



Autostrada del Brennero SpA  
Brennerautobahn AG

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2015



**Autostrada del Brennero SpA**  
**Brennerautobahn AG**

#### **NOTA METODOLOGICA**

Il presente documento è stato redatto secondo le Sustainability Reporting Guidelines di Global Reporting Initiative (GRI) versione G4, livello di applicazione "Core Option". I dati riportati sono relativi a Autostrada del Brennero SpA per il periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2015, salvo diversamente indicato. Questo documento è stato redatto con l'assistenza tecnico-metodologica di Terra Institute Srl.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2015

An aerial photograph of a river valley. A multi-lane highway runs along the river, with a railway line parallel to it. The surrounding landscape is a mix of green vineyards, fields, and small towns. A dam is visible on the left side of the river.

# INDICE

|           |                                                                                                 |              |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>1.</b> | <b>La Società tra passato, presente e futuro</b>                                                | <b>p. 9</b>  |
|           | 1.1. L'Autostrada del Brennero                                                                  | p. 10        |
|           | 1.2. L'assetto societario e la rete delle collaborazioni                                        | p. 13        |
|           | 1.3. La governance                                                                              | p. 14        |
|           | 1.4. I servizi forniti dalla Società                                                            | p. 15        |
|           | 1.5. I fornitori                                                                                | p. 16        |
|           | 1.6. La concessione autostradale                                                                | p. 16        |
| <b>2.</b> | <b>La sfida della sostenibilità</b>                                                             | <b>p. 19</b> |
|           | 2.1. La sostenibilità come opportunità di crescita e di sviluppo                                | p. 20        |
|           | 2.2. Le sfide e la gestione della sostenibilità                                                 | p. 22        |
|           | 2.3. Il processo di rendicontazione                                                             | p. 28        |
|           | 2.4. L'analisi di materialità                                                                   | p. 30        |
| <b>3.</b> | <b>La tutela dell'ambiente</b>                                                                  | <b>p. 33</b> |
|           | 3.1. L'inquinamento acustico                                                                    | p. 34        |
|           | 3.2. La gestione dell'energia                                                                   | p. 36        |
|           | 3.3. Le emissioni di gas ad effetto serra                                                       | p. 38        |
|           | 3.4. La gestione dei rifiuti                                                                    | p. 42        |
|           | 3.5. La gestione delle risorse                                                                  | p. 43        |
|           | 3.6. La mobilità sostenibile: la "via dell'idrogeno" e la valorizzazione dell'energia elettrica | p. 45        |
| <b>4.</b> | <b>L'attenzione al Personale</b>                                                                | <b>p. 47</b> |
|           | 4.1. Il dialogo con i collaboratori                                                             | p. 50        |
|           | 4.2. La salute e la sicurezza dei lavoratori                                                    | p. 52        |
|           | 4.3. La formazione e lo sviluppo                                                                | p. 56        |
|           | 4.4. Il welfare aziendale                                                                       | p. 58        |
| <b>5.</b> | <b>Il dialogo con le comunità locali</b>                                                        | <b>p. 61</b> |
|           | 5.1. Gli interventi a favore delle comunità locali                                              | p. 62        |
|           | 5.2. La valorizzazione della cultura locale e del turismo                                       | p. 64        |
|           | 5.3. Gli eventi ambientali straordinari: terremoti e alluvioni                                  | p. 67        |
|           | 5.4. Il dialogo con le amministrazioni comunali                                                 | p. 68        |
| <b>6.</b> | <b>L'attenzione alla qualità del servizio</b>                                                   | <b>p. 71</b> |
|           | 6.1. Il dialogo con gli stakeholder                                                             | p. 72        |
|           | 6.2. La sicurezza degli utenti                                                                  | p. 78        |
|           | 6.3. Il servizio al viaggiatore                                                                 | p. 84        |
|           | <b>Indice GRI</b>                                                                               | <b>p. 91</b> |
|           | <b>Glossario</b>                                                                                | <b>p. 96</b> |

## Lettera agli stakeholder

Il binomio “autostrada” e “sostenibilità” potrebbe apparire, ad una lettura superficiale, quasi un ossimoro. L’autostrada è infatti associata a problemi di traffico, di impatto paesaggistico, di conflitto ambientale. Non del tutto in linea con il concetto di sostenibilità, che evoca temi legati alla tutela ambientale e delle risorse, all’innovazione tecnologica, alla prosperità economica e all’attenzione per la sfera sociale ponendo la persona al centro. Eppure, proprio in virtù del grande impatto che un’infrastruttura come un’autostrada causa sui territori che attraversa, è necessario trovare un punto di incontro all’interno di quest’apparente dicotomia. È questa la ragione che ha motivato l’impegno per la tematica e la redazione del bilancio di sostenibilità: perché in un contesto di instabilità del mercato, di cambiamenti ambientali e di incertezze sociali la Società Autostrada del Brennero vuole dare il proprio contributo per garantire un futuro sostenibile alle nuove generazioni.

Dal punto di vista della sostenibilità, il settore autostradale è legato a sfide di grande importanza: la riduzione dell’inquinamento veicolare, la garanzia della sicurezza, il consolidamento di una convivenza virtuosa con i territori attraversati e la creazione delle condizioni adatte alla crescita e alla diffusione su ampia scala della mobilità sostenibile. Crediamo però fortemente nella concreta possibilità di uno sviluppo sostenibile della nostra Società e sappiamo che per fare diventare realtà questa convinzione non dobbiamo lasciarci spaventare da queste sfide. Vogliamo invece pensare (e ri-pensare) la sostenibilità in chiave strategica, stimolando il dialogo con i nostri gruppi di interesse, partecipando alla vita delle comunità e creando un terreno fertile affinché gli sviluppi tecnologici possano essere messi efficacemente a frutto. Abbiamo la grande opportunità di essere facilitatori dello sviluppo sostenibile del mondo della mobilità e sarebbe irresponsabile non cercare di sfruttarla.

Questo bilancio è il risultato di un lavoro di condivisione e di cooperazione. Cogliamo l’occasione per ringraziare tutti coloro che hanno dedicato tempo, impegno, passione e intelligenza al progetto, che non deve essere considerato come un punto di arrivo, ma piuttosto una tappa lungo la via. È stato interessante, infatti, rileggere queste pagine come una sorta di racconto che, se da una parte ha il pregio di fare un bilancio sul lavoro fatto in questi anni, dall’altra pone interrogativi importanti e suggerisce azioni di crescita che sarà interessante sviluppare con tempismo e attenzione.

Infine, un invito a lasciarvi coinvolgere dal dibattito sulla sostenibilità, perché ognuno di noi ha la possibilità di dar un contributo importante. Vi invitiamo a confrontarvi con noi sul tema, perché questa è una sfida che riguarda tutti direttamente, che ci unisce e che necessita di cooperazione e di un pensiero comune.

Proponendo una visione della Società, delle sue attività e dei suoi risultati in un’ottica di sviluppo sostenibile vogliamo anche immaginare di contribuire ad una percezione dell’autostrada in chiave moderna: non più un nastro d’asfalto che, come una cesoia, attraversa città e campagne, ma un sistema economico complesso, capace di unire luoghi lontani, di far crescere le specificità dei territori e di dar luogo a sperimentazioni infrastrutturali e innovazioni tecnologiche capaci di migliorare la qualità della vita di ciascuno di noi.

Vi auguriamo una buona lettura

**Walter Pardatscher**  
*Amministratore Delegato*

**Andrea Girardi**  
*Presidente*



# 1.

La Società  
tra passato,  
presente e  
futuro

## 1.1

## L'Autostrada del Brennero

**La storia** Le valli dell'Adige e dell'Isarco costituiscono, fin da tempi remoti, un importante collegamento tra il nord e il sud dell'Europa. Il passo del Brennero, infatti, con i suoi 1.375 metri di altezza sul livello del mare è il più accessibile tra tutti i valichi alpini e già dall'antichità fu utilizzato come canale di transito e di scambio. Una delle prime vie di comunicazione stabili di collegamento tra l'Adriatico e il Mare del Nord fu la così detta «Via dell'Ambra», che metteva in collegamento Venezia con Amburgo. Essa era percorsa da mercanti interessati a scambiare fibule, spilloni, fermagli, diademi e collane con quello che veniva chiamato l'«oro del mare», ovvero l'ambra. Fu però con la civiltà romana che l'Europa andò organizzandosi in una rete di collegamenti stradali strutturati. Soprattutto con la fine della Repubblica Romana e la nascita dell'Impero (27 a.C.) si rese necessario un impianto di collegamento sicuro tra Roma e le province sparse in tutta Europa. L'odierna Regione Trentino-Alto Adige era percorsa da un'importante strada romana: la via «Claudia Augusta» che riuniva a Trento i due rami provenienti da Altino e da Ostiglia, rispettivamente la Claudia Augusta «Altinate» e la «Padana».

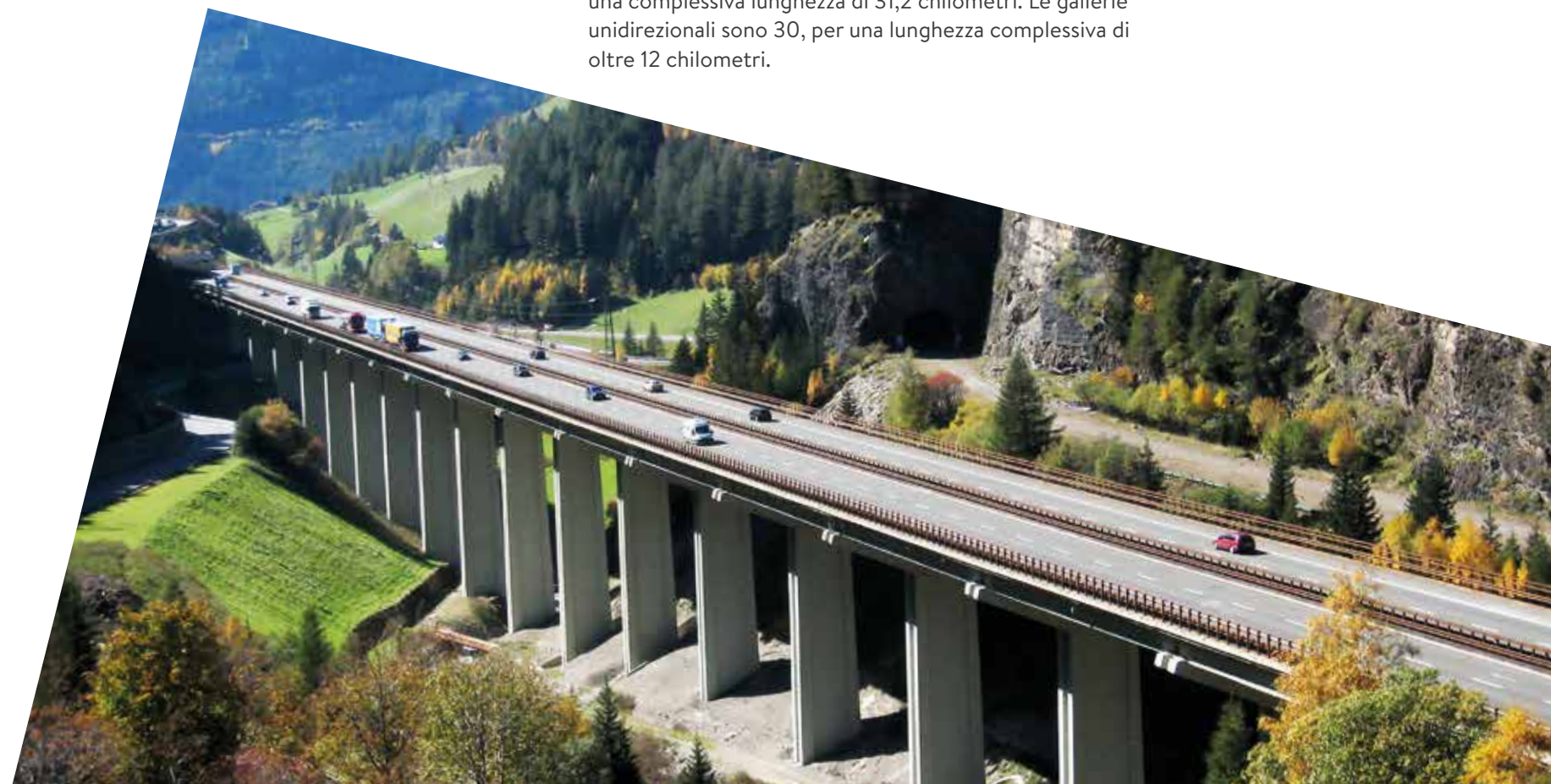
Nel 1950, durante un simposio sul traffico a Ginevra, venne tracciata per la prima volta una rotta, identificata con la sigla «E6», che congiungeva la penisola scandinava con la punta più meridionale d'Italia, di cui il percorso attuale dell'Autostrada del Brennero SpA faceva già parte. Si tratta di un collegamento estremamente vasto, teso a collegare i due estremi, settentrionale e meridionale, dell'Europa. Due anni più tardi il Presidente della Giunta Regionale del Trentino – Alto Adige, Tullio Odorizzi, istituì un gruppo di lavoro con il compito di approfondire la questione del collegamento viario lungo l'asse del Brennero. Il 20 febbraio 1959 fu fondata la società per azioni Autostrada del Brennero che, due anni dopo, ottenne la concessione per la costruzione e il successivo esercizio dell'autostrada. Nel 1963 venne approvato il tracciato definitivo, progettato dagli ingegneri trentini Bruno e Lino Gentilini. Grazie anche a finanziamenti internazionali, in tempi rapidi venne avviata la realizzazione dell'opera, inaugurata il 21 dicembre 1968 per il primo tratto aperto al pubblico tra Bolzano e Trento. L'autostrada fu conclusa l'11 aprile 1974.

**L'A22 oggi** Dopo la fine dei lavori di costruzione risultano aperte 24 stazioni di ingresso ed uscita e attivate 23 stazioni di servizio. Partendo da Modena, con un percorso totale di 314 chilometri, l'autostrada percorre la pianura in direzione nord, toccando Carpi e Mantova; a Verona interseca l'autostrada A4 quindi s'insinua nella valle dell'Adige parallelamente

al Lago di Garda, passa Rovereto e Trento per arrivare a Bolzano. Da qui s'incunea nella valle dell'Isarco superando Bressanone e Vipiteno fino a giungere al Brennero dove incontra il corridoio Brennero-Monaco e continua il suo percorso sulla Brenner-Autobahn austriaca. Una particolare rilevanza progettuale ebbe da subito l'impatto dell'autostrada con il paesaggio circostante. Per questa ragione, nel team di progettazione era presente anche il paesaggista fiorentino Pietro Porcinai che collaborò alla mitigazione degli impatti visivi del segno autostradale nel paesaggio: vennero così previste delle siepi antiabbagliante, l'inerbimento delle superfici, la messa a dimora di piante ed arbusti e l'adozione su tutta l'estensione dell'autostrada, di un guard-rail in acciaio corten.

Lungo l'Autostrada del Brennero transitano attualmente oltre 60 milioni di veicoli all'anno (dati 2014).

La piattaforma autostradale presenta caratteristiche diverse nei due tratti da Brennero a Verona e da Verona a Modena. Nel primo tratto è larga 24 metri con carreggiate da 7,5 metri, una banchina spartitraffico di 3 metri, due corsie di emergenza laterali di 2,5 metri. Nel secondo è larga complessivamente 33 metri, con banchina spartitraffico di 12 metri. Pur dovendo giungere ad un passo alpino alto 1375 metri, l'autostrada mantiene pendenze minime: solo nell'ultimo tratto Vipiteno – Brennero la pendenza raggiunge il 3,8%, ma la media dal Brennero a Bolzano è pari a 1,4%. I ponti ed i viadotti su cui corre l'autostrada sono 144, per una complessiva lunghezza di 31,2 chilometri. Le gallerie unidirezionali sono 30, per una lunghezza complessiva di oltre 12 chilometri.





## 1.2 L'assetto societario e la rete delle collaborazioni

Autostrada del Brennero SpA, con sede a Trento, è una società per azioni a prevalente capitale pubblico costituita all'uopo per la gestione dell'A22. Attualmente l'assetto societario è costituito da 17 soci "pubblici" che controllano oltre l'85% delle quote azionarie e da 4 soci "privati" che controllano il restante 14%.

|                                     |                                                  |            |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------|------------|
| 1                                   | Regione Autonoma Trentino Alto Adige             | 32,2893 %  |
| 2                                   | Provincia Autonoma di Bolzano                    | 7,6265 %   |
| 3                                   | Provincia Autonoma di Trento                     | 5,3359 %   |
| 4                                   | Cassa del Trentino SpA                           | 2,5967 %   |
| 5                                   | Provincia di Verona                              | 5,5128 %   |
| 6                                   | Provincia di Mantova                             | 4,2029 %   |
| 7                                   | Provincia di Modena                              | 4,2410 %   |
| 8                                   | Provincia di Reggio Emilia                       | 2,1752 %   |
| 9                                   | Azienda consorziale trasporti di Reggio Emilia   | 0,3258 %   |
| 10                                  | Comune di Bolzano                                | 4,2268 %   |
| 11                                  | Comune di Trento                                 | 4,2319 %   |
| 12                                  | Comune di Verona                                 | 5,5087 %   |
| 13                                  | Comune di Mantova                                | 2,1159 %   |
| 14                                  | Camera di Commercio di Bolzano                   | 0,8414 %   |
| 15                                  | Camera di Commercio di Trento                    | 0,3370 %   |
| 16                                  | Camera di Commercio di Verona                    | 1,6972 %   |
| 17                                  | Camera di Commercio di Mantova                   | 2,4970 %   |
| TOTALE PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI |                                                  | 85,7621 %  |
| 18                                  | Serenissima Partecipazioni SpA                   | 4,2327 %   |
| 19                                  | Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma | 0,1000 %   |
| 20                                  | Banco Popolare Società Cooperativa               | 1,9973 %   |
| 21                                  | Infrastrutture CIS Srl                           | 7,8275 %   |
| TOTALE PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI    |                                                  | 14,1575 %  |
| 22                                  | Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)     | 0,0804 %   |
| TOTALE                              |                                                  | 100,0000 % |

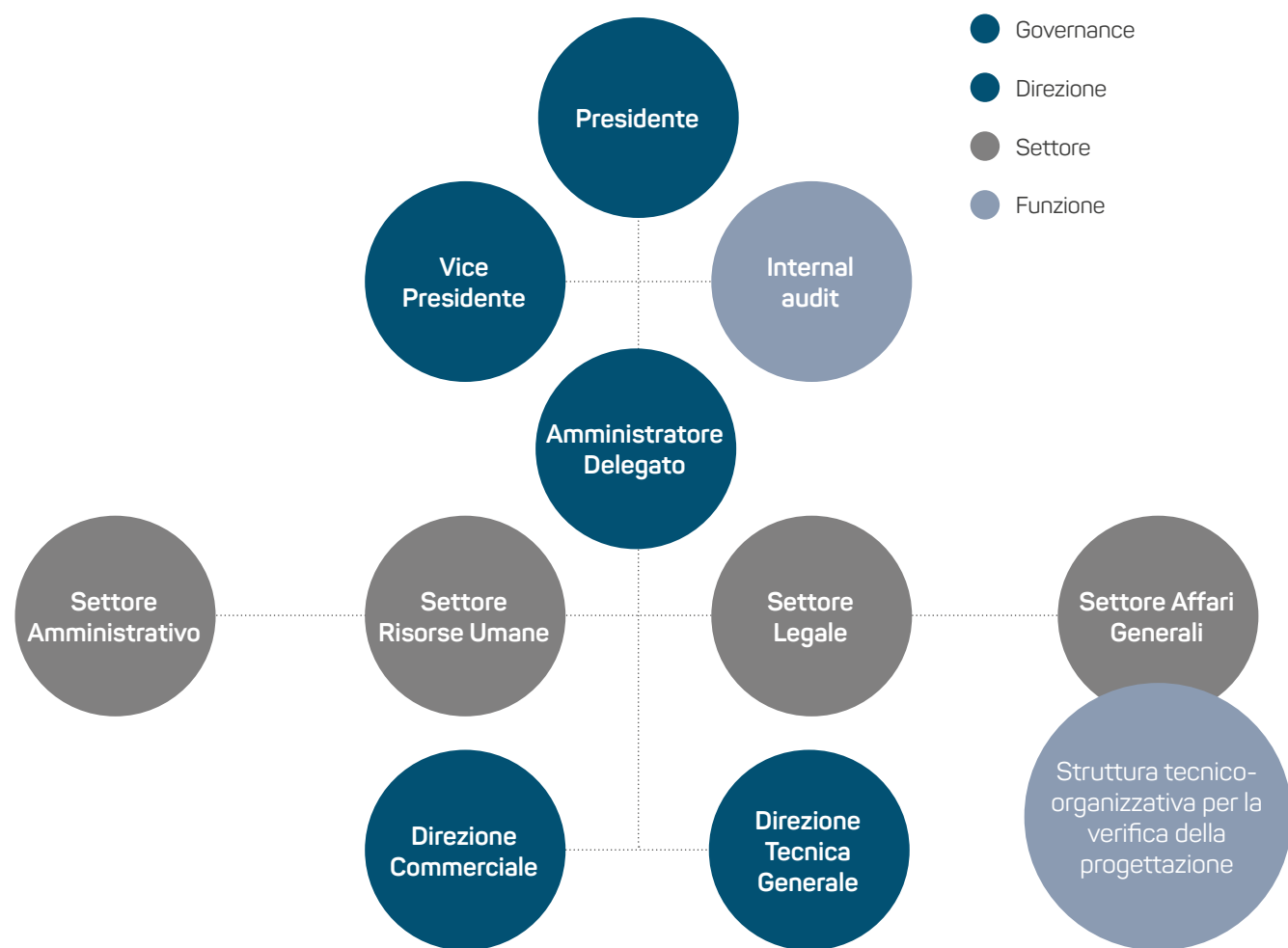
Nel corso degli anni, nel rispetto degli obblighi statutari, Autostrada del Brennero SpA ha allargato la propria area di influenza e la propria collaborazione verso altre imprese e società per azioni operanti sul territorio e direttamente o indirettamente legate alle funzioni autostradali. Nello schema a fianco sono riportate le imprese collegate ad Autostrada del Brennero SpA.

## 1.3

## La governance

La governance si articola in un organigramma predisposto al fine di gestire efficacemente la Società. In particolare essa è costituita da una parte istituzionale e di top management organizzata nelle figure del Presidente, del Vicepresidente e dell'Amministratore Delegato che si rapportano direttamente con il Consiglio di Amministrazione, dal quale periodicamente sono nominate. È possibile individuare in questa sezione anche la figura dell'Internal Audit, la quale svolge un'attività indipendente e obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione aziendale. A questo proposito, si ricorda che la Società si è dotata, a partire dal 29.05.2009 di un Organismo di Vigilanza. Autostrada del Brennero ha inoltre adottato un Codice Etico e un Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001.

La società è poi strutturata in quattro "Settori" e in due "Direzioni". I Settori operano per l'efficiente funzionamento del sistema aziendale: dal punto di vista amministrativo,



legale, della gestione del personale e in quella degli affari generali. Le due Direzioni, invece, si occupano delle attività proprie dell'Autostrada del Brennero SpA: quella commerciale, che comprende la gestione degli incassi da pedaggi e royalty, e quella tecnica, che comprende tutte le attività di progettazione, direzione lavori, manutenzione e collaudo delle opere autostradali. Va segnalata la presenza, nell'organigramma, della Struttura tecnico-organizzativa per la verifica della progettazione: un Organismo di Ispezione accreditato ai sensi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012.

## 1.4

## I servizi forniti dalla Società

L'oggetto principale della Società è la promozione, la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Brennero-Verona-Modena, nonché di opere stradali contigue o complementari e di opere pubbliche connesse con l'attività autostradale.



Autostrada del Brennero, inoltre, ha costituito e partecipa ad altre Società il cui scopo principale è il trasporto di persone e merci su rotaia, l'intermodalità, lo studio e la ricerca nell'ambito delle energie alternative e la gestione delle aree di servizio.

Filo conduttore dell'offerta dei servizi sono dieci principi che rappresentano una guida per le azioni perseguite dal personale della Società. Questi sono **la legalità**, e quindi il rispetto di tutte le norme e disposizioni, **l'integrità**, che si espleta nel riguardo degli impegni presi, **la trasparenza**, a garanzia della solidità dei nostri rapporti, **l'eguaglianza e imparzialità**, **la continuità**, al fine di garantire sempre il servizio e intervenire in modo tempestivo quando necessario, **la partecipazione**, **l'efficienza e l'efficacia**, **la tutela della riservatezza**, **il rispetto dell'ambiente**, in quanto risorsa primaria unica e irripetibile, e infine, ma non ultime, **la salute e la sicurezza**.

## 1.5 I fornitori



# 1.722

Numero totale di fornitori che nell'anno 2015  
hanno emesso almeno una fattura



# € 146.566.444

Valore economico generato dalle transazioni

## 1.6 La concessione autostradale

Il contratto Convenzione regolante la costruzione e l'esercizio dell'autostrada A22 Brennero – Modena, sottoscritta in data 29 luglio 1999 tra ANAS SpA e Autostrada del Brennero SpA e successivamente integrata con convenzione aggiuntiva del 6 maggio 2004 individuava il termine della concessione al 30 aprile 2014. Autostrada del Brennero SpA attualmente prosegue la sua attività di gestione come previsto dall'art. 25 della suddetta Convenzione e come confermato, in data 25 febbraio 2014, dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nell'agosto 2014 il Governo Italiano, avvalendosi di specifiche norme del diritto europeo e in particolare delle norme di flessibilità previste dall'art. 108 del Trattato sul Funzionamento dell'UE, ha predisposto una Notifica all'Unione Europea, che ha previsto l'estensione delle concessioni autostradali gestite da tre concessionari, tra cui Autostrada del Brennero SpA

Nel corso dei contatti tra Governo Italiano e Commissione Europea è emersa la possibilità di ricorrere, in alternativa alla gara, all'applicazione dell'art. 17 della "Direttiva Europea 2014/23/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio – del 26 febbraio 2014 – sull'aggiudicazione dei contratti di concessione", concernente l'affidamento di tali contratti a società a prevalente partecipazione pubblica.

La Direttiva Europea 2014/23/UE ha previsto la possibilità per l'amministrazione aggiudicatrice di affidare direttamente una concessione (art.2), nel caso specifico quella relativa alla tratta autostradale Brennero Modena, qualora vengano rispettati determinati requisiti di cui all'articolo 17, comma 3.

Allo scopo di soddisfare i requisiti di detto articolo 17 e consentire l'affidamento diretto della concessione autostradale A22 nell'ambito del principio di libera amministrazione delle autorità pubbliche, stabilito all'articolo 2 della medesima direttiva, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i soci pubblici di Autostrada del Brennero SpA quali enti territoriali e locali attraversati dall'arteria A22, hanno sottoscritto, a Roma, il 14 gennaio 2016, un Protocollo d'Intesa. Il Protocollo d'Intesa delinea le caratteristiche dell'impresa affidataria della concessione A22, demandando ai soggetti firmatari la sua identificazione.

Come citato nel Protocollo d'Intesa, le amministrazioni pubbliche contraenti, "ritenuto necessario ed indispensabile, che la gestione dell'arteria autostrada del Brennero - A22 sia condotta e garantita da una società di emanazione degli enti esponenziali delle esigenze dei territori attraversati, avuto riguardo allo sviluppo territoriale, alla gestione ambientale ed ai proficui risultati gestionali ed economici conseguiti da Autostrada del Brennero SpA fino ad oggi", hanno identificato in Autostrada del Brennero SpA la società affidataria. Dunque le Amministrazioni pubbliche hanno attivato iniziative tese a modificare l'attuale configurazione societaria di Autostrada del Brennero SpA, sia in termini di regolazione statutaria che di compagine azionaria, al fine di adeguarla ai requisiti richiesti dalla normativa vigente ed, ove più restrittivi, dal Protocollo d'Intesa.





## 2.

La sfida della  
sostenibilità

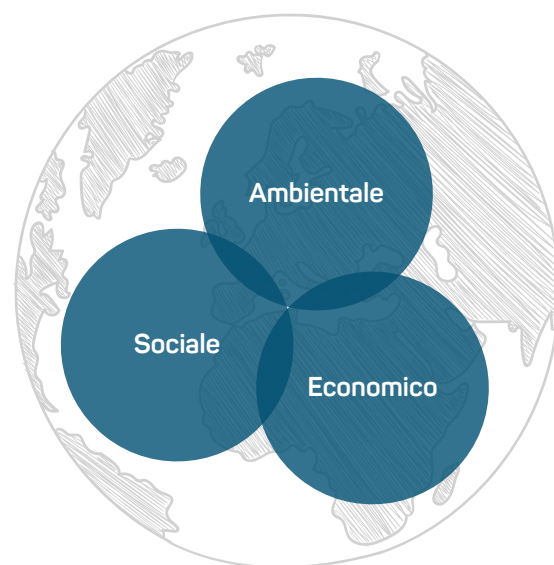
## 2.1

## La sostenibilità come opportunità di crescita e di sviluppo

La sostenibilità, intesa come quella caratteristica che consente ad un processo o a uno stato di essere mantenuto ad un certo livello indefinitamente, è una scommessa che riguarda tutti gli abitanti della Terra, perché è intimamente legata all'avvenire stesso del genere umano. La Società Autostrada del Brennero, attraverso i servizi legati alla gestione e allo sviluppo della rete autostradale, intende contribuire, nell'esercizio del proprio ruolo, al miglioramento della mobilità e alla creazione di valore socio-economico nei territori attraversati.

Consapevole che il perseguimento delle proprie attività ha molteplici riflessi sulle persone, sull'ambiente e sulle dinamiche territoriali, la Società intende porre i principi della sostenibilità sociale, ambientale ed economica al centro delle proprie azioni, facendo sì che tutti i partecipanti alla vita societaria ne diventino portatori in prima persona. In particolare, Autostrada del Brennero SpA lavora affinché la sostenibilità diventi parte integrante della missione aziendale, emanando impulsi che possano favorire un graduale ripensamento di tutti i processi societari in chiave sostenibile.

### I TRE ELEMENTI DELLA SOSTENIBILITÀ

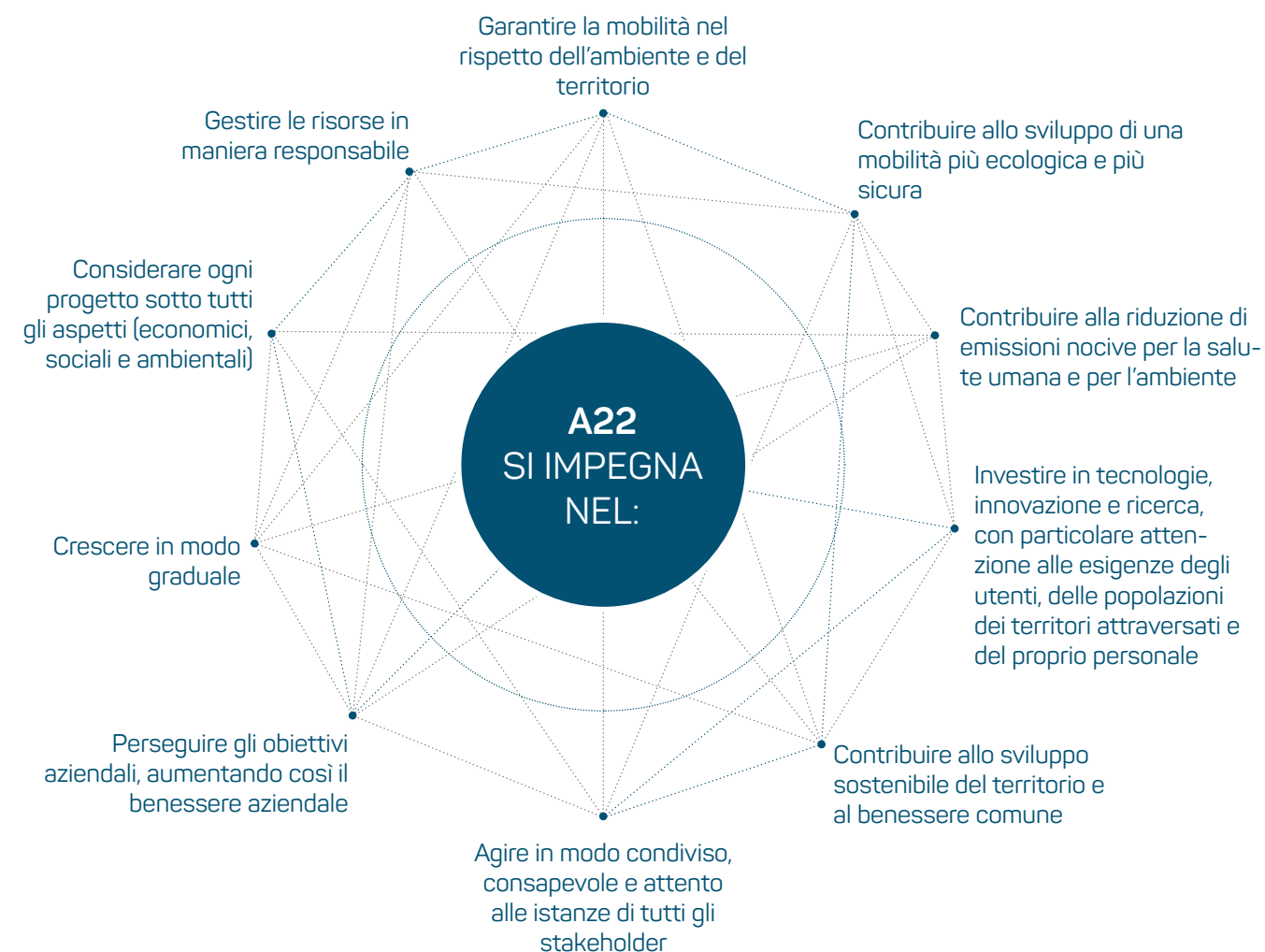


In questa prospettiva, l'impegno societario passa attraverso l'individuazione di obiettivi chiari di crescita e di esercizio e la definizione di un catalogo di azioni mirate al perseguimento di uno sviluppo sostenibile a trecentosessanta gradi. Naturalmente, questo impegno può essere concretizzato solamente lavorando in stretta collaborazione con i por-

tatori di interesse della Società (stakeholder). Il costante confronto sui bisogni e sulle opportunità all'interno e all'esterno della struttura aziendale è essenziale per il lancio di progetti innovativi, per l'implementazione di nuovi servizi, per l'adozione di tecnologie ambientali all'avanguardia e per lo sviluppo di soluzioni che favoriscano una mobilità sempre più sostenibile e rivolta al futuro.

Nella primavera del 2016, Autostrada del Brennero SpA ha promosso un percorso di responsabilità sociale ed ambientale costituendo, come primo passo, un apposito gruppo di lavoro, creato per la redazione del presente bilancio. Il punto di partenza è stato proprio quello di chiedersi che cosa significhi «sostenibilità» per la Società Autostrada del Brennero. A questa domanda il gruppo di lavoro ha risposto considerando i diversi canali attraverso i quali Autostrada del Brennero SpA interagisce con il contesto in cui opera e coinvolgendo gruppi d'interesse interni ed esterni alla Società. In particolare ha riflettuto su quali possano essere gli aspetti da tutelare e tenere in considerazione quando si discute di sviluppo sostenibile della Società.

Da questa riflessione è emerso che per la Società è fondamentale, in chiave di sostenibilità, impegnarsi nel:



## 2.2

### Le sfide e la gestione della sostenibilità

#### Le sfide della sostenibilità

Possono essere distinte due modalità attraverso le quali Autostrada del Brennero SpA interagisce con l'ambiente circostante: una diretta, riconducibile all'azione della Società e del suo personale sul territorio, e una indiretta che è esercitata dall'utenza che utilizza quotidianamente l'asse autostradale dell'A22. Con l'obiettivo di perseguire uno sviluppo sostenibile, la Società vuole dare una duplice risposta, moderando da un lato gli impatti causati direttamente da Autostrada del Brennero SpA e, dall'altro, indirizzando, stimolando e facilitando l'utenza dell'A22 a mitigare i propri. Queste due azioni devono essere legate, naturalmente, da un'unica filosofia aziendale e da un'unica visione. Ecco perché Autostrada del Brennero SpA si è posta obiettivi a lunga scadenza: ovvero di essere portatrice di tecnologie per la mobilità sostenibile, candidandosi, in questo modo, a costituire un vero e proprio "corridoio verde" (green corridor) d'Italia tramite investimenti per la diffusione di fonti alternative di energia, come l'idrogeno e il fotovoltaico, e investendo in infrastrutture a sostegno della mobilità elettrica.

Una seconda sfida è quella dell'integrazione dell'infrastruttura con il territorio. La rete autostradale è un'opera che per sua natura si trova ad attraversare e spesso a "tagliare" fisicamente numerosi territori, articolati in centri abitati, aree agricole e aree protette. Ciò porta con sé una serie di inevitabili conseguenze a livello ambientale e sociale. L'obiettivo è però far sì che l'autostrada non sia vissuta come un'entità avulsa dal contesto, ma come una realtà aperta, con la quale interloquire per poter trovare soluzioni condivise e intelligenti anche a problematiche locali: soluzioni che permettano da un lato di limitare gli impatti sociali e ambientali dell'autostrada sui singoli territori, e dall'altro di sfruttare l'infrastruttura come un'occasione di sviluppo economico e tecnologico.



Autostrada del Brennero SpA non può inoltre prescindere dal porre attenzione a un tema cruciale, ovvero quello della sicurezza per gli utenti e per i lavoratori che s’interfacciano quotidianamente con l’asse autostradale. Proprio per questo motivo la Società ha adottato un Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza capace di regolare – grazie ad un sistema di gestione aziendale organizzato in Procedure – ogni azione eseguita dal personale di Autostrada del Brennero SpA.

Una riflessione a parte merita il tema delle aree di servizio. Questi particolari spazi autostradali vivono una dualità, figlia del sistema autostradale italiano: da una parte rappresentano direttamente la Società e si interfacciano con una parte rilevante dell’utenza autostradale; dall’altra non sono però in capo direttamente dalla Società, in quanto sono in gestione a terzi. L’obiettivo a medio e lungo termine è quello di porre le condizioni necessarie affinché tale servizio esternalizzato sia in linea con l’idea e l’espressione di sostenibilità della Società.

Infine non può essere dimenticata la sfida della mobilità. La Società si è posta l’obiettivo d’integrare al concetto di “autostrada” quello di “intermodalità”. Inoltre intende favorire modelli di mobilità condivisa e stringere collaborazioni con università, centri di ricerca e istituzioni europee per contribuire alla progettazione di iniziative e azioni volte ad accrescere la sostenibilità sociale ed ambientale del mondo della mobilità.

La gestione della sostenibilità

Per quanto concerne la gestione dei rischi e al fine di governare i processi e le sfide menzionate legate alla sostenibilità, la Società si è dotata di un Sistema Integrato Qualità Ambiente Sicurezza, in conformità alle norme UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e OHSAS 18001. Scopo di tale sistema integrato è quello di:

- fornire servizi conformi ai requisiti e alle prescrizioni regolamentari applicabili;
- accrescere la soddisfazione del cliente;
- migliorare la prestazione ambientale;
- controllare i rischi e migliorare le performance nell’ambito della salute e sicurezza del lavoro;
- definire degli obiettivi e dei traguardi di miglioramento.

La Società ha infatti conseguito nell’anno 2003, le certificazioni UNI EN ISO 9001 ed UNI EN ISO 14001, negli anni 2009 e 2010, l’estensione di tali certificazioni alle aree di

servizio e, nell’anno 2011, il conseguimento della certificazione OHSAS 18001. Il percorso di miglioramento del Sistema Integrato viene valutato annualmente dall’Ente di Certificazione. Per quanto concerne i dati utilizzati all’interno del presente bilancio, va segnalato che l’ultima verifica è stata svolta nell’aprile 2015 e che ha portato alla conferma delle certificazioni ottenute.

Nell’ambito del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza viene eseguito con cadenza annuale il Riesame della Direzione, nel quale confluiscono i risultati degli audit interni, gli obiettivi annuali, i reclami, il bilancio ambientale, la gestione delle emergenze ambientali, la gestione delle aree di servizio e la gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

| AREA                                    | SISTEMA DI GESTIONE             | CONTENUTI                                                                                                                                                                                                                                                                   | STATO                   |
|-----------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Etica                                   | Codice Etico e di Comportamento | Documento contenente 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. | Codice implementato     |
| Sistemi di gestione ambientale          | UNI EN ISO 14001                | L’obiettivo è fornire all’azienda un approccio e dei mezzi pratici che la sostengano nella gestione della responsabilità ambientale.                                                                                                                                        | Certificazione ottenuta |
| Sistemi di gestione della qualità       | UNI EN ISO 9001                 | L’obiettivo è di guidare i processi al fine di accrescerne l’efficacia e l’efficienza nella fornitura del servizio verso gli stakeholder esterni.                                                                                                                           | Certificazione ottenuta |
| Sistemi di gestione della sicurezza     | OHSAS 18001                     | L’obiettivo è la specifica dei requisiti per un sistema di gestione della salute e della sicurezza all’interno delle aziende, sostenendole nell’affrontare il tema in modo sistematico.                                                                                     | Certificazione ottenuta |
| Responsabilità amministrativa dell’ente | Modello organizzativo 231       | Normative e disposizioni che regolano il funzionamento aziendale volte a prevenire il rischio di reati e illeciti amministrativi, oltre a valorizzare la giustizia e la correttezza come modo di agire della Società.                                                       | Modello implementato    |
| Organismi di ispezione                  | UNI CEI EN ISO/IEC 17020        | Accreditamento ai sensi del D. Lgs. n. 50/2016, il quale prevede, all’art. 26, 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.                 | Accreditamento ottenuto |

A completamento del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza descritto, nel maggio del 2016, la Società ha deciso di intraprendere un percorso di responsabilità ambientale e sociale d'impresa tramite la stesura del primo bilancio di sostenibilità. Questo percorso proseguirà con una successiva fase strategica ad espressione della volontà di ancorare in modo profondo e duraturo la sostenibilità alla strategia aziendale.

Dove siamo  
adesso

Analisi dello status quo della Società e stesura  
della prima edizione del bilancio di sostenibilità



Sviluppo e mantenimento di una cultura e di  
una strategia aziendale orientate alla sostenibilità



misure  
strategiche

misure  
operative



Controlling e stesura delle edizioni  
successive del bilancio di sostenibilità

Traguardo da  
raggiungere

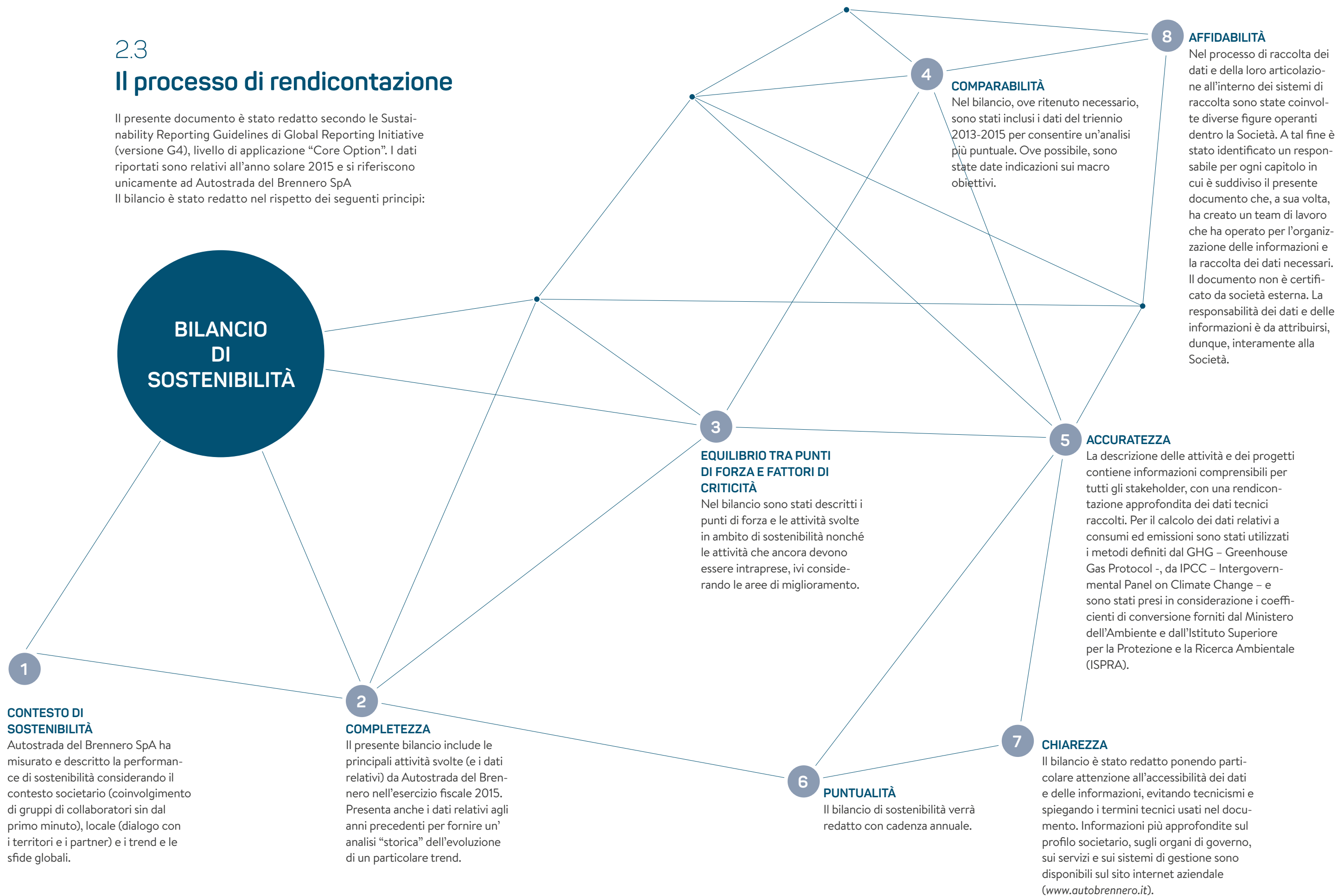


## 2.3

## Il processo di rendicontazione

Il presente documento è stato redatto secondo le Sustainability Reporting Guidelines di Global Reporting Initiative (versione G4), livello di applicazione "Core Option". I dati riportati sono relativi all'anno solare 2015 e si riferiscono unicamente ad Autostrada del Brennero SpA.

Il bilancio è stato redatto nel rispetto dei seguenti principi:



## 2.4

### L'analisi di materialità

Lungo il percorso che ha portato alla stesura del bilancio di sostenibilità sono stati valutati gli aspetti rilevanti, rispettivamente, per il settore autostradale, per Autostrada del Brennero e per le società attive nel comparto. Questo passaggio è stato fondamentale per definire i temi da inserire nel bilancio ed è stato di sostanziale importanza per definire, assieme all'alta dirigenza della Società, quali saranno i contenuti prioritari del percorso di sviluppo sostenibile strategico che verrà intrapreso nei prossimi mesi.

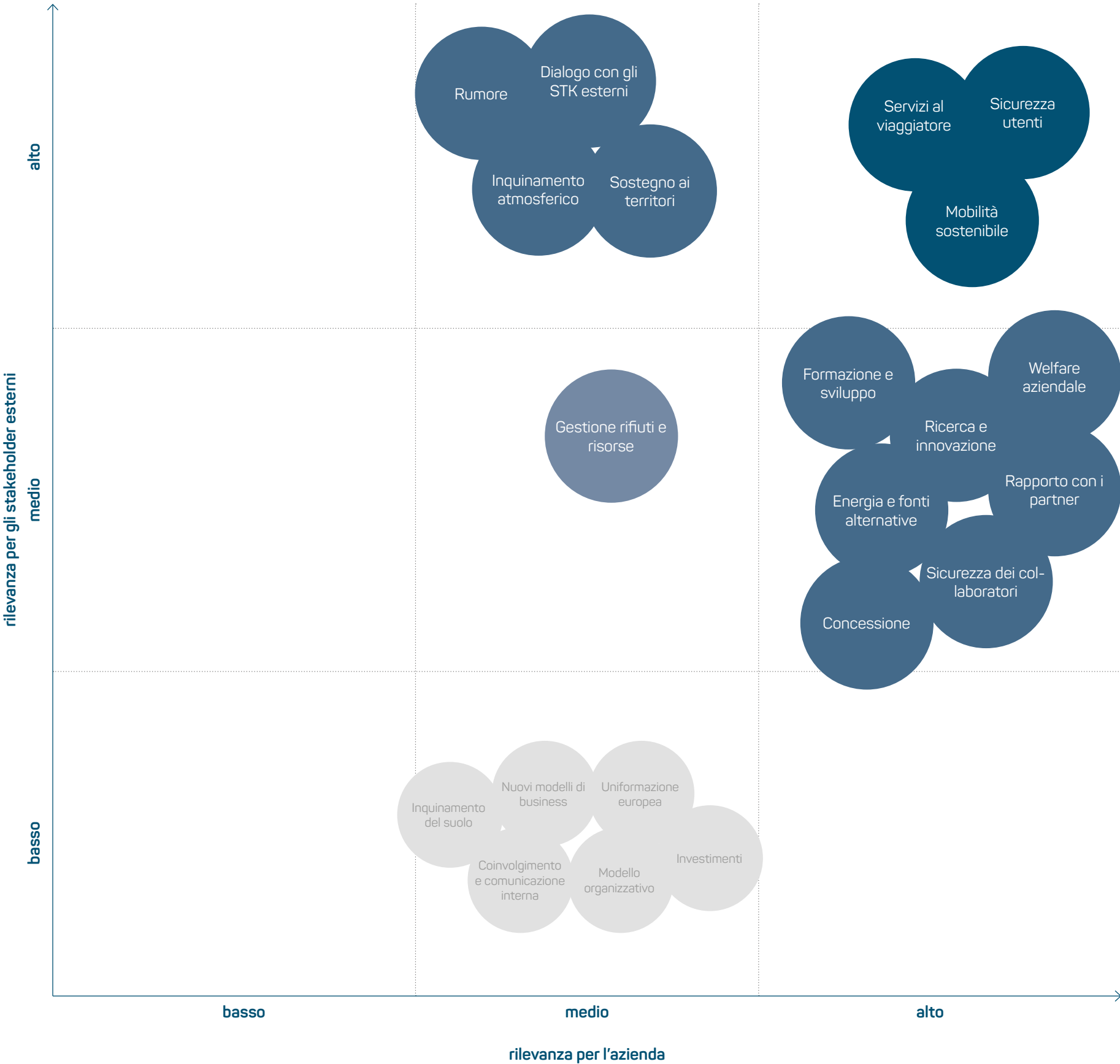
Il risultato delle attività elencate di seguito, sono la fonte utilizzata per la stesura della matrice di materialità:

- coinvolgimento dei collaboratori interni;
  - coinvolgimento delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, tramite colloqui personali;
  - coinvolgimento di un campione di sindaci delle amministrazioni comunali collocate lungo l'asse autostradale;
  - analisi delle strutture interne in ambito di sostenibilità sociale, ambientale ed economica e dialogo con il gruppo di lavoro centrale riguardo tali risultati;
  - analisi del contesto settoriale;
  - analisi della rilevazione della soddisfazione dell'utenza;
- nonché:
- le indicazioni GRI e specifiche settoriali;
  - gli argomenti trattati nei contesti internazionali riguardo tematiche di mobilità sostenibile.

Sulla base di queste attività di coinvolgimento e di analisi è stato possibile costruire una matrice di materialità. Tale mappa è stata disegnata con due scale di valori: sull'asse delle ordinate troviamo la rilevanza per gli stakeholder esterni; sull'asse delle ascisse quella per la Società. I cosiddetti "temi materiali" sono quelli che sono stati approfonditi nel presente bilancio.

I temi materiali per Autostrada del Brennero sono quindi:

|                                      |                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tutela dell'ambiente                 | <ul style="list-style-type: none"><li>• inquinamento acustico</li><li>• inquinamento atmosferico</li><li>• gestione dei rifiuti</li><li>• gestione delle risorse</li></ul> |
| Attenzione al Personale              | <ul style="list-style-type: none"><li>• occupazione, formazione e sviluppo</li><li>• salute e sicurezza sul lavoro</li></ul>                                               |
| Dialogo con le comunità locali       | <ul style="list-style-type: none"><li>• interventi a favore delle comunità locali</li><li>• valorizzazione della cultura locale</li></ul>                                  |
| Attenzione alla qualità del servizio | <ul style="list-style-type: none"><li>• il dialogo con gli stakeholder</li><li>• la sicurezza degli utenti</li></ul>                                                       |



# 3.

## La tutela dell'ambiente

Per Autostrada del Brennero, la tutela dell'ambiente è un tema di grande rilevanza. L'ambiente è infatti una risorsa primaria unica e irripetibile ed è cura della Società proteggerla e valorizzarla. In quest'ottica, operare nel contesto autostradale rappresenta al contempo un rischio e una sfida. Il rischio è intimamente legato al settore delle infrastrutture, per sua stessa natura impattante dal punto di vista ambientale; la sfida deriva direttamente da questo aspetto critico perché la consapevolezza di essere un settore sensibile per l'ambiente è da stimolo nel trovare soluzioni in ambito di tutela ambientale.

La Società è da sempre soggetta all'applicazione di normative restrittive in termini di sicurezza e tutela dell'ambiente. Per questa ragione, come già anticipato, ha adottato i sistemi di gestione ISO 14001, ISO 9001 e OHSAS 18001. Inoltre, la Società è anche consapevole dell'enorme ruolo di influenza che ha e di come sia perciò importante e naturale includere nel proprio DNA funzioni nuove come la promozione dell'utilizzo dell'idrogeno "verde", metano ed energia elettrica per alimentare i veicoli ed investire direttamente nel campo delle rinnovabili.

### GLI OBIETTIVI:

- migliorare la gestione delle risorse;
- promuovere l'impiego di fonti alternative;
- promuovere il controllo sistematico dei consumi;
- contenere gli impatti ambientali – siano questi emissioni in atmosfera, rumore, rilasci nel suolo – correlati alle attività o ai servizi che posso essere tenuti direttamente sotto controllo e influenzati da A22.

### LA GESTIONE DEL TEMA RILEVANTE PASSA ATTRAVERSO:

- sviluppo di concetti di trasporto su rotaia, dell'intermodalità e la costruzione di infrastrutture adatte per l'utilizzo di combustibili derivanti da fonti rinnovabili e/o a basso impatto ambientale;
- costruzione di barriere antirumore e utilizzo di asfalto fonoassorbente;
- partecipazione a progetti di sviluppo e promozione di tecnologie alternative rispettose dell'ambiente;
- monitoraggio del trasporto di sostanze pericolose;
- richiesta di adeguamento agli standard ambientali ai fornitori di beni e servizi.

# 3.1

## L'inquinamento acustico

Il tratto autostradale, inevitabilmente a stretto contatto con i centri abitati, ha un impatto importante in termini di inquinamento acustico. La consapevolezza di questo aspetto spinge la Società ad affrontare costantemente la tematica, rilevando le aree sensibili e applicando soluzioni adatte ad ogni specifica situazione.

Per mitigare l'inquinamento acustico, la Società s'impegna ad eseguire in modo sistematico opere di manutenzione del manto stradale e ad aumentare la percentuale delle aree protette da barriere antirumore. Inoltre, Autostrada del Brennero SpA lavora anche nella direzione dello sviluppo infrastrutturale affinché la mobilità elettrica e quella ad idrogeno possano diffondersi sia lungo l'asse, sia in altri contesti. Con l'attuazione di appositi monitoraggi e la costante rilevazione di dati, la Società valuta, inoltre, se quanto fatto è sufficiente o se, e dove, sia ancora necessario intervenire.

**Asfalto fonoassorbente**

Il conglomerato utilizzato sul nastro autostradale è di tipo drenante fonoassorbente speciale (DFAS). Fanno eccezione gallerie, ponti e viadotti ove, per esigenze collegate alla gestione invernale del tracciato, viene utilizzata pavimentazione antiskid.

**Barriere antirumore**

Nel luglio 2007 è stato approvato un piano di contenimento e abbattimento del rumore, individuando le zone esposte a livelli di rumore superanti i valori massimi di legge e indicando, secondo un indice di priorità, gli interventi di mitigazione acustica indispensabili per rispettare i limiti definiti nella normativa.

Di seguito, l'analisi acustica del 2012 ha individuato 371 aree sensibili distribuite lungo l'intero tracciato autostradale. È stato quindi stilato un piano d'azione che prevede l'installazione di barriere antirumore per il chilometraggio riportato nella tabella seguente:

CHILOMETRI DI BARRIERE ANTIRUMORE PREVISTI NEL PIANO 2012-2016

|                  |         |         |         |         |               |         |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------------|---------|
|                  | 7,12 Km | 5,85 Km | 4,44 Km | 2,44 Km | 1,09 Km       | 4,15 Km |
| Carreggiata Nord |         |         |         |         |               |         |
|                  | Bolzano | Trento  | Verona  | Mantova | Reggio Emilia | Modena  |
| Carreggiata Sud  |         |         |         |         |               |         |
|                  | 9,50 Km | 6,68 Km | 6,24 Km | 1,73 Km | 0,3 Km        | 4,55 Km |

Si riporta sinteticamente la copertura del tracciato stradale con barriere antirumore al settembre 2016:

COPERTURA DEL TRACCIATO CON BARRIERE ANTIRUMORE AL SETTEMBRE 2016

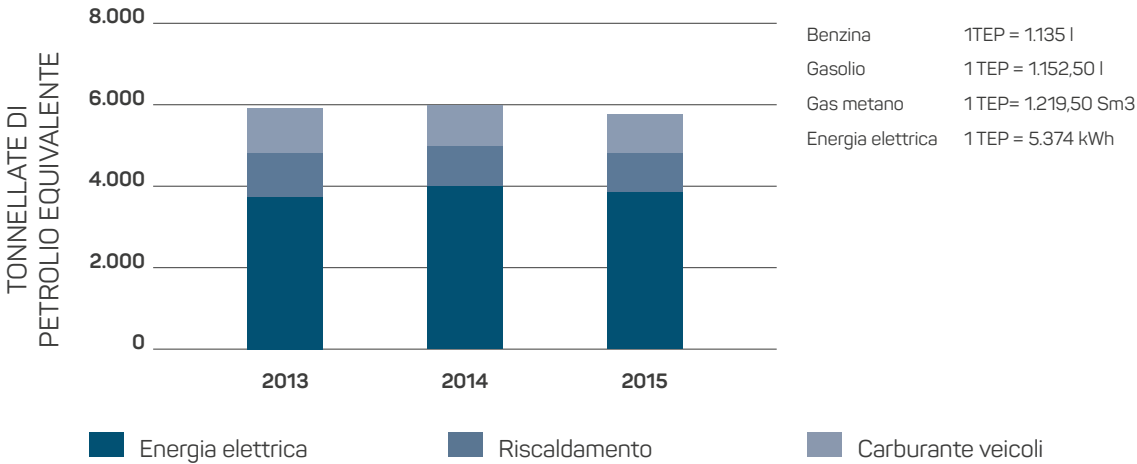
|                  |          |          |         |         |               |         |
|------------------|----------|----------|---------|---------|---------------|---------|
|                  | 11,77 Km | 9,78 Km  | 8,62 Km | 2,78 Km | 2,41 Km       | 5,00 Km |
| Carreggiata Nord |          |          |         |         |               |         |
|                  | Bolzano  | Trento   | Verona  | Mantova | Reggio Emilia | Modena  |
| Carreggiata Sud  |          |          |         |         |               |         |
|                  | 19,17 Km | 14,88 Km | 6,22 Km | 2,40 Km | 0,63 Km       | 4,26 Km |



### 3.2

## La gestione dell'energia

CONSUMI ENERGETICI PER CATEGORIA (TEP)



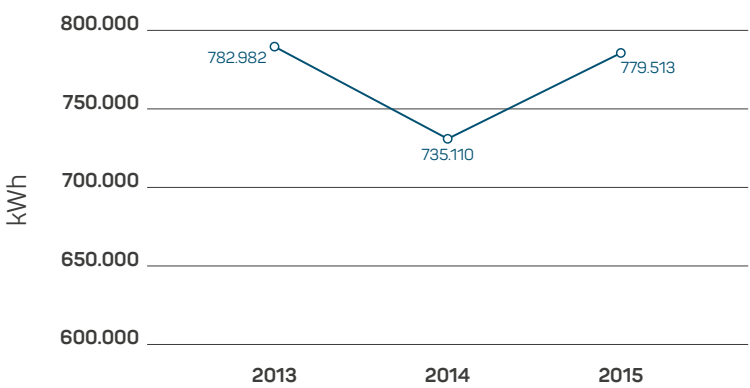
Nel 2015, i consumi societari per il riscaldamento sono stati, da un lato, caratterizzati da un aumento di consumi di gas naturale dovuti dalla messa in esercizio di una nuova utenza, e dall'altro influenzati dalla diminuzione del consumo di gasolio presso stazioni autostradali e C.S.A.: tale calo è giustificato dalla scelta della Società di trasferire alcune utenze dal gasolio al teleriscaldamento o al gas naturale.

Per quanto riguarda l'energia elettrica, dopo 8 anni consecutivi in cui i consumi sono stati in aumento, nel 2015 si nota una diminuzione: il totale dei consumi è diminuito del 3,5% rispetto al 2014 anche grazie all'ottimizzazione di alcuni impianti, alla sostituzione delle lampade del piazzale di Mantova nord con tecnologia LED e all'installazione di gruppi frigoriferi con alto rendimento presso la sede di Trento.

Per diminuire ulteriormente i consumi energetici la Società intende proseguire nella sostituzione di sistemi di illuminazione tradizionali con LED, installare sistemi di controllo elettronico del flusso luminoso negli impianti di illuminazione esistenti, installare sistemi di riscaldamento-raffreddamento in pompe di calore con scambiatore acqua-acqua (geotermia) e sostituire le pompe meccaniche con pompe elettriche o accoppiate ad inverter.

Infine la produzione di energia elettrica presso l'impianto fotovoltaico di Isera ha confermato e superato il dato del 2014, tornando ai livelli del 2013. Nonostante un fermo-impianto di 3 giorni, il periodo invernale particolarmente soleggiato, ha influito positivamente sulla produzione. Tutta l'energia prodotta viene immessa in rete pubblica.

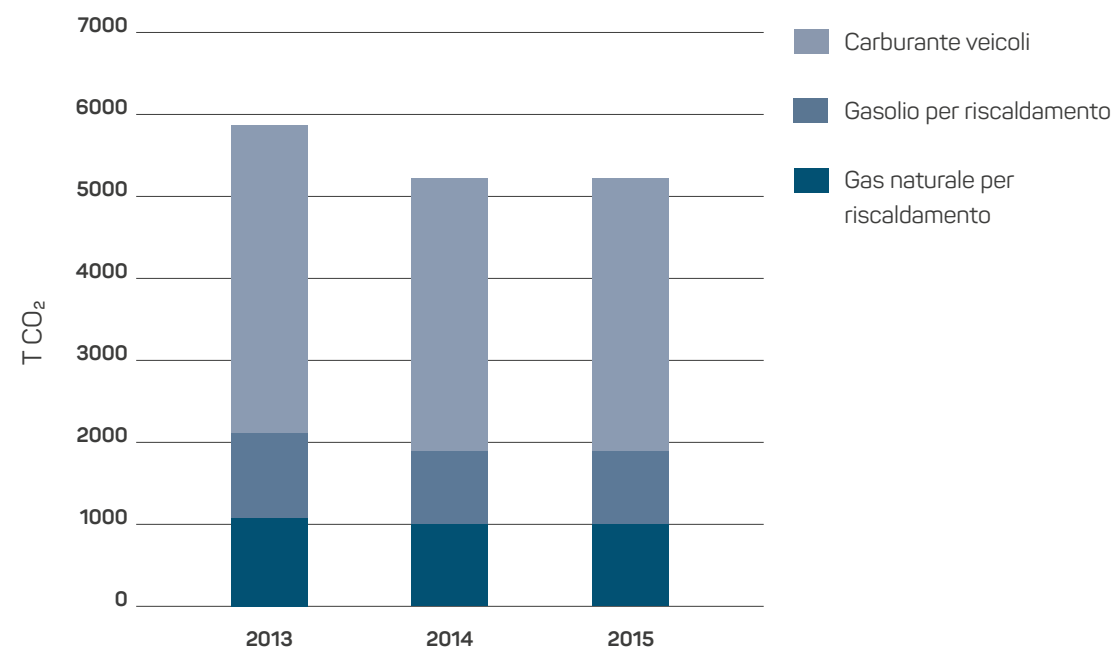
ENERGIA ELETTRICA PRODOTTA (kWh)



## 3.3

## Le emissioni di gas ad effetto serra

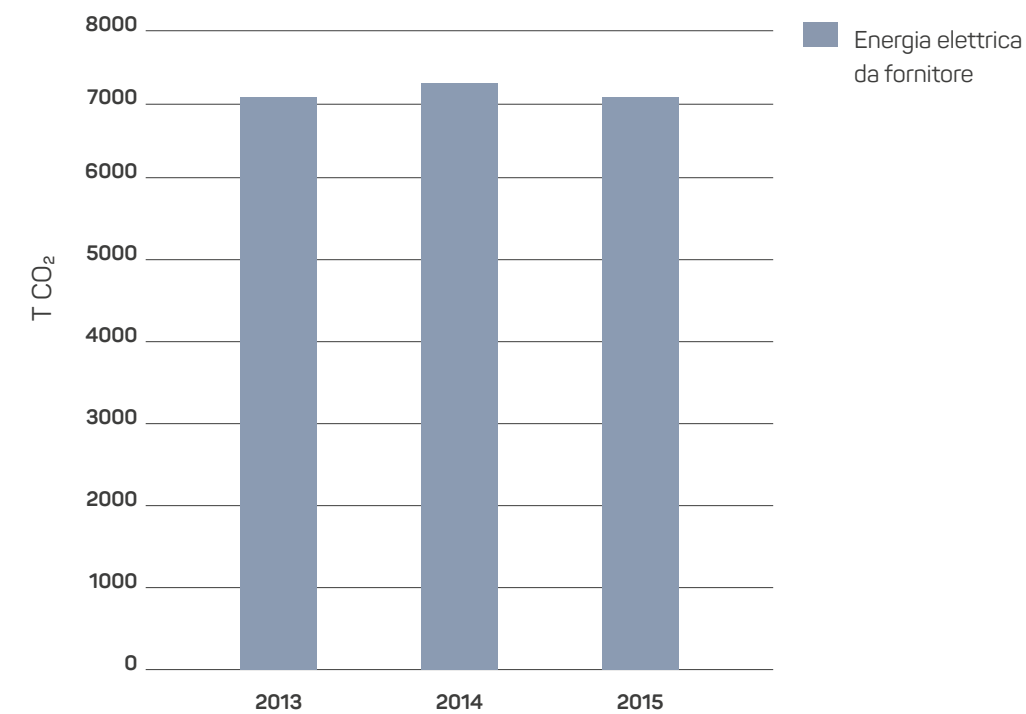
EMISSIONI DIRETTE (SCOPE 1)



**Scope 1:** Tutte le emissioni di gas ad effetto serra dirette, ovvero provocate da fonti di proprietà o controllate dall'entità rendicontante

Il teleriscaldamento utilizzato proviene da centrali a biomasse legnose. Tale biomassa viene considerata rinnovabile, in quanto la CO<sub>2</sub> liberata durante la combustione del legname era stata precedentemente fissata all'interno della pianta durante la crescita. Per questo motivo nel calcolo delle emissioni dirette e indirette, il teleriscaldamento non è stato considerato.

EMISSIONI INDIRETTE (SCOPE 2)



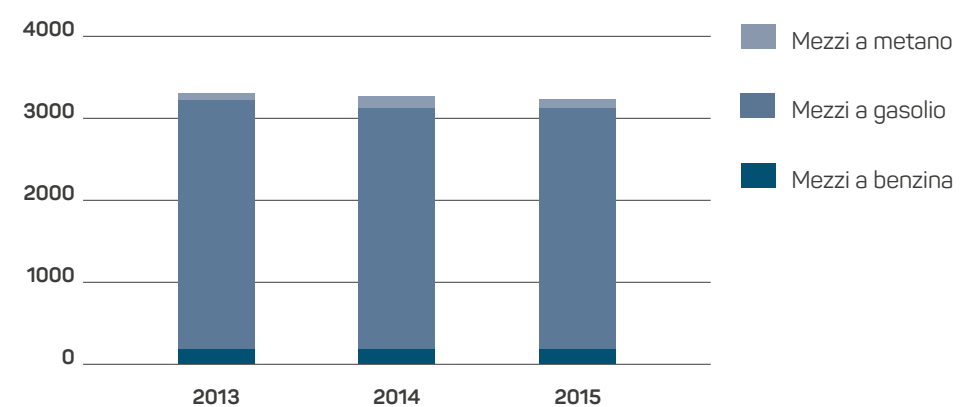
**Scope 2:** Tutte le emissioni di gas ad effetto serra indirette derivanti dal consumo di energia prelevata da rete



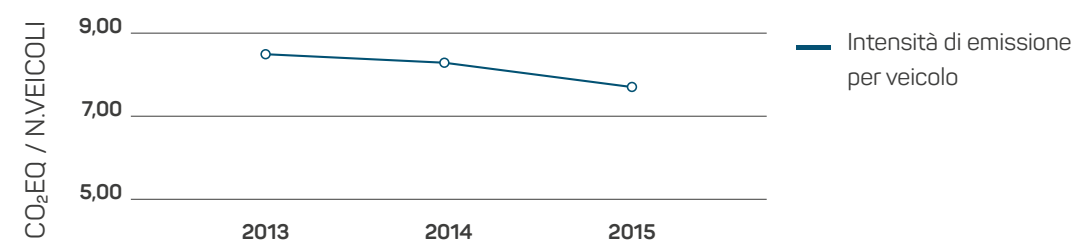
### Emissioni dei mezzi aziendali

Un'attenzione particolare merita il tema delle emissioni di gas ad effetto serra dei mezzi aziendali. Con l'obiettivo di diminuire le emissioni, nel corso degli anni, la Società ha intrapreso un percorso di rinnovo del parco mezzi. Migliorando la classe ambientale dei veicoli e acquistando mezzi alimentati a idrogeno o a energia elettrica, con il 2014 si è verificata una diminuzione sia delle emissioni globali che specifiche. I mezzi a idrogeno utilizzati dal personale della Società vengono riforniti presso un apposito punto di servizio: il centro "H2" situato all'uscita del casello di Bolzano Sud<sup>1</sup>. Il centro è specializzato nella produzione di "idrogeno verde", pertanto i mezzi che utilizzano questo carburante non influenzano le emissioni globali di gas ad effetto serra.

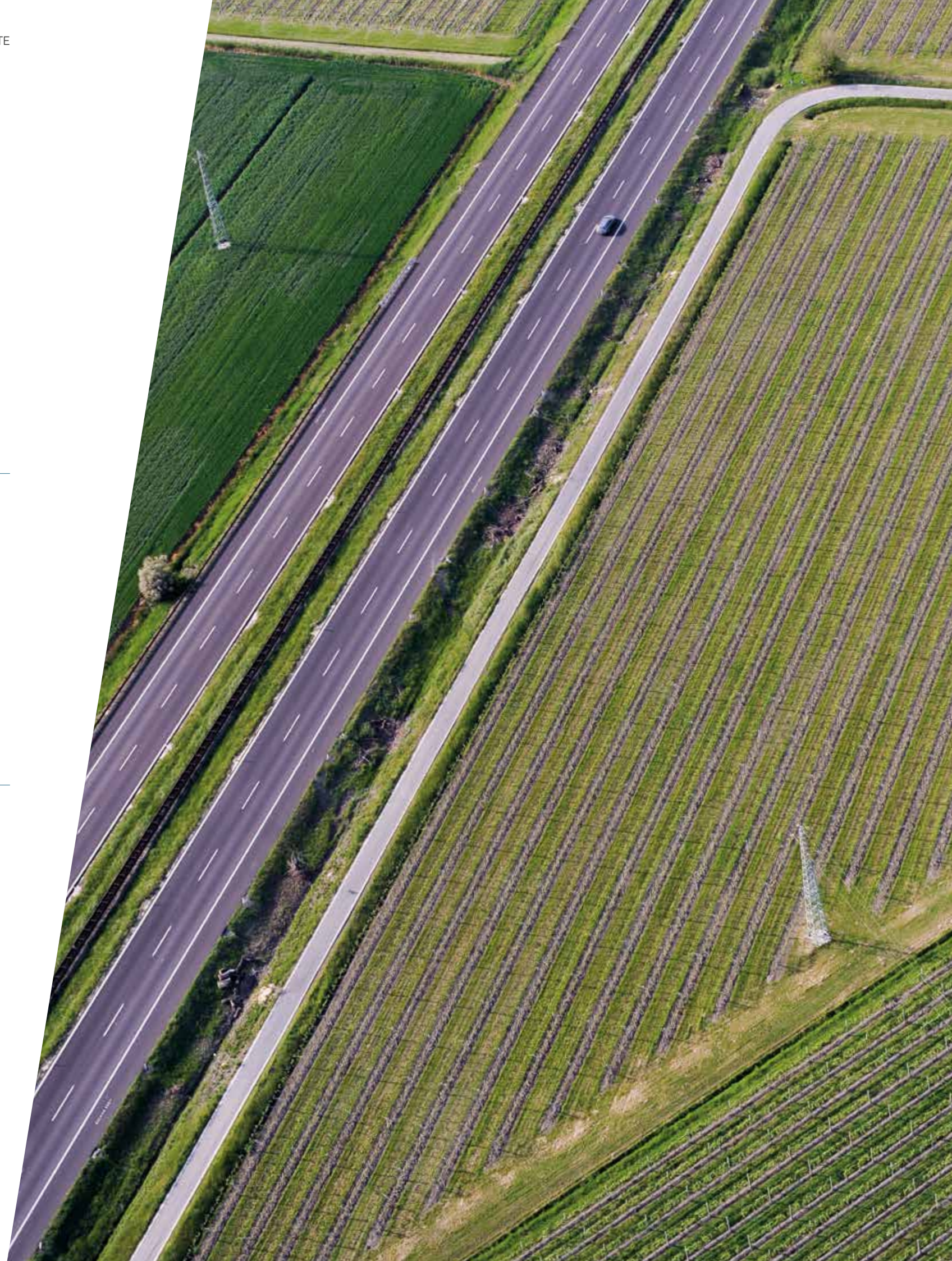
EMISSIONI DEI MEZZI AZIENDALI IN CO<sub>2</sub>eq



EMISSIONI SPECIFICHE



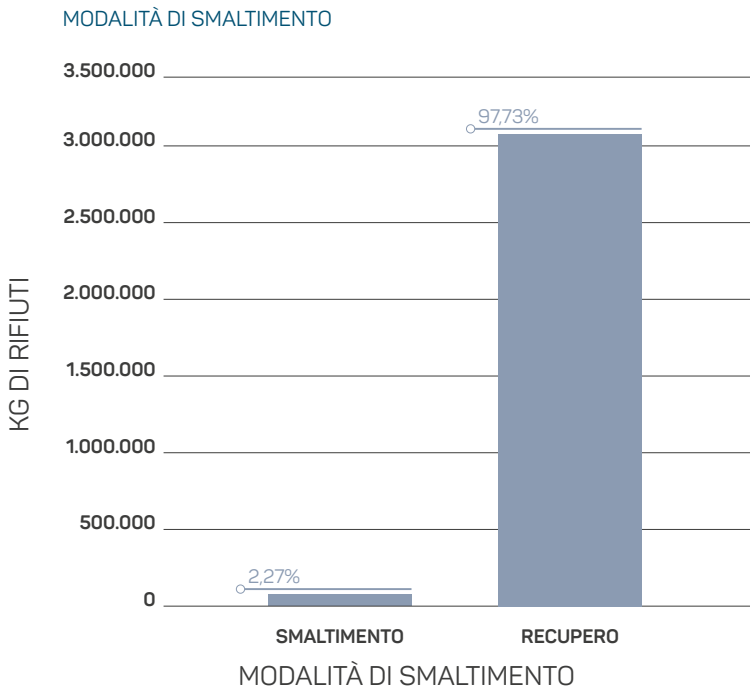
<sup>1</sup> Più dettagli verranno riportati nel paragrafo dedicato alla mobilità sostenibile presente nel capitolo



### 3.4

## La gestione dei rifiuti

La gestione dei rifiuti pericolosi prodotti direttamente o indirettamente dalla Società è regolamentata da un manuale operativo che integra quanto previsto dalle procedure del Sistema Integrato Qualità Ambiente e Sicurezza, fornendo agli operatori le linee guida per l'attività di gestione dei rifiuti e il controllo delle operazioni di raccolta, trasporto, recupero o smaltimento del rifiuto pericoloso. Il manuale è stato redatto seguendo la legislazione vigente in materia di gestione dei rifiuti.



I dati riportati si riferiscono ai C.S.A., ai magazzini, alla sede e all'autoporto di Sadobre.

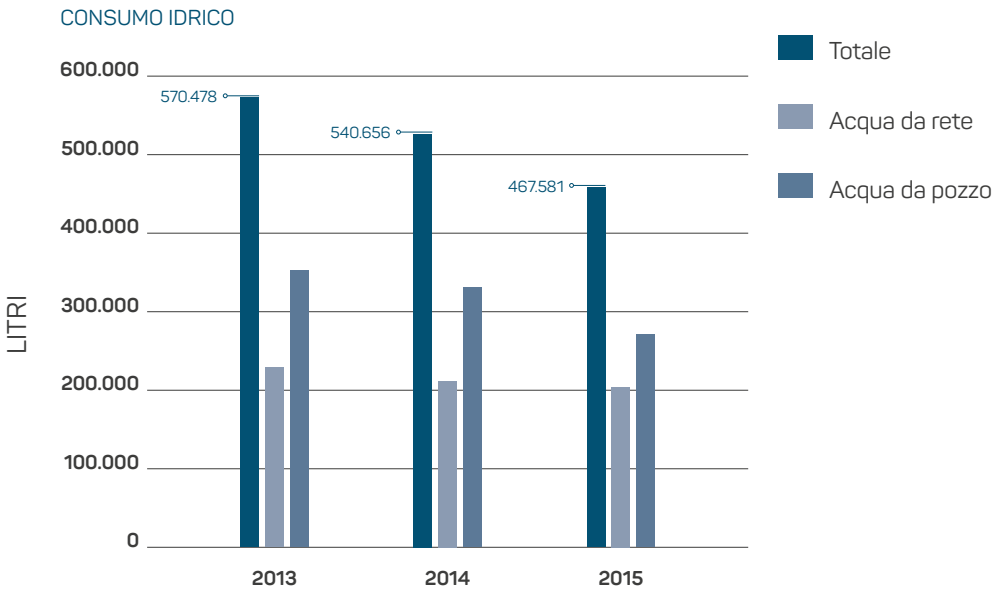
Tema rilevante è anche quello della gestione dei rifiuti nelle aree di servizio, dove è necessario uno sforzo congiunto tra la Società e l'utenza per garantire il successo della raccolta differenziata. L'obiettivo a medio termine è quello di migliorare gli standard di differenziazione e agevolare la raccolta differenziata, segnalando in modo chiaro la destinazione delle varie categorie di rifiuto e installando delle infrastrutture idonee alla raccolta. La collaborazione di ogni singolo utente rimane tuttavia una componente essenziale del successo dell'iniziativa.



### 3.5

## La gestione delle risorse

Anche per quanto riguarda i consumi idrici, i dati riportati si riferiscono alle sedi direttamente controllate dalla Società, e quindi ai C.S.A., ai magazzini, alla sede di Trento e all'autoporto di Sadobre.



I consumi di fondenti salini meritano una riflessione a parte. Le variazioni nella quantità di fondenti utilizzati sono correlate alle variabili meteorologiche, poiché la politica aziendale in merito alla prevenzione della formazione del ghiaccio e delle emergenze invernali pone la sicurezza stradale in primo piano, non prevedendo alcun tipo di risparmio economico. Tuttavia, al fine di consentire che sicurezza autostradale e qualità dell’ambiente viaggino assieme, la Società si pone l’obiettivo di promuovere nuove tecnologie che consentano di non sprecare fondenti quando non è strettamente necessario. I mezzi spargisale utilizzati sono dotati di un sistema elettronico che consente la regolazione della quantità e dell’ampiezza dello spargimento del fondente salino sulla carreggiata in base alle necessità (condizioni metereologiche rilevate, trattamento preventivo, trattamento di abbattimento...). La possibilità di regolare il dosaggio riduce gli sprechi e contribuisce ad un maggiore rispetto dell’ambiente e ad un risparmio economico.

| Totale          |                   | Unità di Misura | Stagione invernale 2008/09 | Stagione invernale 2009/10 | Stagione invernale 2010/11 | Stagione invernale 2011/12 | Stagione invernale 2012/13 | Stagione invernale 2013/14 | Stagione invernale 2014/15 |
|-----------------|-------------------|-----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Fondenti salini | NaCl              | q               | 118.361                    | 82.810                     | 145.604                    | 81.034                     | 129.890                    | 81.105                     | 47.508                     |
|                 | CaCl <sub>2</sub> | q               | 13.163                     | 15.290                     | 13.396                     | 9.068                      | 14.362                     | 6.609                      | 5.197                      |



### 3.6

## La mobilità sostenibile: la “via dell’idrogeno” e la valorizzazione dell’energia elettrica

**Idrogeno**  
La “Via dell’idrogeno” è un progetto che vede direttamente coinvolta Autostrada del Brennero SpA. Si tratta di un percorso che si snoda tra le città di Modena e di Monaco di Baviera e che punta a garantire una fornitura di carburante sicura ai mezzi alimentati a idrogeno lungo tutto l’asse. A livello progettuale, la via dell’idrogeno, nella parte italiana, inizia a Bolzano, per l’esattezza all’uscita di Bolzano sud, dove una struttura architettonica a forma di “H2” blu indica la presenza dell’impianto di produzione e distribuzione di idrogeno da fonti rinnovabili ultimato nel 2014. Costato circa 9,6 milioni di euro, dei quali 4,5 sono stati investiti dalla Società e oltre 5 dal Fondo Europeo per lo sviluppo regionale, il complesso si compone di tre edifici: un centro di produzione (820 m²), un centro di stoccaggio e caricamento (150 m²), e un’area amministrativa, con sale conferenze per la formazione (330 m²). L’impianto è in grado di produrre 240 normal metri cubi di “Idrogeno verde” all’ora, per un totale annuo di oltre 2 milioni di metri cubi di combustibile pulito. La potenza elettrica necessaria per la produzione oraria è calcolata in 1000 kWh. La struttura può lavorare a ciclo continuo e ha la capacità di rifornire ogni giorno una ventina di autobus equivalenti a circa ottocento autovetture. Il cosiddetto “idrogeno verde” viene prodotto attraverso il processo dell’elettrolisi utilizzando interamente energia da fonti rinnovabili e stoccato sotto forma di gas. I veicoli a celle combustibili alimentati ad idrogeno hanno un potenziale notevole di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti, non emettendo infatti nessun gas ad effetto serra durante il funzionamento del veicolo stesso.<sup>2</sup> Questo progetto si connota come un primo importante e concreto passo nel settore della mobilità sostenibile, attraverso il quale la Società contribuisce a dotare la parte italiana del corridoio Mona-

co di Baviera – Modena di punti di rifornimento di idrogeno che possano così garantire continuità nella percorrenza.

**Energia elettrica per le auto**  
Tramite una collaborazione con Tesla, produttrice di auto elettriche di alta gamma, sono state realizzate sia presso l’area adiacente al Plessi Museum al Passo del Brennero, sia presso il piazzale della stazione autostradale di Affi otto punti di ricarica Tesla ciascuno. Al Brennero e ad Affi sono inoltre già attivi due punti così detti “multistandard” di ricarica rapida per veicoli elettrici di qualsiasi marca. La Società crede fortemente nell’energia elettrica come carburante ed è consapevole di poter giocare un ruolo importante nell’accompagnare le persone verso questa scelta, motivo per il quale si è dato il via a uno studio per la valutazione della possibilità di installare delle colonnine per auto elettriche presso tutte le aree di servizio dell’asse autostradale.

**Energia elettrica per i camion frigoriferi**  
Anche la questione dell’alimentazione dei camion frigoriferi nelle aree di sosta è un tema rilevante e importante per diminuire le emissioni di gas ad effetto serra e l’inquinamento acustico provocato dall’utenza. Una prima risposta a questo aspetto è stata data tramite l’installazione di colonnine a servizio dei camion frigoriferi nell’Autoporto Sadobre (nei pressi della Stazione autostradale di Vipiteno) e nell’area di sosta per veicoli pesanti all’Interporto di Trento (nei pressi della Stazione autostradale di Trento nord). Queste piccole strutture alimentano i generatori per il mantenimento del ciclo del freddo che in alternativa sarebbe mantenuto con il motore del camion frigoriferi, con il conseguente effetto inquinante sull’ambiente circostante. Saranno realizzate apposite colonnine anche presso l’area di sosta per mezzi pesanti di Rovereto Sud.

<sup>2</sup> Le emissioni di gas ad effetto serra provocate dal ciclo di vita di tali veicoli dipendono dalle modalità di produzione dell'idrogeno



## 4. L'attenzione al Personale

L'attenzione per i collaboratori rappresenta uno dei principali punti di forza di Autostrada del Brennero. La professionalità, la competenza, la passione e la determinazione del personale sono componenti fondamentali per il successo delle attività della Società. Per questa ragione Autostrada del Brennero SpA dedica, da sempre, una particolare attenzione alle tematiche relative alla formazione, al welfare aziendale, alla salute e alla sicurezza del proprio Personale.

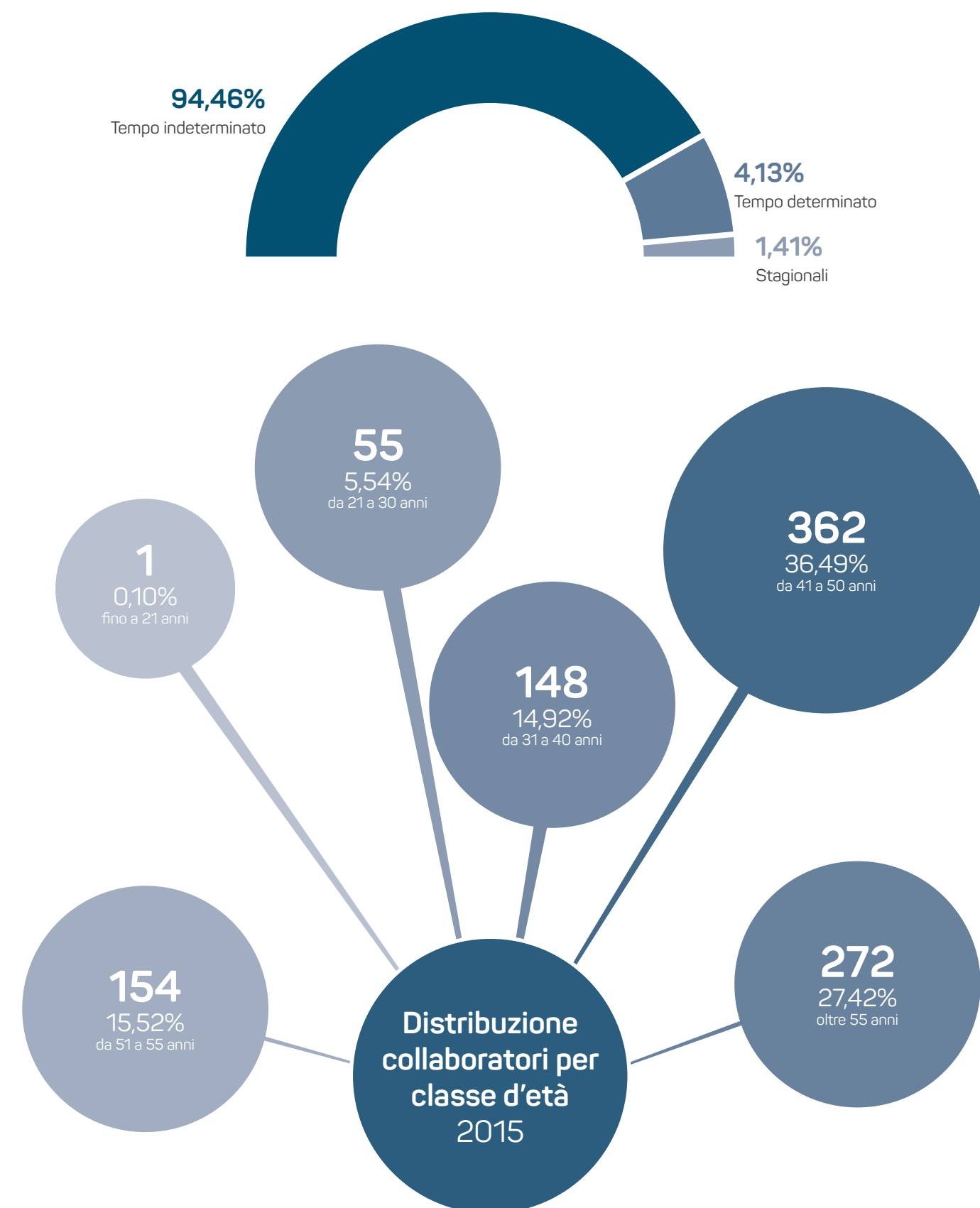
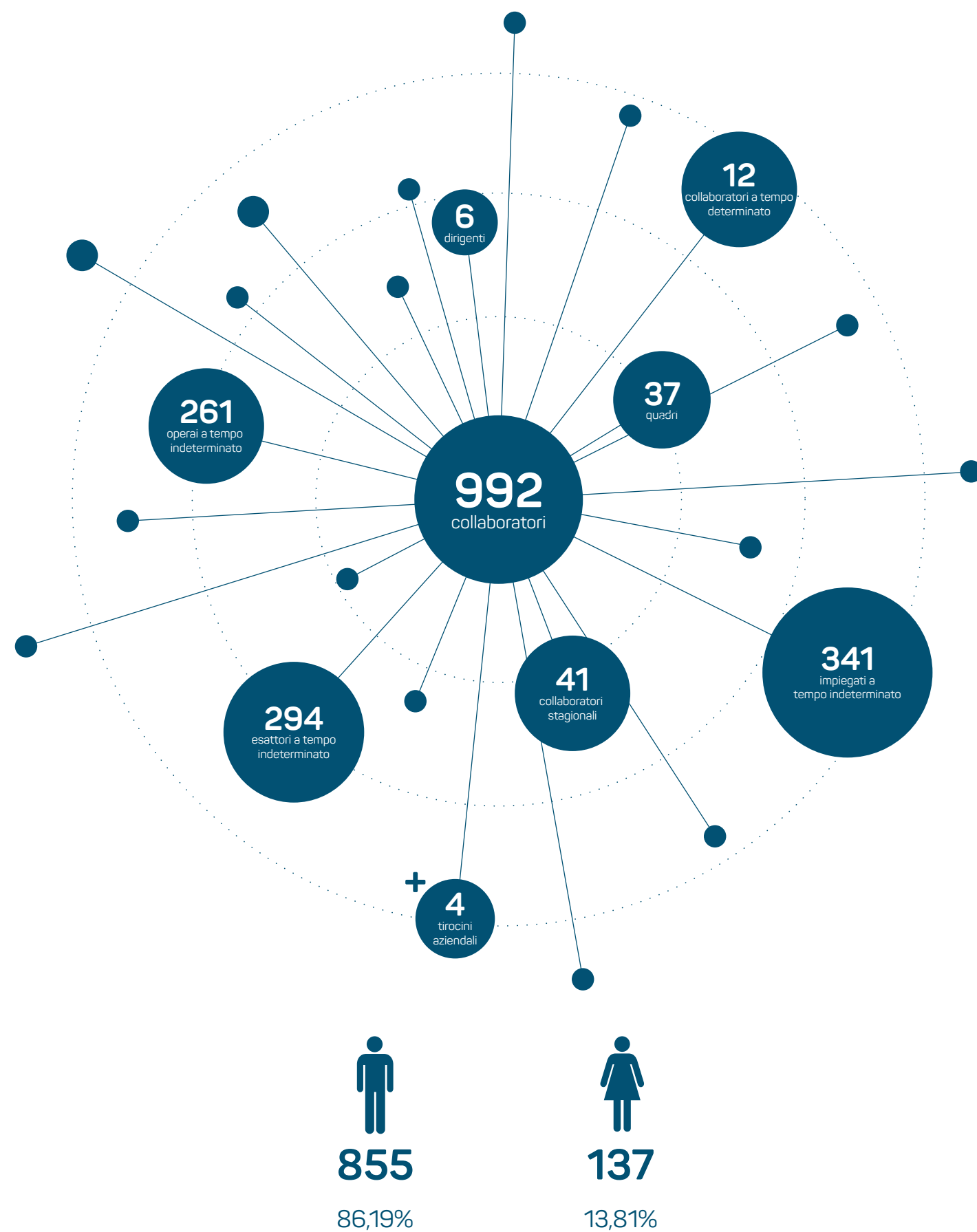
### GLI OBIETTIVI:

- tutelare la salute e la sicurezza dei collaboratori;
- fornire ai collaboratori gli strumenti e le risorse necessarie affinché possano svolgere al meglio il loro lavoro;
- creare un sistema di servizi che garantisca ai collaboratori sicurezza e benessere, sia in ambito lavorativo che in ambito privato;
- creare spazi di confronto e dialogo con i collaboratori.

### LA GESTIONE DI QUESTO TEMA RILEVANTE PASSA ATTRAVERSO:

- la promozione di iniziative atte a valutare e a monitorare i rischi nonché a prevenire possibili incidenti, di cui, la formazione in ambito di salute e sicurezza riveste un ruolo fondamentale;
- il dialogo con i collaboratori come importante strumento di partecipazione e coinvolgimento, dal quale possono emergere bisogni, idee ed aspettative;
- la formazione dei collaboratori come investimento per il futuro;
- la creazione di un sistema di welfare affinché tutti possano sviluppare il proprio potenziale professionale.

## I NOSTRI COLLABORATORI NEL 2015





#### COS'È UN FOCUS GROUP?

Un focus group è una tecnica di ricerca sociale, di stampo qualitativo, nella quale un gruppo di persone è invitato ad approfondire un tema o particolari aspetti di un argomento, parlando, discutendo e confrontandosi, con la supervisione di un moderatore. Ciò che caratterizza i focus group è proprio l'interazione che si crea tra i partecipanti che consente di far emergere diversi punti di vista, opinioni e nuove idee. Più che alla rappresentatività statistica dei dati raccolti, questa metodologia di indagine è finalizzata al raggiungimento di un'elevata qualità e profondità nella trattazione delle tematiche e nella rappresentazione dei risultati.

## 4.1

### Il dialogo con i collaboratori

Autostrada del Brennero SpA è convinta che il coinvolgimento attivo dei collaboratori contribuisca non solo a mantenere alta la motivazione nella realizzazione professionale, ma sia anche una componente importantissima del successo della Società. Per questo motivo Autostrada del Brennero SpA ha avviato un processo di dialogo approfondito con i propri dipendenti attraverso la loro integrazione nel percorso di responsabilità ambientale e sociale d'impresa. Nel mese di giugno 2016 sono stati organizzati alcuni focus group con gruppi di collaboratori (composti da 8-15 persone) durante i quali i partecipanti hanno avuto l'occasione di esprimere il loro punto di vista sull'impegno in ambito di sostenibilità ambientale e sociale della Società.

Durante i focus group i collaboratori si sono confrontati, soffermandosi in particolar modo sulle seguenti tematiche legate alla attività di Autostrada del Brennero SpA:

- immagine della società attuale e desiderata;
- punti di forza, aree di miglioramento, opportunità e rischi;
- temi chiave della sostenibilità;
- sfide, interventi e obiettivi della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

La stabilità economica, la competenza e la professionalità dei collaboratori, il legame e l'attenzione per il territorio nonché la sicurezza per gli utenti e per il personale sono stati identificati come i maggiori punti di forza della Società. I focus group hanno tuttavia evidenziato come la qualità del servizio e del lavoro all'interno della Società potrebbero venire ulteriormente migliorati tramite una comunicazione ed un dialogo interno più strutturati ed efficaci e, laddove possibile, mediante una semplificazione delle procedure interne.

Se da una parte l'assenza di concorrenti diretti rappresenta un punto di forza in quanto assicura una solidità economico-finanziaria alla Società, dall'altra, la mancanza di stimoli esterni provenienti dalla concorrenza potrebbe tradursi in una sorta di autoreferenzialità, che potrebbe andare a discapito della qualità del servizio offerto. Per non correre questo rischio è importante che la Società da una parte instauri una cultura della corresponsabilizzazione, dall'altra cerchi e sfrutti le opportunità che le si presentano, ad esempio, tramite l'investimento in nuove tecnologie, lo sfruttamento delle energie alternative e la collaborazione con istituti di ricerca e università per lo sviluppo di prodotti e servizi innovativi.

In ambito di sostenibilità sono molte le sfide e i possibili interventi emersi nel corso dei focus group. Tra questi troviamo la riduzione dei consumi e l'autonomia energetica della

Società che devono però andare di pari passo con l'impegno a facilitare l'approvvigionamento di combustibili da fonti rinnovabili. In un'ottica di sensibilizzazione, Autostrada del Brennero SpA potrebbe, ad esempio, sviluppare nuovi parametri di sostenibilità sociale e ambientale da inserire come criteri premianti nell'affidamento delle gare per servizi e forniture. Per quanto riguarda specificatamente il servizio all'utenza, le possibili iniziative e sfide per il futuro vanno dalla creazione di aree di sosta per gli autotrasportatori con servizi pensati per rispondere alle loro esigenze, all'ulteriore miglioramento della sicurezza tramite sicurvia e all'aumento dei pannelli a messaggio variabile.

Il grafico illustra alcuni dei risultati chiave emersi dal dialogo con i collaboratori in relazione ai temi più importanti in ambito di sostenibilità per Autostrada del Brennero SpA.

#### SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

- inquinamento acustico
- inquinamento atmosferico diretto e indiretto (emissioni CO<sub>2</sub>, emissioni polveri sottili)
- produzione di energia pulita (idrogeno, eolico, fotovoltaico)
- rifiuti – produzione e gestione
- gestione del traffico e delle code
- integrazione paesaggistica nel territorio
- reti ecologiche e protezione della fauna

#### SOSTENIBILITÀ SOCIALE ED ECONOMICA

- vivibilità per il personale sulla tratta
- formazione
- welfare aziendale
- attenzione ai bisogni dei collaboratori e delle comunità
- integrazione con le aziende del territorio
- possibilità di influenzare il lavoro degli appaltatori in direzione di una maggiore sostenibilità
- sicurezza degli utenti



## 4.2

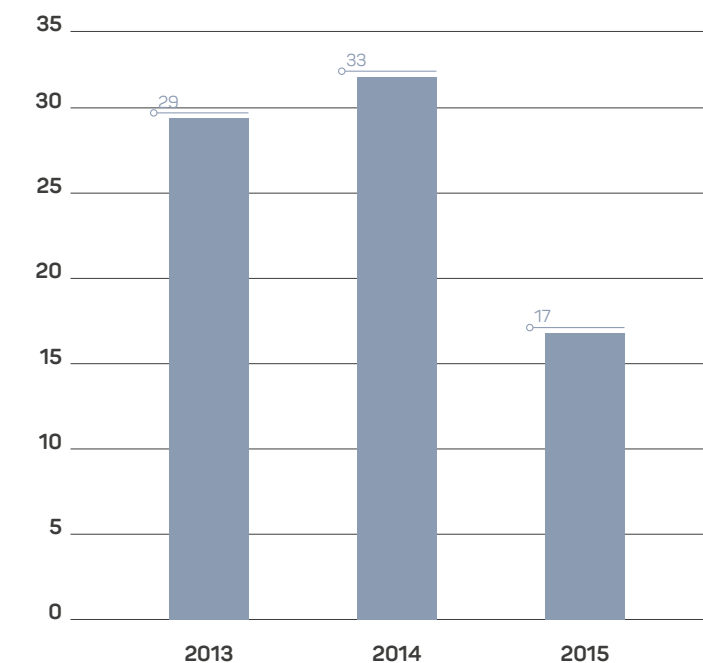
## La salute e la sicurezza dei collaboratori

Il Servizio Prevenzione e Protezione interno alla Società analizza gli infortuni accaduti ai dipendenti e mantiene monitorato l'andamento dei principali indicatori infortunistici. Di seguito viene riportato l'andamento annuale degli infortuni sul lavoro per il periodo 2013-2015, per le seguenti tipologie di infortunio:

- contatto/schiacciamento (con materiali/sostanze o da macchinari);
- incidente in servizio;
- movimento non coordinato;
- piede in fallo/scivolamento;
- schiacciamento/urto da/con corpi estranei;
- azione di sollevamento/spostamento.



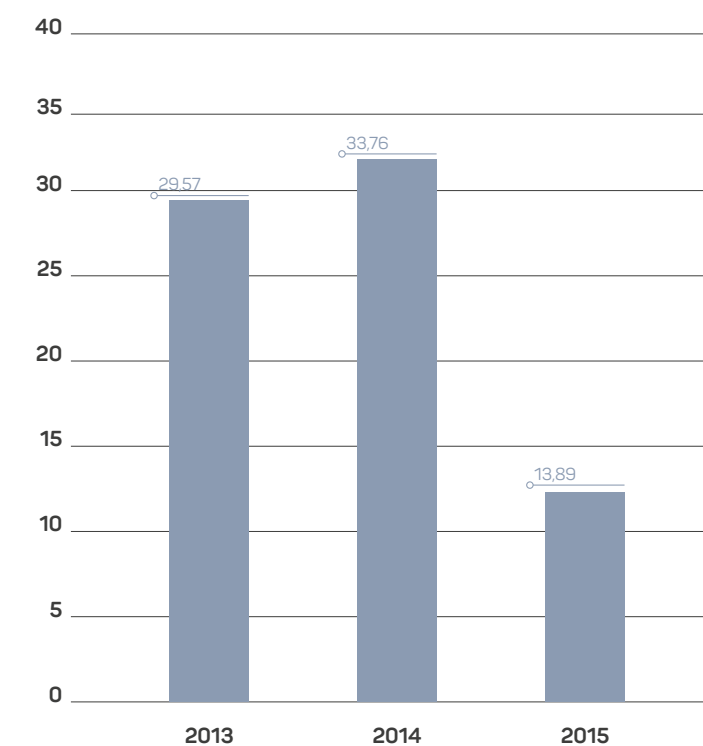
ANDAMENTO ANNUALE INFORTUNI SUL LAVORO\*



\* esclusi quelli in itinere

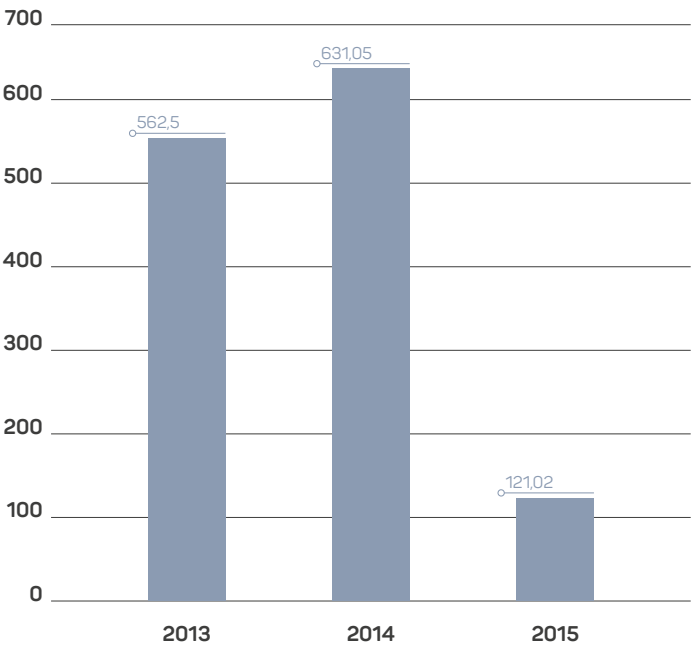
Nel corso dell'anno 2015 si è verificato un incidente mortale collegato al lavoro (infortunio in itinere). I grafici successivi mostrano il tasso di infortuni e l'indice di gravità.

TASSO D'INFORTUNIO\*\*



\*\* Numero totale di infortuni sul lavoro (esclusi quelli in itinere) \* 10<sup>3</sup> / numero di addetti a tempo indeterminato

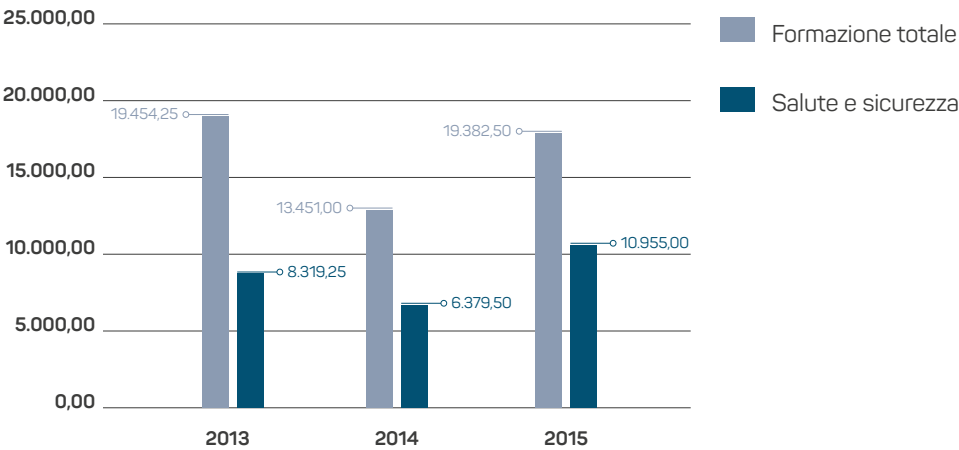
INDICE DI GRAVITÀ\*\*\*



\*\*\* Numero di giorni di assenza per infortunio sul lavoro\*10<sup>6</sup>/ore lavorate.

La formazione del personale in ambito di salute e sicurezza rappresenta una delle misure fondamentali per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, poiché contribuisce ad aumentare la consapevolezza relativa a determinate situazioni di pericolo e promuove comportamenti sicuri e attenti. La Società, consapevole dell'importanza delle attività formative in questo ambito, offre ai collaboratori un programma specifico in materia di sicurezza sul lavoro. Oltre alla copertura delle esigenze formative dei nuovi assunti e dei collaboratori a cui è stata mutata la mansione, sono previsti corsi per i collaboratori con incarichi che necessitano di una specifica formazione nonché periodici corsi di aggiornamento e di approfondimento. Il grafico riporta le ore di formazione annue totali e per collaboratore in ambito di salute e sicurezza per gli anni 2013, 2014 e 2015.

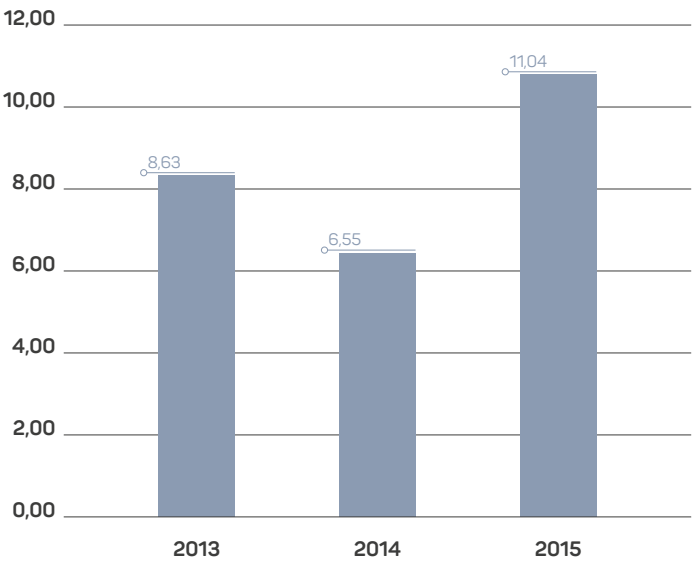
ORE DI FORMAZIONE IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA IN RELAZIONE ALLE ORE DI FORMAZIONE TOTALI



0%

Tasso di malattie professionali

ORE DI FORMAZIONE IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA PER COLLABORATORE



L'aumento delle ore di formazione in ambito di salute e sicurezza registrato nel 2015 dipende almeno in parte dalla ciclicità della formazione obbligatoria, cioè di quella formazione che deve venir offerta a determinate figure professionali ogni uno o due anni.



**Simulazioni antincendio**  
*Nell'anno 2015 sono state organizzate ed eseguite n. 8 simulazioni antincendio.*

Per il prossimo futuro la Società si impegna a potenziare le prove di evacuazione antincendio senza preavviso al fine di simulare quanto più possibile un'emergenza reale per verificare, tra le altre cose, il grado di tempestività di risposta delle persone al segnale di emergenza.

Al fine di monitorare lo stato di salute dei propri collaboratori, il personale viene sottoposto a periodiche visite ed esami integrativi che comprendono screening visivi, esami ortopedici, audiometrie, elettrocardiogrammi, ecc. In particolare, i collaboratori che operano costantemente in presenza di traffico vengono sottoposti ad audiometria e visiotest al fine di valutare i loro tempi di reazione, tutelando così in relazione a rischi di investimento e d'incidente stradale.

Ad ulteriore tutela dei collaboratori, nel corso degli anni sono stati stipulati degli accordi formali specifici con le organizzazioni sindacali che coprono temi di salute e sicurezza, in particolare si cita l'ipotesi di Accordo riguardante la dotazione di indumenti di lavoro per il personale dipendente (D.P.I.) del 09/09/2003, modificata ed integrata dal Verbale della Commissione vestiario esattori e dal Verbale della Commissione vestiario operai, entrambi del 28/03/2012.

Nell'ambito di un progetto pluriennale condotto in collaborazione con il Centro di Medicina Occupazionale Unità di ricerca Ergonomia della Postura e del Movimento (EPM) del Policlinico di Milano, nel corso del 2015 è stata effettuata un'analisi sui disturbi muscolo-scheletrici di rachide, arti superiori e arti inferiori su un campione di 330 collaboratori. Lo studio ha fornito dati di straordinaria importanza per indirizzare al meglio l'attività di prevenzione.

### 4.3

## La formazione e lo sviluppo

La formazione del personale riveste un ruolo di fondamentale importanza, non solo perché è intimamente legata alla crescita delle singole professionalità dei lavoratori, ma soprattutto perché rappresenta un vantaggio competitivo indispensabile per la Società. Gli investimenti in formazione delle risorse umane contribuiscono a migliorare la qualità del servizio e assicurano la preparazione professionale necessaria per affrontare le sfide insite nello svolgimento delle attività societarie. Un'ampia offerta formativa e un costante aggiornamento contribuisce inoltre a motivare i collaboratori e a mantenere alto il loro senso di appartenenza.

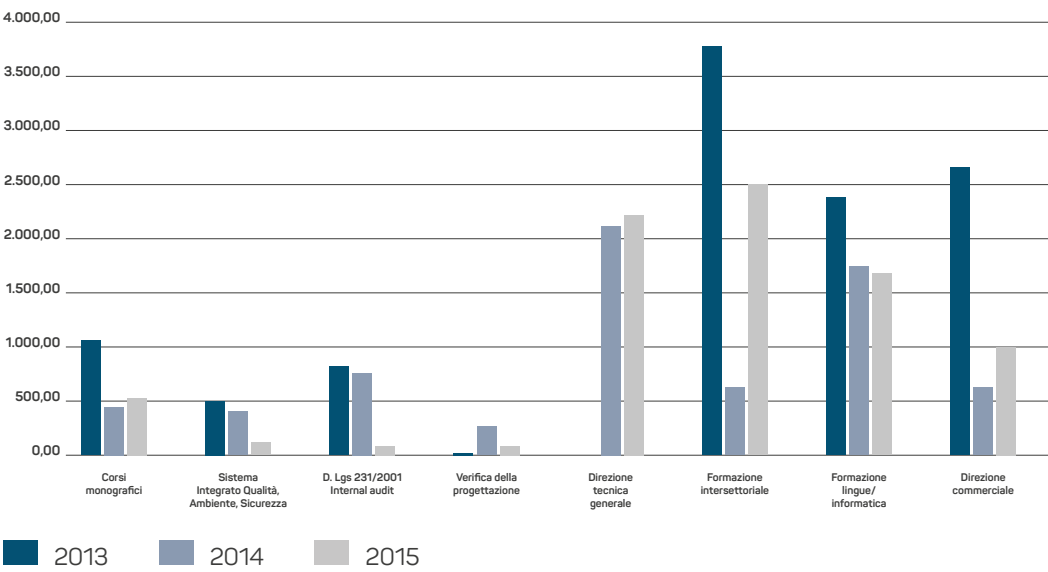
Le attività di formazione vengono pianificate tenendo conto di molteplici fattori:

- sviluppo professionale delle risorse umane;
- nuove procedure operative, incarichi e responsabilità conferiti al personale;
- nuovi obiettivi e/o strategie aziendali;
- impiego di nuove tecnologie, attrezzature ed eventuali altre necessità;
- aggiornamenti legislativi applicabili (in campo amministrativo-gestionale, tecnico, ambientale, responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società, ecc.);
- emissione di nuovi regolamenti;
- obblighi formativi derivanti dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro.



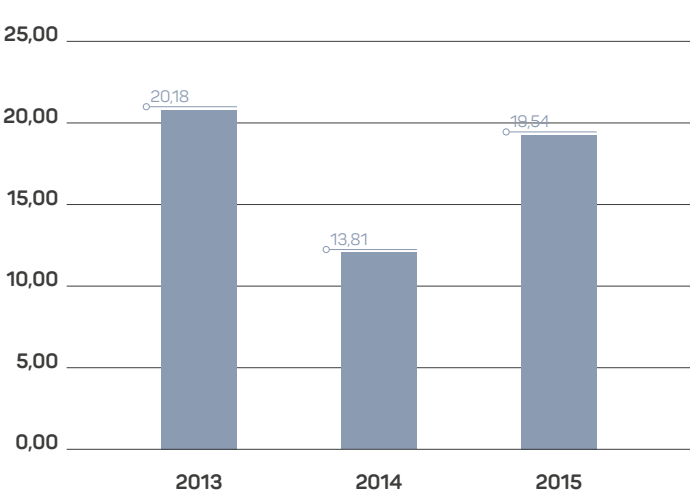
Oltre alla formazione prevista obbligatoriamente dalla normativa per la sicurezza, igiene e salute del lavoratore sul luogo di lavoro, la Società offre a tutti i collaboratori una formazione di tipo professionale, correlata alle mansioni e/o al ruolo del lavoratore. Tale offerta formativa esula dagli obblighi di legge e rappresenta un'occasione di arricchimento personale e di crescita professionale dei singoli dipendenti. Nel grafico si riportano le ore di formazione divise per aree tematiche per gli anni 2013, 2014 e 2015.

ORE DI FORMAZIONE PER AREE TEMATICHE



Complessivamente, le ore di formazione medie per collaboratore per anno sono:

ORE DI FORMAZIONE PER COLLABORATORE



# 4.4

## Il welfare aziendale

Il sistema di welfare aziendale di Autostrada del Brennero SpA intende garantire le condizioni necessarie per il benessere lavorativo dei collaboratori, che si fonda su un adeguato equilibrio tra vita privata e vita professionale. Il sistema di welfare di A22 comprende:

- part-time;
- riposi giornalieri per allattamento ed orario continuato fino al compimento del primo anno del figlio/a;
- riposi orari ai lavoratori padri;
- flessibilità oraria in entrata;
- aumento della finestra oraria di fruibilità della pausa pranzo;
- polizza sanitaria e polizza infortuni/invalidità/morte per attività extra lavorativa;
- indennità a titolo di liberalità ai familiari del collaboratore deceduto in base all'inquadramento contrattuale, ai criteri di anzianità di servizio e ai carichi familiari;
- fondo di previdenza integrativa;
- riconoscimento dell'anzianità di servizio con un premio simbolico dopo 20 anni di servizio ed un premio remunerativo dopo i 30;
- premio di studio ai figli dei dipendenti (esame di stato, laurea di primo e secondo livello).

100%

Tasso di ritorno dopo congedo parentale

1.694,22

Ore totali per riposi giornalieri (2015)

288,65

Ore totali permessi per malattia figlio/a (2015)

MEDIA MENSILE DEI DIPENDENTI A TEMPO PARZIALE (PART-TIME) NEL CORSO DEL 2015





# 5.

## Il dialogo con le comunità locali

L'infrastruttura autostradale attraversa molteplici territori, inserendosi negli stessi come importante elemento ambientale e paesaggistico con risvolti – positivi e negativi – anche dal punto di vista economico e sociale. Di conseguenza, il dialogo con le comunità ha un valore imprescindibile. Questa consapevolezza fa da sempre parte della filosofia aziendale, che prevede l'impiego di consistenti risorse a beneficio delle comunità stesse. La considerazione dei problemi avvertiti dai comuni attraversati dall'autostrada e l'attenzione per le loro richieste rappresentano un tratto distintivo della gestione della Società.

### GLI OBIETTIVI:

- nel contesto della gestione autostradale, la società si impegna a valorizzare i territori attraversati, portando con sé opportunità economiche, sociali e culturali.

### LA GESTIONE DI QUESTO TEMA RILEVANTE PASSA ATTRAVERSO:

- la realizzazione di opere stradali connesse con l'autostrada stessa che possano contribuire ad arricchire il tessuto infrastrutturale di nuovi e più agili collegamenti;
- il sostegno e la promozione delle comunità locali tramite iniziative volte a tutelarne e a valorizzarne il patrimonio artistico e religioso.

## 5.1

## Gli interventi a favore delle comunità locali

Il compito di Autostrada del Brennero SpA è quello di garantire con efficienza il flusso delle persone e delle merci sul tratto autostradale in concessione. Questo impegno non solo si è tradotto nella costruzione e nell'esercizio della tratta autostradale dell'A22, ma si rinnova nell'impegno continuo a realizzare opere di viabilità stradale connesse con l'autostrada e, in particolare, nel valutare e accogliere le richieste trasmesse dagli enti locali in tema di infrastrutture. La superstrada Bolzano Sud-Merano, la cosiddetta MeBo, e il collegamento stradale tra Rovereto e il lago di Garda sono due dei principali esempi di infrastrutture di raccordo con l'hinterland autostradale, progettate e realizzate da Autostrada del Brennero SpA, su richiesta specifica degli enti locali e delle popolazioni interessate e poi cedute in proprietà agli enti stessi.

Oltre alle opere stradali la cui progettazione e realizzazione viene gestita direttamente dalla Società, il piano economico-finanziario prevede l'erogazione di contributi finanziari agli enti locali azionisti per la realizzazione di opere stradali di interesse pubblico. Si tratta di opere che vengono individuate e coordinate dai territori stessi sia in fase di progettazione che in fase di costruzione, a seconda delle loro esigenze e priorità.

La Società sostiene inoltre le comunità locali tramite la progettazione e la realizzazione di altre opere infrastrutturali. La barriera antirumore fotovoltaica di Isera è uno degli esempi più significativi, in tal senso. Quest'opera, realizzata lungo la carreggiata sud dell'Autostrada del Brennero in corrispondenza dell'abitato di Marano d'Isera e inaugurata nel 2009, è la prima barriera antirumore fotovoltaica ad alta efficienza d'Italia. Lunga 1.067 metri e alta fino a 5,6 metri, ripara il paese dai rumori e produce energia pulita a servizio del territorio.

LA PRIMA BARRIERA ANTIRUMORE FOTOVOLTAICA AD ALTA EFFICIENZA D'ITALIA



**5.036 m<sup>2</sup>**  
di pannelli  
fotovoltaici

=

**765.868 kWh**  
prodotti nel triennio 2013-  
2014-2015 sufficiente per:



**666 abitanti**  
Coprire i consumi domestici  
di 666 abitanti



**766 ORE**  
Il funzionamento di 1.000  
lavatrici per 766 ore



**7660 ore**  
Il funzionamento di 1.000  
televisioni per 7660 ore



**12.764 ore**  
Lampadine da 60 W  
per 12.764 ore





### LA MOSTRA FOTOGRAFICA "COLLE ISARCO IL VIADOTTO E IL PAESE TRA STORIA E IDENTITÀ SOCIALE"

Il viadotto di Colle Isarco rappresenta l'opera di ingegneria più ardita dell'Autostrada del Brennero ed è un elemento che fin dalla sua costruzione ha caratterizzato la morfologia del territorio circostante, inserendosi all'interno del tipico paesaggio alpino e contribuendo a determinare l'identità del centro abitato sottostante. In seguito ad importanti lavori di manutenzione straordinaria, che hanno provocato alcuni inevitabili disagi per la comunità dell'abitato di Colle Isarco, la Società ha deciso di organizzare un evento di riflessione sulla storia del viadotto, allestendo una mostra fotografica che racconta la storia di questa opera. In tal modo si è voluto rafforzare il dialogo con la popolazione di Colle Isarco, avvicinando ancora di più la Società a questa comunità e dimostrando disponibilità ad ascoltarne i bisogni e le esigenze.

## 5.2

### La valorizzazione della cultura locale e del turismo

Da tempo, la Società è impegnata nella realizzazione di iniziative per la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale e artistico lungo il tracciato dell'A22. Tra gli interventi più significativi si ricordano i progetti di ristrutturazione e restauro della ex chiesetta di San Leonardo di Limoges in Pradelle a Nogarole Rocca (Verona) e della chiesa di San Martino in Campiglio (Bolzano), adiacente al tracciato dell'A22. Il ripristino di queste opere è importante non solo dal punto di vista del valore artistico intrinseco, ma anche da una prospettiva sociale, in quanto questi spazi vengono restituiti alla comunità come luoghi di aggregazione e di salvaguardia della memoria collettiva.

Oltre alle attività di recupero artistico-culturale, A22 sostiene e finanzia una serie di iniziative economiche e culturali che si svolgono nei territori attraversati.

Infine, con una particolare attenzione allo sviluppo e alla crescita sociale dei bambini e dei ragazzi, la Società promuove e sostiene diverse associazioni culturali e sportive attive nelle realtà locali in un'ottica di educazione, aggregazione e valorizzazione sociale.

Grazie alla sua posizione strategica, che la vede come uno dei principali collegamenti tra l'Italia e il resto dell'Europa, l'autostrada del Brennero unisce il valico alpino alla Pianura Padana, attraversando luoghi e territori di notevole interesse turistico.

Anche per questa ragione l'A22 è progressivamente diventata qualcosa di più di una infrastruttura, cioè un vero e proprio strumento di valorizzazione dei territori attraversati, che ha consentito investimenti in iniziative innovative, capaci di creare connessioni turistiche tra luoghi prima difficilmente raggiungibili. In questo modo, i territori hanno avuto, ed hanno, l'occasione di farsi conoscere ed apprezzare, esaltando le proprie peculiarità storiche, culturali e paesaggistiche. Testimonianza significativa dell'impegno in questo ambito è sicuramente la realizzazione, nel 2013, del Plessi Museum, una struttura museale e ricettiva al contempo – un unicum su tutto il territorio nazionale – collocata presso il valico del Brennero e dedicata all'artista veneziano Fabrizio Plessi. Il complesso architettonico rappresenta un investimento innovativo e sperimentale che vuole rivoluzionare il concetto stesso di sosta autostradale, trasformandola anche in un'esperienza sensoriale, culturale ed estetica.

Altra importante iniziativa nella valorizzazione turistica dei territori è stata l'installazione di opere d'arte realizzate da artisti al centro delle rotatorie delle principali stazioni autostradali, trasformate in vere e proprie "porte di accesso", immaginate per scoprire il territorio in tutte le sue dimensioni, anche nelle sue espressioni artistiche e culturali.



## ABC • EDUCAZIONE STRADALE NEI COMUNI DELL'A22

Il progetto "L'ABC – l'Autostrada del Brennero in Città" è un'iniziativa nata dalla collaborazione tra Autostrada del Brennero, la Polizia Stradale, gli Enti Locali dei territori attraversati e gli Istituti scolastici che vi appartengono, presentata per la prima volta nelle scuole durante l'anno scolastico 2014/15. Si tratta di un progetto di educazione

stradale e autostradale che mira a coinvolgere e sensibilizzare gli studenti delle scuole medie inferiori e superiori sui problemi della guida, nella convinzione che formare i giovani di oggi significhi avere guidatori attenti e responsabili sulle strade di domani.

DUE ANNI DI ATTIVITÀ IN CIFRE

20

Date

26

Comuni hanno concesso il loro patrocinio all'iniziativa

4

Compartimenti della polizia stradale coinvolti

38

Istituti hanno aderito al progetto

50

Persone di Autostrada del Brennero SpA e della Polizia di Stato hanno partecipato all'organizzazione degli eventi

4.000

Studenti coinvolti



### 5.3

## Gli eventi ambientali straordinari: terremoti e alluvioni

Il legame di Autostrada del Brennero SpA con i territori che attraversa si rafforza ancor più nel caso di emergenze o calamità naturali. A seguito dei terremoti che, nel maggio del 2012, hanno colpito una vasta area della pianura compresa tra l'Emilia-Romagna e la Lombardia, la Società si è mobilitata per portare un aiuto tempestivo alle comunità maggiormente colpite. Un primo sostegno di A22 ai propri collaboratori e ai residenti si è articolato nella fornitura di un'ospitalità provvisoria – oltre 40 camper e roulotte – a coloro che non potevano far ritorno nelle loro abitazioni e nella donazione di alcuni mezzi di soccorso alla Protezione Civile e alla Croce Rossa.

In un secondo momento, la Società ha contribuito al risanamento di alcuni edifici particolarmente significativi dal punto di vista artistico, come ad esempio Palazzo Tè e Palazzo Ducale a Mantova, nonché di altri edifici pubblici tra cui scuole, chiese e municipi di diversi comuni.

Anche in occasione dell'alluvione provocata dal fiume Secchia, esondato nella Bassa modenese nel gennaio 2014, Autostrada del Brennero SpA è intervenuta a sostegno delle popolazioni colpite, finanziando, per esempio, il ripristino e l'arredo di strutture scolastiche colpite dall'evento calamitoso e altri spazi ad uso pubblico.



## 5.4

## Il dialogo con le amministrazioni comunali

Al fine di comprendere al meglio le esigenze, i bisogni e le aspettative specifiche di alcune amministrazioni comunali particolarmente interessate dall'impatto dell'autostrada sul territorio, nel corso del 2016 è stato deciso di avviare un dialogo più serrato con i rappresentanti di questi municipi. Il dialogo si è svolto tramite colloqui personali aventi come obiettivo quello di capire il punto di vista dei comuni nonché discutere proposte di collaborazione e potenziali aree di sviluppo nell'ottica della sostenibilità e dell'attenzione al territorio.

La scelta dei comuni con i quali confrontarsi rispecchia la volontà di coinvolgere rappresentanti dei diversi territori lungo tutto il tracciato autostradale (dalla provincia di Bolzano alla provincia di Modena) e di aprire una comunicazione diretta, soprattutto con i comuni minori, con i quali, rispetto a quelli più grandi, ci sono meno occasioni di confronto. Si tratta, naturalmente, di un primo momento di dialogo nel percorso di rendicontazione di sostenibilità che nei prossimi anni verrà allargato ad altre zone e coinvolgerà così un maggior numero di amministrazioni locali.

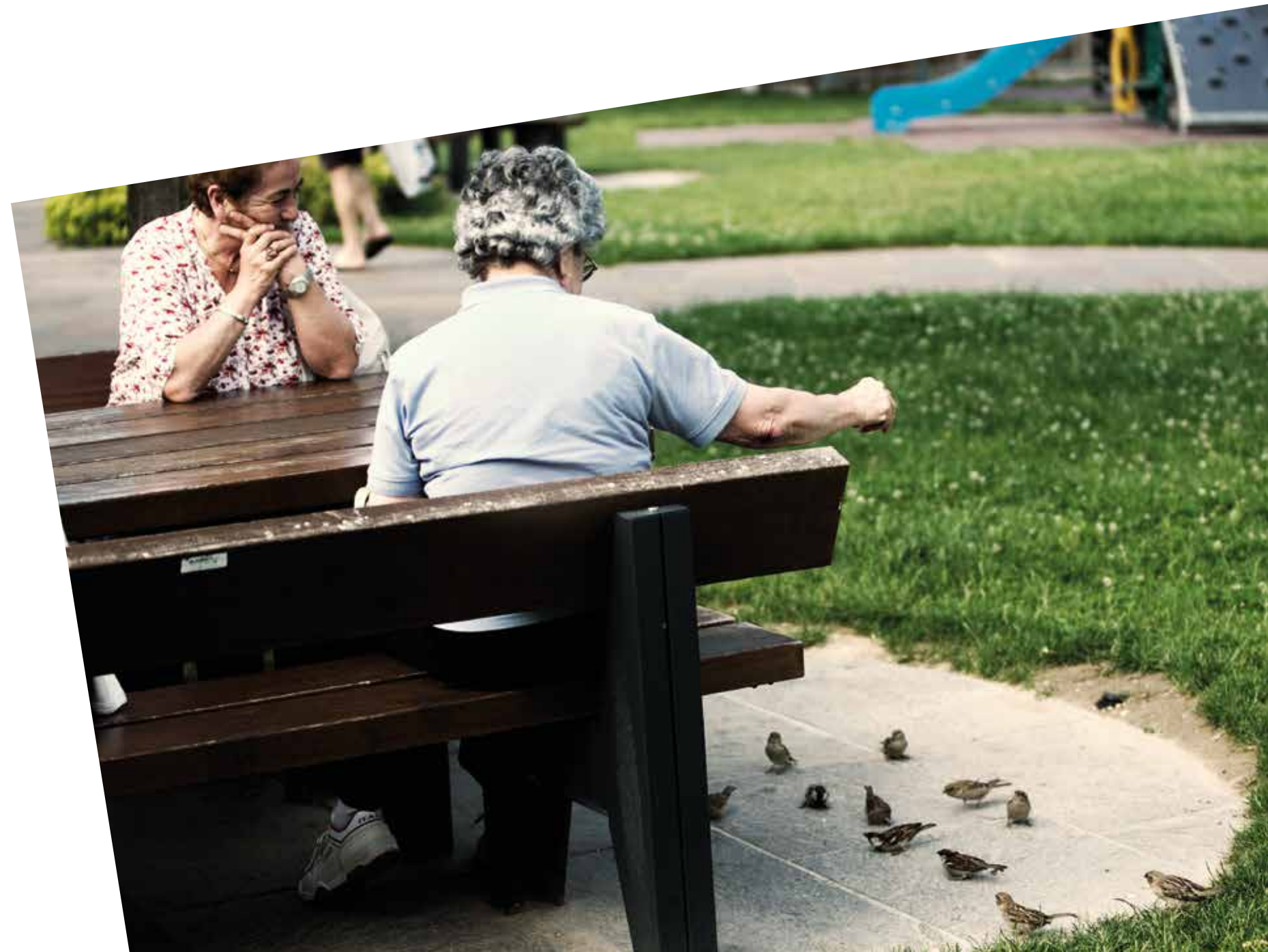
Le tematiche affrontate durante gli incontri sono state:

- le sfide per il territorio;
- l'immagine, i punti di forza e le aree di miglioramento di A22;
- il significato e il ruolo della sostenibilità per il territorio
- l'impegno di A22 in ambito di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;
- i bisogni e le aspettative nei confronti di A22;
- il potenziale di collaborazione.

Dal dialogo intrapreso con gli otto sindaci coinvolti è emerso che Autostrada del Brennero SpA è consapevole del proprio impatto sui territori che attraversa e, proprio grazie a questa consapevolezza, agisce con attenzione e cura nella gestione e mitigazione dello stesso. Le diverse iniziative messe in campo dalla Società a sostegno delle comunità territoriali vengono riconosciute e apprezzate come interventi di grande importanza per il territorio e la comunità locale. Se da una parte la presenza della tratta autostradale causa dei disagi relativi all'inquinamento atmosferico ed acustico, dall'altra porta con sé dei vantaggi dal punto di vista del commercio e dello sviluppo dell'economia locale.

I principali spunti di crescita rilevati nel corso degli incontri riguardano il miglioramento della gestione dei rifiuti delle aree di servizio, le tempistiche nella realizzazione dei lavori e il potenziamento della comunicazione aziendale verso l'esterno in merito all'impegno profuso dalla Società in ambito sostenibile.

I territori, infine, si aspettano dalla Società un maggior impegno nel sostenere l'economia locale sia in termini di pubblicizzazione dei territori e dei prodotti locali che nell'attenzione, nell'assegnazione di appalti, alle aziende operanti sul territorio. Per quanto riguarda la collaborazione su progetti territoriali sono emerse molte idee e proposte, che vanno dalla promozione di progetti storico-culturali, al sostegno nella realizzazione di piste ciclabili e nuovi cavalcavia, dall'investimento in energie rinnovabili, alla collaborazione in progetti di formazione nelle scuole.





# 6.

## L'attenzione alla qualità del servizio

La sicurezza degli utenti e il servizio ai viaggiatori rappresentano due priorità per Autostrada del Brennero SpA nonché uno degli obiettivi principali in ambito di sostenibilità sociale. Per Autostrada del Brennero SpA il rapporto con gli stakeholder è uno dei fondamenti su cui basare lo sviluppo sostenibile e il proprio successo. Oltre a comprendere quali e quanti sono i principali Stakeholder della Società, è necessario capire come l'attività di Autostrada del Brennero SpA impatti su di essi, sia positivamente che negativamente.

Solo dialogando con gli stakeholder, A22 può individuare i temi più importanti da affrontare e trovare le soluzioni più appropriate.

### GLI OBIETTIVI:

- raggiungere elevati standard di qualità e quindi una maggiore soddisfazione dell'utente finale;
- costruire un dialogo trasparente e duraturo con gli stakeholder che vada in direzione di un maggior confronto e di un'interazione continua, contribuendo alla rilevazione di possibili criticità e alla creazione di nuove sinergie;
- garantire sicurezza e servizi all'utente.

### LA GESTIONE DI QUESTO TEMA RILEVANTE PASSA ATTRAVERSO:

- il miglioramento continuo della sicurezza stradale, investendo in manutenzione e in tecnologie per la sicurezza;
- il monitoraggio periodico della soddisfazione degli utenti;
- la comunicazione precisa e puntuale;
- la garanzia della velocità di intervento in caso di incidente, della disponibilità di parcheggi e autoporti, della qualità dei servizi di esazione e delle aree di servizio;
- l'impegno nell'instaurare una cooperazione propositiva e duratura tra tutti gli attori che rivestono un ruolo fondamentale nella gestione e nell'erogazione del servizio.

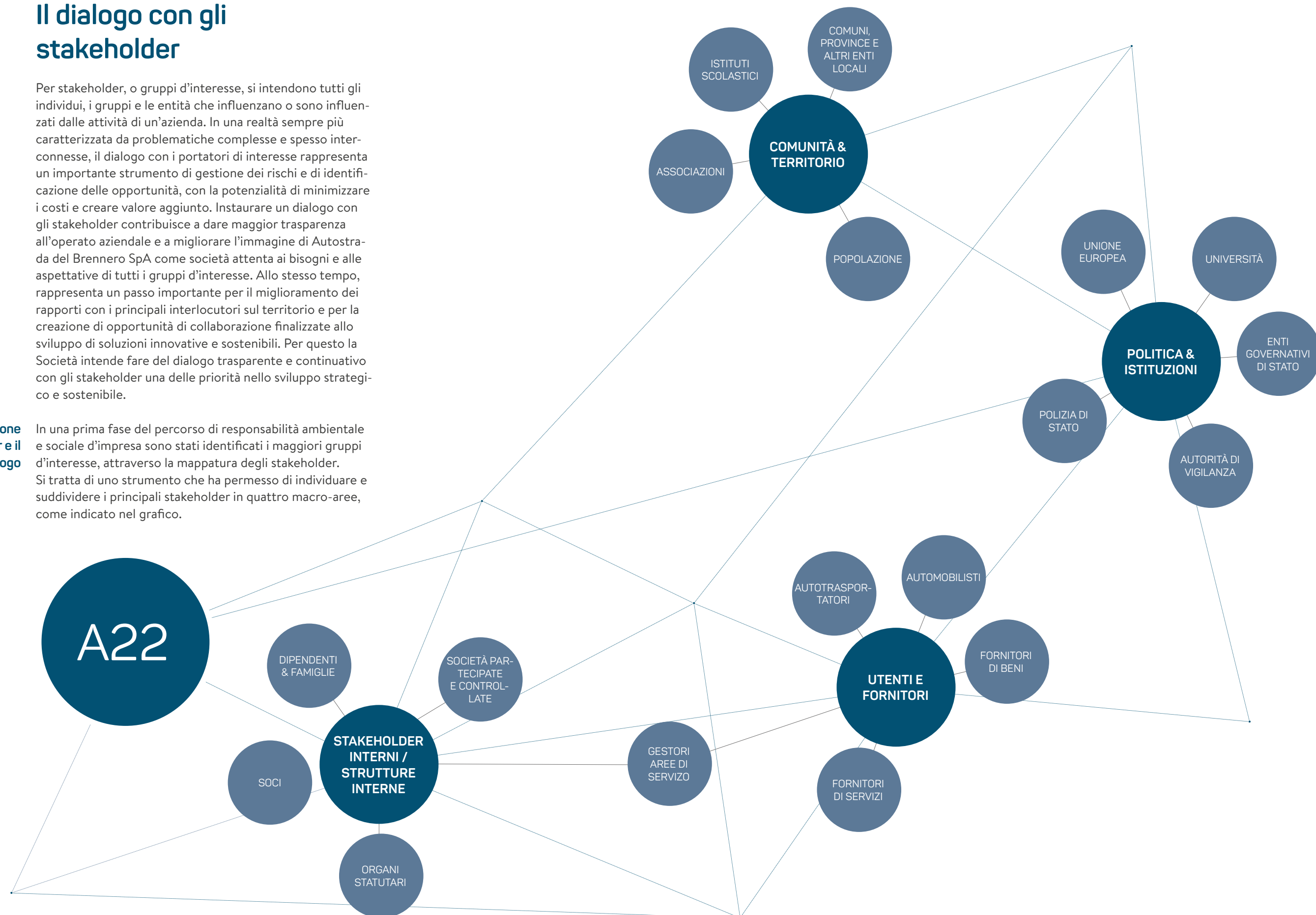
## 6.1

## Il dialogo con gli stakeholder

Per stakeholder, o gruppi d'interesse, si intendono tutti gli individui, i gruppi e le entità che influenzano o sono influenzati dalle attività di un'azienda. In una realtà sempre più caratterizzata da problematiche complesse e spesso interconnesse, il dialogo con i portatori di interesse rappresenta un importante strumento di gestione dei rischi e di identificazione delle opportunità, con la potenzialità di minimizzare i costi e creare valore aggiunto. Instaurare un dialogo con gli stakeholder contribuisce a dare maggior trasparenza all'operato aziendale e a migliorare l'immagine di Autostrada del Brennero SpA come società attenta ai bisogni e alle aspettative di tutti i gruppi d'interesse. Allo stesso tempo, rappresenta un passo importante per il miglioramento dei rapporti con i principali interlocutori sul territorio e per la creazione di opportunità di collaborazione finalizzate allo sviluppo di soluzioni innovative e sostenibili. Per questo la Società intende fare del dialogo trasparente e continuativo con gli stakeholder una delle priorità nello sviluppo strategico e sostenibile.

### L'identificazione degli stakeholder e il processo di dialogo

In una prima fase del percorso di responsabilità ambientale e sociale d'impresa sono stati identificati i maggiori gruppi d'interesse, attraverso la mappatura degli stakeholder. Si tratta di uno strumento che ha permesso di individuare e suddividere i principali stakeholder in quattro macro-aree, come indicato nel grafico.



Sono state così identificate tre categorie di stakeholder con i quali impostare una prima fase del confronto, scelta guidata dalla volontà di coinvolgere fin dall'inizio portatori d'interesse interni ed esterni: collaboratori, amministrazioni comunali collocate lungo l'asse autostradale e rappresentanti delle associazioni di categoria dei mezzi pesanti. L'indagine ha avuto luogo nell'estate 2016 tramite lo svolgimento, da parte di consulenti esterni, di colloqui con i sindaci di otto comuni collocati lungo l'asse autostradale e con i rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e tramite l'organizzazione di due appositi focus group con i dipendenti.

#### Le associazioni di categoria degli autotrasportatori

Per il dialogo con i rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori sono state individuate diverse associazioni con le quali è stato svolto un colloquio personale per comprendere a fondo i bisogni e le aspettative nei confronti della Società. Gli incontri sono stati inoltre l'occasione per analizzare, attraverso la lettura dei trend del settore, le tematiche rilevanti da tenere in considerazione quando si parla di sostenibilità.

I colloqui hanno avuto come oggetto le seguenti tematiche:

- percezione dell'immagine A22
- punti di forza, aree di miglioramento, opportunità e rischi di A22
- soddisfazione del servizio e del rapporto con A22
- significato della sostenibilità per le associazioni di categoria dei mezzi pesanti e ruolo nel settore
- percezione dell'impegno di A22 in ambito di sostenibilità
- bisogni e aspettative nei confronti di A22
- sfide comuni e idee per possibili collaborazioni

Per quanto riguarda i risultati ottenuti, occorre evidenziare come i rappresentanti coinvolti nel confronto percepiscano Autostrada del Brennero SpA come un gestore autostradale affidabile, con una posizione geografica strategica – un “ponte verso l'Europa” – caratterizzato da professionalità e disponibilità, da una gestione chiara ed efficace e da elevati standard di qualità e sicurezza. Alcuni spunti di miglioramento emersi riguardano la gestione delle aree di servizio e di sosta, la viabilità in termini di scorrevolezza del traffico, il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti e il tema dell'intermodalità.

Il settore degli autotrasporti si dimostra sempre più attento al tema della sostenibilità, in particolare da un punto di vista ambientale e della sicurezza (riduzione delle emissioni, nuovi carburanti, sicurezza stradale). L'integrazione e la collaborazione tra strada e ferrovia rappresentano una sfida importante per il futuro del corridoio del Brennero, su cui poter collaborare insieme per una pianificazione intelligente dell'intermodalità. Infine, va sottolineato come gli aspetti sociali legati al mondo degli autotrasportatori inizino ad



**Le amministrazioni comunali**

occupare una posizione di rilievo.

Il dialogo con i comuni si è svolto tramite interviste personali con otto sindaci ed è stato strutturato in modo da toccare i diversi territori lungo tutta la tratta autostradale (dalla provincia di Bolzano alla provincia di Modena) coinvolgendo soprattutto i comuni minori, con i quali, rispetto a quelli più grandi, ci sono meno occasioni di confronto. Per maggiori informazioni riguardo allo svolgimento e ai risultati del dialogo con i comuni si rimanda alla sezione dedicata nel presente bilancio.

**I collaboratori**

Il dialogo con i collaboratori è stato strutturato in forma di focus group, cioè tramite lo svolgimento di incontri con due gruppi interfunzionali di circa 8-15 collaboratori per gruppo. Scopo degli incontri era presentare il percorso di responsabilità ambientale e sociale d'impresa avviato e raccogliere informazioni rilevanti per la stesura del bilancio di sostenibilità. La partecipazione e l'entusiasmo dimostrati dai collaboratori durante i focus group attestano l'interesse e la disponibilità degli stessi ad essere integrati nel processo di definizione dello sviluppo futuro della Società. Per maggiori informazioni riguardo allo svolgimento e ai risultati del dialogo con i collaboratori si rimanda al capitolo del presente bilancio dedicato al personale.



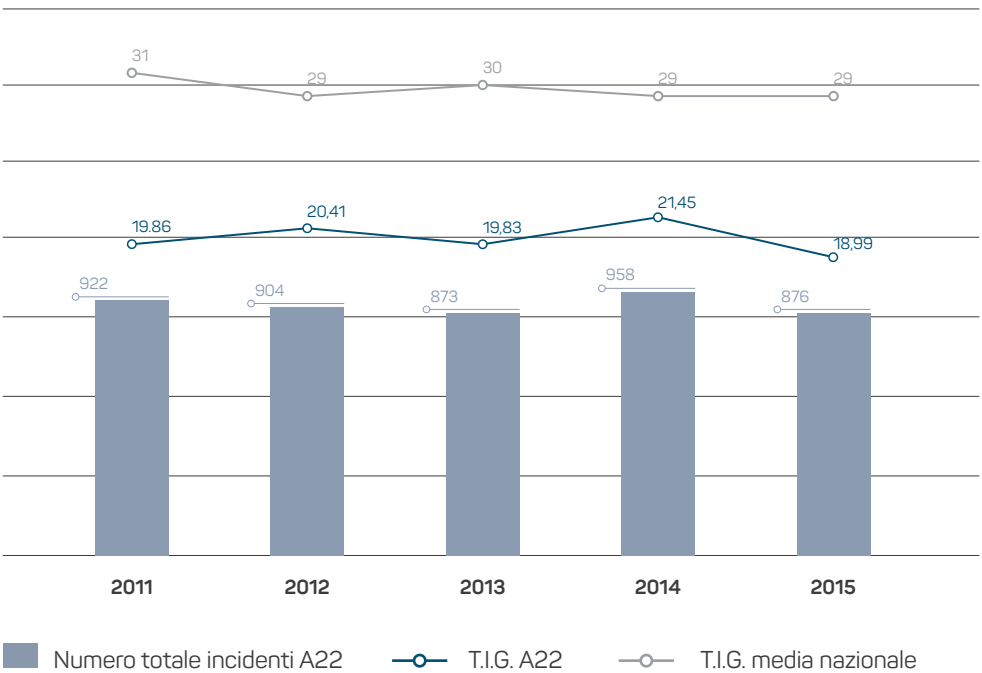
## 6.2

### La sicurezza degli utenti

La sicurezza stradale è sempre stata e continua ad essere uno dei pilastri su cui si basano tutte le scelte e le decisioni della Società.

Al fine di valutare e monitorare il livello di sicurezza stradale si fa riferimento al Tasso di Incidentalità Globale (T.I.G.), un indicatore che rapporta il numero di incidenti accaduti al numero complessivo di chilometri effettivamente percorsi.

TASSO D'INCIDENTALITÀ GLOBALE – T.I.G.



Nel 2015, il T.I.G. relativo all'intera tratta autostradale ha raggiunto il valore minimo assoluto, registrando il risultato-record di 18,99.

Va comunque precisato che da moltissimi anni, il T.I.G. di Autostrada del Brennero SpA si colloca su un livello di gran lunga inferiore a quello fatto registrare dalla media nazionale.

Anche per quanto riguarda il numero assoluto di incidenti – dato che va sempre letto con molta prudenza, visto che tali valori non sono parametrati alle percorrenze effettive – si nota che il trend, fatta eccezione per l'anno 2014, è in flessione.

94,4%

degli utenti intervistati nell'analisi di customer satisfaction giudica positivamente la sicurezza percepita in A22.

Tale riduzione è stata in buona parte determinata dai numerosi interventi e provvedimenti messi in campo dalla Società per migliorare la sicurezza degli utenti.

L'introduzione del “divieto di sorpasso per i mezzi pesanti” rappresenta uno dei fattori più importanti che hanno portato ad una progressiva riduzione del livello di incidentalità.



10.05.1999

APRILE 2001

15.06.2007

Il divieto di sorpasso viene introdotto per la prima volta nel tratto Brennero-Ala e riguarda i veicoli adibiti al trasporto di cose aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate.

Il divieto viene esteso agli autoveicoli trainanti caravan o rimorchi, così come sono identificati dall'art. 56 del Codice della Strada.

Il divieto di sorpasso viene esteso su tutti i 314 chilometri di arteria autostradale: per i veicoli di massa superiore alle 12 tonnellate nei tratti Bolzano Sud – Modena (dalle 6:00 alle 22:00), mentre nel tratto Bolzano Sud – Brennero (BZ) il divieto è vigente per i veicoli di massa superiore alle 7,5 tonnellate dalle ore 0:00 alle 24:00.

A questa misura si affiancano numerose altre iniziative in favore della sicurezza stradale, tra cui:

- il divieto di sosta a tutti i veicoli nelle piazzole di emergenza;
- l'incremento del numero di piazzole di emergenza;
- la realizzazione di parcheggi appositi per i mezzi pesanti;
- il potenziamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona (+ 1 metro di larghezza rispetto alla corsia d'emergenza precedente);
- l'installazione di colonnine sos fisse e mobili;
- il limite di velocità a 110 km/h sulla tratta Bolzano Sud-Brennero;
- l'estensione della pavimentazione drenante e fonoassorbente su tutta la tratta.



1,5 Km

Una colonnina SOS ogni 1,5 Km per ogni carreggiata

10 colonnine

Sviluppo e messa in opera di 10 colonnine mobili equipaggiate con sistema radio GSM compatibile con quello attualmente in uso, da impiegarsi in presenza di cantieri autostradali al posto di quelle fisse.



ROADWATCH

Roadwatch è in grado di monitorare l'orientamento e la posizione della segnaletica stradale per verificare che nel tempo non venga spostata o colpita accidentalmente durante il transito dei veicoli. In caso di abbattimento della segnaletica il sistema può innescare immediatamente degli avvisi a protezione dei lavoratori in sito come ad esempio l'accensione di sirene, segnale acustico o l'attivazione di lampeggianti. Roadwatch offre la possibilità di verificare anche da remoto lo stato della segnaletica avvisando con allarmi anche il Centro Assistenza Utenti (C.A.U.) in maniera che quest'ultimo possa in caso di necessità coordinare da subito gli interventi.

L'ottimizzazione dei cantieri fissi e mobili e la presenza di segnaletica chiara e visibile in ogni condizione meteo rappresentano ulteriori provvedimenti pensati e realizzati al fine di migliorare la sicurezza stradale. Con particolare riferimento alla segnaletica dei cantieri, va citato il progetto Roadwatch per il quale la Società ha ricevuto la menzione ORO nell'ambito del convegno FISE ACAP (l'Associazione delle Società Concessionarie Autostrade Private) sulla sicurezza sul lavoro, svoltosi a Roma il 1° dicembre 2015.

Al fine di garantire il miglioramento continuo della sicurezza sull'intera tratta autostradale, la Società investe in numerose attività che concorrono a garantire fluidità del traffico e una riduzione dei rischi di guida, assicurando al viaggiatore tranquillità e senso di sicurezza. Particolarmente importanti sono pertanto la comunicazione nonché l'assistenza professionale e tempestiva. In questo senso, i pannelli a messaggio variabile hanno un ruolo cruciale: informano gli utenti relativamente alle condizioni di transitabilità e meteorologiche nonché a eventuali sospensioni di servizi e alla presenza di cantieri.

105

Pannelli a messaggio variabile in itinere

21

Pannelli a messaggio variabile carrellati

28

Pannelli a messaggio variabile collegamento viabilità ordinaria

Per far fronte alle condizioni meteorologiche avverse che posso influenzare negativamente il livello di sicurezza dell'utente, la Società ha investito in mezzi e attrezzature specifiche e ha implementato sistemi di rilevamento ed intervento precisi e puntuali.



23

Cabine di gestione impianto nebbia con sensori di visibilità



106 Km

Sistema di rilevamento e guida luminosa nella nebbia su 106 km



25

Basi per il rilevamento dati meteorologici



18

Sensori rilevamento ghiaccio



263

Mezzi adibiti ad operazioni invernali a disposizione tra spargitori, innaffiatrici e lame sgombero neve

La sicurezza stradale è inoltre garantita attraverso il lavoro di sorveglianza/prevenzione/sanzione svolto dal personale della Polizia Stradale - nonché dai controlli e dagli interventi effettuati dagli ausiliari del traffico, personale di A22 specificatamente preparato che garantisce i servizi di assistenza all'utenza con assoluta continuità, 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno.



84

Ausiliari della viabilità



36

Automezzi ausiliari della viabilità

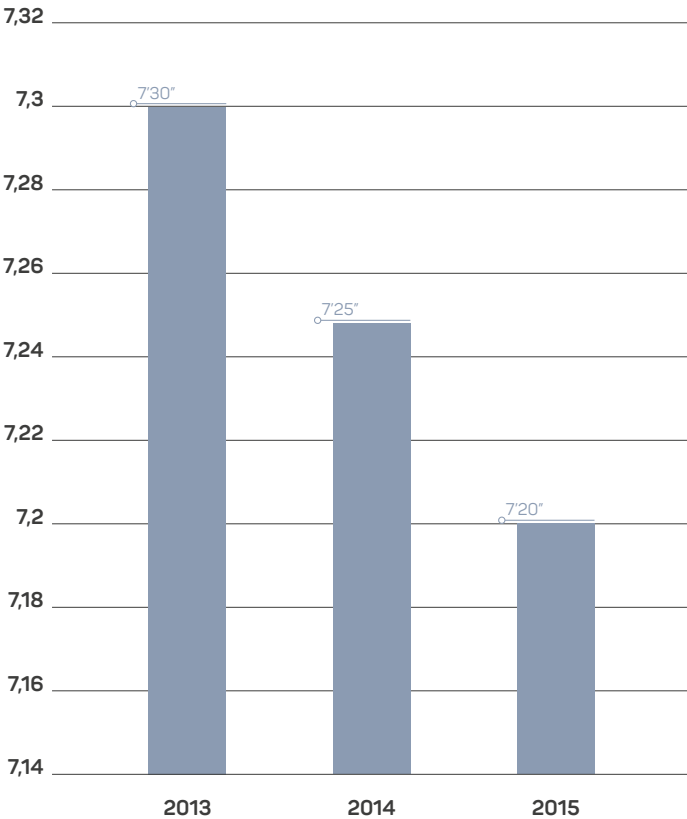
13.653

Interventi nel corso del 2015

65.760

Ore di pattugliamento nel corso del 2015

TEMPO MEDIO D'INTERVENTO IN MINUTI



I numeri riportati nei grafici sono rappresentativi dell'impegno che la Società mette nel campo della sicurezza stradale, intesa non solo come intervento vero e proprio, ma anche nella sua dimensione preventiva, svolta con i pattugliamenti, i presidi lungo la rete ed i servizi offerti presso le stazioni autostradali, le aree di servizio e i parcheggi.



**Sistema di rilevamento veicoli in contromano:**

Installato nel corso del 2015 presso 23 aree di servizio A22. Il sistema verifica il verso di percorrenza dei veicoli, rilevando quelli che transitano in senso contrario a quello previsto, e attiva una segnalazione ottica lampeggiante di avvertimento al conducente del mezzo. Qualora il veicolo non si arresti, il sistema attiva un segnale acustico bitonale quale ulteriore avviso. Una telecamera di contesto provvede a filmare il veicolo e ad inviare il video-allarme al C.A.U., in modo che l'operatore di turno possa attivare le procedure previste.



184

Telecamere lungo il tracciato e 13 telecamere per il sito internet di A22



# LA MANUTENZIONE

Anche la manutenzione influenza in modo significativo la sicurezza di chi viaggia. Per questo Autostrada del Brennero SpA investe da sempre in continui ed ingenti interventi di manutenzione e rifacimento sia della pavimentazione sia delle strutture che compongono la rete autostradale, quali ponti e viadotti, sicurvía, segnaletica, gallerie ecc.

COSTI SOSTENUTI PER ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE ORDINARIA

| ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE                                                                                                                      | IMPORTO     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>OPERE D'ARTE</b> (Lavorazioni tese alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture riguardanti tipicamente i viadotti e ponti etc.) | 8.942.850 € |
| <b>MANTO USURA</b>                                                                                                                            | 7.182.271 € |
| <b>SEGNALETICA E SICURVIA</b>                                                                                                                 | 6.726.542 € |
| <b>IMPIANTI</b>                                                                                                                               | 6.593.573 € |
| <b>OPERE IN VERDE</b>                                                                                                                         | 4.933.791 € |
| <b>SEDE AUTOSTRADALE</b>                                                                                                                      | 4.379.716 € |
| <b>PULIZIE CASELLI E FABBRICATI DI STAZIONE</b>                                                                                               | 4.335.745 € |
| <b>GALLERIE</b>                                                                                                                               | 3.667.745 € |
| <b>OPERAZIONI INVERNALI</b>                                                                                                                   | 3.325.756 € |
| <b>CASELLI, FABBRICATI E MAGAZZINI</b>                                                                                                        | 1.100.942 € |
| <b>ALTRE MANUTENZIONI</b>                                                                                                                     | 741.240 €   |



## 6.3

### Il servizio al viaggiatore



#### IL C.A.U. - CENTRO ASSISTENZA UTENZA

Il Centro Assistenza Utenza (C.A.U.) costituisce il “cuore” del sistema informativo al servizio dell’utente ed è collegato ai sistemi posti lungo l’autostrada, telecamere a circuito chiuso o colonnine SOS, dai quali riceve in tempo reale informazioni sul traffico, condizioni visibilità, situazione meteorologica o richieste di soccorso.

Il servizio al viaggiatore rappresenta un elemento imprescindibile per poter garantire agli utenti elevati standard di servizio e un’adeguata percezione di qualità e sicurezza relativamente alla viabilità, alla sosta e al pagamento. Il seguente grafico rappresenta i servizi attraverso i quali vengono veicolate tutte le informazioni d’interesse per gli utenti.

| Piattaforma                               |                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sito Internet                             | www.autobrennero.it                                                                                                                                                                                                |
| Sito WAP/Mobile                           | www.a22.it                                                                                                                                                                                                         |
| App per smartphone e tablet               | App Travel Assistant (Apple Store e Google Play)                                                                                                                                                                   |
| Televideo nazionale reti Rai              | Rai1 - Rai2 - Rai3                                                                                                                                                                                                 |
| Notiziari nazionali televisivi viabilità  | Canale 5 e La7                                                                                                                                                                                                     |
| Notiziari nazionali radiofonici viabilità | Isoradio, RTL 102,5 e CCISS                                                                                                                                                                                        |
| Inforadio                                 | <b>Radio NBC - Rete Regione</b><br>tratta Brennero (BZ)-Affi (VR)<br><b>Radio Pico</b><br>tratta Ala/Avio (TN)-Campogalliano (MO)<br><b>Südtirol 1</b><br>tratta Brennero (BZ)-Trento per utenti di lingua tedesca |

#### Parcheggi ed autoporti

Oltre a garantire la mobilità, la Società offre agli utenti una serie di servizi indispensabili per viaggiare serenamente, in sicurezza e secondo principi sostenibili. La sosta è sicuramente uno di questi, e nella progettazione e realizzazione di parcheggi e autoparchi viene dedicata particolare attenzione alle diverse esigenze di automobilisti e autotrasportatori. Autostrada del Brennero SpA, infatti, è consapevole della rilevanza di questa tematica soprattutto per chi percorre la tratta a bordo di mezzi pesanti, un’importanza evidenziata anche dai risultati dell’analisi di Customer Satisfaction del 2015, realizzata in seno alla Società, secondo la quale l’aspetto relativo ai parcheggi dedicati, oltre alle aree di servizio, può presentare margini di miglioramento.

A fronte della continua evoluzione del mercato degli autotrasportatori, la Società si impegna a fornire risposte adeguate, in chiave di sostenibilità sociale, ai bisogni dei lavoratori del settore. Le aree dedicate alla sosta dei veicoli pesanti sono infatti pensate per offrire non solo servizi per i mezzi, ma anche e sempre più servizi alla persona (servizi

igienici, docce, ristorazione e sale riposo), oltre a punti informativi e di assistenza.

La tabella seguente indica le aree per la sosta dei mezzi pesanti presenti in A22 con i relativi servizi offerti.

| Km                          | 15±700            | 85±327                | 131±739                  | 166±739       | 309±076                                                         |
|-----------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------|
| Parcheggio                  | Autoparco Sadobre | Bolzano Sud (Firmian) | Trento Nord (Interporto) | Rovereto Sud* | Campogalliano Ovest                                             |
| Uscita A22                  | Brennero          | Bolzano Sud           | Trento Nord              | Rovereto Sud  | Campogalliano Ovest<br><small>presso l'area di servizio</small> |
| Benzina/Gasolio/Idrogeno    | ✓                 | ✓★                    |                          |               | ✓                                                               |
| Bar/Distributori automatici | ✓                 |                       | ✓                        | ✓             | ✓                                                               |
| Ristoranti                  | ✓                 |                       |                          |               | ✓                                                               |
| Servizi disabili            | ✓                 | ✓                     | ✓                        | ✓             | ✓                                                               |
| Docce                       | ✓                 |                       |                          | ✓             | ✓                                                               |
| Area camper                 | ✓                 |                       |                          |               | ✓                                                               |
| N. stalli                   | 250               | 76                    | 255                      | 96            | 108                                                             |
| Fax                         | ✓                 |                       |                          |               | ✓                                                               |
| Bancomat                    | ✓                 |                       |                          |               |                                                                 |
| Telecamere                  | ✓                 |                       | ✓                        | ✓             |                                                                 |
| Colonnine elettriche        | ✓                 |                       | ✓                        |               |                                                                 |
| Impianto d'allarme          |                   |                       | ✓                        |               |                                                                 |

★ Per il parcheggio Firmian risulta presente il solo impianto di rifornimento ad idrogeno

\* L'area di sosta Rovereto Sud è stata aperta nel giugno 2016

La volontà di sensibilizzare gli utenti sulle questioni ambientali ed incentivare iniziative di mobilità sostenibile passa anche attraverso la realizzazione di piazzali e parcheggi all'esterno delle stazioni autostradali, dove molti automobilisti lasciano la vettura e aderiscono a iniziative di car-sharing o carpooling.

#### Il servizio di esazione

Con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente agli utenti, la Società sta investendo in nuove tecnologie e sistemi di pagamento, avviando un percorso che porterà ad una maggiore automatizzazione di tali servizi. Pur ritenendo importante intraprendere questo percorso, è comunque intenzione della Società procedere in modo graduale. Per rendere efficace il progetto di Alta Automazione basato su casse automatiche, la Società conduce costantemente studi su tutte le stazioni e sui relativi flussi categorizzati per fascia oraria. Questo permette di capire dove è possibile installare delle casse di esazione automatica, in modo tale che l'utente possa sempre pagare in loco il pedaggio e che gli esattori possano essere esonerati dai turni più pesanti e pericolosi, ovvero quelli nella fascia notturna.

Con il progetto dedicato al calcolo del pedaggio con il sistema "SET" (Servizio Europeo Telepedaggio) l'obiettivo è quello di favorire la libera circolazione di merci e persone all'interno dei territori dell'Unione Europea. SET consentirà, infatti, agli utenti di pagare facilmente i pedaggi su ogni strada dell'Unione, stipulando un unico contratto di abbonamento con un fornitore SET e utilizzando un'unica apparecchiatura di bordo.

## 93,7%

Degli utenti intervistati nell'analisi di Customer Satisfaction giudica positivamente il comportamento degli esattori di A22

## 80,6%

Degli utenti intervistati nell'analisi di Customer Satisfaction valuta come facile la modalità di utilizzo delle casse automatiche in A22

## 94,7%

Degli utenti intervistati nell'analisi di Customer Satisfaction valuta positivamente il sistema di pagamento con tessere (bancomat, viacard, carta di credito e carta a scalare) presso le stazioni autostradali



**I Centro Servizi** I Centro Servizi (collocati a Bressanone, Bolzano Sud, Trento Nord, Affi, Mantova Nord e Carpi) rappresentano l'interfaccia commerciale della Società per quanto concerne i prodotti e i servizi oggi più diffusi offerti per il pagamento dei pedaggi autostradali. Presso i Centro Servizi sono disponibili i servizi relativi a Viacard, Telepass, richieste di adesione al servizio Brennerpass e attività di supporto alle domande degli utenti su aspetti legati al servizio erogato. Con il sistema europeo di pedaggio, inoltre, questi potranno diventare un centro dove anche i provider europei possono presentare i loro prodotti. Autostrada del Brennero SpA è una delle poche Società, in Italia che offre questo servizio ai propri utenti, in quanto ritiene importante mantenere un contatto diretto e personale con l'utenza.

**Le aree di servizio** Le aree di servizio presenti lungo la tratta autostradale rappresentano un elemento fondamentale non solo in ottica di servizio offerto all'utenza, ma anche e soprattutto dal punto di vista della sicurezza. La loro funzione è infatti quella di assicurare rifornimenti, ristoro e relax. Viene dedicata particolare attenzione alla collaborazione con i gestori delle aree di servizio al fine di garantire all'utenza un elevato standard qualitativo, nella consapevolezza che la qualità offerta presso le aree di servizio rifletta una corretta e puntuale organizzazione della Società stessa. In linea con il ruolo che viene attribuito al concetto di sostenibilità per Autostrada del Brennero e nella consapevolezza che la Società ha un grande potenziale d'influenza rispetto ai partner, gli assegnatari della gestione delle aree di servizio vengono individuati secondo principi che non solo mirano ad assicurare la massima qualità dei servizi, ma sono anche atti a valorizzare, per esempio, il loro impegno per la tutela dell'ambiente.

**La soddisfazione dell'utente** Al fine di monitorare la soddisfazione dell'utente e quindi valutare eventuali interventi migliorativi, la Società effettua analisi periodiche (ogni 2 anni) tramite l'implementazione di due diverse tipologie di indagine:

1. Customer Satisfaction;
2. Mystery Client.

**Customer Satisfaction:** è un'indagine basata sull'analisi di dati raccolti attraverso interviste effettuate direttamente agli utenti e si distingue in Customer Satisfaction generale e Customer Satisfaction delle aree di servizio. La Customer Satisfaction generale è rivolta alla raccolta ed analisi di dati in merito a parametri relativi ai molteplici servizi erogati quali ad esempio: esazione, assistenza al traffico, informazione all'utenza, ecc. o alle caratteristiche infrastrutturali.

La Customer Satisfaction delle aree di servizio mira invece a misurare la qualità dei servizi offerti dai Gestori delle aree di servizio (ristorazione e rifornimento carburante) e dalla Società (toilette, pulizia e sicurezza dei parcheggi e in generale delle aree esterne).

**Mystery Client:** è un'indagine basata sull'analisi di dati raccolti attraverso una rilevazione eseguita in forma anonima "sul campo" e fa riferimento ai servizi erogati presso le aree di servizio. I risultati ottenuti nel 2015 evidenziano che la qualità percepita dagli utenti in merito ai servizi offerti dalla Società è molto alta. Confrontando questi dati con quelli emersi dalle indagini precedenti si può affermare che nel corso del tempo la Società è riuscita a mantenere un elevato standard di qualità percepita e quindi di soddisfazione degli utenti.



# 6 mystery client

Per ogni area di servizio  
ogni 2 anni

**La gestione dei reclami** I reclami relativi alla qualità dei servizi erogati dalla Società vengono formalizzati mediante i seguenti canali:

- "Cartoline blu – Parola all'utente" in formato cartaceo;
- "Cartoline blu – Parola all'utente" in formato elettronico tramite Internet;
- E-mail;
- Lettera;
- Fax;
- Reclami presentati ai Centro Servizi.

I reclami forniscono importanti dati per capire quali sono le eventuali aree di miglioramento al fine di offrire un servizio in linea con le esigenze dell'utenza. La Società gestisce i reclami in modo attento rispondendo a ciascuno puntualmente e tempestivamente; sono considerati un atto di fiducia dell'utente che crede nella Società ma che in determinate situazioni non ha vissuto un servizio ottimale e soddisfacente.

# 9,6

Reclami su 1.000.000 di veicoli  
transitati (2015)

# -5%

Nel 2015 calo dei reclami del  
5% rispetto al 2014

TEMPO DI RISPOSTA (DALL'ARRIVO IN SOCIETÀ) AI RECLAMI SCRITTI DEGLI UTENTI:



# 90%

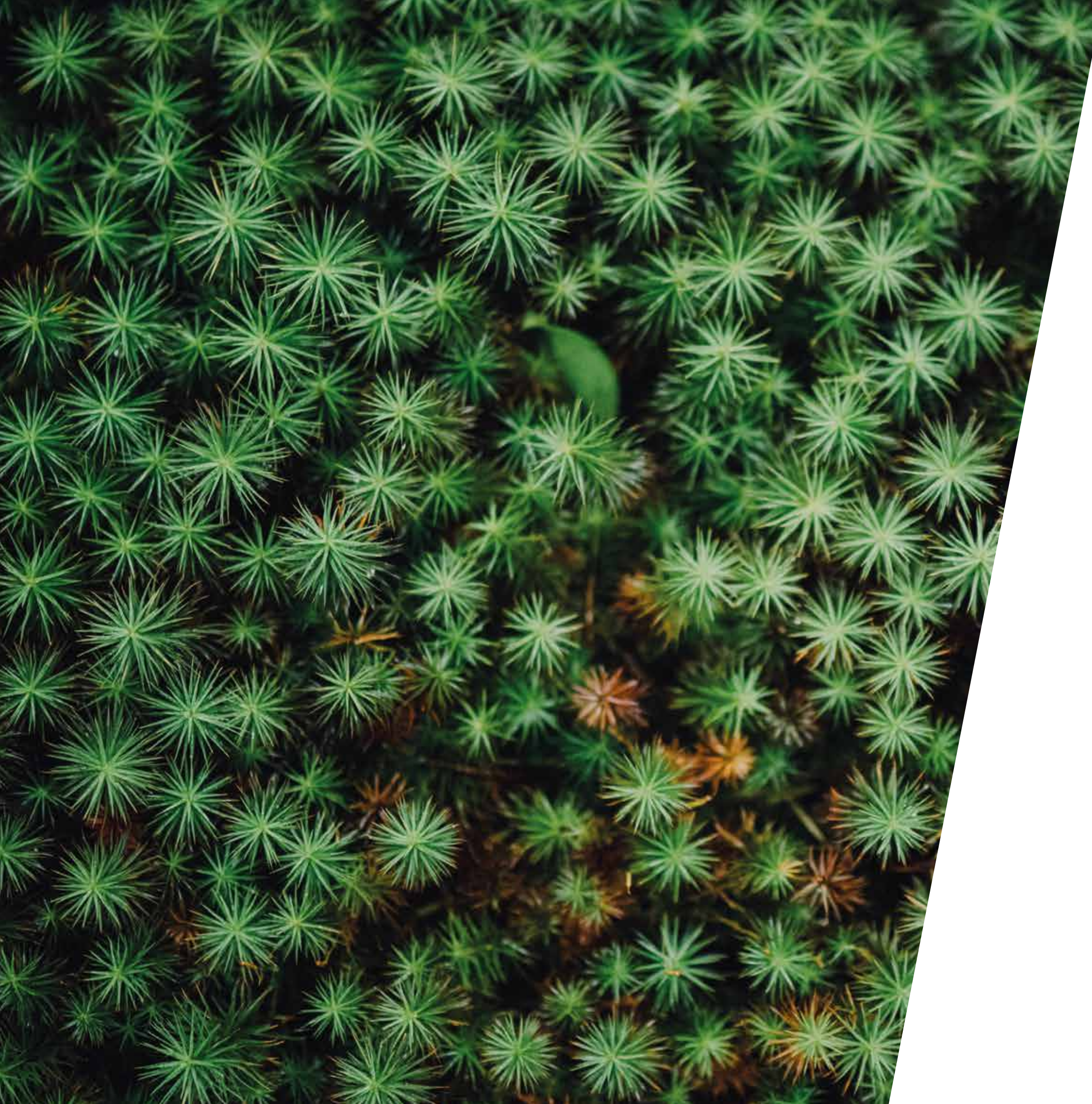
Entro 15 gg. lavorativi

# 100%

Entro 25 gg. lavorativi

# 85%

Tempo di risposta a proposte  
e reclami via e-mail entro 10  
giorni lavorativi



Indice  
GRI

| CODICE                                           | INDICATORE                                                                                                                                       | PAGINA | COMMENTI                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| STRATEGIA E ANALISI                              |                                                                                                                                                  |        |                                                                                                                                               |
| G4-1                                             | Dichiarazione dell'Amministratore Delegato e del presidente in merito all'importanza della sostenibilità per l'organizzazione e la sua strategia | 6      |                                                                                                                                               |
| G4-2                                             | Descrizione dei principali impatti, rischi e opportunità                                                                                         | 22-24  |                                                                                                                                               |
| PROFILO ORGANIZZATIVO                            |                                                                                                                                                  |        |                                                                                                                                               |
| G4-3                                             | Nome dell'organizzazione                                                                                                                         | 13     |                                                                                                                                               |
| G4-4                                             | Principali marchi, prodotto e/o servizi                                                                                                          | 15     |                                                                                                                                               |
| G4-5                                             | Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione                                                                                    | 13     |                                                                                                                                               |
| G4-6                                             | Numero di paesi in cui l'organizzazione opera                                                                                                    | 10-11  |                                                                                                                                               |
| G4-7                                             | Assetto proprietario e forma legale                                                                                                              | 13     |                                                                                                                                               |
| G4-8                                             | Mercati serviti                                                                                                                                  | 10-11  |                                                                                                                                               |
| G4-9                                             | Dimensioni dell'organizzazione                                                                                                                   | 12     |                                                                                                                                               |
| G4-10                                            | Numero di dipendenti per tipo di contratto, regione e genere                                                                                     | 48-49  | I dati sono suddivisi per tipologia di contratto, genere, cariche, classe di età                                                              |
| G4-11                                            | Percentuale dei dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione                                                                       | 55     | Nel paragrafo dedicato alla salute e sicurezza dei dipendenti, si fa riferimento ad accordi formali specifici con le organizzazioni sindacali |
| G4-12                                            | Descrizione della catena di fornitura                                                                                                            | 16     | Vengono forniti dati riguardo il numero totale di fornitori e il valore economico generato                                                    |
| G4-13                                            | Modifiche significative durante il periodo di rendicontazione                                                                                    | --     | Durante il periodo di rendicontazione non ci sono state delle modifiche significative                                                         |
| G4-14                                            | Spiegazione dell'applicazione dell'approccio prudenziale                                                                                         | 24-26  |                                                                                                                                               |
| G4-15                                            | Sottoscrizione di codici di condotta                                                                                                             | 25     |                                                                                                                                               |
| G4-16                                            | Appartenenza ad associazioni                                                                                                                     | 12     |                                                                                                                                               |
| ASPETTI MATERIALI E PERIMETRO DI RENDICONTAZIONE |                                                                                                                                                  |        |                                                                                                                                               |
| G4-17                                            | Elenco delle società incluse nel bilancio consolidato e indicazione delle società non comprese nel report                                        | 28     |                                                                                                                                               |
| G4-18                                            | Processo di definizione dei contenuti del bilancio                                                                                               | 30     |                                                                                                                                               |

| CODICE                           | INDICATORE                                                                                                                                                                                               | PAGINA              | COMMENTI                                                                                                 |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| G4-19                            | Elenco degli aspetti identificati come materiali                                                                                                                                                         | 30-31               |                                                                                                          |
| G4-20                            | Indicazione del perimetro di consolidamento per ciascun aspetto materiale (all'interno dell'organizzazione)                                                                                              | 30-31               |                                                                                                          |
| G4-21                            | Indicazione del perimetro di consolidamento per ciascun aspetto materiale (all'esterno dell'organizzazione)                                                                                              | 30-31               |                                                                                                          |
| G4-22                            | Spiegazione degli effetti di modifiche nei calcoli rispetto ai bilanci precedenti                                                                                                                        | --                  | Non rilevante in quanto questa rappresenta la prima edizione del bilancio di sostenibilità della Società |
| G4-23                            | Modifiche significative rispetto al precedente periodo di rendicontazione                                                                                                                                | --                  | Non rilevante in quanto questa rappresenta la prima edizione del bilancio di sostenibilità della Società |
| COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER |                                                                                                                                                                                                          |                     |                                                                                                          |
| G4-24                            | Elenco di gruppi di stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento                                                                                                          | 74                  |                                                                                                          |
| G4-25                            | Principi per identificare e selezionare i principali stakeholder con i quali intraprendere l'attività di coinvolgimento                                                                                  | 72-74               |                                                                                                          |
| G4-26                            | Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder, specificando la frequenza per tipologia di attività sviluppata e per gruppo di stakeholder                                                   | 74-76, 50-51, 68-69 |                                                                                                          |
| G4-27                            | Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder e in che modo l'organizzazione ha reagito alle criticità emerse, anche in riferimento a quanto indicato nel report | 74-76, 50-51, 68-69 |                                                                                                          |
| PROFILO DEL REPORT               |                                                                                                                                                                                                          |                     |                                                                                                          |
| G4-28                            | Periodo di rendicontazione                                                                                                                                                                               | 28                  |                                                                                                          |
| G4-29                            | Data di pubblicazione del bilancio più recente                                                                                                                                                           | --                  | Non rilevante in quanto questa rappresenta la prima edizione del bilancio di sostenibilità della Società |
| G4-30                            | Periodicità di rendicontazione                                                                                                                                                                           | 29                  |                                                                                                          |
| G4-31                            | Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti                                                                                                                   | 103                 |                                                                                                          |

| CODICE                               | INDICATORE                                                                                                    | PAGINA | COMMENTI                                                                                                                                     |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| G4-32                                | Indicazione dell'opzione "In accordance" scelta; tabella dei contenuti GRI; riferimenti alla verifica esterna | 28     |                                                                                                                                              |
| G4-33                                | Assurance esterna del bilancio                                                                                | --     | Per questa prima edizione del bilancio di sostenibilità si è deciso di non fare ricorso a un'assurance esterna del bilancio di sostenibilità |
| GOVERNANCE                           |                                                                                                               |        |                                                                                                                                              |
| G4-34                                | Struttura di governo dell'organizzazione                                                                      | 14-15  |                                                                                                                                              |
| G4-38                                | Composizione del più alto organo di governo                                                                   | 14     |                                                                                                                                              |
| G4-39                                | Indicazione se il Presidente del più alto organo di governo è anche Amministratore Delegato                   | 14     |                                                                                                                                              |
| G4-40                                | Descrizione dei processi di selezione e nomina dei componenti il più alto organo di governo                   | 14     |                                                                                                                                              |
| ETICA E INTEGRITÀ                    |                                                                                                               |        |                                                                                                                                              |
| G4-56                                | Missione, valori, codici di condotta, e principi                                                              | 15, 25 |                                                                                                                                              |
| INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE |                                                                                                               |        |                                                                                                                                              |
| G4-EN 3                              | Consumi di energia all'interno dell'organizzazione                                                            | 36     |                                                                                                                                              |
| G4-EN 6                              | Riduzione dei consumi energetici                                                                              | 36     |                                                                                                                                              |
| G4-EN 8                              | Acqua totale prelevata per fonte di approvvigionamento                                                        | 43     |                                                                                                                                              |
| G4-EN 9                              | Fonti di prelievo significativamente influenzate dai prelievi di acqua                                        | 43     |                                                                                                                                              |
| G4-EN 15                             | Emissioni di gas serra dirette                                                                                | 38, 40 |                                                                                                                                              |
| G4-EN 16                             | Emissioni di gas serra generate da consumi energetici                                                         | 39     |                                                                                                                                              |
| G4-EN 19                             | Riduzione delle emissioni di gas serra                                                                        | 38-40  |                                                                                                                                              |
| G4-EN 23                             | Peso totale dei rifiuti per tipo e modalità di smaltimento                                                    | 42     |                                                                                                                                              |

| CODICE                            | INDICATORE                                                                                                                                                                                     | PAGINA | COMMENTI |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|
| INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE |                                                                                                                                                                                                |        |          |
| G4-LA3                            | Ritorno al lavoro e tasso di rientro a seguito di congedo parentale                                                                                                                            | 58     |          |
| G4-LA6                            | Tipologia di infortuni, tasso di infortunio, malattie professionali, giorni di lavoro persi e assenteismo e numero di incidenti mortali collegati al lavoro suddivisi per regione e per genere | 52-54  |          |
| G4-LA8                            | Argomenti di salute e sicurezza compresi in accordi formali con i sindacati                                                                                                                    | 55     |          |
| G4-LA9                            | Ore di formazione medie per dipendente per anno, per genere e per categoria di dipendente                                                                                                      | 55, 57 |          |
| SOCIETÀ                           |                                                                                                                                                                                                |        |          |
| G4-S01                            | Percentuale di aree di operatività con implementazione di programmi di coinvolgimento della comunità locale, valutazione di impatto e sviluppo                                                 | 62-69  |          |
| G4-S02                            | Aree di operatività con impatti negativi attuali e potenziali significativi sulle comunità locali                                                                                              | 22-23  |          |
| RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO        |                                                                                                                                                                                                |        |          |
| G4-PR5                            | Risultati delle indagini di soddisfazione dei clienti                                                                                                                                          | 78, 86 |          |

# Glossario

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Barriera antirumore fotovoltaica | Barriera antirumore dotata di pannelli fotovoltaici che oltre a ridurre i livelli di inquinamento acustico permette di produrre energia pulita dal sole.                                                                                                              |
| Bilancio di sostenibilità        | Rapporto atto a fornire elementi conoscitivi sull'organizzazione che lo realizza sotto il profilo economico, ambientale e sociale.                                                                                                                                    |
| C.S.A.                           | Centri di Servizio per la Sicurezza Autostradale (C.S.A.) finalizzati a garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza, fluidità del traffico e conservazione del patrimonio autostradale.                                                                   |
| Car sharing                      | Servizio che permette di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio, e pagando in ragione dell'utilizzo fatto.                                                                                                            |
| Carpooling                       | Modalità di trasporto che consiste nella condivisione di automobili private tra un gruppo di persone.                                                                                                                                                                 |
| CO <sub>2</sub>                  | L'anidride carbonica è un gas inerte, inodore ed incolore, naturalmente presente in atmosfera in concentrazioni limitate. È ritenuta uno dei principali gas serra presenti nell'atmosfera terrestre.                                                                  |
| CO <sub>2</sub> eq               | Unità di misura utilizzata per misurare il potenziale di riscaldamento dei gas serra, ovvero il loro GWP (Global Warming Potential). La CO <sub>2</sub> è il gas di riferimento usato per misurare tutti gli altri, quindi il GWP della CO <sub>2</sub> è uguale a 1. |
| Core business                    | Attività principale svolta da un'organizzazione.                                                                                                                                                                                                                      |
| Corsi monografici                | Corsi che prevedono la trattazione specifica di un solo argomento e che non rientrano nelle altre categorie di formazione.                                                                                                                                            |
| Dialogo con gli stakeholder      | Coinvolgimento e ascolto dei gruppi di interesse o stakeholder della Società.                                                                                                                                                                                         |
| Efficienza energetica            | Riduzione del consumo di energia e prevenzione degli sprechi.                                                                                                                                                                                                         |
| Elettrolisi                      | Processo che consiste nello svolgimento di trasformazioni chimiche grazie all'apporto di energia elettrica.                                                                                                                                                           |

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Focus group                | Tecnica di ricerca qualitativa in cui un gruppo di persone è invitato ad approfondire un tema o particolari aspetti di un argomento, parlando, discutendo e confrontandosi, con la supervisione di un moderatore.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Geotermia                  | Generazione di energia per mezzo di fonti geologiche di calore.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| GHG - Gas ad effetto serra | Acronimo di Greenhouse Gas, ovvero gas serra. Sono chiamati gas serra quei gas presenti in atmosfera, che sono trasparenti alla radiazione solare in entrata sulla Terra, ma riescono a trattenere, in maniera consistente, la radiazione infrarossa emessa dalla superficie terrestre, dall'atmosfera e dalle nuvole. I gas serra possono essere sia di origine naturale che antropica e assorbono ed emettono a specifiche lunghezze d'onda nello spettro della radiazione infrarossa. Questa loro proprietà causa il fenomeno noto come effetto serra. Vapore acqueo (H <sub>2</sub> O), anidride carbonica (CO <sub>2</sub> ), protossido di azoto (N <sub>2</sub> O), metano (CH <sub>4</sub> ) ed esafluoruro di zolfo (SF <sub>6</sub> ) sono i gas serra principali nell'atmosfera terrestre. |
| GRI                        | Acronimo di Global Reporting Initiative, ovvero linee guida internazionali per l'elaborazione di un bilancio di sostenibilità che forniscono degli indicatori negli ambiti economico, sociale ed ambientale atti a sistematizzare la rendicontazione delle performance aziendali.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Idrogeno "verde"           | Idrogeno generato con il solo utilizzo di fonti di energia rinnovabile (il sole, il vento e l'acqua, ovvero l'energia fotovoltaica, eolica ed idroelettrica).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Imprese collegate          | Società sulle quali un'altra società esercita un'influenza notevole. L'influenza si presume quando nell'assemblea ordinaria può essere esercitato almeno un quinto dei voti ovvero un decimo se la società ha azioni quotate in mercati regolamentati.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Imprese controllate        | Sono considerate società controllate le società in cui un'altra società dispone della maggioranza dei voti esercitabili o di voti sufficienti per esercitare un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria nonché le società che sono sotto influenza dominante di un'altra società in virtù di particolari vincoli contrattuali.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Indice di gravità              | Numero di giorni di assenza per infortunio sul lavoro * 106 / ore lavorate (indice di gravità UNI 7249/2007).                                                                                                                                                                                |
| Intensità delle emissioni      | Misura delle emissioni in relazione ad uno o più parametri specifici (numero di unità prodotte, numero di collaboratori, numero di veicoli, ecc.).                                                                                                                                           |
| Intermodalità                  | Particolare tipologia di trasporto che prevede l'utilizzo combinato di differenti mezzi di trasporto. Nel contesto del presente bilancio si fa riferimento all'intermodalità per il trasporto merci su camion e treno.                                                                       |
| Inverter                       | Apparecchiatura elettronica in grado di convertire un flusso di corrente continua in corrente alternata.                                                                                                                                                                                     |
| kWp                            | Kilowatt picco, unità di misura che viene utilizzata per indicare la potenza istantanea erogata da una cella fotovoltaica o da un pannello fotovoltaico in determinate condizioni standard, cioè con irraggiamento di 1000 W/m2, temperatura ambiente di 25 °C, posizione del sole a 1,5 AM. |
| Malattie professionali         | Malattie contratte dal lavoratore nell'esercizio e a causa della mansione svolta durante l'attività lavorativa.                                                                                                                                                                              |
| Materialità                    | Concetto introdotto con la versione G4 del GRI che sta a indicare il grado di rilevanza di specifiche tematiche ai fini della stesura del bilancio.                                                                                                                                          |
| Normal metri cubi              | Unità di misura utilizzata per il gas in condizioni "normali", e cioè in relazione alla pressione atmosferica ed alla temperatura di 0°C.                                                                                                                                                    |
| Pannelli a messaggio variabile | Display a LED impiegati per incrementare la sicurezza e migliorare la comunicazione sulle strade attraverso la visualizzazione di informazioni in tempo reale.                                                                                                                               |
| Pavimentazione antiskid        | Pavimentazione antisdrucchiabile dotata di granuli che assicurano una buona aderenza ruota-pavimentazione.                                                                                                                                                                                   |
| Quadri                         | Costituiscono, assieme a dirigenti, impiegati ed operai, una delle quattro categorie di lavoratori subordinati previste dal codice civile italiano. Svolgono attività di rilevante importanza ai fini dello sviluppo e dell'attuazione degli obiettivi della Società.                        |
| Scope 1                        | Classificazione redatta dal GHG Protocol che sta ad indicare tutte le emissioni di gas ad effetto serra dirette, ovvero provocate da fonti di proprietà o controllate dall'entità rendicontante.                                                                                             |

|                                         |                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Scope 2                                 | Classificazione redatta dal GHG Protocol che sta ad indicare tutte le emissioni di gas ad effetto serra indirette derivanti dal consumo di energia prelevata da rete.                                   |
| Sicurvia                                | Guardrail                                                                                                                                                                                               |
| Stakeholder                             | Gruppi di persone ed entità che portano valori, bisogni, interessi ed aspettative nei confronti della Società.                                                                                          |
| Tasso di Incidentalità Globale – T.I.G. | Indicatore che rapporta il numero degli incidenti occorsi al numero dei chilometri percorsi effettivamente da tutti i veicoli che hanno percorso l'autostrada in questione.                             |
| Tasso di infortunio                     | Numero totale di infortuni sul lavoro (esclusi quelli in itinere) * 103 / numero di addetti a tempo indeterminato (frequenza relativa INAIL).                                                           |
| TEP                                     | Acronimo di Tonnellata Equivalente di Petrolio. È un'unità di misura dell'energia.                                                                                                                      |
| Welfare aziendale                       | Insieme di benefit e prestazioni finalizzato a superare la componente meramente monetaria della retribuzione al fine di sostenere il reddito dei dipendenti e migliorarne la vita privata e lavorativa. |



Questa prima edizione del Bilancio di Sostenibilità è stata realizzata da un gruppo di lavoro interno ad Autostrada del Brennero SpA con la consulenza tecnico metodologica di Terra Institute Srl

Autostrada del Brennero SpA  
Brennerautobahn AG  
Sede sociale in Trento, Via Berlino, 10

Tel. +39 0461 212611  
Fax +39 0461 23 49 76  
[www.autobrennero.it](http://www.autobrennero.it)  
[a22@autobrennero.it](mailto:a22@autobrennero.it)

Capitale sociale Euro 55.472.175 i.v.  
Registro Imprese di Trento e Codice Fiscale 00210880225  
Codice I.V.A. comunitaria IT00210880225

Progetto grafico: Luca Sartori  
Stampato nel mese di aprile 2017 da Saturnia Snc

