** di 4 nuovi mezzi di ultima generazione la cui consegna è prevista tra giugno 2025 e gennaio 2026.

Nel **2024** sono state promosse numerose 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;

* Il calcolo del risparmio di CO₂ 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 37,69 gCO₂e/km per i BEV. Il risparmio di 2.150 tonnellate di CO₂ è stato calcolato stimando i chilometri percorribili grazie all'energia erogata nel 2024 (810.000 kWh), applicando un consumo medio di 0,15 kWh/km per un veicolo elettrico.

- 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 reimmessa 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 re-introdurre in linea** e di conseguenza quanto è stato possibile riutilizzare.

Anche **InRail SpA** è impegnata nel ridurre le proprie emissioni grazie all'uso prevalente (oltre il 99% dei km effettuati) di locomotive elettriche. Anche nei tratti non elettrificati, 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 ed 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 legata al riscaldamento globale ed alla conseguente, inevitabile 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 e 3 ed emissioni totali di GES

Per il Gruppo Autobrennero, nel 2024 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 **34.079,0 t.CO₂eq** secondo la metodologia di calcolo Location-Based e di **51.763,4 t.CO₂eq** secondo la metodologia Market-Based.

Emissioni GHG	u.m.	2023	2024	Delta variazione
Totale emissioni GHG Scope 1	t. CO ₂ eq	4.664,90	4.870,90	4,40%
Totale emissioni GHG Scope 2 - Location Based	t. CO ₂ eq	32.242,00	29.208,10	-9,40%
Totale emissioni GHG Scope 2 - Market Based	t. CO ₂ eq	40.699,40	46.892,50	15,20%
Totale emissioni di GHG Scope 1 e 2 (Location Based)	t. CO₂eq	36.906,90	34.079,00	-7,70%
Totale emissioni di GHG Scope 1 e 2 (Market Based)	t. CO₂eq	45.364,40	51.763,40	14,10%

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 e Sadobre SpA) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA e di Virtual Design Srl.

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 2023 e 2024, ISPRA 2022 -2023, AIB 2022 e AIB 2023 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 4,4%, 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 -9,4%, attribuibile principalmente alla diminuzione del fattore di emissione, in quanto i consumi di energia elettrica sono aumentati del +5,9% rispetto all'anno precedente. Al contrario, secondo l'approccio Market-Based, le emissioni risultano in aumento del 15,2%, sempre a seguito dell'incremento 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 stimate con l'approccio Market-Based, poiché solo il 14,3% 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.

Società	Scope 1 2024 (t. CO ₂ eq)	Scope 1 2024 (%)	Scope 2 Location Based - 2024 (t. CO ₂ eq)	Scope 2 Location Based 2024 (%)	Scope 2 Market Based 2024 (t. CO ₂ eq)	Scope 2 Market Based 2024 (%)
Autostrada del Brennero SpA	4.311,9	88,5%	5.313	18,2%	1.492,3	3,2%
InRail SpA	4074	8,4%	8.587,9	29,4%	16.333,5	34,8%
RTC SpA	151,6	3,1%	15.298,9	52,4%	29.054,4	62%
Sadobre SpA	0	0%	8,3	0%	12,3	0%
Totale	4.870,90	100%	29.208,1	100%	46.892,5	100%

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

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 2024, l'**indice di intensità emissiva** rispetto ai ricavi netti del Gruppo è pari a **62,1 tCO₂eq/milione di euro** secondo l'approccio **location-based** e **85,5 tCO₂eq/milione di euro** con il metodo **market-based**. Rispetto al 2023, si registra una diminuzione del -10,4% secondo il criterio location-based e un aumento del +11,8% nel market-based, a causa delle variazioni nei fattori di emissione tra i due anni.

Intensità	u.m.	2023	2024	Variazione
Intensità emissiva (Location based)	t. CO ₂ eq / milioni di euro	69,3	62,1	-10,4%
Intensità emissiva (Market based)	t. CO ₂ eq / milioni di euro	76,5	85,5	11,8%

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 delle sedi estere di InRail SpA e di Virtual Design Srl.

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.		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**, con 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 gestite secondo criteri di sostenibilità ambientale. In alcuni casi, queste aree – come i 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 2024 è stato avviato uno studio 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.

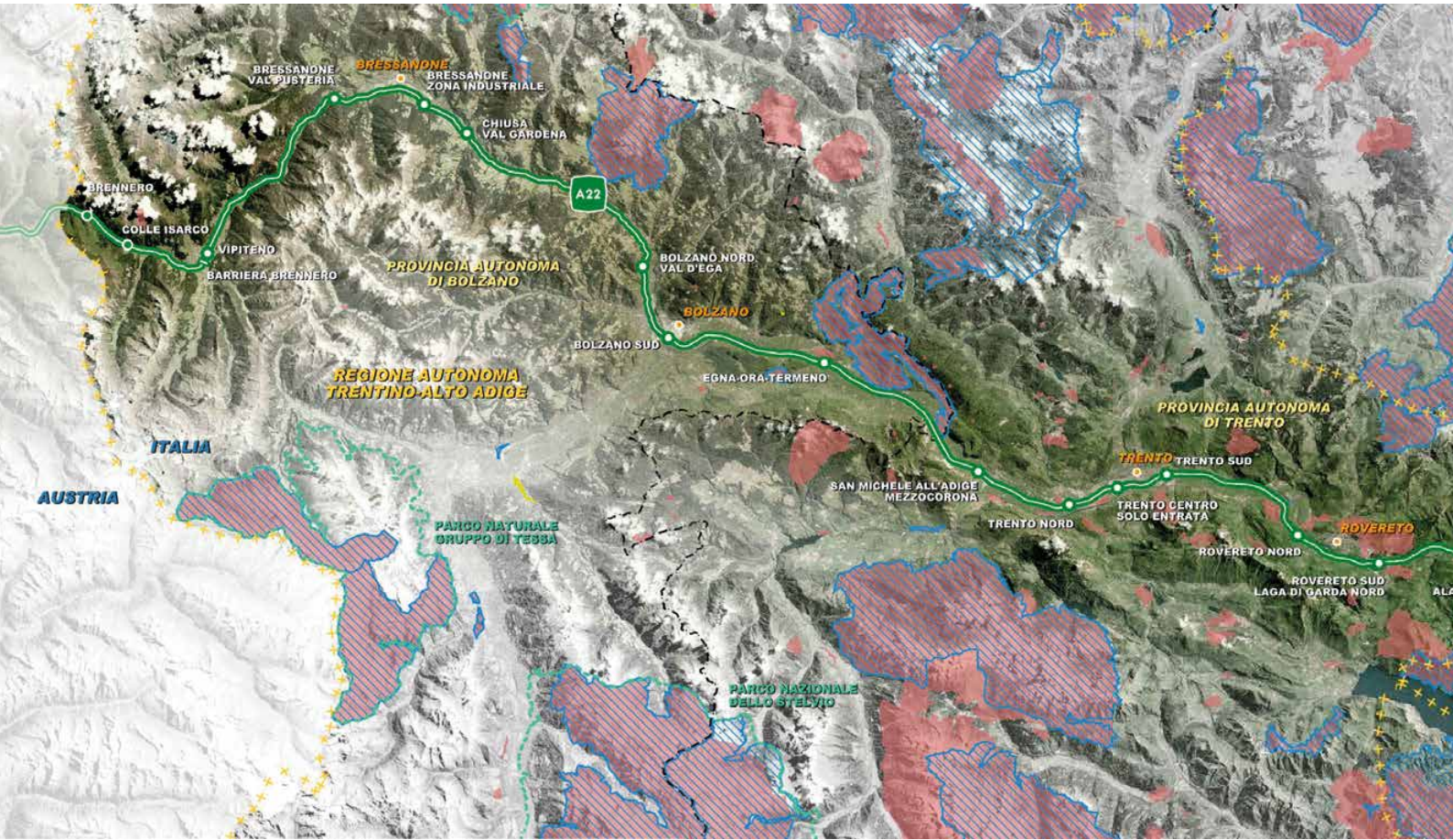
Nelle quattro regioni attraversate dal tracciato autostradale dell'A22 – Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige – si sviluppa un complesso sistema di aree naturali protette che comprende 13 Parchi Naturali Regionali, 5 Parchi Naturali Statali e 35 Riserve Naturali Statali. Le interferenze 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 es-

sendo 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 autonome 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.

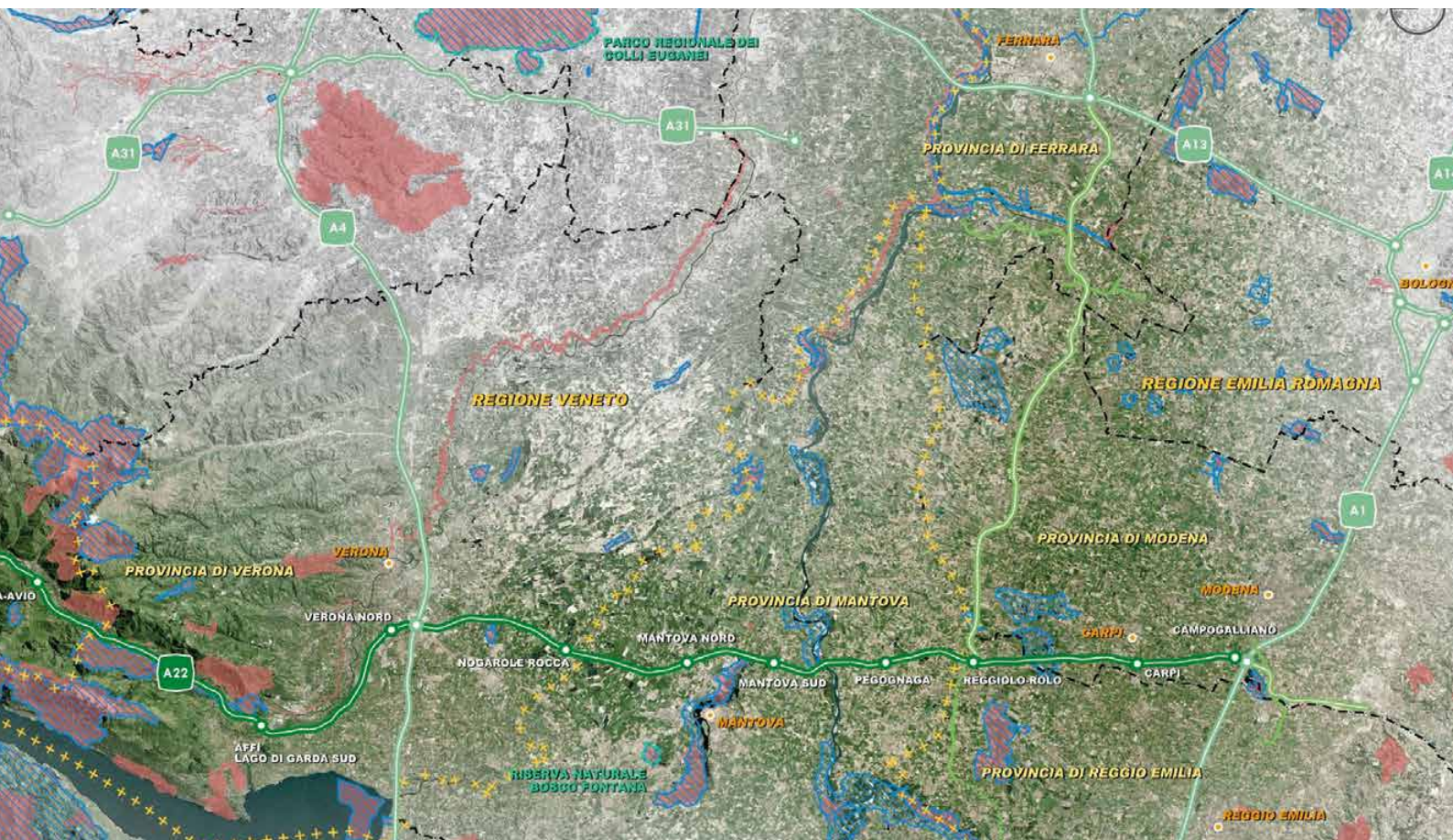


Legenda

- Autostrada A22 Brennero-Milano
- 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

E4-2 - Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

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

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 Sempach, 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, sono in considerazione 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.

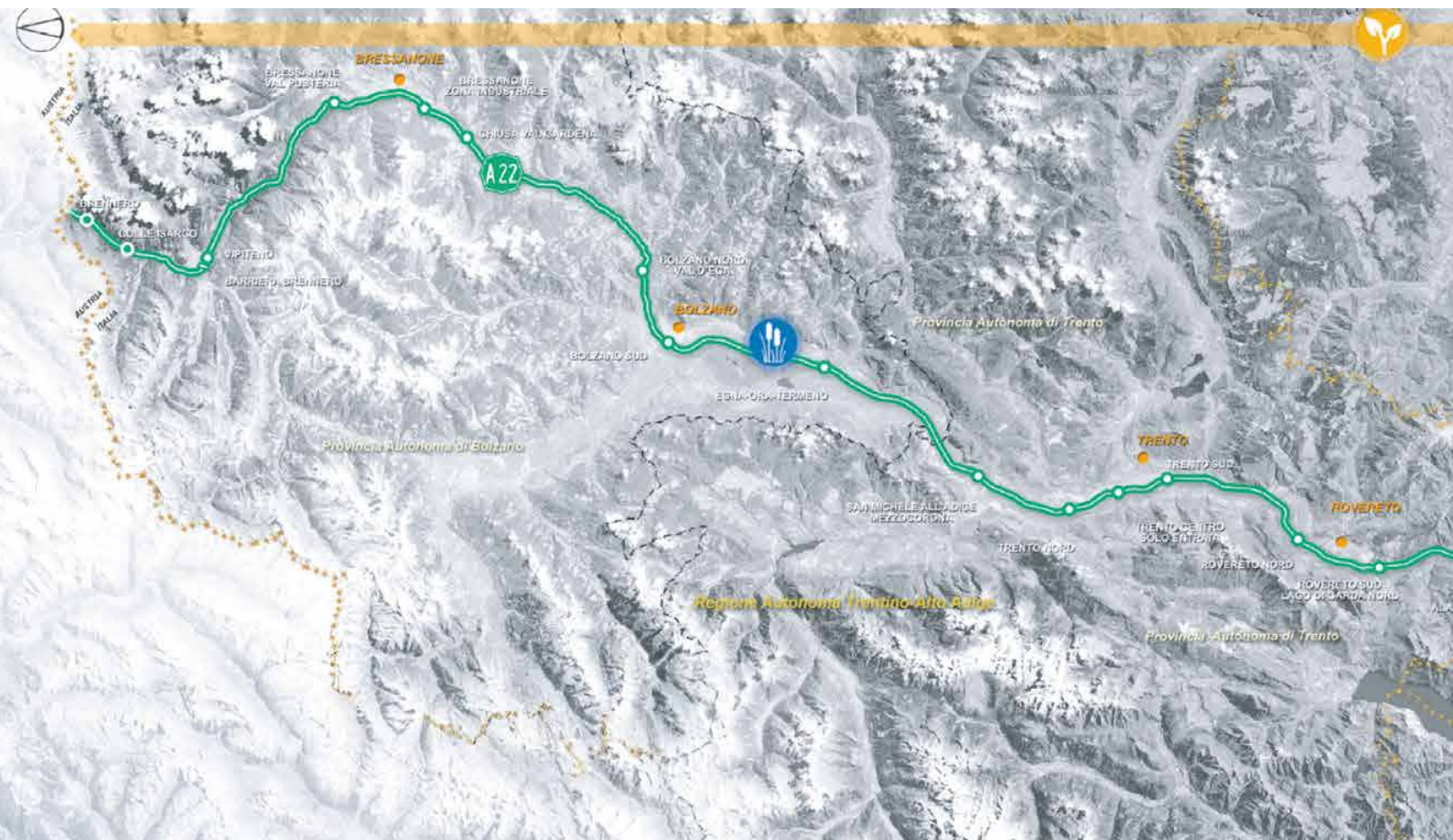
Sempre in coerenza con gli obiettivi della rete Natura 2000, il progetto prevede interventi di compensazione ambientale anche nei siti protetti - Sito di Importanza comunitaria (SIC) / Zona di Protezione Speciale - "Vallazza" e "Chiavica del Moro", affidati alla gestione del Parco del Mincio. Tali interventi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



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)



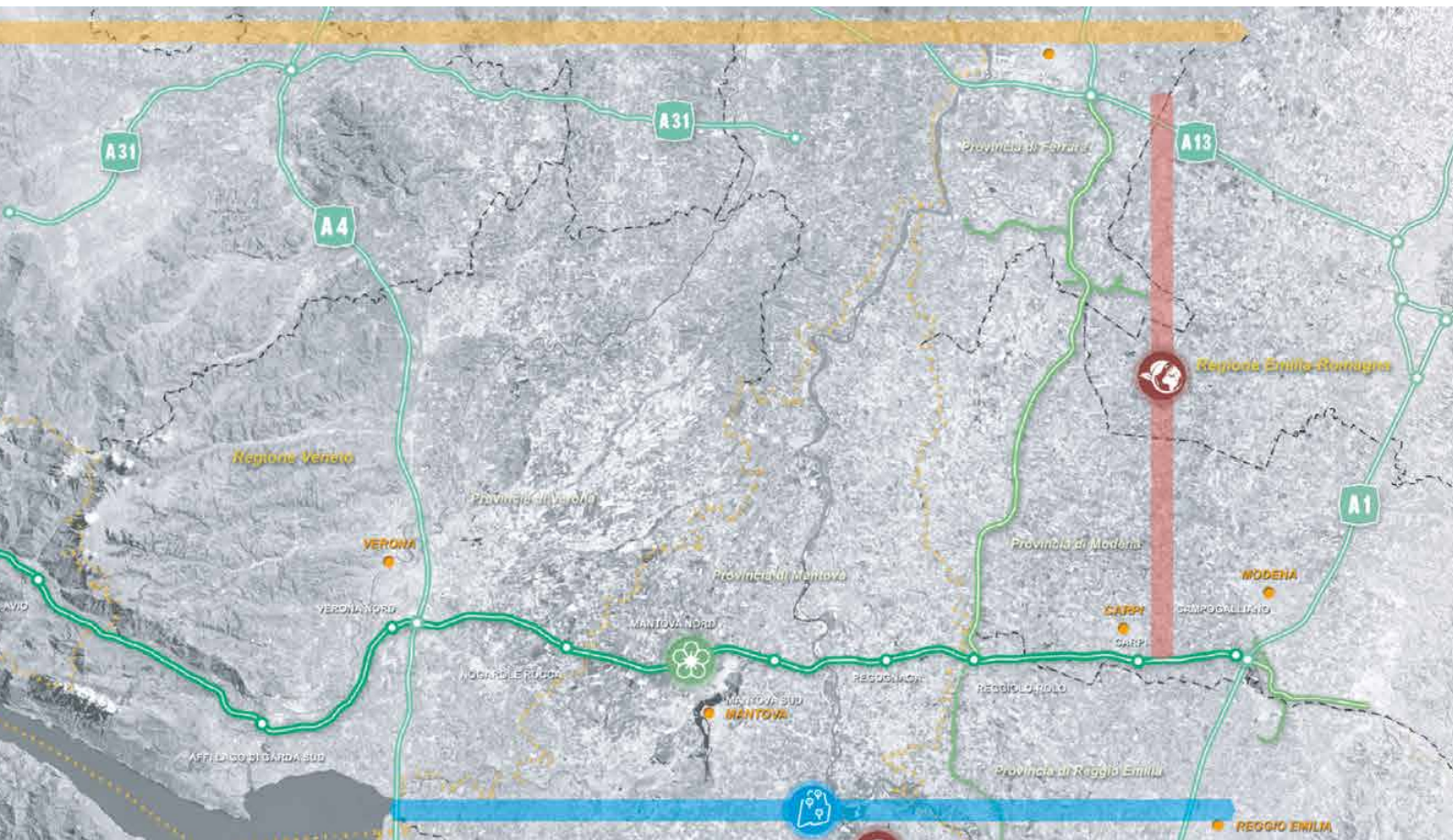
Barriere vegetali
(Autostrada A22 Brennero Modena)



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 ad un'ineadeguata 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

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

Gestione degli IRO, azioni principali

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, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del 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 14001:2018.

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 la 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 1.700 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 – costituiscono 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 **recupero e trasporto dei rifiuti speciali e urbani** prodotti lungo l'autostrada, con **successivo invio a impianti autorizzati per le operazioni di smaltimento o recupero**. 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.

Nel 2023, in coerenza con il proprio impegno verso un modello di gestione sostenibile e innovativo, Autobrennero ha portato avanti un progetto volto **all'installazione di 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 alcuna intermediazione. **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 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 smaltimento conformi alla normativa vigente.

Per il settore ferroviario, i rifiuti prodotti da **RTC SpA** 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 SpA** 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 e attrezzature informatiche dismesse. I referenti interni assicurano per questi il rispetto degli obblighi normativi relativi a registrazione, comunicazione e smaltimento. Tutti i siti trasmettono al relativo ufficio preposto copia dei registri e dei formulari, 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 gestio-

ne 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 SpA**, la Società produce una **quantità minima di rifiuti**, tale da essere considerata pari ad un consumo domestico e gestita, di conseguenza, direttamente dalla ditta pubblica locale incaricata della gestione dei rifiuti.

Metriche

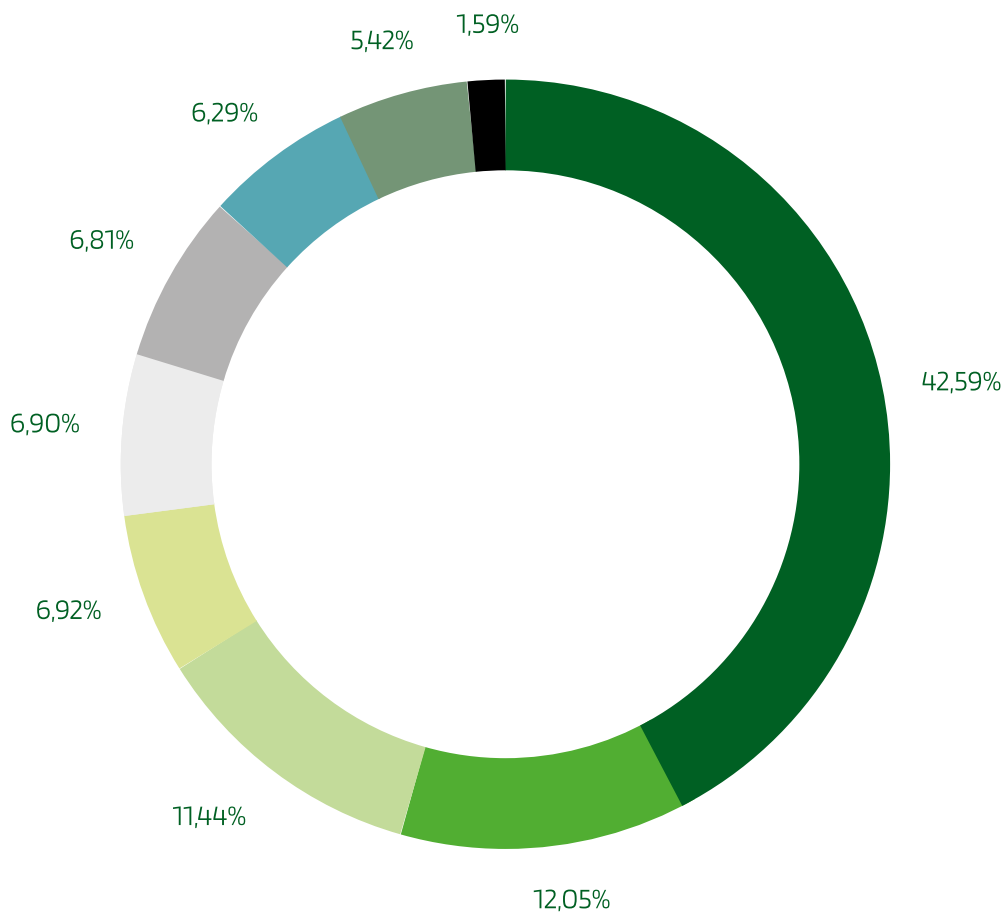
E5-5 - Flussi di risorse in uscita

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 2024 sono state complessivamente prodotte **4.016,95 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 rappresentano **oltre il 42% del totale generato** dal Gruppo. Seguono i residui della pulizia stradale (12,05%), il ferro e l'acciaio derivanti da attività di costruzione e demolizione (11,44%), gli imballaggi in materiali misti (6,92%), le miscele bituminose (6,90%) e i rifiuti misti da costruzione e demolizione (6,81%).

Altri rifiuti non pericolosi - come quelli da ufficio, plastica, cartone, pneumatici fuori uso, apparecchiature e alluminio - costituiscono il restante 6,28%. I rifiuti pericolosi rappresentano una quota minima, pari all'1,59%, 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



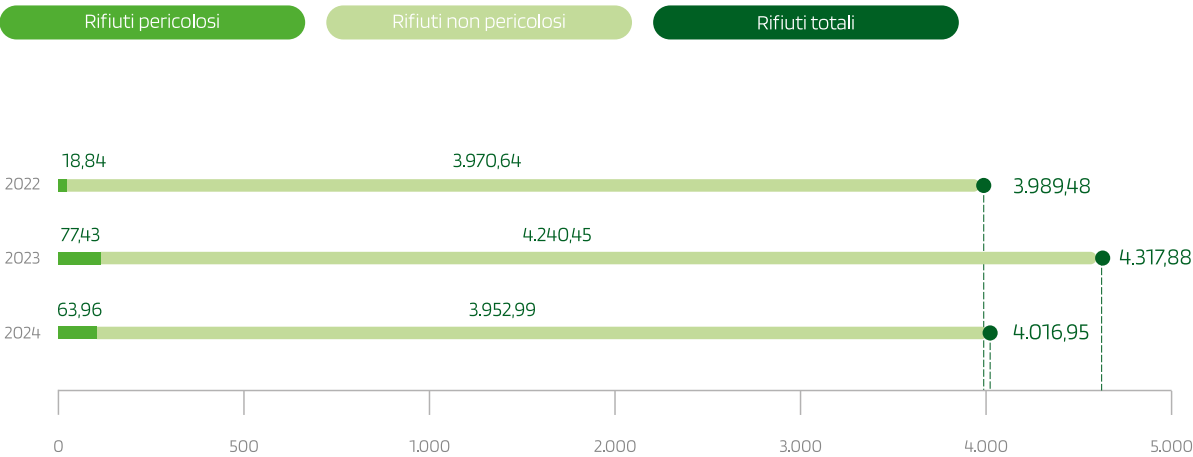
A livello consolidato, si riportano in tonnellate i dati aggregati sulla produzione di rifiuti, distinguendo tra rifiuti **pericolosi** e **non pericolosi** e indicando, per ciascuna categoria, la quota destinata al **recupero** rispetto a quella avviata a **smaltimento**:

Rifiuti in tonnellate (t)	2022	2023	2024
Totale	3.989,48	4.317,88	4.016,95
Rifiuti Pericolosi	18,84	77,43	63,96
Di cui recuperati	7,85	21,16	15,63
Di cui Smaltiti	10,99	56,27	48,33
Rifiuti Non Pericolosi	3.970,64	4.240,45	3.952,99
Di cui recuperati	3.969,04	4.239,57	3.944,42
Di cui Smaltiti	1,6	0,88	8,57

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) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA, Sadobre SpA e di Virtual Design Srl.

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

Rifiuti generati nel triennio 2022-2024





-7%

DI RIFIUTI GENERATI

Nel triennio 2022-2024 si osserva una **riduzione complessiva dei rifiuti generati**, con un calo del -7% rispetto all'anno precedente. Tale andamento riguarda sia i rifiuti pericolosi, diminuiti del -14%, sia quelli non pericolosi, anch'essi in calo del -7%. La quasi totalità dei rifiuti non pericolosi continua ad essere **destinata al recupero**, 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 Servizi 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

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

A Gestione degli IRO, azioni principali e metriche

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 una unità articolata computerizzata che consente di effettuare in continua 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.

Per quanto concerne 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**.

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 SpA e RTC SpA 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 per ciascun veicolo ferroviario la nomina di 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 e a ridurre il ricorso a nuovi materiali**, generando benefici anche 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 (tipicamente ogni milione di chilometri, ovvero ogni 6-7 anni), per la quale vengono effettuati accantonamenti annuali in base ai costi stimati.

Alla luce di tali prescrizioni, sia InRail SpA che RTC SpA hanno adottato un **modello di gestione che prevede l'esternalizzazione completa delle attività manutentive delle locomotive**, affidandole esclusivamente a fornitori altamente specializzati e certificati ai sensi del regolamento europeo, spesso 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.

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 (in migliaia €)
Ferrovia

	2023	2024
Manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica dei locomotori	8.363,97€	10.185,23€
Manutenzione e riparazione software	132,90€	173,16€
Altre manutenzioni	63,88€	384,69€
TOTALE COSTI PER ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE (in migliaia €.)	8.560,74	10.743,08

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 SpA 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 +25,5%, passando da 8.560,74 migliaia di euro nel 2023 a 10.743,08 migliaia di euro nel 2024. Tale aumento, in termini relativi, è attribuibile in particolare agli interventi di "manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica sui locomotori", resi necessari sia dall'ampliamento del parco mezzi sia dalla presenza delle nuove locomotive A35, abilitate alla circolazione in più Paesi. Questa configurazione comporta costi più elevati per la gestione e il mantenimento dei diversi sistemi di segnalamento. Infine, la voce "altre manutenzioni", che aumenta significativamente rispetto al 2023, in quanto risulta influenzata da un intervento straordinario di sostituzione delle sale montate su una locomotiva E190, con un costo superiore a 200.000 euro.

Metriche e obiettivi

E5-4 - Flussi di risorse in entrata

Le risorse in entrata maggiormente utilizzate da Autobrennero riguardano principalmente le forniture connesse alle attività di manutenzione e gestione dell'infrastruttura, come sali fondenti, materiale per segnaletica, sicurvia e recinzioni, materiali elettrici, carburanti e lubrificanti, oltre a servizi legati a utenze, assicurazioni, software, formazione e consulenze.

Materiali	u.m.	2022	2023	2024
Conglomerato bituminoso (BASE)	t	24.295	10.112	34.059
di cui riciclato	t	7.289	3.034	10.218
Conglomerato bituminoso (Binder)	t	37.217	33.823	49.582
di cui riciclato	t	3.722	3.382	4.958
Conglomerato bituminoso (Usura)	t	90.192	57.370	70.517
Fondenti salini NaCl	t	5.114	3.935	4.560
Fondenti salini CaCl2	t	254	523	538
Peso totale dei materiali utilizzati	t	157.072	105.762	159.256
Peso totale dei materiali tecnici utilizzati	t	157.072	105.762	159.256
di cui secondari riutilizzati o riciclati	t	11.010	6.416	15.177
Peso totale dei materiali biologici utilizzati	t	0	0	0
di cui secondari riutilizzati o riciclati	t	0	0	0
Percentuale dei componenti secondari riutilizzati o riciclati	%	7 %	6 %	10 %

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 **2024** si registra un incremento significativo nel consumo complessivo di materiali, che sono passati da 105.764 tonnellate nel 2023 a 159.256 tonnellate nel 2024 (+51% rispetto al 2023), trainato in particolare dall'aumento dei materiali tecnici non rinnovabili utilizzati per la manutenzione stradale. Spicca, tra questi, il forte incremento dei conglomerati bituminosi, in particolare della tipologia "Base" (+237%) e "Binder" (+47%), che riflette un'intensificazione delle attività manutentive lungo la rete autostradale. Nonostante ciò, anche i materiali riciclati impiegati seguono una tendenza positiva, con un aumento del +137% rispetto al 2023, portando la percentuale di materiali riciclati utilizzati al 10% del totale. Parallelamente, si registra un aumento del +14% nei materiali utilizzati per la gestione invernale (sali disgelanti), probabilmente legato a condizioni climatiche più avverse o a una maggiore intensità degli interventi. Complessivamente, il dato evidenzia un impegno crescente nella manutenzione infrastrutturale, accompagnato da una progressiva integrazione di materiali riciclati nei cicli produttivi.

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

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

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

Gestione degli IRO, azioni principali

Pur non rappresentando un consumo particolarmente significativi 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 visibili nella mappa delle 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 riportano 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

Overall Water Risk



Low (0-1)	Low - Medium (1-2)	Medium - High (2-3)	High (3-4)	Extreamely high (4-5)
--------------	-----------------------	------------------------	---------------	-----------------------------

* 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 lavaggio dell'infrastruttura autostradale** e nella **manutenzione del verde lungo il tracciato**.

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 SpA**, 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 **2024** si è approvvigionata per il **44%** da **acque da rete / acque da terze parti** e per i **56%** da **acqua da pozzo / acque sotterranee**. Il trend di prelievo idrico è in leggera crescita rispetto al 2023, registrando un incremento del **+3,16%** per le acque da rete / acque da terze parti; mentre si registra un **+13,36%** per le acque da pozzo / acque sotterranee, dovuto prevalentemente alle attività del Gruppo e non ad iniziative specifiche.

Nel 2024, tra le società del Gruppo, **Autobrennero** risulta essere la principale responsabile.

	2023	2024	Prelievo in %	Delta variazione
Acque da rete / acque di terze parti	63.594,85	65.604,71	44%	+3.16 %
Acque da pozzo / acque sotterranee	81.073€	91.906	56%	+13.36 %
TOTALE PRELIEVO IDRICO COMPLESSIVO (m³)	144.667,85€	157.510,71	100%	

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) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA, Sadobre SpA e di Virtual Design Srl.

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale.

del prelievo di acqua con una quota pari al **99,57%** del totale. Le società **ferroviarie**, invece, **contribuiscono in misura marginale**, con prelievi pari rispettivamente allo 0,37% e allo 0,31% dell'acqua proveniente da rete o fornitori esterni.

L'acqua prelevata dalle società ferroviarie è destinata esclusivamente all'utilizzo presso le sedi aziendali e alle attività di lavaggio delle locomotive.

	Autostrada del Brennero SpA	RTC SpA	InRail SpA
Acque da rete / acque di terze parti	98,96%	0,37%	0,31 %
Acque da pozzo / acque sotterranee	100%	0%	0%
TOTALE PRELIEVO IDRICO COMPLESSIVO (m³)	99,57%	0,23%	0,20%

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) ad eccezione delle sedi estere di InRail SpA, Sadobre SpA e di Virtual Design Srl.

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale. In InRail SpA, nel 2024, 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. La media annuale è di 1,5 lavaggi per ciascuno dei 23 locomotori attivi. Sulla base di questi dati, il consumo idrico annuo stimato per l'attività di lavaggio risulta pari a 41.400 litri/anno (41,4 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.

L'acqua prelevata dalle società ferroviarie è destinata esclusivamente all'utilizzo presso le sedi aziendali e alle attività di lavaggio delle locomotive

I consumi idrici sono stati calcolati come differenza tra i volumi prelevati e quelli scaricati, poiché attualmente non sono disponibili dati sull'acqua eventualmente immagazzinata dalle Società del Gruppo. Considerando che lo scarico avviene tramite rete fognaria o irrigazione del verde, si è ipotizzato che l'intera quantità di acqua prelevata venga restituita all'ambiente e che quindi il volume scaricato corrisponda a quello prelevato. Di conseguenza, il **consumo idrico netto del Gruppo risulta pari a zero**.

In un'ottica di rendicontazione futura, il Gruppo si sta **impegnando 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 a cui il Gruppo 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 con l'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 (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x) 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), 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 (PNAAC)**, 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 migliorare la qualità ambientale lungo il corridoio autostradale di competenza.

Le Società Autobrennero, RTC e InRail si sono dotate di un sistema di gestione integrato **Sistema di Gestione Ambiente** (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 nei 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 è migliorare la qualità dell'aria, oltre a ottenere benefici sulla 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.

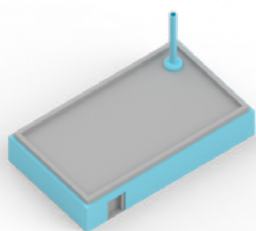
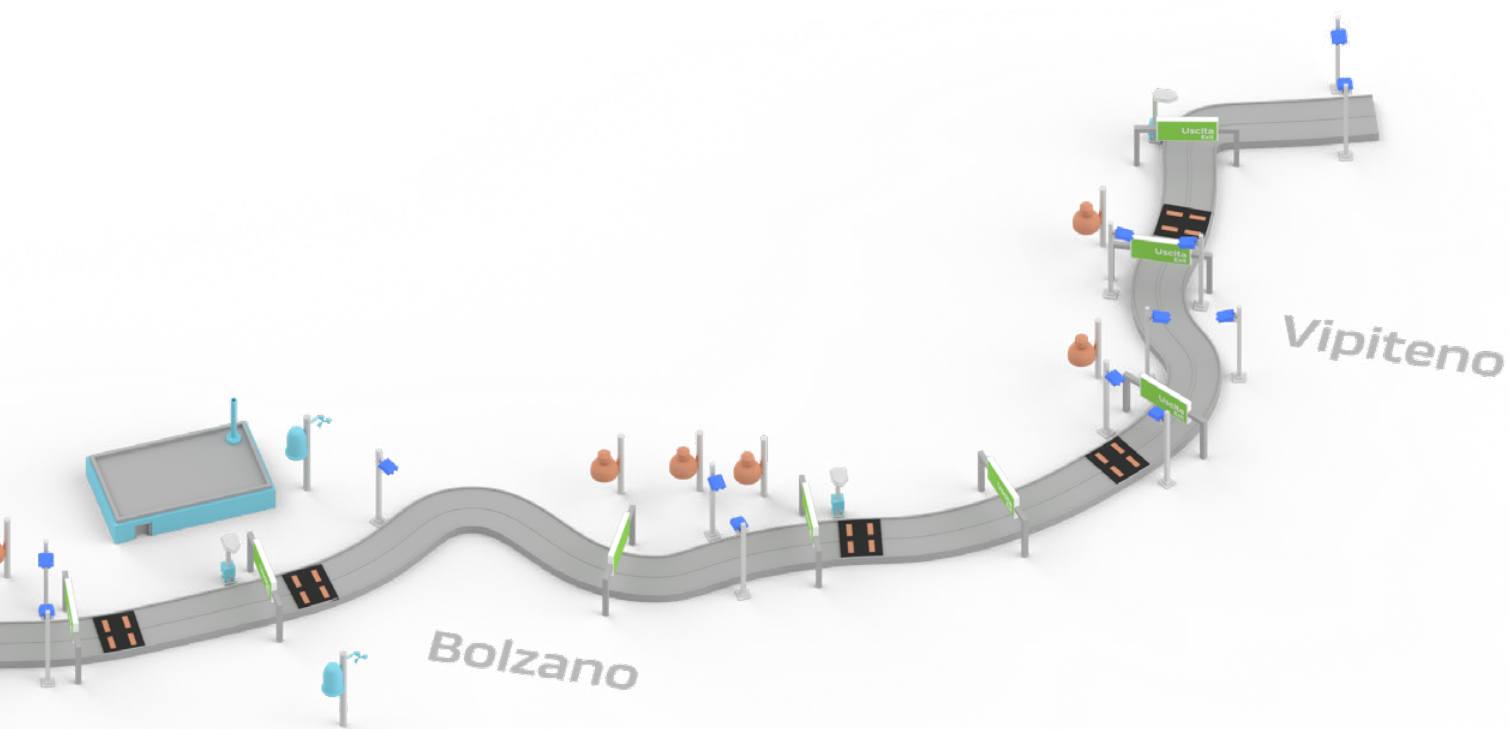
Inoltre, le logiche di elaborazione e previsione adottate nel progetto si basano sull'integrazione avanzata dei dati, che consente la raccolta, l'armonizzazione e la messa a disposizione, in tempo reale, delle misure provenienti da **sensori ambientali** e infrastrutturali rilevanti. Elemento centrale 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.

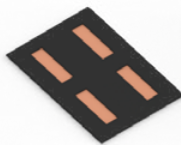
In questo contesto, **l'architettura del sistema di monitoraggio** prevede l'impiego di una rete distribuita di **stazioni di rilevamento**, dedicate alla raccolta di parametri ambientali, in particolare quelli legati alla qualità dell'aria. L'infrastruttura così configurata consente un'analisi in un'ottica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

BrennerLEC After Life





Stazioni di monitoraggio



Sezioni di rilevamento traffico



Ingressi e uscite



Sensori innovativi



Stazione metereologica



Anemometro sonico



TVCC



Sensori tempi di percorrenza

Per una prima stima dei **benefici ambientali** dovute 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 NO_2 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 CO_2** 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 NO_2 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 CO_2 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 incidenza 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 nel periodo stagionale 2023-2024 - 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&go confermando, a parità di volumi di traffico, un beneficio ambientale significativo in linea con quanto evidenziato nello studio iniziale.

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 di un sistema coordinato di gestione delle emergenze, guidato dal Centro Assistenza Utenti (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 spesso dovuti al ribaltamento di autocisterne, per questo è indispensabile che i conducenti di tali mezzi, ovvero gli operatori di flotta, siano ben addestrati ad agire correttamente per arginare i danni e i costi che ne conseguono.

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

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.

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 inten-

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

Metriche

Nel corso del 2024, Autobrennero ha registrato tre episodi di sversamento: due occorsi in Trentino, entrambi relativi a fuoriuscite di gasolio, e uno in provincia di Verona, connesso a un incendio e al rilascio di nitrato di bario.

Il primo episodio verificatosi sul tratto trentino ha coinvolto lo sversamento di gasolio per un totale di 7.572 kg. Le successive operazioni di bonifica hanno comportato la rimozione dell'asfalto contaminato, per un totale di 13.960 kg, e del sottofondo stradale compromesso, per un totale di 321.220 kg. Il secondo episodio di sversamento ha riguardato gasolio per un totale di 52 kg e nuovamente gasolio per un totale di 58 kg, la rimozione dell'asfalto contaminato per un totale di 19.760 kg e il sottofondo stradale compromesso per un totale di 219.100 kg. Nel terzo episodio accaduto nel veronese, sono stati smaltiti fanghi da trattamenti per un totale di 1.850 kg, rifiuti contenenti solventi organici per un totale di 27.400 kg e materiali da pulizia stradale per un totale di 20.680 kg.

Per le società **ferroviarie**, nel corso del 2024, non si sono stati segnalati episodi di sversamento significativi.







03

Informazioni sociali +

03.01	Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale	140
	La sicurezza degli utenti	140
	La soddisfazione degli utenti	150
03.02	Forza lavoro propria	159
	I collaboratori del Gruppo Autobrennero	159
	L'inclusione e la protezione dei diritti umani	166
	La formazione e lo sviluppo delle competenze	169
	La sicurezza dei collaboratori	175
	Il benessere oltre il lavoro	185
03.03	Lavoratori lungo la catena del valore	189
	La catena di fornitura e i partner commerciali	189
03.04	Comunità interessate	196
	La redistribuzione del valore generato	196
	La tutela del territorio	200
	L'inquinamento acustico	206



Consumatori ed utilizzatori finali della rete autostradale

La sicurezza 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
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 sono inoltre soggette alla **Direttiva 2004/54/CE**, recepita in Italia con il **D.Lgs. 35/2011**,

che impone standard minimi di sicurezza (piani di emergenza, presidi antincendio, sistemi di ventilazione e procedure di coordinamento con i soccorsi).

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 28/06/2022**, che disciplina le ispezioni obbligatorie delle infrastrutture, e del **Decreto Ministeriale 6792/2001** 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 specifici per ogni galleria**, in conformità alla normativa europea.

Autobrennero dispone di un'organizzazione interna strutturata e regolata da un Sistema di Gestione certificato, conforme agli standard internazionali **UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e UNI EN ISO 45001**. Queste certificazioni, ottenute su base volontaria, si applicano all'intero ciclo di gestione dell'esercizio autostradale: dalla progettazione e direzione lavori per la costruzione e manutenzione delle infrastrutture, fino al controllo delle attività svolte nelle aree di servizio.

Inoltre, la Capogruppo promuove la formazione specifica per i dipendenti sulla norma **ISO 39001:2012**, relativa al **sistema di gestione per la sicurezza stradale**.

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 SpA 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 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.

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 150 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 **242 telecamere**, **21 operatori** controllano in ogni momento la situazione del traffico dal **Centro Assistenza Utenza (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.

1. Infrastruttura e progettazione

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, che oggi conta su ben 150 tecnici, e di istituire sei Centri per la Sicurezza Autostradale, gestiti direttamente da personale dipendente di Autostrada del Brennero SpA, 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. Manutenzione delle strutture

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.

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 della Capogruppo, pensata per garantire i più alti standard di efficienza e sicurezza. Attraverso una sofisticata rete di sensori e la creazione di specifici gemelli

* Tutti i guard rail sono realizzati in acciaio Corten, un materiale ad alta resistenza alla corrosione atmosferica che sviluppa una patina protettiva naturale, garantendo durabilità, ridotta manutenzione e un'estetica armoniosa con l'ambiente.

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, pur in assenza di un'infrastruttura così impegnativa, 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. Negli scorsi anni la Società ha investito 12 milioni di euro per i lavori di riqualificazione e ammodernamento dell'opera e nel corso del 2022 e 2023 ha sviluppato il Gemello digitale del viadotto stesso, ossia un modello che, replicando virtualmente il viadotto, permette di monitorarne costantemente lo stato di usura e individuare in anticipo eventuali criticità. 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 biennio, con l'indicazione dei relativi costi sostenuti, espressi in migliaia di euro:

ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE (in migliaia €)	2023	2024	VARIAZIONE % 2023/2024
Manto usura	20.268,26€	26.898,60€	32,71%
Impianti	9.320,37€	11.652,82€	25,03%
Altre manutenzioni	5.518,63€	7.782,05€	41,01%
Opere d'arte	7.313,76€	7.690,54€	5,15%
Segnaletica e sicurtvia	6.671,75€	7.469,00€	11,95%
Opere in verde	4.856,19€	4.540,33€	-6,50%
Operazioni invernali	4.154,24€	4.123,98€	-0,73%
Pulizia di caselli e fabbricati di stazione	2.664,97€	2.738,46€	2,76%
Gallerie	1.559,99€	1.727,62€	10,75%
TOTALE COSTI PER ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE (in migliaia di €.)	62.328,1€	74.623,4€	19,73%


+ 19,73%
MANUTENZIONI SULL'A22

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

I dati sono stati forniti direttamente dal database aziendale.

3. Gestione 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 fornite dai 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: 83 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 di servizio 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.

Nel corso del 2024, gli Ausiliari della viabilità hanno effettuato sull'intera Arteria **16.509 interventi** (14.703 nel 2023) con 65.204 ore di pattugliamento (66.808 nel 2023) e quasi 3,49 milioni di chilometri percorsi (3,07 milioni nel 2023).

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 403* colonnine SOS (una ogni circa 1,5 km) 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

* Di queste 403, 11 sono collocate in galleria.



16.509
INTERVENTI DEGLI
AUSILIARI DELLA VIABILITÀ

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	
Da 0 a 10 minuti	In almeno il 68% dei casi
Da 0 a 15 minuti	In almeno l'87,2% dei casi

L'approccio sistemico e trasversale del Gruppo alla sicurezza si riflette anche nel primato della rete autostradale cardio-protetta: con ben **25 defibrillatori**, collocati presso le 22 aree di servizio, il Plessi Museum, l'autoporto Sadobre di Vipiteno e l'autoparco Rovereto Sud; il progetto è nato per prevenire le morti per arresto cardiaco e comprende un continuo servizio di manutenzione e telecontrollo per mantenerli sempre efficienti ed operativi. Autostrada del Brennero ne è dotata anche a livello aziendale (presso i Centri per la Sicurezza Autostradale, due palazzine della sede di Trento, la sede del CAU/COA, il Magazzino 15, il 4° piano della sede dell'Interporto e la Sottosezione Autostradale di Vipiteno). Nel corso del 2024 è stata rafforzata l'azione di prevenzione, con l'installazione di un nuovo defibrillatore presso gli uffici aziendali di Carpi e la predisposizione di un dispositivo di riserva, pronto all'uso, per garantire una rapida sostituzione in caso di guasti o malfunzionamenti. A fine anno, Autostrada del Brennero disponeva pertanto complessivamente di 39 defibrillatori (DAE): 25 dedicati all'utenza autostradale, 13 destinati ai propri collaboratori e 1 di scorta, pronto per essere impiegato in caso di necessità. Questa importante attività di implementazione è stata affiancata come sempre anche dall'attività di formazione sull'uso dei defibrillatori che ha visto nel 2024 coinvolti **213 collaboratori** per un totale di **495 ore di formazione**.

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. La Capogruppo 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 nasce dall'obiettivo di assicurare una conoscenza approfondita e puntuale di ogni dettaglio dell'autostrada. Il personale impiegato presso i CSA si occupa, inoltre, 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**. I CSA sono provvisti di silos e capannoni per lo stoccaggio e la conservazione dei fondenti salini antighiaccio, mezzi per lo spargimento di prodotti anticongelanti, lame sgombero neve e frese.

Per la gestione dell'**esodo estivo**, la Società programma **misure gestionali straordinarie**, quali 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. Di rilievo anche le convenzioni con Croce Bianca, Croce Rossa e Vigili del Fuoco, che garantiscono pronta assistenza agli utenti in difficoltà.

Questo impegno ha prodotto risultati concreti: negli ultimi vent'anni, a fronte di un considerevole aumento del traffico, il tasso di incidentalità** sull'A22 è progressivamente diminuito, portandosi nel **2024 al livello di 15,97** rimanendo in linea con l'anno precedente (pari a 15,44) e ampiamente al di sotto del dato relativo alla media nazionale autostradale (ultimo dato disponibile - 2023: 26,52 ***).



15,97

IL TASSO DI INCIDENTALITÀ
GLOBALE, CONTRO UNA
MEDIA NAZIONALE DI

26,52

** 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 x 100.000.000

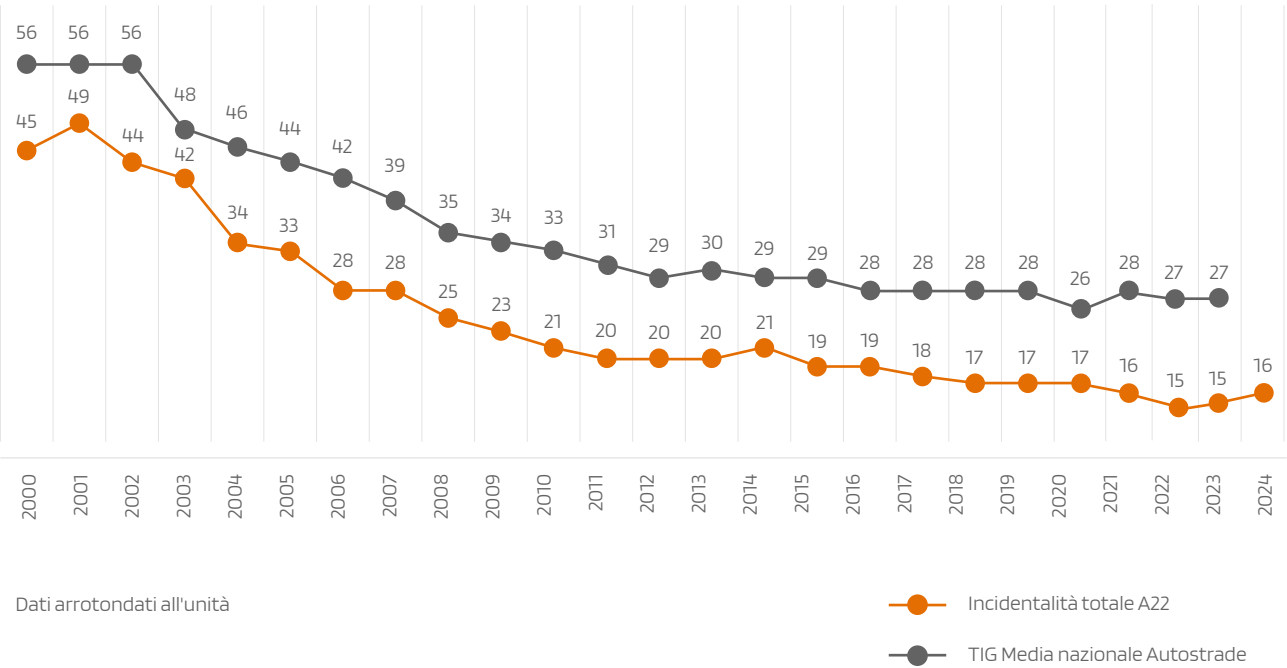
*** Il dato relativo al 2023 rappresenta l'informazione pubblica più recente attualmente disponibile.

Anno	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Numero incidenti totale	863	617	690	750	804	844
Con feriti	243	166	205	243	225	268
Con morti	10	4	10	7	8	8
Con danni a persona	253	180	204	250	233	276
Con soli danni a cose	610	437	486	513	579	574
Numero feriti	399	290	348	373	398	456
Numero morti	10	4	10	7	8	8
Veicoli/Km	5.078.956.477	3.620.149.543	4.315.238.385	5.065.566.514	5.207.866.783	5.284.626.915
Tasso Incidentalità globale (TIG) **	16,99	17,04	15,99	14,81	15,44	15,97
TIG Media Nazionale	28	26	28	27	27	*

* Dato Aiscat non disponibile

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

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



Un risultato reso possibile anche grazie a progetti come **SinergiA22**, attraverso i quali 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 2024 e in corso per i successivi, si evidenziano: Progetto LIFE ALPS (2019-2027) NAPCORE (2021-2024), PASS4CORE ITA2 (2021-2025), Meridian (2021-2025), PoDIUM (2022-2025) e SCALE (2024-2028) e BrennerLEC After Life (2024).

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 trasporto 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. Per garantire la sicurezza pubblica, Autobrennero 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 derivanti 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 dovuto 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 Utenti) 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 ricevono immagini da 230 telecamere:

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

Il personale del CAU, un capoufficio, un assistente, sei team leader e 14 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.

Il personale del CAU svolge, inoltre azioni di informatore in tempo reale sulla situazione di viabilità-traffico e meteo in A22, gli utenti possono telefonare al CAU utilizzando 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 si può telefonare ad altri numeri verdi: 803.111 per l'A1 Milano-Bologna; 800012812 per l'A4 Brescia- Padova/Autovie Venete Centropadane. Il **personale del Centro Assistenza Utenti (CAU)** svolge un ruolo fondamentale nel monitoraggio e nella comunicazione **in tempo reale delle condizioni di traffico e meteo lungo l'A22**.

Per ricevere informazioni relative alla viabilità sulle autostrade interconnesse con l'A22, sono disponibili ulteriori numeri verdi:

- **803.111** per l'A1 Milano-Bologna;
- **800 012812** per l'A4 Brescia-Padova / Autovie Venete / Centropadane.

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 tempestiva 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 e 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;
- **132 pannelli distribuiti lungo l'intera tratta**;
- **23 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 Utente 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 **2024** il sito ha registrato 3.965.544 visitatori (utenti unici), con un aumento del **60,8%** rispetto ai 2.411.220 del 2023. I mesi in cui sono state registrate maggiori visite sono stati agosto e dicembre.

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 relativi 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**.

La Società Autostradale investe costantemente in soluzioni tecnologiche avanzate per rispondere in modo sempre più efficace alle esigenze dei propri utenti, tra cui l'applicazione **"A22 Truck"**, pensata specificamente per gli autotrasportatori. L'app, disponibile gratuitamente su Apple Store e Google Play per dispositivi iOS e Android, consente l'accesso in tempo reale a informazioni georeferenziate sulla viabilità e sui servizi presenti lungo l'asse autostradale. I dati sono aggiornati costantemente dagli operatori del Centro Assistenza Utenti (CAU), garantendo così un'informazione tempestiva e affidabile.

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 **2024**, risultavano iscritti al servizio **16.732 utenti**.

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 all'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



+ 60,8%

VISITATORI
DEL SITO A22

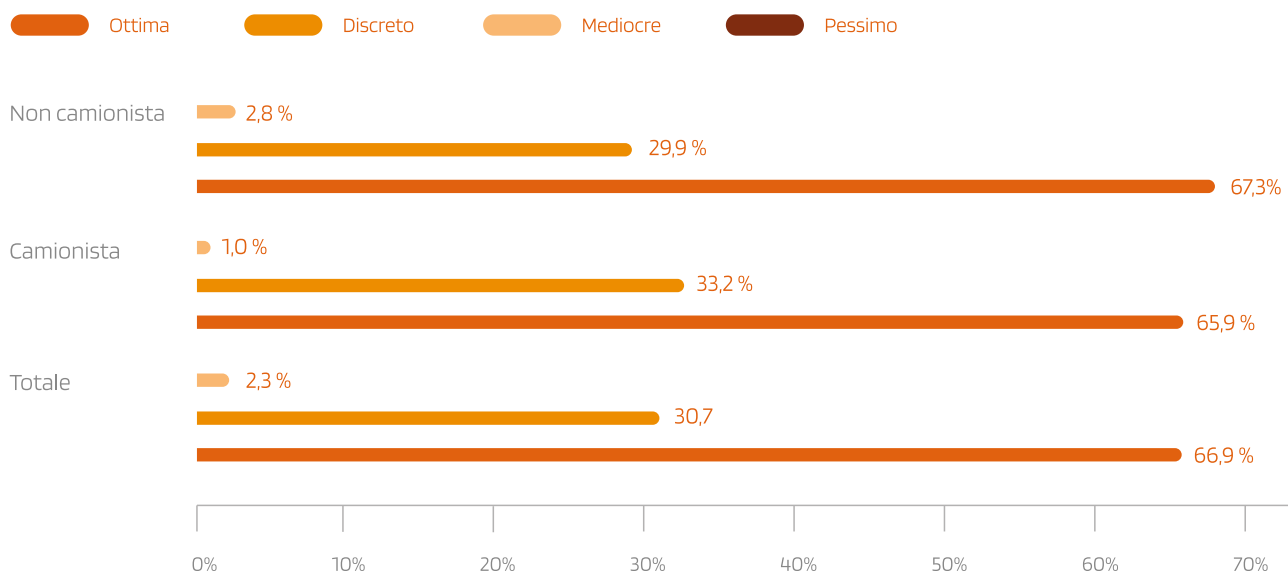
quanto previsto dalla norma UNI EN ISO 9001. L'indagine consente di ottenere risultati strutturati attraverso studi specifici, condotti da imprese qualificate selezionate tramite procedura di gara.

L'obiettivo dell'indagine è misurare il **livello di soddisfazione degli utenti rispetto a diversi aspetti 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.

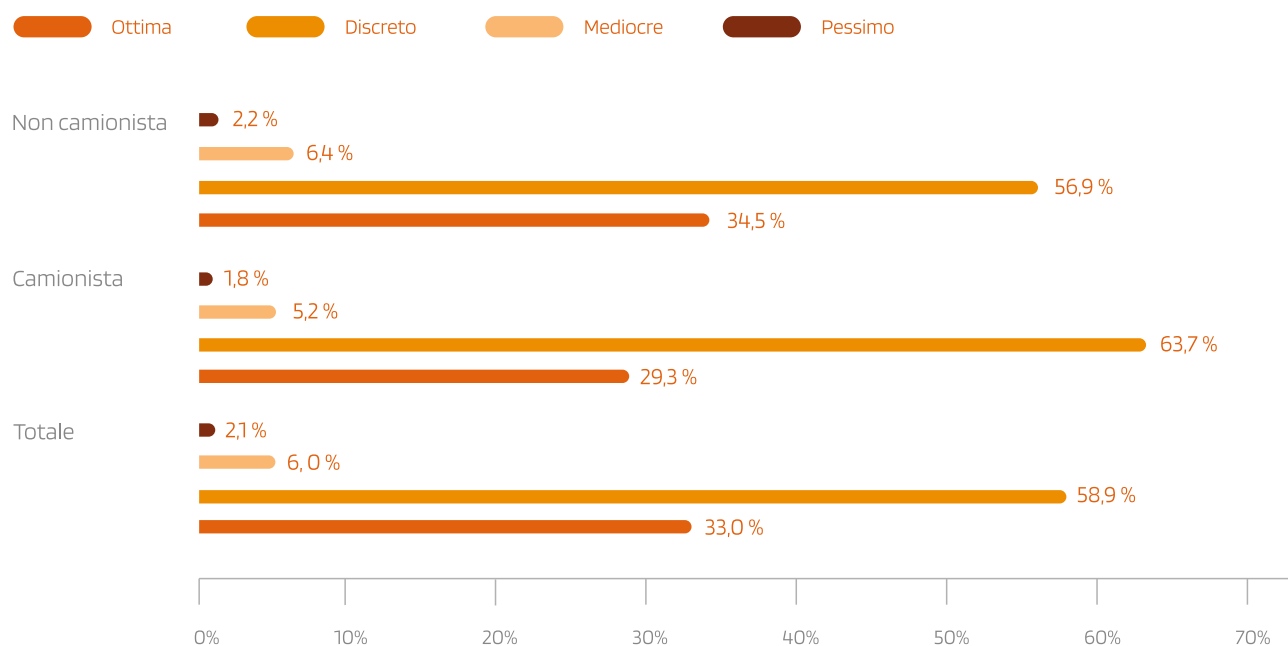
La matrice campionaria considerata come rappresentativa della popolazione definita come "utenti" è stata definita attraverso la somministrazione di **1.500 questionari** (con tecnica c.d Face-to-Face). Gli **autotrasportatori devono rappresentare almeno il 30% del campione** degli intervistati. La distribuzione 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 2024 si sono mantenuti i nuovi quesiti introdotti 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 il 95% esprime un giudizio positivo sui sistemi di esazione utilizzati dalla Società. Inoltre, ad un alto livello di valutazione del comfort di guida è accaduto anche un alto livello della percezione della sicurezza in quanto sostenuto dal 91,9% delle risposte degli utenti. I seguenti grafici riportano i risultati dell'indagine.

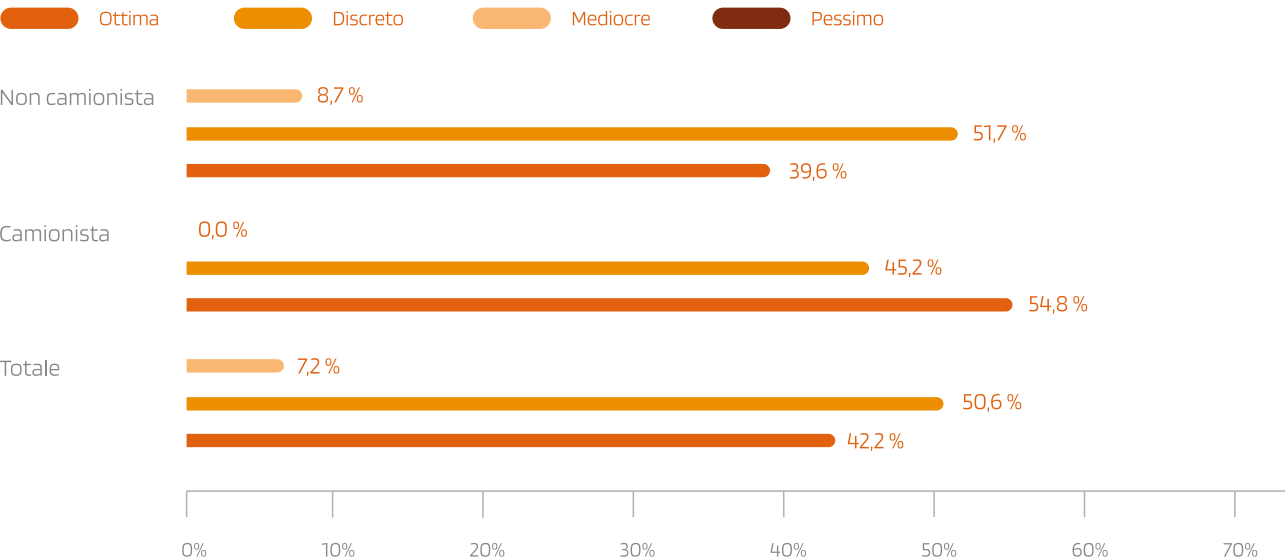
Come valuta la qualità del sistema di pagamento con tessere presso le stazioni autostradali?
(bancomat, viacard, carta di credito, carta a scalare e pagamento c-less)



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



Laddove lo abbia sperimentato, come valuta i servizi per la mobilità alternativa offerti da 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;
- "Cartolina azzurra - La parola all'utente", disponibile in formato cartaceo presso le stazioni autostradali del nastro A22 e presso i Centri Servizi di competenza, attiva fino ad ottobre 2024.

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 viene rivolta nei confronti di reclami sulla generazione di rumore dovuto all'utilizzo della propria infrastruttura, per cui la Società mette a disposizione appositi canali di segnalazione*.

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

Una volta ricevuti, **i reclami vengono protocollati** e classificati 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 (99,36%), che permette di fornire una risposta in modo rapido e puntuale.

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 TEMPO DI RISPOSTA (n.)	2023	2024
TOTALE RECLAMI (n.)	317	145
Entro 10 gg	275	142
Oltre 10 gg	42	3

I dati si riferiscono alla Autostrada del Brennero SpA.

I dati sono forniti da database aziendali.

Reclami per tipologia	2023	2024
Code	65	74
Pagamenti	158	34
Manutenzione e sicurezza stradale	33	20
Aree di servizio	36	9
Varie	11	6
Informazioni sulla viabilità	14	2
Installazione barriere antirumore	0	0
Totale	317	145

I dati si riferiscono ad Autostrada del Brennero SpA.

I dati sono forniti da database aziendali.



-54%

DI RECLAMI PERVENUTI

Nel 2024 si registra una marcata riduzione del numero totale di reclami, che passano da 317 a 145, pari a un calo del **-54%**. Anche i tempi di risposta mostrano un progresso significativo: 142 reclami su 145 sono stati gestiti entro 10 giorni, a fronte dei 275 su 317 dell'anno precedente, con una drastica riduzione dei reclami evasi oltre i 10 giorni, passati da 42 a soli 3.

I principali reclami ricevuti, nel 2024, riguardano le code per le condizioni di traffico (74 segnalazioni), i pagamenti legati a problematiche come il funzionamento delle tessere, i rimborsi, le piste Telepass e gli apparecchi elettronici, le tariffe e il consenso al transito (34 segnalazioni). Inoltre, sono stati registrati 20 reclami relativi alla manutenzione e sicurezza stradale in riferimento a cantieri, manutenzione lungo l'infrastruttura e segnaletica carente, e 9 reclami sulle aree di servizio includendo anche l'accesso a ricarica dei veicoli elettrici o ad idrogeno. Infine, sono state rilevate 6 segnalazioni classificate come "varie" e 2 reclami sulle informazioni sulla viabilità e non si registrano reclami per l'installazione di barriere antirumore.

Il numero di reclami ricevuti nel 2024 si conferma irrilevante rapportato al numero di veicoli transitati lungo l'A22 nello stesso anno (circa 70 milioni) e registra un trend positivo, con una **maggiore efficienza nei tempi di risposta** e un miglioramento in molte delle principali aree critiche rispetto all'anno precedente.

Forza lavoro propria

I collaboratori del Gruppo Autobrennero

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 al personale

S1-2 - Processi di coinvolgimento del personale 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 con scadenza 30 giugno 2025.
- Il **Contratto Integrativo di secondo livello** – Aziendale, che in base all'accordo del 25 settembre 2017 ha regolamentato il triennio 2017-2018-2019, è stato precedentemente prorogato in più fasi fino al 31/12/2021. In data 30 luglio 2024 è stata sottoscritta un'ipotesi di Accordo Integrativo Aziendale con validità 1° gennaio – 31 dicembre 2024.

Per **InRail SpA** 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 SpA** 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 di articoli contrattuali, trattative sui turni assegnati al personale. Ai dirigenti è applicato il contratto nazionale di lavoro Dirigenti industria e servizi.

Sadobre SpA 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 Srl 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 di lavoro**. Inoltre, il **99,4% della 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.

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.

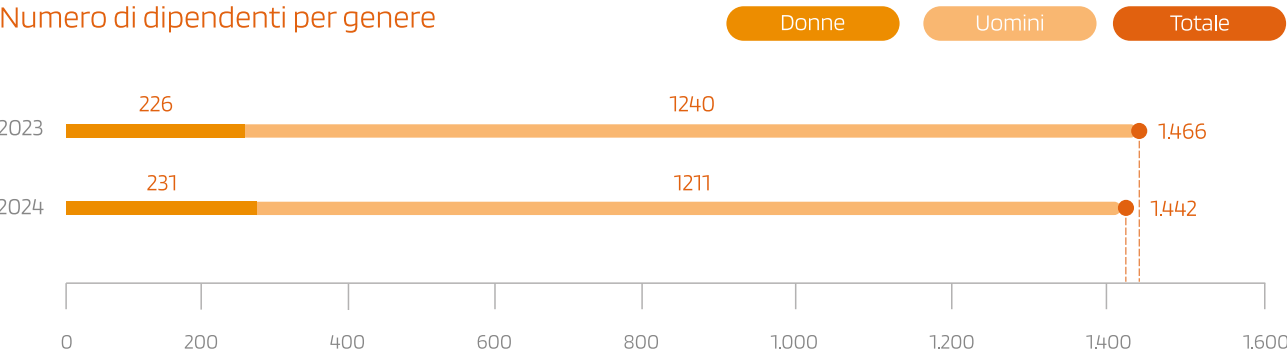
A sostegno dell'impegno verso queste tematiche, il Gruppo riconosce di essere un punto di riferimento per le **opportunità di impiego e la continuità occupazionale del territorio** in cui opera. Per facilitare la gestione delle richieste di occupazione, Autobrennero ha messo a disposizione sul proprio 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 SpA, 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 o rispetto alle relative 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 SpA, 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 ad identificare l'efficacia dei processi ed i relativi punti di miglioramento.



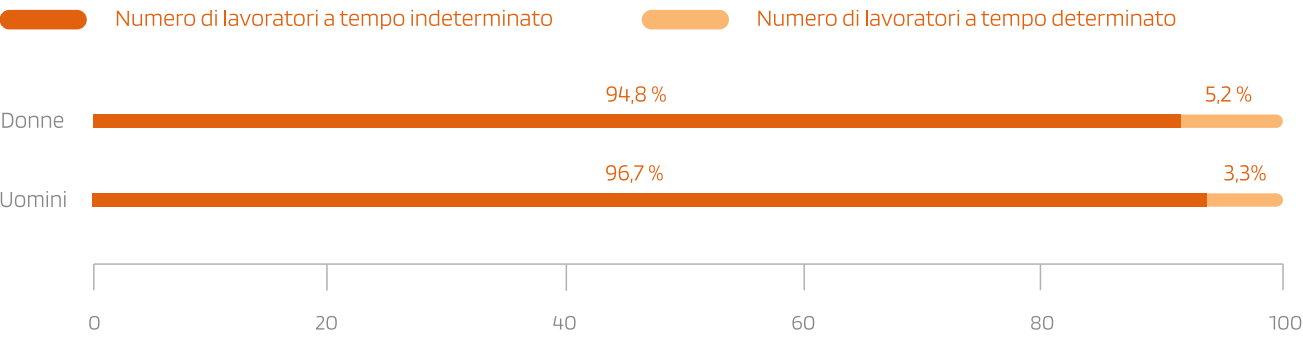
100%

DEI DIPENDENTI
DEL GRUPPO
COPERTO DA CONTRATTI
COLLETTIVI DI LAVORO

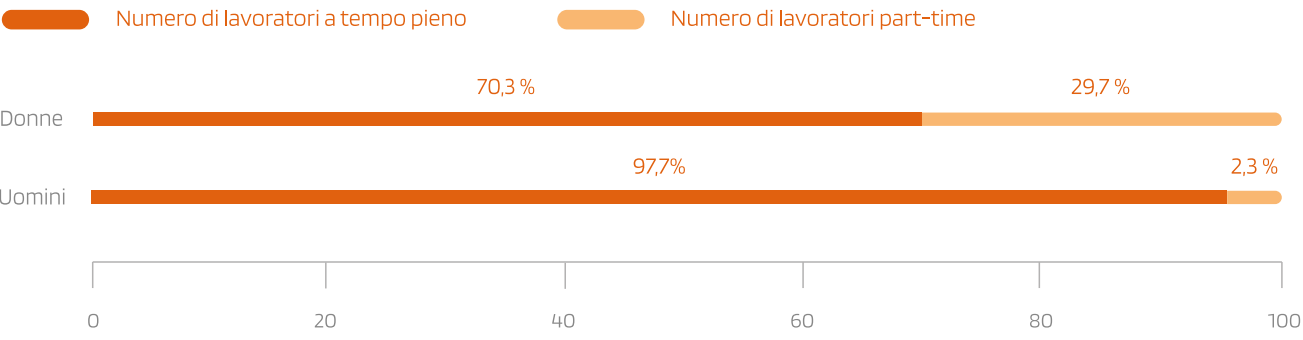
Numero di dipendenti per genere



Dipendenti al 2024 per tipo di contratto e genere



Dipendenti al 2024 per tipo di contratto e genere



Nel 2024, il Gruppo ha impiegato complessivamente **1.442 dipendenti**, così distribuiti: 917 presso Autobrennero, 283 in RTC, 233 in InRail, 2 in Sadobre e 7 in Virtual Design.

Al 31 dicembre 2024, **il personale a tempo indeterminato rappresenta il 96,4% dell'organico complessivo**, a conferma dell'impegno del Gruppo nel garantire un'occupazione stabile e duratura, di cui 219 donne. La componente femminile a tempo determinato si attesta al 5,2%, mentre quella maschile al 3,3%, mantenendo una proporzione pressoché stabile rispetto all'anno precedente, quando il personale a tempo determinato rappresentava circa il 3,5% del totale.

Rispetto all'anno precedente, il numero complessivo di dipendenti del Gruppo ha registrato una lieve diminuzione pari al -1,6%, una dinamica che si riflette anche nel tasso di turnover. Nel 2024, infatti, il tasso di turnover del Gruppo si attesta all'8,3%, in leggero aumento rispetto al 4,9% rilevato nel 2023, ma comunque in linea con l'andamento osservato nell'ultimo triennio. Nello stesso anno si sono registrate 119 cessazioni e 102 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 2024 rappresentano circa l'84,0% del totale dell'organico: il fattore fisico accentua tale composizione soprattutto tra gli operai, che sono rappresentati circa al 97,9% da uomini. Tuttavia, tale disparità si riduce sensibilmente tra il personale impiegatizio, dove la componente maschile scende al 65,5%, 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 2024 il 70,3% delle donne del Gruppo lavora a tempo pieno e il 29,7% con contratto part-time, mentre tra gli uomini la quota di lavoro a tempo pieno raggiunge il 97,7%, con solo il 2,3% impiegato in modalità part-time.

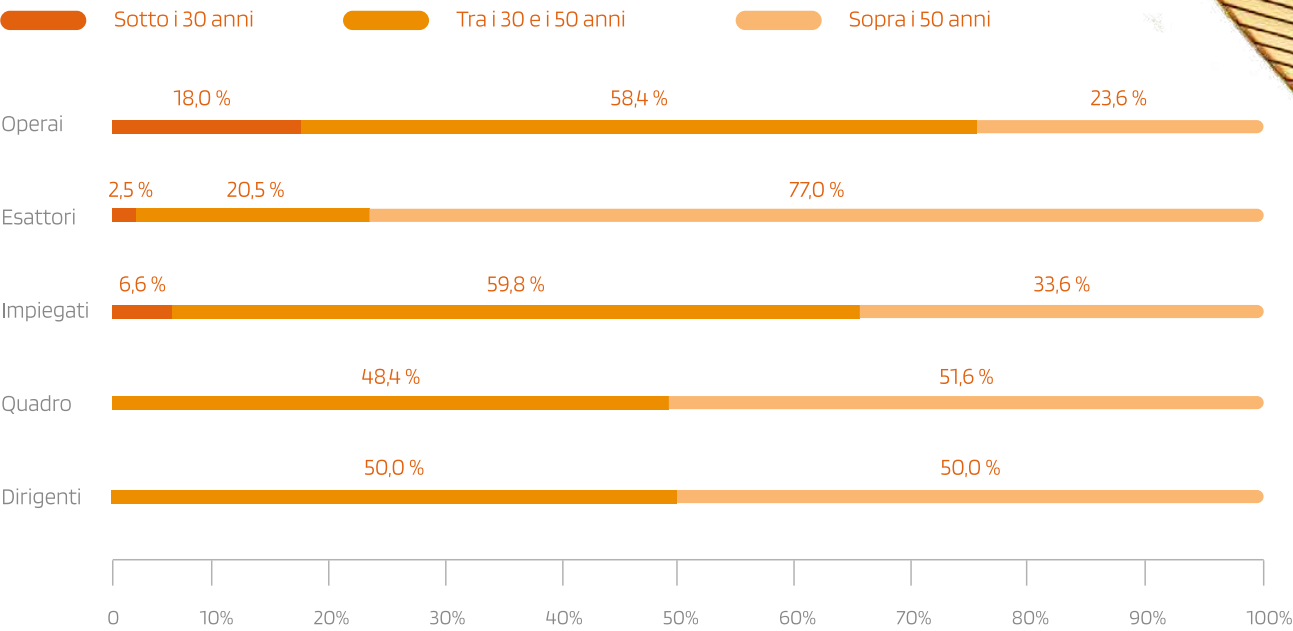
La composizione anagrafica del personale del Gruppo evidenzia una prevalenza di lavoratori nella fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni, che rappresentano la quota maggioritaria in quasi tutte le categorie professionali. In particolare, questa fascia è ben rappresentata tra operai (383 dipendenti pari al 58,4% del totale degli operai) e impiegati (333 dipendenti pari al 59,8% degli impiegati). La componente over 50 risulta significativa soprattutto tra esattori (124 su 161 pari al 77,0%) e quadri (il 51,6%), mentre la presenza di under 30, pur limitata in alcune categorie, è più rilevante tra gli operai (118 dipendenti pari al 18,0%), a testimonianza di un parziale ricambio generazionale.



1.442

DIPENDENTI DEL GRUPPO

Dipendenti per categoria e fascia d'età 2024



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 e Sadobre SpA, 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 al personale

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.

Inoltre, a conferma di tale impegno, nel 2024 è stato avviato sia da RTC SpA che da InRail SpA il percorso per l'ottenimento della Certificazione UNI/PdR 125:2022. Per RTC la Certificazione, che 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, è stata ottenuta nel primo trimestre del 2025. Oltre alla Politica, RTC ha creato un vero e proprio 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. È stato progettato un corso monografico su questa tematica che verrà erogato a tutto il personale nel corso del 2025: negli ultimi mesi del 2024 è stato erogato e testato sul management.

InRail SpA ha adottato a partire dal 2025 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 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 2024 rappresentano il **4,6%** del totale dei dipendenti del Gruppo per un totale di 67 persone, a fronte delle **72** registrate nel 2023, che costituivano il **4,9%** 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 2024 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 del personale 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 la 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 permane dunque 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 puntando all'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 azien-

dali, 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 ad una formazione che offra:

- opportunità formative d'eccellenza con l'attenzione alle competenze del futuro;
- una particolare attenzione alle metodologie didattiche innovative: il processo esperienziale si coniuga con le nozioni teoriche, la condivisione di best practice, 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 On-boarding 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 del 2024 il SRU ha sviluppato e messo in atto iniziative formative volte ad aumentare la **sensibilità dei dipendenti alle tematiche della sostenibilità e dell'ambiente**, con contenuti frutto di una collaborazione trasversale, temi intrinseci al DNA aziendale ad evidenza della particolare sensibilità nei confronti del territorio e dell'ambiente, anticipando le previsioni e oneri di legge. Il Settore si è impegnato inoltre a favorire tramite una formazione mirata sulla **comunicazione efficace verso l'utenza autostradale** e alla diffusione dell'**Etica e Consapevolezza situazionale**.

Tra i vari progetti formativi realizzati nel corso dell'anno, meritano una particolare menzione anche il corso dal titolo "Fattore umano e rischio stradale nei percorsi casa-lavoro - La sicurezza nel lavoro in solitaria", incentrato sugli aspetti critici di entrambe le tematiche da una prospettiva psicologica e neurobiologica; il corso dedicato alla sostenibilità ambientale in Autobrennero; il percorso di abilitazione alla conduzione di droni per le categorie Open e Specific; l'aggiornamento rivolto ai coordinatori della sicurezza; la formazione specialistica relativa al nuovo codice degli appalti pubblici; il percorso di formazione per Ausiliari della Viabilità; la formazione orientata alla consapevolezza del rischio e ai comportamenti sicuri durante le attività svolte in presenza di traffico veicolare; infine, la formazione specifica sulla norma ISO 27001:2022, riguardante il sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni, la cybersecurity e la privacy, e sulla norma ISO 39001:2012, relativa al sistema di gestione per la sicurezza stradale.

Particolare impegno è stato dedicato alla formazione specialistica per i vari ambiti di interesse: dall'aggiornamento normativo all'impiego delle nuove tecnologie, e quella trasversale in tema sostenibilità e sensibilità ai temi ambientali.

Anche nel 2024 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 SpA**, 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 SpA applica inoltre un consolidato **sistema di valutazione delle competenze**, finalizzato allo sviluppo e alla crescita interna del personale.

Nel 2024 si è registrata una significativa **diversificazione dei percorsi formativi**, coerente con le esigenze emerse. Sono stati attivati corsi specialistici su tematiche quali investigazioni ferroviarie, intelligenza artificiale, comunicazione, project management e team building. È stato erogato, come negli scorsi anni, un Catalogo corsi online in modalità sincrona da remoto comprendente diverse aree tematiche tra le quali stereotipi e parità di genere, comunicazione, ascolto e feedback, gestione dei flussi comunicativi e gestire e valorizzare i collaboratori. 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, sono stati inoltre promossi due importanti sondaggi:

- uno sulla percezione della parità di genere e sul tema delle molestie, funzionale alla progettazione della formazione prevista dalla norma UNI/PdR 125;
- uno sui valori aziendali, che ha portato alla redazione della Carta dei Valori RTC SpA.

Sempre nel primo semestre 2024, il management aziendale ha partecipato a un corso dedicato alla sostenibilità, che ha portato all'identificazione di specifici valori da condividere con il personale e alla definizione di un piano di miglioramento basato su indi-

catori misurabili. Questo percorso formativo è stato riconosciuto tra i migliori in Italia e finanziato da Fondirigenti.

La piattaforma di formazione aziendale è stata ulteriormente potenziata, sia dal punto di vista tecnologico - con l'aumento degli utenti abilitati - sia nei contenuti, che sono stati ampliati per includere tematiche trasversali di interesse generale.

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 SpA ha realizzato 21 edizioni della Scuola Allievi Macchinisti, 10 edizioni della Scuola Allievi Preparatori, 3 edizioni della Scuola Manovratori, 2 scuole per Accompagnatori Treno, e 1 scuola per Allievi Macchinisti Interoperabili. Nel 2024 si è conclusa la fase teorica della prima scuola di Allievi Macchinisti Interoperabili RTC SpA, finalizzata al conseguimento dell'abilitazione alla condotta su territorio austriaco, a supporto della strategia aziendale di espansione internazionale e di offerta di servizi sempre più competitivi.

InRail SpA 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 SpA 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-lavoro 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 2024 sono stati attivati 13 tirocini formativi;
- 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.

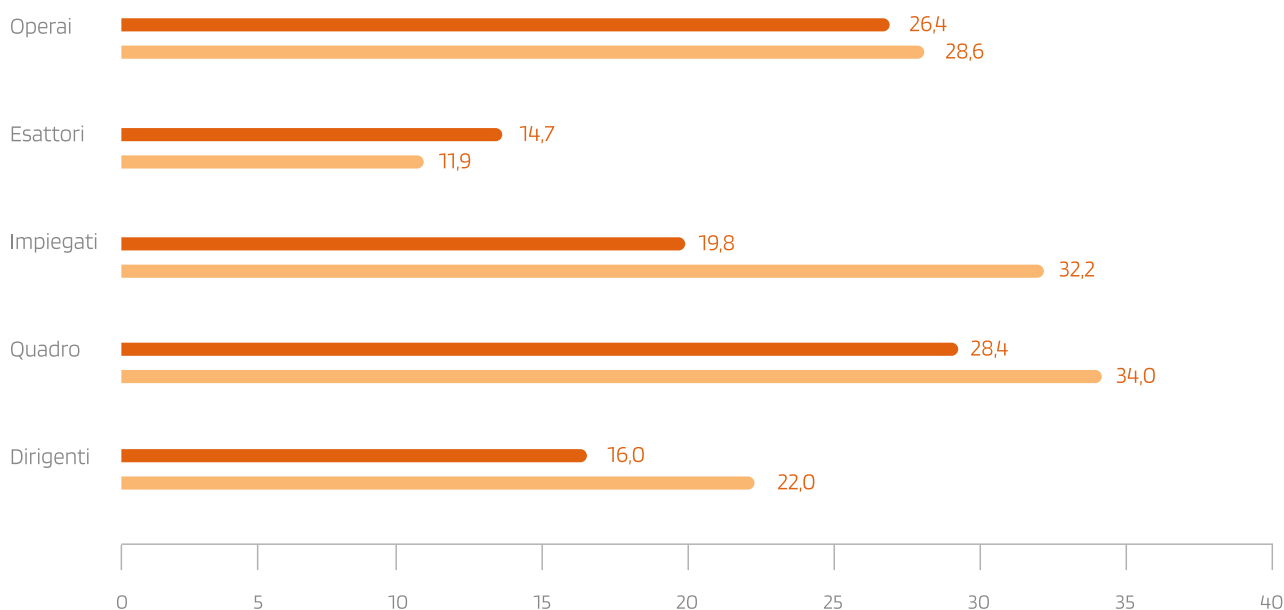
Nel corso del 2024 sono state erogate complessivamente **38.394 ore di formazione** ai dipendenti del Gruppo, un dato in aumento rispetto a quello dell'anno precedente (**26.895 ore**), che corrisponde a 26,6 pro capite a totale. La formazione ha coinvolto principalmente i quadri, con una media di **34,0 ore per gli uomini** e **28,4 ore per le donne**. Gli impiegati hanno

+ 
38.394
ORE DI FORMAZIONE

Ore medie di formazione completate per genere

Donne

Uomini



ricevuto in media **32,2 ore di formazione gli uomini** e **19,8 ore le donne**, mentre gli operai hanno registrato rispettivamente **28,6 ore per gli uomini** e **26,4 ore per le donne**. Anche i dirigenti hanno partecipato ad attività formative, con una media di **22,0 ore per gli uomini** e **16,0 ore per le donne**. Infine, per la categoria degli **esattori di Autobrennero**, le ore medie di formazione sono state pari a **11,9 per gli uomini** e **14,7 per le donne**.

Anche lo sviluppo delle carriere e la valorizzazione del potenziale dei dipendenti rappresentano aspetti importanti per il Gruppo. Le società InRail SpA, RTC SpA, Sadobre SpA e Virtual Design srl hanno strutturato un sistema di performance review per i propri dipendenti che prevede percorsi di valutazione periodica.



La sicurezza dei collaboratori

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 al personale

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.

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**. 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 2024, 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. È dal 2010 che Autobrennero ottiene la riduzione del tasso medio annuale da parte dell'INAIL, e ciò ha comportato un risparmio complessivo di 1.318.411,56 euro.

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 il Direttore/Dirigente/Responsabile e 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 per 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 SpA**, anche la Società è in possesso 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 SpA, inoltre è titolare del **Certificato di Sicurezza Unico** rilasciato ai sensi della Direttiva UE 2016/798 rilasciato 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 SpA e comprende tutte le operazioni e i servizi erogati dall'Organizzazione, in tutte le sedi aziendali in cui operano i suoi lavoratori

RTC SpA, 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 SpA 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 SpA** ha adottato un **Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro** in conformità alla norma **ISO 45001:2018** e un Sistema di Gestione Ambientale in conformità alla norma **ISO 14001:2015**. 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 SpA 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 SpA**, 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, l'organizzazione 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 accidentali 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 la 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.

Le modalità di rilevazione di eventuali pericoli e situazioni pericolose avvengono anche attraverso la segnalazione diretta del lavoratore al proprio preposto e compilando, appena possibile, la scheda disponibile presso ogni sede di lavoro e trasmettendola al Servizio di Prevenzione e Protezione. 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 impiegate;
- 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 ri-

schi 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 della A22 l'attività si è concretizzata nell'effettuazione di 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. 81/08, 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. 81/08

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 che stabilisce 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 SpA** e **InRail SpA**, in tema di controlli sanitari le imprese ferroviarie, per lo svolgimento della propria attività, devono sottostare ad un doppio regime normativo. Il primo è quello relativo alla salute e sicurezza del lavoro (D.Lgs. 81/08), 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 e sub-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 trimestrale 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 spicca una campagna

che ha permesso a un segmento della popolazione aziendale con specifici fattori di rischio, a partire dall'età, la possibilità di sottoporsi a un elettrocardiogramma gratuito. Una politica di screening che è stata apprezzata e cui hanno aderito circa 220 collaboratori nei tre anni in cui questa campagna di promozione alla salute è stata proposta (2022, 2023 e 2024). Nel 2024, la campagna è stata ulteriormente potenziata con l'introduzione dell'Holter ECG, un esame di monitoraggio continuo dell'attività cardiaca per 24 ore, con l'obiettivo di rafforzare le misure preventive a favore dei dipendenti. Un'altra iniziativa significativa ha riguardato la sensibilizzazione sul rispetto delle distanze di sicurezza alla guida, con particolare attenzione ai tempi di reazione del conducente in situazioni di emergenza. In tale contesto, l'ambulatorio è stato dotato di un'apposita strumentazione elettronica certificata in grado di misurare con precisione i tempi di reazione.

La formazione sulla sicurezza e gli infortuni

La formazione è un altro aspetto di fondamentale importanza per prevenire gli infortuni ed accrescere la cultura della sicurezza nel Gruppo: nel corso del 2024 sono state erogate ai dipendenti in forza ad Autobrennero **13.496 ore di formazione in tema di sicurezza**. La pianificazione delle esigenze formative per il personale dell'organizzazione viene proposta annualmente da RSPP, con il coinvolgimento del Settore Risorse Umane e nel rispetto di standard normativi e formativi. 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. Per la particolare rilevanza del progetto formativo, si cita il corso sulle tematiche di ergonomia, rivolto al personale della Società esposto al rischio da sovraccarico biomeccanico degli arti superiori e del rachide, rivolto a 178 operai esposti al rischio, progettato ed erogato con il supporto dell'Unità di Ricerca "Ergonomia della Postura e del Movimento" (EPM), associazione di livello internazionale a cui aderiscono i più importanti esperti in materia di valutazione del rischio di sovraccarico biomeccanico.

A completamento della gestione tecnica-organizzativa dei sopra menzionati rischi, sono state effettuate campagne di informazione al personale. Tale sensibilizzazione viene mantenuta in occasione dei corsi di formazione interna e in fase di addestramento ai neoassunti e della sorveglianza sanitaria del Medico Competente.

Metriche

A conferma dell'impegno del Gruppo nella prevenzione dai rischi e nella sicurezza dei propri lavoratori, si cita il dato positivo sull'andamento complessivo del fenomeno infortunistico relativo ad Autostrada del Brennero riferito al 2024. Infatti, nel 2024 si sono verificati 23 incidenti da parte dei lavoratori dipendenti sul luogo di lavoro, di cui 0 decessi e 6 infortuni gravi con assenza superiore ai 40 giorni, ma al di sotto dei 180, contro i 30 verificatesi nel 2023. Degli infortuni complessivi, 13 sono attribuibili alla Capogruppo, 4 a InRail SpA e 6 a RTC SpA Le



-23%

INCIDENTI SUL LAVORO

giornate perse a livello di Gruppo a causa degli infortuni sono state 680. Il tasso di infortuni registrabili* è diminuito da 13,0 nel 2023 a 10,0 nel 2024, mentre il tasso di infortuni con conseguenze gravi** è sceso da 3,9 a 2,6 nello stesso periodo. Questi dati confermano un trend in calo degli infortuni, a parità di ore lavorate, rimaste pressoché invariate tra i due anni.

L'indice di frequenza e l'indice di gravità***, pari a 296,6 nel 2024, tra i più bassi tra quelli registrati ad oggi, all'interno di un trend in continua discesa. Il fatto che gli incidenti sul lavoro si mantengano da anni sotto la media calcolabile dimostra l'efficacia dell'azione svolta sul piano tecnico e l'opportunità a questo punto, per abbassare ancora il numero, di focalizzare ulteriormente l'azione sull'ambito dei comportamenti.

L'analisi delle principali modalità di accadimento evidenzia come lo scivolamento o il piede in fallo rappresentino ancora la causa più ricorrente di infortunio (10 incidenti su 23). 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 da traffico veicolare va inteso come una caratteristica dinamica del contesto che impegna la Società ad iniziare dalle primissime fasi progettuali e tutti gli attori successivi nell'organizzazione dei lavori.

Poiché il fattore umano (comportamento del conducente alla guida o del lavoratore in operazioni interferenti con il traffico) sembra svolgere anche in questo caso un ruolo determinante nell'accadimento dell'evento, tutto il personale coinvolto è stato informato e formato sull'importanza di svolgere il loro ruolo con il massimo della consapevolezza e responsabilità nei confronti di questo tema. Anche la fase di addestramento in tratta autostradale risulta una costante di primaria importanza nella prevenzione del rischio e promozione ai corretti comportamenti da adottare nella attività esposte al traffico.

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.

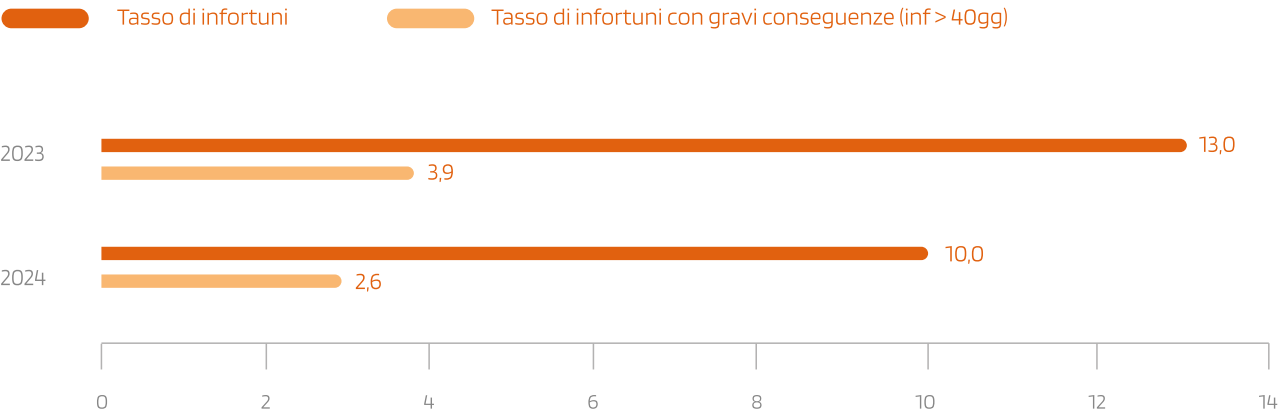
Nel corso dell'anno **non si sono verificati casi di malattie professionali.**

* L'indice di frequenza, o tasso di infortuni registrabili, è calcolato come numero di infortuni/ore lavorate * 1.000.000.

** Il tasso di infortuni con conseguenze gravi è calcolato come numero di infortuni con assenza superiore a 40 giorni/ore lavorate * 1.000.000.

*** L'indice di gravità è calcolato come giorni di assenza per infortunio/ore lavorate * 1.000.000. Nel caso in cui le ore lavorate non fossero rese disponibili, si è proceduto con una stima di 2.000 ore lavorate al giorno per lavoratore.

Tasso di infortunistici dei dipendenti 2023-2024



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 al personale

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 social

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.

In generale, nell'arco degli anni sono state introdotte un serie di misure e attività 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: viene offerta ai propri dipendenti la possibilità di frequentare dei corsi per l'apprendimento delle lingue straniere (tedesco e inglese);
- 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: 314 chilometri fatti da persone", contenente alcune indicazioni utili per muovere i primi passi in azienda.

Per quanto riguarda la Società **RTC SpA**, 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 SpA 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 SpA, 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.

Per i lavoratori di RTC SpA è attiva dal 2024 una **polizza di assistenza sanitaria integrativa**, il cui costo a carico dell'azienda, 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 attiva, 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 SpA 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 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 SpA ha attivato un servizio di supporto psicologico per il Personale Operativo che dovesse trovarsi coinvolto in episodi di suicidio sulla linea ferroviaria.



Lavoratori lungo la catena del valore

La catena di fornitura e i partner commerciali

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. Inoltre, rientrano nei partner commerciali anche i clienti di RTC SpA e InRail SpA che usufruiscono del servizio delle società ferroviarie del Gruppo per immettere poi in altri mercati le merci trasportate.

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, il Gruppo adotta criteri rigorosi nella selezione e nella **gestione dei rapporti con i propri fornitori e appaltatori**, avvalendosi in ogni fase del processo delle disposizioni del D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 (nuovo Codice dei contratti pubblici), sia per quanto concerne i lavori, sia per servizi e forniture.

In particolare, 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 della Capogruppo sono tenuti a indicare il contratto collettivo applicato ai propri dipendenti; qualora non vi facciano riferimento, devono comunque dimostrare che le condizioni di lavoro offerte assicurino trattamenti equivalenti in termini di diritti, tutele e retribuzione.



SELEZIONE E GESTIONE

DEI FORNITORI E
APPALTATORI
SECONDO DLGS. 31
MARZO 2023
(CODICE DEI CONTRATTI
PUBBLICI)

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

Anche Sadobre SpA e Virtual Design Srl 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 segna margini, 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, RTC SpA e InRail SpA, 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 SpA**, 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 al 2024 l'incidenza della spesa verso i fornitori locali si è mantenuta stabile, attestandosi su una quota prossima al **50%**.

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)

Regione	2023	2024
Trentino-Alto Adige (n.)	1.012	1.055
Lombardia (n.)	500	516
Veneto (n.)	405	446
Fuori regione (n.)	425	428
Emilia-Romagna (n.)	203	206
Friuli-Venezia Giulia (n.)	147	145
Liguria (n.)	72	70
Slovenia (n.)	45	57
Piemonte	28	34
Piemonte (n.)	26	22
Croazia (n.)	16	21
Totale	2.879	3.000

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)

Tipi di fornitori	2023	2024
Fornitori di servizi	1.802	1.955
Fornitori di materie prime	437	475
Fornitori di immobilizzazioni	427	306
Fornitori di altri costi	132	153
Fornitori per godimento beni di terzi	81	111
Altre tipologie di fornitori	-	-
Totale	2.879	3.000

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.

Rispetto al precedente Bilancio di Sostenibilità, **non si registrano modifiche significative** nel periodo oggetto di analisi. Dopo una lieve contrazione del numero di fornitori registrata nel 2020, dovuta al rallentamento delle attività economiche legato all'emergenza Covid-19, il 2021 ha segnato l'inizio di una graduale ripresa. Tale ripresa si è consolidata negli anni successivi, portando a un incremento progressivo dei fornitori attivi, con un trend di crescita che ha raggiunto il **+4%** nel **2024** 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 (in euro)		
Regione	2023	2024
Fuori regione (€)	131.235.719 €	164.405.856 €
Trentino-Alto Adige (€)	50.034.212 €	57.182.847 €
Lombardia (€)	26.473.388 €	36.985.102 €
Veneto (€)	27.108.812 €	30.484.583 €
Emilia-Romagna (€)	17.006.581 €	14.065.152 €
Liguria (€)	15.183.584 €	12.566.070 €
Friuli-Venezia Giulia (€)	10.236.868 €	10.831.782 €
Piemonte (€)	1.962.521 €	3.299.286 €
Slovenia (€)	1.931.166 €	2.138.805 €
Croazia (€)	1.355.622 €	1.900.576 €
Piemonte	168.927 €	188.737 €
Totale	282.697.399 €	334.048.797 €

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 **2024** evidenzia un incremento significativo pari al **+18,2%** rispetto al 2023, con una crescita particolarmente marcata nei rapporti di fornitura con operatori aventi sede in Piemonte (68,1%), Lombardia (39,7%) e Croazia (40,2%). Per quanto riguarda Autostrada del Brennero SpA l'aumento è relativo alle spese per servizi, con particolare riferimento a quelle per manutenzioni e all'incremento della spesa per investimenti sulla tratta. La variazione della spesa verso fornitori per InRail SpA è imputabile ai maggiori costi di trazione connessi al nuovo traffico auto gestito con RTC SpA e, inoltre, all'internalizzazione nel 2024 di attività precedentemente svolte da FuoriMuro, che ha comportato un incremento delle spese verso fornitori. Per RTC SpA l'aumento è riconducibile agli investimenti fatti per l'acquisto delle nuove locomotive interoperabili e da attività manutentive.

Clients Ferrovie

Per quanto riguarda il settore **ferroviario**, le società **RTC SpA** e **InRail SpA** pongono 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, le aziende ferroviarie del Gruppo, pienamente consapevoli del loro ruolo nella **catena del valore del trasporto ferroviario**, attuano 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-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

S3-3 - 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

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 2024 le somme complessivamente accantonate, nel cosiddetto Fondo Ferrovia, ammontano a 895.000.000 €.

I benefici indiretti si sommano a quelli diretti rappresentati dai dividendi distribuiti ai Soci pubblici, ossia agli Enti locali dei territori attraversati. L'84,7% delle partecipazioni 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 **2024** il Gruppo ha registrato un solido incremento del valore economico generato (+4% rispetto al 2023), trainato principalmente dalla crescita degli introiti da pedaggio, che hanno raggiunto i **382,4 milioni di euro**, in aumento rispetto ai 377,8 milioni dell'anno precedente. A questa performance si è affiancato l'incremento dei **ricavi da royalties**

VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO DEL GRUPPO AUTOSTRADA DEL BRENNERO (€)	2022	2023	2024
TOTALE VALORE ECONOMICO GENERATO (€)	603.136.765€	583.911.966€	607.182.644€
Ricavi da vendite e prestazioni	492.884.994 €	514.454.052 €	531.181.302 €
Variazione delle rimanenze di prodotti	-	-	-
Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	63.200 €	28.200 €	35.000 €
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	5.186.854 €	5.822.115 €	4.513.492 €
Altri ricavi e proventi	86.207.325 €	25.853.507 €	25.490.730 €
Proventi finanziari e rivalutazioni	18.668.688 €	34.384.237 €	43.251.493 €
Altro	125.704 €	3.426.255 €	2.780.627 €
TOTALE VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO (€)	511.759.649 €	510.563.040 €	518.553.375 €
Acquisto beni	10.767.089 €	11.936.271 €	12.006.788 €
Acquisto servizi	176.906.683 €	174.324.320 €	201.550.897 €
Azienda	47.120.542 €	51.118.459 €	45.861.457 €
Collaboratori	114.522.644 €	118.289.418 €	121.025.517 €
Fornitori di capitale	4.781.859 €	3.948.674 €	8.809.445 €
Pubblica amministrazione	89.468.078 €	98.731.488 €	82.281.309 €
Altro	68.192.754 €	52.214.410 €	47.017.962 €
TOTALE VALORE ECONOMICO TRATTENUTO (€)	91.377.116 €	73.348.926 €	88.629.269 €

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

518.553.375 €

TOTALE VALORE
ECONOMICO DISTRIBUITO

per le aree di servizio, saliti a 23,1 milioni di euro con **una crescita del 6% rispetto al 2023**. Il rafforzamento dell'area finanziaria ha ulteriormente contribuito al risultato complessivo. Parallelamente, l'aumento dei costi sostenuti – riconducibile in particolare all'intensificazione degli interventi di manutenzione, alla crescita del personale stagionale, agli adeguamenti contrattuali e all'incremento del prezzo delle materie prime – riflette l'impegno del Gruppo nel garantire elevati standard di qualità, sicurezza e continuità del servizio offerto.

Un'autostrada di prossimità: Adesione in qualità di Top Partner al progetto "Trento Capitale Europea del Volontariato 2024"

L'attenzione di Autostrada del Brennero ai territori e alle comunità che vivono lungo l'A22 si esprime concretamente attraverso un impegno costante a favore della coesione sociale, della solidarietà e della promozione culturale. Un'autostrada sostenibile è, infatti, anche un'autostrada di prossimità: una realtà capace non solo di connettere aree geografiche, ma anche di tenere unite le persone, rafforzando i legami tra istituzioni, associazioni e cittadinanza.

Si inserisce in questa visione la decisione del Consiglio di Amministrazione di diventare **top partner del progetto "Trento Capitale Europea del Volontariato 2024"**, sostenuto con un contributo di **150.000 euro**. La designazione, ottenuta da Trento nel dicembre 2022 a seguito della competizione promossa dal Centro Europeo del Volontariato di Bruxelles, ha lo scopo di valorizzare il ruolo del volontariato nella costruzione di società solidali e democratiche, promuovendone la cultura a livello locale ed europeo. Un obiettivo che Autostrada del Brennero condivide pienamente, nella convinzione che il rafforzamento del tessuto sociale sia parte integrante del proprio mandato di responsabilità territoriale. Grazie al supporto della Società e di altre realtà imprenditoriali, l'intero arco del 2024 è stato animato da eventi e iniziative che hanno dato visibilità al mondo del volontariato e al suo impatto positivo nelle comunità.

Parallelamente, anche nel 2024 Autostrada del Brennero ha proseguito il proprio impegno ordinario a favore di associazioni, onlus e realtà attive in ambito sociale, culturale e sportivo lungo l'asse autostradale. A queste realtà, selezionate sulla base della coerenza con i valori del Codice Etico societario e con la cultura del Gruppo, è stato destinato un **importo complessivo di circa 155mila euro, in leggero aumento** rispetto ai 129 devoluti nel 2023. Un sostegno concreto che mira a rafforzare il ruolo delle organizzazioni del terzo settore nella promozione del benessere collettivo e nella costruzione di comunità più inclusive e resilienti.

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 formazioni 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 proprie attività, 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'84,7% dei Soci della Capogruppo è composto da Enti locali. La felice intuizione degli anni '50 del secolo scorso ha prodotto un obiettivo volano 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 con l'obiettivo di offrire 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 e Bozner Urban Pass Bolzano

È un accordo tra Provincia Autonoma di Trento e Autobrennero, valido 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, per ora, fino al 31 dicembre 2025.

Brennerpass

Brennerpass è un'iniziativa della Capogruppo rivolta ai lavoratori pendolari e prevede uno sconto del 20% sul pedaggio della tratta lavorativa. L'iniziativa è legata esclusivamente all'uti-

lizzo dell'apparato Telepass Family e 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 sottoscrivere la promozione Brennerpass, è possibile inviare la modulistica tramite e-mail all'indirizzo brennerpass@Autobrennero.it o consegnarla presso i Centri Servizi.

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 2024 la somma elargita, a fronte delle 60 richieste di liberalità sostenute, è pari a circa 155.000 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 **2024** la Società ha partecipato a **15 iniziative** con un investimento complessivo pari a circa **255.850 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, 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 32.000 studenti coinvolti in dieci 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 2023/2024, 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 una scaletta ormai collaudata: un formatore di Autobrennero, insieme a un agente della Polizia Stradale



3.952

GIOVANI COINVOLTI
NEL PROGETTO ABC

locale, ha 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. In molte tappe, 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 **3.952 studenti** provenienti da **31 scuole e 222 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.

La Via del Brennero

L'A22 è oggi una delle infrastrutture più importanti nel panorama europeo, autentico **ponte fra nord e sud Europa**. Dal Brennero passa infatti circa **l'11% dell'import export nazionale**: merci, prodotti, idee che alimentano il motore economico e sociale del Paese. La sua centralità era del resto scritta nei geni: fin dai Romani e ancor prima dagli Etruschi la via del Brennero era crocevia di scambi culturali economici e sociali, motore generatore di sviluppo.

Nel 2024 la Società ha avuto addirittura due occasioni per riflettere sulla mobilità del futuro partendo dallo studio e dalla valorizzazione delle radici passate: l'11 aprile ha inaugurato, in collaborazione con la Fondazione Museo Storico del Trentino, la mostra **"La Via del Brennero" presso le Gallerie di Pieve di Cadore**. Un percorso espositivo che, celebrando i 50 anni di apertura dell'A22, ha indagato le motivazioni economiche della scelta compiuta dagli enti locali che vollero l'A22 e offerto alla comunità la possibilità di comprendere le scelte ingegneristiche e progettuali di grande avanguardia e rispetto paesaggistico compiute. Interviste, documentazione fotografica e multimediale, oggetti e materiali, forniti anche dalla Fondazione Gentilini, hanno

raccontato l'ossatura di un racconto adatto a un pubblico di tutte le età, compreso quello delle scolaresche.

L'analisi del legame fra il passato e le nuove sfide in termini di mobilità e attrattività dei territori è stata invece una delle leve principali che ha spinto la Società a dare il proprio apporto ad un altro progetto storico di grande valenza. Grazie al sostegno di Autostrada del Brennero, la Soprintendenza e il Comune di Nogarole Rocca, con la collaborazione del Museo Archeologico Nazionale di Verona, hanno infatti promosso **l'allestimento "Connessi. Interazioni millenarie di una necropoli"**, inaugurato il 6 novembre all'ex oratorio San Leonardo di Pradelle, nel Comune di Nogarole Rocca. La mostra in questo caso ha raccontato gli esiti delle indagini archeologiche, portate avanti fra il 2017 e il 2019 su di un'area di 12.800 metri quadri in località San Francesco, che hanno svelato una straordinaria necropoli preistorica e protostorica, popolata di oltre 40 sepolture risalenti al III-II millennio a.C.

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 connessa 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 Ø-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 ridurne 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 congio-

merati 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. In questa direzione si inserisce la **collaborazione in essere con il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna**, finalizzata allo studio e alla **sperimentazione di differenti tipologie di pannelli fonoassorbenti**, tra cui elementi in **legno**, **lastre in PMMA** (polimetilmetacrilato) e **materassini fonoassorbenti** da integrare nelle opere di mitigazione acustica. La prima fase di questa collaborazione, oggi conclusa, si è concentrata sul miglioramento delle prestazioni acustiche dei pannelli in legno, i cui risultati sono stati recepiti e applicati nelle nuove progettazioni e negli interventi in corso di realizzazione. Attualmente proseguono le attività di ricerca orientate a verificare l'efficacia di materassini fonoassorbenti in fibra di canapa, con particolare attenzione alla loro capacità di assorbimento acustico e al comportamento del materiale nel tempo. Tali studi continueranno anche nel corso del 2025, nell'ottica di una valutazione completa e su base pluriennale.

A conferma dell'impegno costante nella riduzione dell'impatto acustico, nel dicembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di Autobrennero ha approvato un importante intervento per la realizzazione, il rifacimento e il prolungamento di barriere fonoassorbenti nel Comune di Fortezza (Provincia di Bolzano), con un investimento complessivo di 27,5 milioni



152

BARRIERE
FONOASSORBENTI
PER 92 KM

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 **152 barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 92 km** che garantiscono una copertura del 14,7% dell'intero tracciato. Tuttavia, l'analisi del trend di crescita della copertura del tracciato mediante barriere fonoassorbenti, se limitata al solo sviluppo lineare, non restituisce una visione completa dell'impegno della Società nella mitigazione dell'inquinamento acustico. Tale approccio quantitativo non consente infatti di cogliere il valore qualitativo degli interventi di sostituzione delle barriere esistenti, spesso caratterizzate da altezze contenute e prestazioni ormai superate, con strutture più efficienti, di maggiore altezza e realizzate con materiali tecnologicamente avanzati. Pur non determinando un aumento lineare della lunghezza complessiva installata, questi interventi rappresentano un importante salto di qualità in termini di efficacia e performance acustica.

Nel nuovo **Piano Economico Finanziario**, la Società ha previsto, per l'intera durata della concessione, **investimenti pari a 954 milioni di euro** per la **realizzazione di 273 barriere fonoassorbenti**, per uno sviluppo complessivo di **133 km**, e per il **rifacimento di 84 impianti esistenti**, pari a ulteriori **47,5 km**.

Complessivamente, nel **periodo 1996-2024**, la Capogruppo ha destinato **451.727.047,52 €** alla **manutenzione della pavimentazione drenante e fonoassorbente**, e **166.708.122,42 €** alla **realizzazione e all'adeguamento delle barriere antirumore**. Nello specifico, solo nel 2024 sono stati investiti rispettivamente euro 26.783.122,99 e 8.740.987,41.

Km coperti da Barriere antirumore	2022	2023	2024
Carreggiata Nord			
Bolzano	12,47	12,47	13,17
Trento	9,47	9,47	9,47
Verona	8,63	8,63	8,63
Mantova	2,44	2,44	2,44
Reggio Emilia	2,41	2,41	2,41
Modena	4,82	4,82	4,82
TOTALE Carreggiata Nord	40,23	40,23	40,94
Carreggiata Sud			
Bolzano	19,42	20,32	20,32
Trento	17,17	17,17	17,17
Verona	5,87	5,87	5,87
Mantova	2,41	2,41	2,41
Reggio Emilia	0,71	0,71	0,71
Modena	4,78	4,78	4,78
TOTALE Carreggiata Sud	50,35	51,25	51,25

I dati si riferiscono alla società Autostrada del Brennero SpA

I dati sono ricavati dal catasto delle barriere fonoassorbenti.

Per quanto riguarda **RTC SpA** e **InRail SpA**, 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 dismissione del vecchio materiale rotabile, l'impatto acustico sulle comunità locali tenderà a ridursi.

Parallelamente, l'Autoporto Sadobre SpA 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 e Cybersecurity - la sicurezza delle informazioni

212

212

215

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 la 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 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

In un contesto fortemente regolamentato come quello degli appalti pubblici, 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.

La Capogruppo in conformità al **Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231**, ha adottato volontariamente un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** finalizzato alla prevenzione dei reati presupposto indicati dalla normativa, integrandolo pienamente nel proprio

sistema di corporate governance. L'obiettivo del Modello è quello di costruire un sistema strutturato di principi, regole e procedure che, anche grazie a un aggiornamento costante, contribuisca alla **diffusione di una cultura d'impresa ispirata ai valori di legalità, correttezza e trasparenza**.

A supporto del Modello 231, la Società si è inoltre dotata di un articolato sistema operativo interno, 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.

Nel 2020 la Società ha approvato un **Codice Etico e di Comportamento** valido anche per 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 vi sono la legalità, la trasparenza, e l'imparzialità. Il Codice Etico viene promosso e diffuso a tutti coloro che, a vario titolo, operano per conto del Gruppo, inclusi consulenti, collaboratori esterni, partner e altre controparti contrattuali, favorendo la diffusione di una cultura aziendale basata su valori condivisi e un impegno comune a seguire principi etici. Per garantire l'efficace attuazione del Codice e del Modello 231, è stato inoltre 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 in attuazione del Decreto Legislativo 10 marzo 2023, n. 24. Il canale consente la segnalazione di illeciti o violazioni del Codice Etico da parte di dipendenti, collaboratori o soggetti terzi, garantendo la riservatezza dell'identità del segnalante e la corretta gestione delle segnalazioni. Inoltre, in coerenza con la normativa vigente che recepisce la Direttiva (UE) 2019/1937, l'impresa 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 alla Funzione Anticorruzione o all'Organismo 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 presidi specifici di controllo e formazione rafforzata. Le funzioni a rischio che hanno ricevuto la formazione anticorruzione sono il 100%. L'azienda 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 dell'anno la Capogruppo ha erogato 98 ore di formazione in materia di anticorruzione ai propri dipendenti, compresa la formazione per i neoassunti. Nel corso del 2024 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 e Cybersecurity - 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 e 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 privacy e riservatezza dei dati personali, di cui al **Regolamento Privacy UE 2016/679**, nonché al **D.Lgs. 196/2003 novellato 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 ed 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 nel 2024 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 data breach significativi 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 **RTCSpA** 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 2024, **RTC SpA** ha affidato a un fornitore esterno le attività di IT management e ha avviato una serie di progetti e iniziative propedeutici all'adeguamento alla normativa NIS2, con ulteriori sviluppi previsti nel 2025 per il rafforzamento della sicurezza dei dati. Tra le attività già intraprese si segnalano:

- l'aggiornamento della formazione del personale sui temi del GDPR e della cybersicurezza;
- la valutazione e il monitoraggio delle vulnerabilità del sistema informativo;
- l'avvio del processo di aggiornamento del Regolamento Informatico in uso.

Per quanto riguarda la Società **InRail SpA**, la gestione della privacy e della sicurezza delle informazioni avviene tramite una serie di strumenti specifici, tra cui il **Manuale Privacy** - redatto 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 **Regolamento informatico**. Le responsabilità in materia sono attribuite al **Titolare del Trattamento**. 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.

Nel corso del 2024, InRail SpA ha già provveduto alla revisione del Manuale Privacy, avvalendosi del supporto di un consulente esterno, e ha erogato un aggiornamento formativo rivolto a tutto il personale.

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

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 rivolte al personale, con particolare attenzione agli amministratori di sistema. A supporto di tale percorso, è attualmente in fase di svolgimento un'attività di **risk analysis e gap analysis**, il cui completamento è previsto nel corso del 2025.

Nel 2024 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 IT, 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 con funzionalità avanzate di controllo della navigazione e identificazione delle violazioni;
- 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.

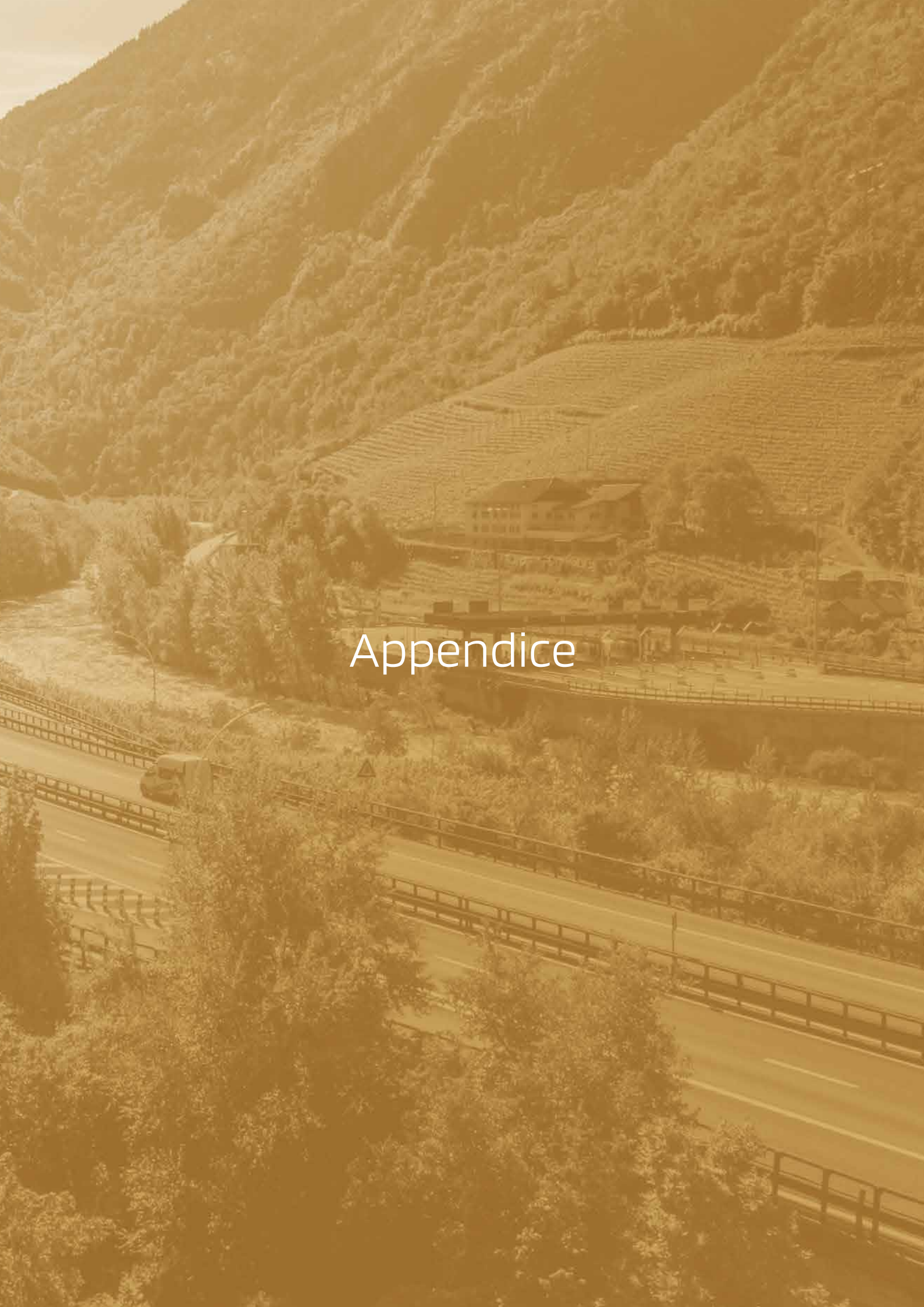
L'infrastruttura IT si caratterizza per l'elevata resilienza grazie alla segmentazione della rete, all'utilizzo della **tecnologia Fabric**, alla ridondanza dei sistemi critici (Domain Controller, File Server, Database) e alla presenza di un **sistema di backup** completo, che include anche componenti 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 SpA** e **InRail SpA** stanno lavorando attivamente sul fronte della cybersecurity, consapevoli che eventi di questo tipo, sebbene attualmente sotto controllo, potrebbero avere impatti differenziati sulle attività aziendali. Rispetto alla Capogruppo, esse dipendono in misura leggermente minore dai sistemi IT, ma rimangono 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 possono 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** adottando presidi specifici. Inoltre, la struttura è organizzata per garantire un **intervento tempestivo in caso di malfunzionamenti**, grazie al supporto interno specializzato e a procedure di ripristino rapido.



An aerial photograph of a mountain valley, heavily tinted with a warm, orange-brown color. In the foreground, a multi-lane highway with metal guardrails runs diagonally from the bottom left towards the middle right. A small white van is visible on the highway. To the left of the highway, there is a dense line of trees. In the middle ground, a small town or village is nestled in a valley. It features several buildings, including a prominent two-story house with a dark roof. The town is surrounded by fields and some trees. In the background, steep, forested mountains rise on either side of the valley. The overall scene is peaceful and scenic.

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

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.

Numero di dipendenti per genere	u.m.	2023	2024
Donne	N.	226	231
Uomini	N.	1.240	1.211
Altro	N.	0	0
Non comunicato	N.	0	0
Totale	N.	1.466	1.442

Numero di dipendenti per paese di attività	u.m.	2023	2024
Italia	N.	1.433	1.404
Slovenia	N.	28	29
Croazia	N.	5	9
Totale	N.	1.466	1.442

		Uomini		Donne		Altro		Non comunicato		Totale	
Numero di dipendenti per tipo di contratto e genere	u.m.	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Numero totale di dipendenti	N.	1.240	1.211	226	231	0	0	0	0	1.466	1.442
Numero di lavoratori a tempo indeterminato	N.	1.206	1.171	209	219	0	0	0	0	1.415	1.390
Numero di lavoratori a tempo determinato	N.	34	40	17	12	0	0	0	0	51	52
Numero di lavoratori a ore non garantite	N.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di lavoratori a tempo pieno	N.	1.206	1.191	160	163	0	0	0	0	1.366	1.345
Numero di lavoratori part-time	N.	34	28	66	69	0	0	0	0	100	97

		Italia		Slovenia		Croazia		Totale	
Numero di dipendenti per tipo di contratto e Paese	u.m.	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Numero totale di dipendenti	N.	1.433	1.404	28	29	5	9	1.466	1.442
Numero di lavoratori a tempo indeterminato	N.	1.383	1.353	27	28	5	9	1.415	1.390
Numero di lavoratori a tempo determinato	N.	50	51	1	1	0	0	51	52

		Italia		Slovenia		Croazia		Totale	
Numero di lavoratori a ore non garantite	N.	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di lavoratori a tempo pieno	N.	1.333	1.308	28	9	5	28	1.366	1.345
Numero di lavoratori part-time	N.	100	96	0	0	0	1	100	97

	2023						2024				
	u.m.	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Totale sotto i 30 anni	N.	22	168	0	0	190	24	135	0	0	159
Dirigenti		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quadro		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impiegati		13	20	0	0	33	16	21	0	0	37
Esattori		2	5	0	0	7	0	4	0	0	4
Operai		7	143	0	0	150	8	110	0	0	118
Totale Tra i 30 e i 50 anni		135	637	0	0	772	131	651	0	0	782
Dirigenti		0	3	0	0	3	0	3	0	0	3
Quadro		5	21	0	0	26	7	23	0	0	30
Impiegati		118	218	0	0	336	112	221	0	0	333
Esattori		8	32	0	0	40	7	26	0	0	33
Operai		4	363	0	0	367	5	378	0	0	383
Totale Sopra i 50 anni		69	435	0	0	504	77	424	0	0	501
Dirigenti		1	2	0	0	3	1	2	0	0	3
Quadro		3	28	0	0	31	4	28	0	0	32
Impiegati		57	128	0	0	185	64	123	0	0	187
Esattori		6	130	0	0	136	7	117	0	0	124
Operai		2	147	0	0	149	1	154	0	0	155
Totale dipendenti		226	1240	0	0	1466	232	1210	0	0	1442
Dirigenti		1	5	0	0	6	1	5	0	0	6
Quadro		8	49	0	0	57	11	51	0	0	62
Impiegati		188	366	0	0	554	192	365	0	0	557
Esattori		16	167	0	0	183	14	147	0	0	161
Operai		13	653	0	0	666	14	642	0	0	656
Totale dipendenti		226	1.240	0	0	1466	232	1.210	0	0	1442
Dipendenti dell'Alta Direzione		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%

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	52
		GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	52
		GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	52
		GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	48
		IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	40
		IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	226
		SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	16 - 29
		SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	36
		SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	40
2. INFORMAZIONI AMBIENTALI	ESRS-E1 - Cambiamento climatico	E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	80-86
		E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	80-86-91
		E1-5	Consumo di energia e mix energetico	87
		E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	91-94
		IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	40
		SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	80-97
	ESRS-E2 - Inquinamento	E2_IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	40
		E2-1	Politiche relative all'inquinamento	129-135
		E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	129-135
	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	40
		E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	121
		E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	121
		E3-4	Consumo idrico	127
	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	40

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
	ESRS-E5 - Economia circolare	E4_SBM_3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	97
		E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	102
		E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	102
		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	40
		E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	108-115
		E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	108-115
		E5-4	Flussi di risorse in entrata	120
		E5-5	Flussi di risorse in uscita	111
3. INFORMAZIONI SOCIALI	ESRS-S1 - Forza lavoro propria	S1_SBM_2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	159
		S1_SBM_3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	169-185- 215
		S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	159-166- 175-185- 215
		S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	159-169- 215
		S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	159-166- 175-215
		S1-4	Azioni salute e sicurezza	159-166- 169-175- 185-215
		S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	159
		S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	159
		S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	159
		S1-9	Metriche della diversità	159
		S1-10	Salari adeguati	159
		S1-11	Protezione sociale	158
		S1-12	Persone con disabilità	166
		S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	159-169
		S1-14	Metriche di salute e sicurezza	175
		S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	166
	ESRS-S2 - Lavoratori nella catena del valore	S2_SBM_2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	189
		S2_SBM_3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	189
		S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	189
		S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	189

Area	Standard ESRS	Richieste ESRS	Requisiti di divulgazione	Pagina
	ESRS-S3 - Comunità interessate	S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	190
		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	190
		S3_SBM_2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	196
		S3_SBM_3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	196-200
		S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	196-200
		S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	196-200
		S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	196-200
		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	196-200
	ESRS-S4 - Consumatori e utilizzatori finali	S4_SBM_2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	140
		S4_SBM_3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	140-150- 215
		S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	140-150
		S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	140-150
		S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	140-150
		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	140-150
4. INFORMAZIONI DI GOVERNANCE	ESRS-G1 - Condotta delle imprese	G1_GOV_1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	52
		G1_IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	40
		G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	212
		G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	189
		G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	212
		G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	





A cura di

Servizio Stampa e Relazioni Esterne

Assistenza tecnico-metodologica

Kpmg Advisory SpA

Progetto grafico

eDesign Trento

Fotografie

Archivi: Autostrada del Brennero SpA – Sadobre SpA – RTC SpA – InRail SpA

© 2025 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

Finito di stampare nel mese di ottobre 2025 da Athesia Druck GmbH

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