

20
23



GRUPPO AUTOBRENNERO



BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



20
23



GRUPPO AUTOBRENNERO



BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



A cura di

Servizio Stampa e Relazioni Esterne

Assistenza tecnico-metodologica

PwC Business Services Srl

Progetto grafico

Ufficio Comunicazione

Fotografie

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

Bilancio di Sostenibilità
approvato in CdA il 17.05.2024

© 2024 Autostrada del Brennero SpA / Brennerautobahn AG
www.autobrennero.it - Via Berlino, 10 - Trento

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione di Autostrada del Brennero SpA.

GRUPPO AUTOBRENNERO

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2023

p. 5 Lettera agli stakeholder

p. 6 Introduzione

p. 10 01. **Il Gruppo**

p. 12 Introduzione al Gruppo

p. 24 La Concessione di Autostrada del Brennero

p. 26 La Governance del Gruppo

p. 28 La gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo

p. 32 L'approccio alla fiscalità

p. 34 Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile

p. 37 Gli stakeholder del Gruppo

p. 41 L'analisi di materialità

p. 42 02. **Il valore del Gruppo**

p. 44 La catena di fornitura

p. 48 Investimenti

p. 56 Innovazione e digitalizzazione

p. 62 03. **La tutela dell'ambiente**

p. 64 La mobilità di domani

p. 68 L'energia e le fonti rinnovabili

p. 72 L'inquinamento atmosferico

p. 75 L'inquinamento acustico

p. 78 La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti

p. 85 Le materie prime

p. 87 Le risorse idriche e la loro tutela

p. 90 04. **Il benessere degli utenti**

p. 92 La sicurezza degli utenti

p. 100 La sicurezza delle informazioni

p. 102 La soddisfazione degli utenti

p. 108 05. **L'attenzione alle comunità locali**

p. 110 La redistribuzione del valore generato

p. 114 La tutela del territorio

p. 120 06. **Il benessere dei collaboratori**

p. 122 I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale

p. 133 La sicurezza dei collaboratori

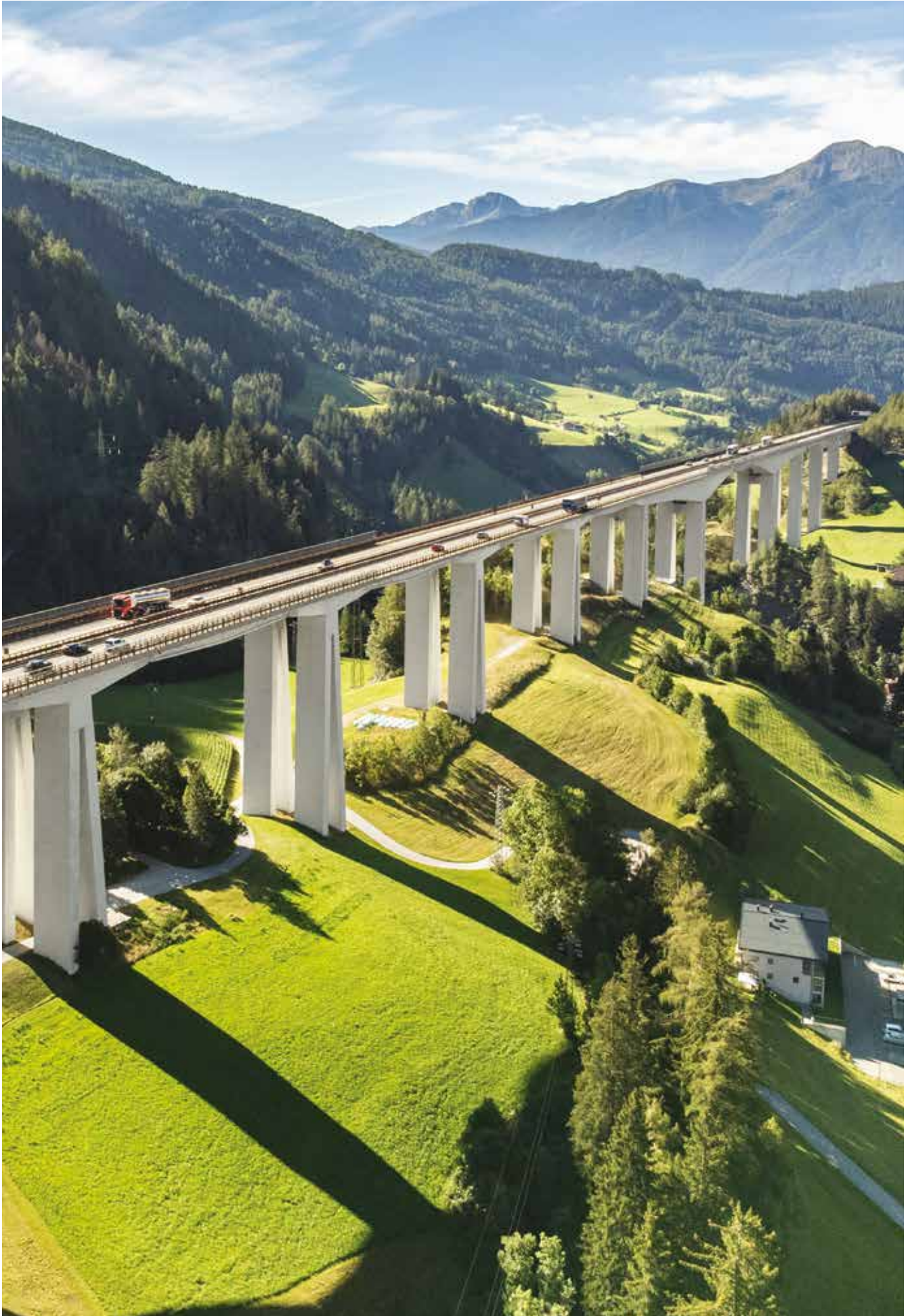
p. 141 Il benessere oltre il lavoro

p. 144 Appendice

p. 146 Nota Metodologica

p. 151 Relazione di revisione

p. 155 GRI Content Index



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI 2-22



Amministratore Delegato
Dott. Diego Cattoni



Presidente
Adv. Hartmann Reichhalter

Il Bilancio di Sostenibilità 2023 del Gruppo Autobrennero riflette un'annata di intenso impegno e proficui risultati. L'intera macchina del Gruppo ha continuato infatti a lavorare per portare avanti i macro obiettivi prefissati nella Proposta spontanea di Finanza di Progetto, che ha ottenuto sul finire del 2022, la fattibilità da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Una proposta totalmente ispirata al principio di sostenibilità, poiché mira, attraverso un piano di investimenti da oltre 7 miliardi a ridisegnare la mobilità lungo l'asse del Brennero, trasformandolo nel primo Green Corridor d'Europa.

In questo progetto che proietta nel futuro una sensibilità iscritta nel DNA di Autostrada del Brennero sono fortemente coinvolte tutte le Società del Gruppo, poiché l'intermodalità ne è uno dei pilastri fondamentali. È con orgoglio del resto che possiamo rilevare come le intuizioni del passato, grazie all'impegno profuso dal Gruppo, siano cresciute divenendo esperienze di avanguardia, osservate e studiate con ammirazione anche all'estero. L'investimento sulla ferrovia, solo in apparenza un competitor, ha portato il Gruppo a trasferire dalla gomma alla rotaia circa 1.000 tir al giorno. Con un evidente impatto positivo sulla circolazione autostradale, sulle emissioni e sui territori attraversati dall'A22. I quali - non va dimenticato - attraverso gli Enti Locali rappresentano per quest'ultima non solo uno stakeholder ma anche l'84,7% del proprio azionariato: un dato che ha indotto da sempre la Società ad un approccio attento alle esigenze delle Comunità locali, oltre che alla propria clientela. Pioniera è stata la Società anche per l'infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici, continuamente potenziata e soprattutto per l'idrogeno verde: Autostrada del Brennero aprì il primo stabilimento di produzione e distribuzione di questo straordinario vettore energetico a Bolzano nel 2014; oggi la Capogruppo è impegnata nella progettazione di altri 8 impianti e, grazie al know how maturato in materia, ha potuto aggiudicarsi nel corso del 2023 4 bandi su fondi PNRR per altrettanti centri di distribuzione di idrogeno verde, che sono già in fase di realizzazione. Analoga posizione di eccellenza è ricoperta nel comparto delle tecnologie C-ITS: attraverso la continua partecipazione a progetti di ricerca internazionali, Autostrada del Brennero ha dotato la sua arteria di ben 68 Road Site Unit fisse e oltre 15 mobili per la comunicazione fra arteria e veicoli. Una sorta di certificato della preparazione dell'infrastruttura a quella che sarà la guida del futuro: connessa e cooperativa, quindi più sicura, più efficiente e più sostenibile.

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

L'Amministratore Delegato

Dott. Diego Cattoni

Il Presidente

Adv. Hartmann Reichhalter

INTRODUZIONE

GRI 2-2; 2-3; 2-4; 2-6

In linea con il Bilancio di Sostenibilità dell'anno precedente, il presente documento considera all'interno del proprio perimetro di rendicontazione il Gruppo Autobrennero, al fine di includere, affianco ad Autostrada del Brennero SpA, anche le società da questa controllate già pienamente operative: RTC - Rail Traction Company SpA, Sadobre SpA e InRail SpA. Per quanto riguarda le Controllate Autostrada Regionale Cispadana SpA e Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, si è preferito attendere l'avvio delle attività proprie, ossia la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'Autostrada Regionale Cispadana nel primo caso e la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana" nel secondo. Si è deciso di non includere Lokomotion GmbH in quanto partecipata direttamente dalle controllate STR2 SpA (20%) e RTC SpA (30%), STR SpA, in quanto società priva di un'operatività diretta in ambito trasportistico e Virtual Design, Società acquisita per il 52% da Autostrada del Brennero nel corso del 2023, che si occupa di renderizzazione in 3D. Si è in questo modo proseguito nel solco tracciato lo scorso anno: l'ampliamento del perimetro rispondeva e risponde infatti al desiderio della Società di rendicontare in modo integrato il proprio impegno per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Alla base rimangono comunque gli obiettivi che la Società ha rendicontato all'interno dei precedenti bilanci: dare il proprio



contributo per garantire un futuro sostenibile alle nuove generazioni anche in un contesto di instabilità del mercato, di cambiamenti ambientali e di incertezze sociali.

Dal punto di vista della sostenibilità, il settore dei trasporti è legato a sfide di grande importanza: la garanzia della sicurezza, la riduzione dell'inquinamento, il consolidamento di una convivenza virtuosa con i territori attraversati e la creazione di condizioni adatte alla crescita e alla diffusione su ampia scala della mobilità sostenibile. La scelta di redigere il Bilancio di Sostenibilità, arrivato con questa alla settima edizione, rappresenta un ulteriore tassello di questa assunzione di responsabilità.

La decisione presa ormai due anni fa di optare per una rendicontazione annuale e sottoporla volontariamente a Limited Assurance si rivela lungimirante alla luce delle evoluzioni normative in materia: a partire infatti dal fiscal year 2025 la rendicontazione diverrà un obbligo di legge anche per Autostrada del Brennero. Una data che, grazie al lavoro svolto in questi anni, coglie il Gruppo assolutamente preparato. A stabilirlo la direttiva europea Corporate Sustainability Reporting che ha introdotto nuovi standard di rendicontazione, gli European Sustainability Reporting Standard. Quest'anno tuttavia il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglierà ancora indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee guida "GRI Sustainability Reporting Standards" della Global Reporting Initiative (GRI) e riconosciute a livello internazionale: pubblicati nel 2016, gli standard di rendicontazione sono stati revisionati negli anni, portando nel 2022 a un aggiornamento dell'analisi di materialità del Gruppo per tenere conto degli impatti generati dall'organizzazione; anche per questa edizione l'approccio adottato dal Gruppo è dunque quello "with reference to the GRI Standards".

Come già anticipato, i dati presentati nel Bilancio di Sostenibilità si riferiscono alle società Autostrada del Brennero SpA, RTC - Rail Traction Company SpA, InRail SpA e Sadobre SpA, identificate nel presente documento anche come "Gruppo" o "Gruppo Autobrennero". La forte differenza nelle operazioni svolte dalle singole Società ha comportato alcune disomogeneità nel processo di consolidamento del perimetro di rendicontazione. Alcune tematiche si prestano per loro natura ad essere associate solamente all'attività autostradale svolta dalla Capogruppo, come ad esempio nel caso della "sicurezza degli utenti". Conseguentemente, in alcune, seppure limitate, occasioni è stato possibile recuperare dati completi solo per Autostrada del Brennero SpA. Per chiarezza i dati sono stati quindi accompagnati da informazioni che permettono di inquadrare chiaramente il perimetro di rendicontazione.

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







IL GRUPPO 



01 

INTRODUZIONE AL GRUPPO

GRI 2-1; 2-6; 2-23; 2-28; 2-29

Il Gruppo Autobrennero è una realtà complessa costruita intorno all'esperienza della Capogruppo, Autostrada del Brennero SpA, come operatore autostradale. Nel presente capitolo, verrà descritta la struttura del Gruppo, saranno indicati i suoi numeri, i principi cui si ispira e gli obiettivi cui ambisce. Sarà inoltre illustrata l'articolata mappa dei suoi stakeholder.

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

	Società	N° Azioni	%
1	Regione autonoma Trentino-Alto Adige	495.480,00	32,29
2	Provincia autonoma di Bolzano	117.028,00	7,63
3	Provincia autonoma di Trento	121.726,00	7,93
4	Provincia di Verona	84.594,00	5,51
5	Provincia di Mantova	48.944,00	3,19
6	Provincia di Modena	65.078,00	4,24
7	Provincia di Reggio Emilia	33.378,00	2,18
8	Azienda consorziale trasporti di Reggio Emilia	5.000,00	0,33
9	Comune di Bolzano	64.860,00	4,23
10	Comune di Trento	64.938,00	4,23
11	Comune di Verona	84.531,00	5,51
12	Comune di Mantova	32.469,00	2,12
13	Camera di Commercio di Bolzano	12.912,00	0,84
14	Camera di Commercio di Trento	5.171,00	0,34
15	Camera di Commercio di Verona	26.044,00	1,70
16	Camera di Commercio di Mantova	38.316,00	2,50
	TOT. PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	1.300.469,00	84,75
17	A4 Holding SpA	64.951,00	4,23
18	Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma	1.534,00	0,10
19	Banco Bpm Società per Azioni	30.649,00	2,00
20	Infrastrutture CIS Srl	120.113,00	7,83
	TOT. PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	217.247,00	14,16
21	Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)	16.784,00	1,09
	TOTALE	1.534.500,00	100,00

Negli anni, il Gruppo Autobrennero, si è consolidato con la presenza di società con competenze specifiche volte alla creazione di sinergie atte a rendere più efficiente e sostenibile la filiera dei trasporti.

PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2022 la Capogruppo possiede partecipazioni in:

Imprese Controllate

- Sadobre - Stazione autostradale doganale di confine del Brennero SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- STR2 SpA
- Virtual Design Srl
- RTC - Rail Traction Company SpA (indiretta)
- InRail SpA (indiretta)

Imprese Collegate

- Istituto per Innovazioni Tecnologiche Bolzano Scarl
- Lokomotion GmbH (indiretta)

Altre Imprese

- Interbrennero - Interporto servizi doganali e intermodali del Brennero SpA
- CRS - Centro Ricerche Stradali in liquidazione SpA
- Consorzio Autostrade Italiane Energia
- Quadrante Servizi Srl (indiretta)

MISSION

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

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

Sempre sulla base di quanto definito dall'art. 3 dello statuto, la Capogruppo può, inoltre, *“costituire o partecipare a società, che hanno per oggetto: il trasporto di merci e persone prioritariamente sull'asse del Brennero, sia su rotaia che su gomma, compresi altri sistemi di trasporto; il trasporto intermodale di merci anche tramite la realizzazione e gestione di interporti, autoporti ed altre strutture e servizi logistici prioritariamente sull'asse del Brennero”*. Con l'obiettivo di integrare il servizio autostradale, Autostrada del Brennero SpA ha quindi acquisito quote di partecipazione di maggioranza in RTC SpA, Sadobre SpA e InRail SpA.

RTC - Rail Traction Company SpA ha la propria sede a Bolzano e offre servizi di trazione ferroviaria di convogli di merce, organizzando l'utilizzo di locomotori (di proprietà, in leasing o a noleggio) e di macchinisti adibiti alla condotta dei treni merci, per conto delle società ferroviarie, delle società che organizzano il trasporto multimodale (i cosiddetti MTO) e società che operano nell'organizzazione logistica del trasporto di merci in import ed export dall'Italia. Il mercato servito da RTC SpA è quello nazionale, con particolare attenzione per l'area del Nord Est (Veneto, Trentino, Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia); in misura minore sono gestiti anche i servizi verso il Nord Ovest (Lombardia, Piemonte) e verso sud fino alla Toscana e bassa Emilia. I settori serviti comprendono tutti quelli legati alle merceologie trasportate, con particolare prevalenza dell'industriale, chimico, automotive e alimentare. Partner strategico di RTC SpA è Lokomotion GmbH, partecipata direttamente dalle controllate STR2 SpA (20%) e appunto RTC SpA (30%): Lokomotion gestisce i convogli ferroviari oltre il confine del Brennero.

InRail SpA è un'impresa ferroviaria fondata nel 2009 in grado di offrire trasporti per tutti i tipi di merci con proprie locomotive e personale qualificato in Italia e, unica impresa privata italiana autorizzata, in Slovenia e in Croazia grazie al Certificato di Sicurezza Unico (SSC) rilasciato da ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie. Con sede legale e amministrativa a Genova e sedi operative a Udine, Nova Gorica (Slovenia) e Zagabria (Croazia), InRail si avvale di un organico di 223 dipendenti.

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

Le Società sono ben inserite all'interno del tessuto industriale dei rispettivi settori e partecipano attivamente alle attività proposte dalle Associazioni di Settore. Autostrada del Brennero SpA è iscritta all'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), associazione che riunisce le società, enti e consorzi che hanno ottenuto la concessione per la costruzione o l'esercizio di autostrade italiane. RTC SpA fa invece parte di Fercargo, Fermerci, Confindustria Verona, Assoimprenditori Bolzano ed altre associazioni di settore nazionali ed internazionali come ad esempio UIC. InRail è iscritta a FerCargo, Fermerci, Freight Leaders Council, Piarc e Propeller Club Mantova.

Consapevole del proprio impatto sulla realtà che attraversa e consapevole della possibilità di agire come elemento trainante verso lo sviluppo di una mobilità sostenibile a tutto tondo, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ha portato avanti diverse iniziative, con collaborazioni esterne, a livello economico, ambientale e sociale, tra le quali risultano fondamentali i progetti europei, come ad esempio:

- il progetto BrennerLEC (Brenner Lower Emissions Corridor), con l'obiettivo della creazione di un corridoio ad emissioni ridotte, di cui si è aperta la seconda fase denominata BrennerLEC After Life: il progetto punta a implementare le strategie messe in atto e estendere le tratte interessate;
- la piattaforma C-ROADS, consistente in una serie di progetti riguardanti la guida connessa, cooperativa e automatizzata fra diversi veicoli;
- il progetto ICT4CART, con l'obiettivo di fornire un'infrastruttura ICT per consentire la transizione verso l'automazione dei trasporti su strada;
- il progetto Pass4Core che consiste nello sviluppo di una rete di aree di sosta sicure per mezzi pesanti;
- il progetto integrato LIFE ALPS che mira alla creazione di un sistema di trasporto integrato a zero emissioni, basato sull'impiego di energia derivante da impianti idroelettrici per produrre elettricità ed idrogeno verde, utilizzati per rifornire veicoli ad emissioni zero;
- il progetto Napcore, che punta a incrementare lo scambio di dati sulla mobilità europea con l'obiettivo di armonizzarne gli standard di comunicazione;
- il progetto Meridian che, promuovendo la digitalizzazione della mobilità, vuole ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale incrementando la sicurezza stradale;
- il progetto PoDIUM che mira allo sviluppo di casi d'uso specifici di guida connessa e autonoma;

Di questi progetti si darà maggiore dettaglio nei capitoli relativi agli impatti degli stessi.

I NUMERI DEL GRUPPO*

*: Dati Bilancio consolidato del 2023,
le società consolidate integralmente sono:

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

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



Confrontando i dati del 2023 con gli anni precedenti si rileva un generale trend positivo collegato anche al progetto di ampliamento del Gruppo, con l'acquisizione alla fine del 2021 di InRail SpA: il venir meno delle restrizioni legate alla situazione pandemica, ha consentito negli ultimi due anni il netto miglioramento dei risultati economici del Gruppo. La Capogruppo gestisce la tratta per 314 chilometri dal Brennero all'allacciamento con l'A1 a Modena, garantendo le perfette condizioni di percorrenza con un piano di manutenzioni che quest'anno ha toccato i 198 mila euro a chilometro, interventi in caso di emergenza o maltempo in coordinamento con Polizia stradale, Vigili del Fuoco e sanitari e servizi di ristoro e sosta per viaggiatori e mezzi pesanti nelle 22 aree di sosta e cinque aree dedicate ai camion. Il livello del traffico, tornato già lo scorso anno ai livelli pre pandemia, si mantiene sostanzialmente costante anche nel 2023, con 5.207 milioni di chilometri percorsi tra veicoli leggeri e pesanti. Ovviamente questo ha avuto riflessi positivi sull'andamento economico e finanziario della Società.

Per quanto riguarda RTC nell'anno 2023 sono stati effettuati complessivamente 10.388 treni comprese le antenne, 936 treni in meno rispetto agli 11.324 del 2022 (pari al -8%). Esaminando più nel dettaglio la produzione, per il traffico combinato si registra una flessione dei volumi di trasporto dell'8% rispetto all'anno precedente (5.056 treni effettuati nel 2023 rispetto ai 5.503 del 2022). Il traffico tradizionale (al netto dei treni antenna) ha evidenziato un decremento di volumi pari al -19%

Ricavi caratteristici
(A1+A5)Patrimonio
NettoTotale
Passivo

Debiti

Utile

	▼	▼	▼	▼	▼
2021	€ 350.006.862	€ 824.354.205	€ 1.875.086.322	€ 124.416.915	€ 56.951.297
2022	€ 407.049.454	€ 890.281.102	€ 1.941.119.455	€ 138.712.325	€ 93.547.897
2023	€ 420.158.304	€ 932.370.289	€ 2.019.338.861	€ 137.331.629	€ 80.032.087

A22 Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

2021	€ 64.216.759	€ 16.382.908	€ 38.344.883	€ 16.428.750	€ 869.402
2022	€ 69.428.909	€ 18.701.981	€ 38.512.840	€ 14.263.796	€ 2.583.623
2023	€ 68.882.860	€ 18.545.659	€ 35.668.532	€ 10.492.896	€ 630.181

**Rail Traction
Company**

2021	-	-	-	-	-
2022	€ 48.423.988	€ 6.739.235	€ 77.690.454	€ 18.594.601	€ 53.799
2023	€ 54.945.810	€ 7.146.326	€ 28.977.043	€ 19.237.792	€ 513.769

InRail

2021	€ 2.157.666	€ 9.934.529	€ 11.091.964	€ 670.285	€ 407.764
2022	€ 2.101.696	€ 10.594.494	€ 11.489.014	€ 417.415	€ 659.966
2023	€ 2.123.952	€ 11.213.875	€ 12.103.933	€ 406.647	€ 619.381

SADOBRE
VIPITENO / STERZING

(2.656 treni rispetto ai 3.296 del 2022). In generale, la debolezza della Germania, primo partner commerciale e produttivo dell'Italia, si è trasmessa alle industrie italiane più integrate nelle catene globali del valore e alle regioni più dinamiche, soprattutto nel Nord Italia, con conseguente contrazione del traffico merci. Nella seconda parte del 2023 sono inoltre iniziati scioperi e contestazioni da parte dei macchinisti ferroviari e in particolare di quelli di DB Cargo. Al calo della domanda di trasporto si è quindi aggiunto un peggioramento della qualità ed un aumento delle cancellazioni di treni in Germania e Austria, che hanno impattato sui traffici ferroviari RTC attraverso il Brennero.

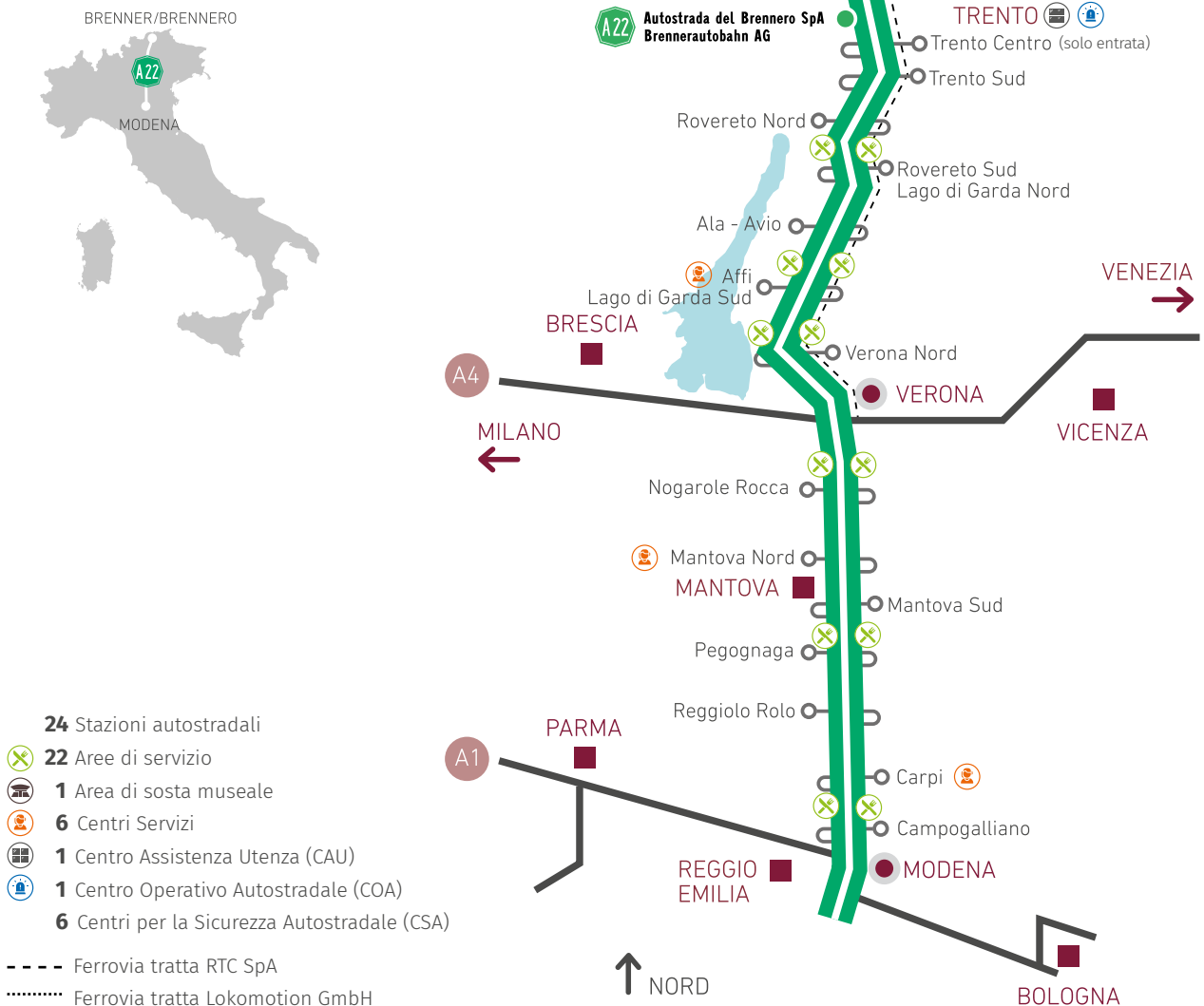
Il segmento trasporto grano registra un incremento del 54% (1.151 treni completati rispetto ai 746 del 2022) grazie all'investimento in termini di macchine e personale fatto dall'azienda nel corso degli ultimi anni, alla forte spinta commerciale che ha portato all'acquisizione di quote di mercato in tutto il Nord Italia e all'elevata qualità del servizio offerto.

Nel 2023 InRail ha effettuato complessivamente 7.559 treni, con una crescita del 2% rispetto all'anno precedente. I traffici dai confini sono incrementati in modo significativo, in particolare da e per il confine sloveno, sia grazie alla presenza di InRail Slovenia, che nel 2023 ha traziionato su rete slovena 261.982 treni*km, sia all'estensione del Certificato di Sicurezza per la rete ferroviaria croata a dicembre 2020, ponendo le basi per la realizzazione di un piano di sviluppo in cui sarà sempre più significativa l'apertura di nuove relazioni verso l'est Europa. È stata parallelamente incrementata la quota di trasporti relativa alle merci pericolose sugli impianti già serviti e limitatamente al primo periodo dell'anno sono stati incrementati i volumi sulle relazioni di trasporto combinato, ad esempio da Pordenone verso il nord Europa in partnership con LTE e Hupac. È stato anche attivato e consolidato il trasporto di auto sulla relazione Romania-Venezia Marghera. Sono poi proseguiti i cosiddetti "treni pesanti" (fino a un massimo di 2200-2500 tons lorde), con un incremento del 5% rispetto all'anno precedente, espresso in termini di quantità di tracce effettuate, manifestatosi soprattutto nel trasporto di cereali, oltre che nel trasporto di biamme nella tratta Monfalcone San Giorgio, con treni di 2500 tons effettuati con regolarità. È inoltre ripresa a fine 2023 l'attività intermodale, con un servizio a frequenza settimanale tra Tarvisio e Padova. Si segnala infine che, a partire dal 10 gennaio 2023, i traffici da e per la Francia, precedentemente gestiti da FuoriMuro Impresa Ferroviaria Srl, sono gestiti da InRail; ciò consentirà alla Società di operare con sempre maggior successo sul corridoio Mediterraneo, con volumi crescenti e un ruolo sempre più significativo.

IL CORRIDOIO DEL BRENNERO

A22: L'ASSE AUTOSTRADALE

L'autostrada A22 è lunga 314 km e congiunge il Brennero (km 0) a Modena (km 314) attraversando il territorio di quattro Regioni: Trentino-Alto Adige, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna. Le due carreggiate dell'autostrada (Nord e Sud) sono caratterizzate da due corsie di marcia di 3,75 m e una corsia di emergenza di 2,50 m, ampliata da Egna a Verona a 3,50 m.



* ENTRATA: disponibile solo in direzione nord
USCITA: disponibile solo in direzione sud

Locomotive performanti e digitalizzazione

La ferrovia supera sè stessa

InRail riserva fin dalla sua fondazione una forte attenzione alla sostenibilità, a partire dalla propria vocazione di business, che prevede l'effettuazione di servizi di trasporto merci attraverso la ferrovia, la scelta più rispettosa dell'ambiente.

L'Impresa è in possesso della Certificazione Integrata per la Sicurezza Ferroviaria, la Qualità, l'Ambiente e la Salute, e, coerentemente con la policy correlata, assicura a tutto il personale un aggiornamento continuo in materia. Più in particolare, InRail sottolinea tra i principi cardine della propria policy la sicurezza delle operazioni di trasporto e di manovra ferroviaria, la protezione dell'incolumità e della salute dei propri lavoratori e dei terzi coinvolti nelle attività, la tutela della pubblica incolumità e la salvaguardia dell'ambiente.

Tutte le locomotive utilizzate da InRail sono di ultima generazione; le attività di manutenzione, sia ordinaria che correttiva, vengono affidate a società esterne sottoposte ad audit periodici (generalmente, i Costruttori stessi o aziende da loro riconosciute e/o certificate). Le verifiche degli aspetti manutentivi sono molto stringenti in quanto alla base del mantenimento degli standard di sicurezza e delle performance della flotta.

La Società svolge oltre il 99% (corrispondente a 1.450.538 km percorsi) di trazione ferroviaria con locomotive a trazione elettrica. Nei casi in cui sia necessario percorrere una linea o un tratto di linea non elettrificata, InRail privilegia, rispetto all'utilizzo di locomotori diesel che usano un motore diesel, l'impiego di speciali locomotive elettriche dotate di Gruppo diesel (cosiddetto "Diesel Power Module"), minimizzando così l'impatto ambientale dell'attività. Queste locomotive sfruttano infatti l'energia elettrica, poiché il modulo diesel si attiva soltanto in quei casi in cui si debba entrare, ad esempio, in uno scalo o raccordo sprovvisto di rete elettrificata oppure ci sia un'interruzione della linea ed evitano di dover utilizzare un locomotore diesel aggiuntivo per effettuare la manovra in questione.

InRail attribuisce un ruolo fondamentale al benessere dei propri dipendenti e collaboratori. Per questo motivo, l'impresa ha adottato un Piano di welfare che valorizza l'ottimizzazione dei processi operativi, attraverso conteggi elaborati su base trimestrale e il caricamento sul portale del partner Happily dei relativi importi per l'acquisto di beni e servizi.

Per quanto riguarda le proprie sedi ed edifici, InRail ha apportato modifiche a tutti i sistemi di illuminazione: esse prevedono, ad esempio, che all'orario predefinito, le luci si spengano per evitare eventuali dimenticanze e limitare in tal

**+99%****Treni movimentati a trazione elettrica da InRail SpA**

modo il consumo di energia elettrica. Inoltre, la Direzione esorta tutto il personale all'adozione di comportamenti mirati alla riduzione della produzione di rifiuti e al corretto smaltimento di questi ultimi, attraverso la messa a disposizione di appositi contenitori per la raccolta differenziata. Infine, l'Impresa favorisce l'utilizzo, per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, di mezzi a basso impatto ambientale quali biciclette grazie a stalli protetti per il parcheggio disponibili presso le sedi di Genova e di Udine.

La Società ha una forte connessione con i territori in cui opera e con le relative comunità anche in termini di formazione e promozione della cultura ferroviaria: a titolo esemplificativo e non esaustivo, sono ormai consolidate le relazioni con numerose scuole pubbliche e istituti tecnici (ITS Ferroviario Arenzano, ITS Ferroviario Reggio Emilia, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica La Spezia, ITS Logistica Genova, ITS Puglia e ITS Marco Polo Venezia) cui vengono regolarmente dedicati incontri, presentazioni e visite guidate in azienda, e offerte opportunità di stage.

Nell'ambito dell'innovazione digitale, infine, InRail ha portato avanti un progetto per la digitalizzazione dei documenti cartacei che, secondo la normativa ferroviaria, devono accompagnare il treno. Grazie all'acquisizione di una licenza software con alcune personalizzazioni customizzate, sono state condotte in parallelo per alcuni mesi alcune attività di test il cui buon esito ha permesso, a partire da dicembre 2022, di affrancarsi dalla necessità di stampare tali documenti, potendoli al contrario produrre e visionare in digitale grazie ai tablet assegnati a tutto il Personale viaggiante.

RTC e lo sviluppo di una cultura sostenibile

Le best practice della compagnia ferroviaria

RTC ha fin dalla sua nascita una vocazione sostenibile, avendo come obiettivo il trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia con conseguente diminuzione delle emissioni di CO₂.

Nel corso del 2023, per concretizzare e rinforzare sempre maggiore sensibilità verso questo tema, la società ha avviato un percorso di formazione specialistica in questo ambito, che si concluderà nel 2024, coinvolgendo principalmente i dirigenti e i membri del top management. Il progetto, tenuto da un fornitore tecnico- specialistico ha visto il susseguirsi di incontri dedicati ad approfondimenti teorici, normativi in materia di sostenibilità e da una prima parte di attività concreta che porterà alla scrittura e pubblicazione della “carta dei valori sostenibili”. Nella prima metà del 2023 si sono tenuti gli audit di stage 1 e stage 2 da parte dell’Ente di Certificazione SGS Italia durante i quali si è valutato il Sistema di Gestione Ambientale recentemente implementato e a giugno 2023 si è giunti alla Certificazione del SGA secondo la norma ISO 14001: 2015.

Di questo risultato è stato reso partecipe tutto il personale diffondendo la politica ambientale in tutte le sedi e tramite il portale intranet.



**+99%****Treni movimentati a trazione elettrica da RTC SpA**

RTC da sempre, in ottica di riduzione delle emissioni di CO₂, favorisce l'utilizzo di locomotive a trazione elettrica ove la struttura della infrastruttura ferroviaria lo permetta, riducendo così l'utilizzo delle locomotive diesel maggiormente inquinanti. Il 2023 ha visto una ulteriore forte riduzione del numero di km effettuati con le locomotive diesel: dai 11.168 percorsi nel 2022 ai 7.845 percorsi nel 2023 (dallo 0,4% allo 0,3%). Sono state inoltre definitivamente dismesse due locomotive a gasolio D753, trasferendo le attività di manovra e di trazione in tratti non elettrificati sui modelli D744, più moderne e meno impattanti sotto il profilo delle emissioni.

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

Nel corso del 2023 sono stati confermati e sostenuti molti comportamenti green nelle sedi aziendali:

- Il personale è stato sensibilizzato alla riduzione degli sprechi: spegnimento delle luci, riduzione dell'utilizzo di energia elettrica, raccolta differenziata.
- Tutto il personale è stato dotato di una borraccia termica e sono stati posizionati boccioni d'acqua per il rifornimento.
- È stata istituita e pubblicizzata in tutte le sedi aziendali la raccolta differenziata con indicazione per lo smaltimento corretto dei rifiuti.
- È stato istituito l'utilizzo della navetta aziendale per il personale pendolare per il tragitto stazione ferroviaria - uffici a Verona.
- È stato definitivamente istituito e regolamentato con accordi individuali il lavoro agile, che quindi favorisce sia il bilanciamento vita professionale/vita privata che la riduzione dell'inquinamento riducendo gli spostamenti casa-lavoro.
- È stato favorito ed incentivato l'utilizzo della piattaforma Easywelfare che permette ai dipendenti di convertire il proprio premio di risultato in beni e servizi che riguardano il benessere e salute personale, il bilanciamento vita professionale-personale, il rapporto famiglia-lavoro.

LA CONCESSIONE DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO

Data la composizione azionaria di Autostrada del Brennero SpA, il raggiungimento di un quadro concessorio certo rappresenta un obiettivo strategico per i territori Soci della Capogruppo attraverso i propri Enti locali, in quanto garanzia non solo di investimenti per oltre 4 miliardi di euro nei prossimi trent'anni, ma anche della possibilità di governarli in un'ottica di sostenibilità ambientale e di sviluppo sostenibile della mobilità dei prossimi decenni.

La Convenzione scaduta il 30 aprile 2014 è costituita da diversi documenti strettamente collegati fra loro, che ne fanno parte integrante: l'Atto stipulato il 29/07/1999, seguito dalla Convenzione Aggiuntiva 06/05/2004, l'Addendum 16/12/2004, e l'Atto Integrativo 18/10/2005. A seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti, l'insieme di questi atti - considerati come un unicum - aveva inoltre determinato, fra gli altri punti ed obblighi, il termine della proroga della concessione stessa fissandola al 30 aprile 2014.

All'art. 25 la Convenzione prescriveva inoltre che *"... alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa ..."*; inoltre *"... per le nuove opere eseguite, che verranno eventualmente assentite successivamente alla presente convenzione e non ancora ammortizzate, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento, da parte del subentrante. Tale indennizzo è regolato secondo quanto previsto dalla Direttiva Ministeriale n. 283/98 ..."*. Tale obbligo è stato confermato in data 25 febbraio 2014 dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (struttura dell'Ente Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale) nella propria comunicazione inviata a questa Società, ove viene specificato che: *"... nelle more del perfezionamento del subentro nella Concessione, la cui scadenza è fissata al 30 aprile p.v., si richiede a codesta Società di proseguire, a far data dal 1 maggio 2014, nella gestione della Concessione medesima secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente (... primo comma dell'art. 25 di detta Convenzione) e dai successivi Atti aggiuntivi in modo da garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità. ... Sarà cura della scrivente comunicare, con un preavviso di almeno 6 mesi, la data dell'effettivo subentro nella Concessione in oggetto"*.

Si ricorda che si sono susseguite diverse procedure per l'affidamento dal 2011 al 2014: il Bando di gara per l'affidamento in concessione dell'Autostrada del Brennero SpA (settembre 2011), la proposta avanzata dalla Società al Concedente MIT (aprile 2014), la notifica da parte del Governo italiano alla UE (agosto 2014), il Decreto Legge "Sblocca Italia" (dicembre 2014).

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

- il Protocollo d'Intesa stipulato il 14 gennaio 2016 tra il Concedente MIT e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dall'A22;

- l'art. 13 bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali) del Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017 n. 172.

Tale norma prevede che gli atti convenzionali di concessione siano stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i concessionari autostradali, individuati al comma 1 nelle Amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo del corridoio scandinavo mediterraneo sottoscrittrici del Protocollo d'Intesa 14 gennaio 2016.

In data 20 maggio 2019 il CIPE ha emesso la delibera n. 24 pubblicata sulla G.U. il 30 settembre 2019 di Approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Tale Delibera – facendo seguito alla Delibera CIPE n. 68 del 28 novembre 2018, con la quale è stato introdotto, relativamente alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena, il modello dell'accordo di cooperazione per le tratte autostradali gestite da enti a controllo interamente pubblico, a seguito di consultazione con la Commissione europea e del negoziato con gli enti territoriali – approva l'Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena.

Le interlocuzioni tra il concedente MIT e gli Enti Pubblici territoriali, per l'aspetto concessorio, e tra la Società e i Soci privati, per l'acquisto delle azioni dagli stessi, sono proseguite, ma non è stato possibile addivenire alla totalizzazione pubblica delle partecipazioni azionarie così come richiesto dal dettato normativo.

In data 9 novembre 2021 è entrata in vigore la Legge n. 156 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "Decreto Infrastrutture", che - con l'introduzione del comma 1-bis all'art. 2 - ha reso possibile procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di cui all'art. 183 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Nello specifico, la disposizione, facendo riferimento alla finalità di realizzare infrastrutture, prevede il ricorso all'art. 183 del codice dei contratti pubblici, quindi finanzia di progetto anche con proposta spontanea da parte dell'interessato, in deroga all'art. 13 bis. Con tale dispositivo normativo è stata data pertanto facoltà ad Autostrada del Brennero SpA di poter redigere una proposta spontanea e presentarla al competente Ministero. La consegna della proposta è avvenuta l'11 maggio 2022 e il 6 dicembre è arrivato il disco verde: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riconosciuto la fattibilità del piano depositato da Autostrada del Brennero, sancendo di fatto il passaggio della Società da proponente a promotrice. Questo significa, come stabilito dalla norma, che la Società potrà esercitare in fase di gara il diritto di prelazione su un eventuale progetto presentato da un soggetto terzo. Vista la peculiarità e l'assoluta novità rappresentata da questa tipologia di gara nel comparto autostradale, al 31 dicembre 2023 gli uffici del MIT erano ancora impegnati nelle attività propedeutiche alla realizzazione del bando di gara.

LA GOVERNANCE DEL GRUPPO

GRI 2-9; 405-1

La Governance del Gruppo Autobrennero è rappresentata dai seguenti organi:

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

Al 31/12/2023 questi erano così costituiti:

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Rotta Alessia	<i>Vicepresidente Del Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>
Amort Richard	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>
Ianeselli Franco	<i>Consigliere</i>
Pasquali Maria Chiara	<i>Consigliere</i>
Santagata Giulio	<i>Consigliere</i>
Santi Cristina	<i>Consigliere</i>
Aspes Giovanni	<i>Consigliere</i>
Bertazzoni Anna	<i>Consigliere</i>
Montagnoli Alessandro	<i>Consigliere</i>
Kofler Astrid	<i>Consigliere</i>
De Col Raffaele	<i>Consigliere</i>

COMITATO ESECUTIVO

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Rotta Alessia	<i>Vicepresidente Del Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>
Amort Richard	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>

COLLEGIO SINDACALE

Nicolò Roberto	<i>Presidente del Collegio Sindacale</i>
Zanini Tommaso	<i>Sindaco</i>
Sciuto Romana	<i>Sindaco</i>
Florian von Call Martha	<i>Sindaco</i>
Bergmeister Patrick	<i>Sindaco</i>
Flarer Andrea Renate	<i>Sindaco Supplente</i>
Delladio Carlo	<i>Sindaco Supplente</i>
PricewaterhouseCoopers SpA	<i>Società di Revisione</i>

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

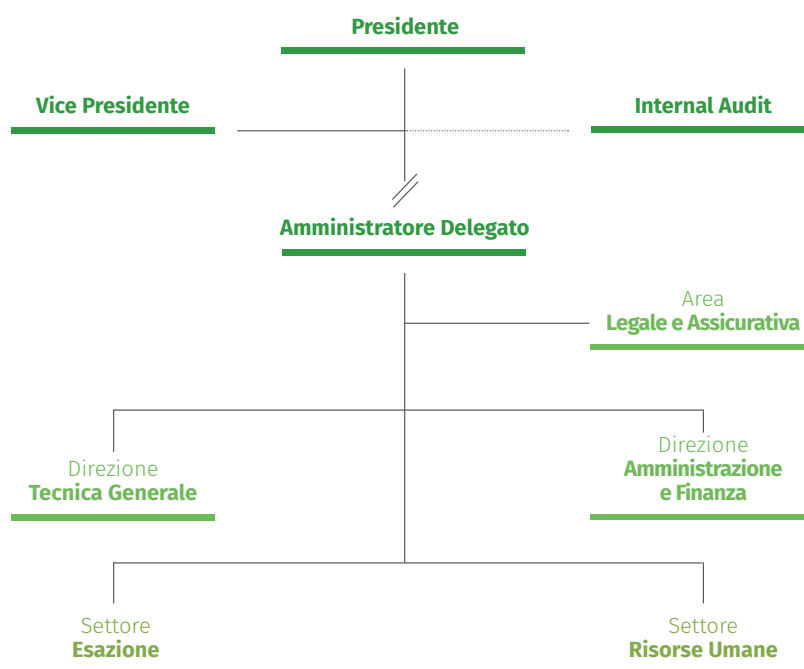
DIVERSITÀ DI GENERE E DI ETÀ

Consiglio di Amministrazione

Collegio Sindacale

	da 31 a 40 anni	da 41 a 50 anni	da 51 a 60 anni	oltre 60 anni	totale
	0	2	2	1	5
	0	3	3	3	9
	0	1	1	1	3
	1	1	1	1	4

ORGANIGRAMMA



LA GESTIONE DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ DEL GRUPPO

GRI 3-3; 2-23

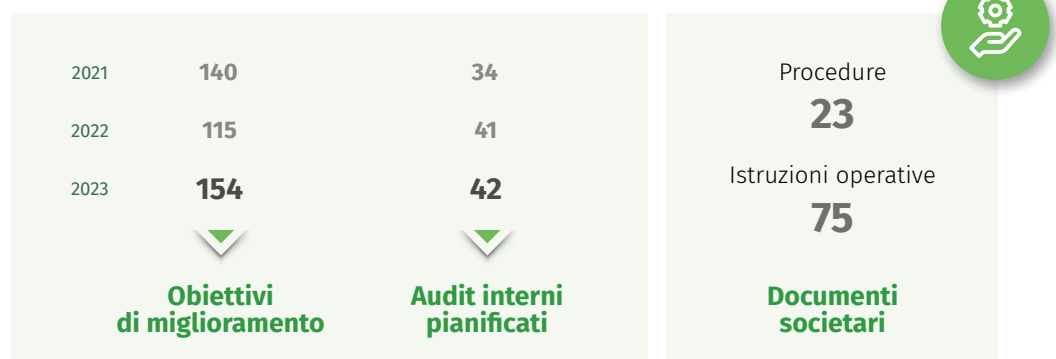
Consapevole della propria interdipendenza con il territorio e la comunità in cui coopera, Autostrada del Brennero SpA ha definito alcuni importanti valori di riferimento per guidare verso uno sviluppo sostenibile le decisioni dei propri organi di governo: sviluppo orientato alla tutela ambientale, crescita sociale ed economica, locale, nazionale ed europea, eliminazione/riduzione dei rischi per la salute e la sicurezza connessi alle attività aziendali. A tali valori, legati alle connessioni “esterne” tra Società e territorio circostante, si aggiungono i valori “interni”: la valorizzazione e lo sviluppo delle risorse umane, legalità, integrità, cortesia e trasparenza, eguaglianza ed imparzialità, continuità e regolarità, partecipazione, efficienza ed efficacia, protezione dei dati personali, salute e sicurezza, rispetto dell’ambiente. Questi principi, richiamati nella Carta dei Servizi di Autostrada del Brennero SpA, sono condivisi con tutte le Società del Gruppo e riportati nel Codice Etico di Comportamento di Autostrada del Brennero SpA e delle Società Controllate.

Per raggiungere gli alti standard di qualità prefissati nell’ambito dell’ambiente e della sicurezza, la Capogruppo si è dotata di un apposito Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- rispettare e migliorare gli standard di qualità e sicurezza nel servizio agli utenti e le performance ambientali;
- assicurare la conformità alle normative cogenti in campo ambientale e della sicurezza correlate alla propria attività;
- dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti negli ambiti della qualità dell’ambiente e della sicurezza, accentuando il valore della prevenzione.

Il Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza della Società, nato nel 2002, rappresenta un utile strumento volto al miglioramento continuo dei principali processi aziendali, con particolare attenzione alle ricadute sulla salute e sicurezza dei lavoratori, sull’ambiente e sulla soddisfazione del Cliente.

I NUMERI DEL SISTEMA DI GESTIONE





Nel corso degli anni, il Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza di Autostrada del Brennero SpA è stato implementato e aggiornato anche in funzione dei nuovi adempimenti relativi alla protezione dei dati personali. Nel 2018 la Società lo ha adeguato alle norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015, implementando i documenti “Analisi dei Rischi/Opportunità Rilevanti del SGQ – ERMES”, “Analisi dei Fattori Esterni che influenzano il SGQAS” e “Analisi dei Fattori Interni che influenzano il SGQAS”, strumenti necessari per anticipare potenziali cambiamenti nell’ambiente interno ed esterno e i rispettivi effetti.

Nel 2019 ha intrapreso l’iter per la transizione alla norma internazionale UNI ISO 45001:2018 con la contestuale migrazione dalla precedente norma di riferimento BS OHSAS 18001. Nel corso del 2023, l’esecuzione del “Riesame della direzione” e le attività di auditing interno hanno svolto un ruolo fondamentale nel potenziare l’idoneità, l’adeguatezza e l’efficacia del Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza. Tali attività hanno altresì rappresentato un elemento chiave per identificare e valutare le opportunità di miglioramento. Nel mese di aprile 2023, l’Ente di Certificazione SGS Italia SpA ha condotto la “visita di rinnovo” in conformità alla norma UNI ISO 45001. Successivamente, nel mese di maggio dello stesso anno, sono state effettuate le “visite di sorveglianza” secondo gli standard UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001. È importante sottolineare che entrambi gli audit hanno riportato un esito positivo. Nel corso degli anni grazie al Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza, la Società ha consolidato e/o migliorato i propri standard di qualità, sia verso l’utenza, quali in particolare la sicurezza stradale, la gestione

delle emergenze della viabilità, l'informazione all'utenza, il rapporto con gli utenti e le parti interessate (reclami, sinistri, ecc.) e l'assistenza al traffico, sia rispetto alla gestione interna nell'ambito delle risorse umane (formazione), della gestione degli appalti, delle nuove progettazioni e sperimentazioni, nonché nelle manutenzioni in genere (tronco autostradale, edifici, opere d'arte, impianti tecnologici, ecc.). Analogamente, per le prestazioni ambientali, si è proseguito nelle politiche di contenimento degli impatti legati al transito dei veicoli (emissioni inquinanti, rumore, inquinamenti da incidenti, ecc.), alla corretta gestione ambientale dei lavori di costruzione e manutenzione e si è investito nella prevenzione delle possibili emergenze (es: impianti in galleria), nelle politiche di risparmio energetico e più in generale nel contenimento dell'utilizzo delle risorse (acqua, metano, gasolio, fondenti salini) e della produzione dei rifiuti.

Dal 2009 Autostrada del Brennero SpA ha adottato, inoltre, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (D.Lgs. n. 231/2001) e il Codice Etico di Comportamento, al fine di regolare i principi guida generali che devono orientare tutti i soggetti che operano ed agiscono per il Gruppo. Nel 2020 il Codice Etico di Comportamento è stato revisionato con estensione della relativa efficacia alle Società Controllate.

Così come la Capogruppo, anche InRail SpA si è dotata di un Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza con l'obiettivo di disporre di uno strumento utile al perseguimento dei valori strategici atti a consolidare e potenziare la propria presenza sul mercato di riferimento attraverso:

- l'impegno continuo per la sicurezza delle operazioni di trasporto e di manovra ferroviaria
- la piena soddisfazione delle esigenze e delle aspettative del cliente
- la tutela e la salvaguardia dell'ambiente
- la protezione dell'incolumità e della salute dei propri lavoratori e dei terzi coinvolti nelle attività
- la tutela della pubblica incolumità e il rispetto della normativa vigente.

Rail Traction Company SpA ha scelto di implementare e di far certificare un proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS) e di Gestione Ambientale (SGA) al fine di porre al centro del proprio operato la sicurezza, la qualità dei servizi erogati, la salvaguardia della salute e sicurezza dei propri lavoratori, la protezione dell'ambiente e la prevenzione di ogni forma d'inquinamento.

AREA	NORME E REGOLAMENTI	CONTENUTI
Etica	Codice Etico e di Comportamento di Autostrada del Brennero SpA e delle Società Controllate	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.
Sistema di gestione della Qualità	UNI EN ISO 9001	La norma UNI EN ISO 9001 è riferimento per il Sistema di Gestione per la Qualità. Specifica i requisiti per dimostrare la capacità di un'organizzazione di fornire prodotti e servizi conformi agli standard e alle prescrizioni applicabili e per accrescere la soddisfazione del cliente (utente, nel caso specifico di Autostrada del Brennero SpA).
Sistema di gestione per la Salute e per la Sicurezza sul Lavoro	UNI ISO 45001	La norma UNI ISO 45001 è riferimento per il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, specificandone i requisiti e consente alle organizzazioni di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, prevenendo lesioni e malattie correlate al lavoro, nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni relative alla salute e sicurezza sul lavoro.
Sistema di gestione ambientale	UNI EN ISO 14001	La norma UNI EN ISO 14001 è riferimento per il Sistema di Gestione per l'Ambiente, finalizzato alla definizione e al raggiungimento di obiettivi e di strategie per la tutela dell'ambiente.
Responsabilità amministrativa dell'ente	D.Lgs. n. 231/2001 (Modello di organizzazione, gestione e controllo)	Disposizioni regolanti la gestione aziendale al fine di prevenire il rischio di reati e di illeciti amministrativi, valorizzando i principi di liceità e correttezza.
Personale	L.P. n. 1/2011 Provincia Autonoma di Trento (Family Audit)	Politiche di gestione del personale orientate al benessere dei propri dipendenti e delle loro famiglie, individuando obiettivi e iniziative che consentono di migliorare le esigenze di conciliazione tra vita e lavoro dei dipendenti.
Organismi di ispezione	UNI CEI EN ISO/IEC 17020	Accreditamento ai sensi del Codice dei Contratti pubblici il quale prevede, che le stazioni appaltanti appurino la correttezza e la conformità degli elaborati progettuali alla normativa vigente prima di dare avvio all'appalto delle opere pubbliche.
Responsabilità sociale e ambientale d'impresa	Bilancio di Sostenibilità	Rendicontazione non finanziaria redatta in modo conforme allo standard internazionale GRI – Global Reporting Initiative.

L'APPROCCIO ALLA FISCALITÀ

GRI 207-1; 207-2; 207-3

Il Gruppo Autobrennero opera principalmente sul territorio nazionale e adotta di conseguenza le disposizioni previste dalla vigente normativa fiscale italiana, sottoponendosi periodicamente al versamento delle imposte sugli utili prodotti, le imposte sui redditi da lavoro dei dipendenti, le imposte sulle vendite e sui consumi, e gli altri tributi locali in vigore. Per quanto concerne l'imposizione diretta, oltre alle imposte correnti, sono calcolate imposte differite e anticipate sulle differenze di natura temporanea tra i valori di bilancio ed i valori fiscalmente riconosciuti delle attività e delle passività, sulla base della stima delle aliquote fiscali che presumibilmente saranno in vigore al momento della loro manifestazione.

Il Gruppo adotta un approccio improntato a principi di rigore, prudenza e correttezza e rifiuta l'utilizzo di schemi di "pianificazione fiscale aggressiva" mediante la creazione di strutture societarie artificiose o mediante la localizzazione fiscale in Stati considerati come "non cooperativi" o a "fiscalità privilegiata".

La Direzione Amministrazione e Finanza ed il Settore Risorse Umane sono incaricati, per quanto di propria competenza, di monitorare costantemente il quadro normativo e le scadenze, al fine di comunicare ai soggetti interessati eventuali informazioni ed aggiornamenti rilevanti ai fini delle attività svolte.

I Capi Ufficio, ciascuno per le parti di propria competenza, elaborano un calendario con le scadenze degli adempimenti fiscali e contributivi da sottoporre all'attenzione dei rispettivi Dirigenti.

L'attività e i controlli relativi agli adempimenti fiscali e contributivi si concretizzano nelle seguenti operazioni:

- gestione delle scadenze, determinazione delle imposte, pagamenti riferiti a imposte dirette e indirette;
- gestione delle scadenze, determinazione dei contributi INPS/INAIL ecc. e conseguenti pagamenti;
- calcolo delle imposte in sede di predisposizione del bilancio di esercizio, consolidato e infra-annuale;
- presentazione delle dichiarazioni fiscali e contributive (es. Modello 770, Modello Unico, Comunicazione Annuale IVA e Dichiarazione IRAP ecc.);
- predisposizione di tutta la documentazione necessaria da sottoporre agli organi preposti (AD, CdA o CE) per le relative determinazioni, riferite ad eventuali contenziosi tributari (es. avvisi bonari, cartelle di pagamento o altre comunicazioni similari) e, se necessario, anche con il supporto di consulenti esterni.

Eventuali avvisi bonari, cartelle di pagamento o altre comunicazioni di irregolarità vengono recapitate all'Ufficio Fiscale che provvede, insieme a eventuali consulenti esterni, all'analisi dell'istanza per la quale viene richiesto il pagamento, attraverso la ricostruzione degli importi ed il loro confronto con le dichiarazioni fiscali

presentate ed i modelli di versamento delle imposte versate e dichiarate, oggetto della contestazione. Tale analisi è svolta allo scopo di stabilire la fondatezza o meno delle contestazioni da parte dei pubblici uffici e conseguentemente delle sanzioni applicate e di attivare il corretto iter procedurale per sanare o contestare l'avviso ricevuto.

Al fine di prevenire eventuali reati previsti dal D.Lgs. 231/01, tra i quali sono contemplati anche i reati tributari, il Gruppo si è dotato di un Modello di Organizzazione e Gestione che descrive i principi di comportamento, gli elementi di prevenzione a presidio delle attività "sensibili" e le misure di controllo essenziali deputate alla prevenzione o alla mitigazione degli illeciti. Coerentemente con quanto previsto dal modello il Consiglio di Amministrazione della Società ha affidato ad un organismo collegiale denominato "Organismo di Vigilanza" il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza dello stesso e del Codice Etico e di Comportamento.

Infine, la società di revisione incaricata effettua approfondimenti con i responsabili dei vari uffici al fine di rilevare l'errata esecuzione degli adempimenti fiscali inerenti sia al calcolo delle imposte dirette che di quelle indirette, attestando il corretto operato delle aziende attraverso l'emissione della relazione sul bilancio di esercizio. I rapporti con le autorità fiscali, portatori d'interesse principali di questa tematica sono condotti nel rispetto dei principi di trasparenza, buona fede e leale collaborazione, al fine di adempiere, nel migliore dei modi anche a questa responsabilità nei confronti della Società.

IL GRUPPO AUTOBRENNERO E GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE

Nel 2015 i leader mondiali hanno fissato 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile della Terra da raggiungere entro il 2030. Questi obiettivi si prefiggono, tra gli altri, di porre fine alla povertà, contrastare le disuguaglianze, arrestare i cambiamenti climatici. Guidati dagli obiettivi, è arrivato il momento per tutti (governi, aziende, società civile e cittadini) di lavorare insieme per costruire un futuro migliore. In questo contesto vengono esplicitati gli impegni del Gruppo Autobrennero in relazione a 9 dei 17 obiettivi che compongono l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e alla luce del Green Deal europeo del 2019. Ciascuno dei 15 ambiti di progetto che compongono la Proposta spontanea di Finanza di progetto finalizzata al rinnovo della concessione di Autostrada del Brennero e di cui il MIT ha riconosciuto la fattibilità è stato correlato a questi nove obiettivi, rivelando in questo modo il significato profondo del Green Corridor e al contempo esplicitando il ruolo del Gruppo Autobrennero di promotore per lo sviluppo sostenibile. Ricordiamo brevemente i quindici obiettivi: la digitalizzazione del servizio autostradale (Smart Highway), l'intermodalità e la sinergia con i trasporti locali, la transizione ecologica attraverso la realizzazione di reti di rifornimento per i vettori energetici green, l'economia circolare con l'adozione di prassi sempre più virtuose nel consumo e riciclaggio dei rifiuti, la tutela delle risorse, la salvaguardia degli ecosistemi della biodiversità, la mitigazione dei quadri emissivi e delle pressioni ambientali. Quindi ancora: l'ecologia del paesaggio e la qualità architettonica, la sicurezza e la protezione della salute umana, l'offerta di servizi integrati e con alti standard qualitativi per i viaggiatori e gli autotrasportatori, la promozione dei valori storico culturali, il processo manutentivo unito al costante rinnovamento delle opere, l'innovazione, la ricerca e lo sviluppo, la formazione la salute e al sicurezza dei lavoratori e la condivisione con gli utenti e gli operatori.

Nel corso del 2021, il Governo italiano ha varato il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza, che mira a rilanciare l'economia nazionale su un'accresciuta base di sostenibilità. La mobilità costituisce un capitolo particolarmente rilevante del Piano, in particolare in materia di transizione ecologica, digitalizzazione dei trasporti e intermodalità. Il Gruppo Autobrennero, consapevole di rappresentare un'avanguardia a livello nazionale in questi tre campi, ha tratto dal PNRR nuovi motivi per accelerare sul piano dell'integrazione tra gomma e rotaia, sullo sviluppo di progetti di digitalizzazione dell'autostrada e sull'incentivo all'uso di fonti di energia alternative a quelle fossili. Dopo una lunga fase di approvazione avviata nel 2017, il 21 dicembre 2023 il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase), con il Decreto 434, ha approvato il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) per fare un ulteriore passo avanti. Il PNACC è finalizzato a porre le basi per una pianificazione di breve e di lungo termine per l'adattamento ai cambiamenti climatici, attraverso la definizione di specifiche misure volte sia al rafforzamento della capacità di adattamento a livello nazionale, attraverso l'aumento e la messa a sistema delle conoscenze, sia allo sviluppo di un contesto organizzativo ottimale.

Gli impegni del Gruppo Autobrennero



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



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



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



La Capogruppo interpreta sé stessa come "autostrada di prossimità", ovvero una società al servizio dei territori attraversati, i cui Enti locali sono pertanto non solo Soci, ma anche partner di un'infrastruttura che vuole essere sempre più sostenibile. Autostrada del Brennero SpA è inoltre impegnata per la salvaguardia del patrimonio storico-artistico, attraverso progetti di restauro e di ristrutturazione di beni monumentali limitrofi al tracciato autostradale.



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



La Capogruppo è impegnata nell'educazione autostradale degli studenti delle scuole secondarie inferiori e superiori. In particolare, si preoccupa di integrarne le conoscenze specifiche in materia di sicurezza autostradale. Autostrada del Brennero SpA inoltre sostiene l'istruzione dei figli dei dipendenti attraverso l'erogazione di borse di studio.



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



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



Il Gruppo effettua gli acquisti, per quanto possibile, secondo criteri di sostenibilità. Inoltre, è impegnato nel riutilizzo dei materiali nello svolgimento delle attività di realizzazione di nuove opere e di manutenzione dell'infrastruttura. La Capogruppo effettua la rendicontazione non finanziaria dal 2015, avvalendosi come strumento del Bilancio di Sostenibilità e della metodologia internazionale GRI – Global Reporting Initiative. Scopo della pubblicazione è anche coinvolgere e comunicare l'impegno per la sostenibilità a tutti gli stakeholder.

GLI STAKEHOLDER DEL GRUPPO

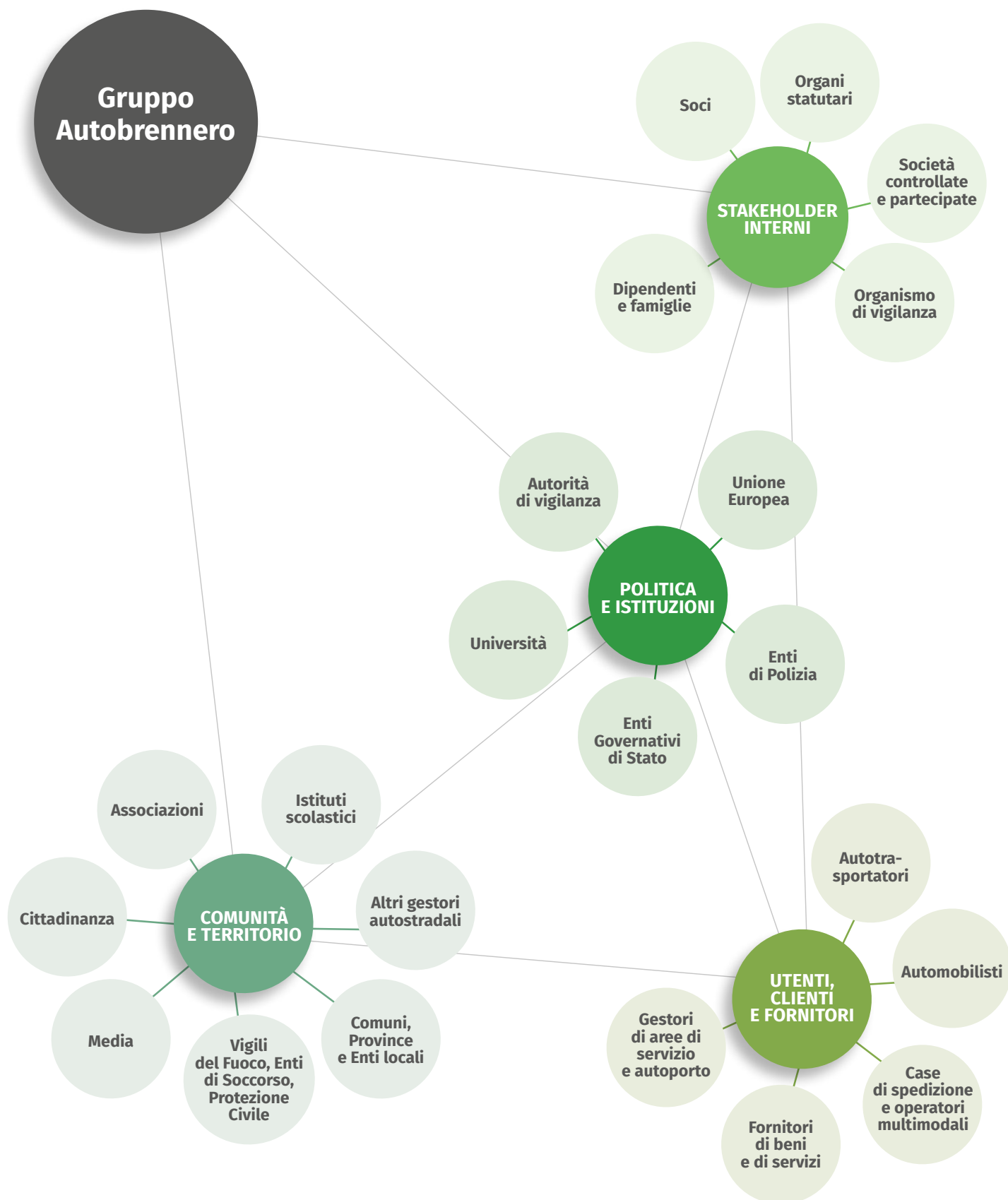
GRI 2-29

Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder è sempre stato importante per illustrare i risultati del percorso di sviluppo sostenibile intrapreso, coerentemente con la propria strategia di business al fine di definire i contenuti del Bilancio secondo le Linee Guida di rendicontazione internazionali GRI Standards. Un approccio la cui bontà era stata confermata anche dai nuovi standard di rendicontazione GRI 2021 introdotti nel 2022 e mantenuti nel 2023: questi stabiliscono infatti di coinvolgere attivamente gli stakeholder durante tutto il percorso di analisi e gestione degli impatti e non solo nella fase di valutazione di materialità.

Gli stakeholder rappresentano un'ampia gamma di interessi diversi: mantenere relazioni stabili e durature è un elemento cruciale per la creazione di valore condiviso nel lungo periodo. Attraverso la comprensione delle specifiche necessità e priorità manifestate dagli stakeholder, il Gruppo Autobrennero può gestire anticipatamente l'insorgere di potenziali criticità e perfezionare le proprie azioni in risposta agli interessi degli stakeholder. Il Gruppo applica un approccio proattivo nei confronti della pluralità di interlocutori con cui costantemente si rapporta, promuovendo il dialogo costante e recependone le esigenze ed è consapevole che questi momenti di confronto costituiscono occasioni reciproche di crescita e arricchimento. Attraverso la mappa degli stakeholder il Gruppo Autobrennero identifica in modo puntuale i propri interlocutori al fine di impostare un efficace processo di ascolto e di coinvolgimento delle parti interessate interne ed esterne alla Società. Questi sono riassumibili in quattro categorie principali, che contengono a loro volta un totale di 22 gruppi di soggetti:

Stakeholder interni	Dipendenti e famiglie
	Organismo di vigilanza
	Soci
	Organi statutari
	Società Controllate e Partecipate
Utenti, clienti e fornitori	Autotrasportatori
	Automobilisti
	Casse di spedizione e operatori multimodali
	Gestori di aree di servizio e autoporto
	Fornitori di beni e servizi
Politica e istituzioni	Unione Europea
	Enti di Polizia
	Enti Governativi di Stato
	Università
	Autorità di vigilanza
Comunità e territorio	Istituti scolastici
	Comuni, Province e Enti locali
	Vigili del Fuoco, Enti di Soccorso, Protezione Civile
	Media
	Cittadinanza
	Associazioni
	Altri gestori autostradali

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER



Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder non si è mai limitato ad un solo momento di ascolto in occasione del processo di analisi della materialità, ma è piuttosto sempre stato rappresentato – e oggi lo è ancora di più – da una comunicazione bidirezionale costante che viene attuata con una periodicità guidata dalle necessità che possono emergere da ciascuna categoria.

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

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

Categoria stakeholder	Soggetti coinvolti	Modalità e canali di coinvolgimento
Dipendenti e famiglie	<i>Dipendenti a tempo pieno, part-time, somministrati, collaboratori stagionali e relativi familiari</i>	<i>Comunicazioni dirette, riunioni periodiche, videoconferenze, progetti di "family audit" Comunicazioni specifiche compreso lo whistleblowing</i>
Organismo di vigilanza	<i>L'Organismo di Vigilanza, composto da tre membri viene nominato con delibera del CdA in base a requisiti di autonomia, indipendenza, professionalità e continuità di azione</i>	<i>Comunicazioni specifiche tramite e-mail o cartaceo. L'Organismo ha diritto di libero accesso presso tutte le strutture e funzioni aziendali, nessuna esclusa e senza necessità di alcun consenso preventivo o di preavviso, onde poter ottenere ogni informazione e/o documentazione ritenute rilevanti e necessarie per lo svolgimento dei compiti previsti dal D.Lgs. 231/2001</i>
Soci	<i>La compagine societaria, composta sia da enti pubblici, che da soci privati</i>	<i>Riunioni periodiche, con cadenza almeno annuale, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica</i>
Organi statutari	<i>CdA, Presidente, Vicepresidente, AD, Amministratori, Collegio Sindacale, Comitato Esecutivo</i>	<i>Riunioni periodiche, in occasione di tutte le casistiche previste dallo statuto, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica</i>
Società partecipate e controllate	<i>Imprese controllate: Sadobre SpA, Autostrada Regionale Cispadana SpA, Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, STR Brennero Trasporto Rotaia SpA, Rail Traction Company SpA, InRail SpA. Tra le imprese collegate vi sono anche Istituto per Innovazioni Tecnologiche Scarl e Lokomotion GmbH</i>	<i>Comunicazioni dirette e riunioni periodiche</i>

Categoria stakeholder	Soggetti coinvolti	Modalità e canali di coinvolgimento
Autotrasportatori	Utenti con veicoli a 3,4 o 5 assi, veicoli in classe B ovvero con l'altezza rispetto al primo asse superiore ad 1,30 che percorrono la tratta	PMV, Carta dei Servizi, mass media, sito internet, app, indagini di customer satisfaction
Automobilisti	Altre tipologie di utenti del servizio autostradale, non inclusi nella categoria di cui sopra	
Case di spedizione e operatori multimodali	Operatori privati dei servizi di spedizione	Comunicazioni dirette, mail, pec, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto
Gestori aree di servizio e autoporto	Gestori delle 22 aree di servizio presenti lungo A22, di cui 11 in corsia sud e 11 in corsia nord	Comunicazioni dirette, mail, pec, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto
Fornitori di beni e servizi	Operatori economici che offrono servizi di progettazione, di manutenzione, materie prime, sussidiarie di consumo e merci, immobilizzazioni, appalto lavori o servizi	Comunicazioni dirette, mail, pec negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto
Unione Europea	Organizzazione internazionale politica ed economica a carattere sovranazionale, che eroga finanziamenti per lo sviluppo di progetti di rilevanza europea	Comunicazioni formali e incontri di confronto
Enti di polizia	Sezioni speciali di polizia volte a garantire la sicurezza nelle sedi autostradali e ferroviarie	Comunicazioni dirette ed incontri periodici
Enti Governativi di Stato	Enti, tra cui MIT e ART, che regolamentano l'attività del Gruppo	Comunicazioni formali e incontri di confronto
Università	Enti che contribuiscono alla crescita del Gruppo grazie alla collaborazione nei progetti di ricerca seguiti e alla creazione di nuovi potenziali talenti	Comunicazione dirette, coinvolgimento in progetti di ricerca, eventi specifici
Autorità di Vigilanza	Autorità Pubbliche, tra cui ANAC e ANSFISA, volte a garantire una costante trasparenza nelle procedure	Comunicazioni formali, incontri di confronto, documenti di reportistica
Associazioni	Gruppi presenti sul territorio, tra cui organismi territoriali e associazioni di categoria	Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto
Istituti scolastici	Istituti scolastici di diverso grado presenti sul territorio in cui opera il Gruppo	Progetti ed eventi di sensibilizzazione specifici
Comuni, Province e altri enti locali	Enti locali, tra cui ARPAV e gli Uffici Comunali, presenti sul territorio in cui opera il Gruppo	Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto
Vigili del Fuoco, Enti di soccorso, Protezione Civile	Enti di soccorso, che per competenza, collaborano con la Società, per attività di soccorso e formazione	Comunicazioni dirette, corsi di formazione, riunioni di confronto
Media	Giornali, Telegiornali, Radio, Siti Web	Comunicazioni specifiche, comunicati stampa
Cittadinanza	Gruppi di persone che risiedono lungo la tratta e le imprese che operano nella zona di influenza	Comunicazioni dirette e azioni di coinvolgimento in decisioni strategiche, realizzate con il supporto delle Amministrazioni Locali
Altri gestori autostradali	Gestori autostradali che a diverso titolo si interfacciano con la Società	Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto

L'ANALISI DI MATERIALITÀ

GRI 3-1; 3-2

In termini di rendicontazione di sostenibilità sono considerati materiali gli aspetti che hanno un impatto significativo sulle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo e che potrebbero influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Il processo di analisi della materialità ha previsto nel 2022 un aggiornamento degli aspetti materiali suddivisi nei tre ambiti ESG (E-Ambientale, S-Sociale, G-Governance) per tenere conto della revisione degli standard di rendicontazione GRI, che focalizzano l'attenzione sul concetto di impatto. Nella nuova versione, infatti, i temi materiali rappresentavano gli impatti più significativi di un'organizzazione sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi gli impatti sui loro diritti umani.

Il Bilancio di Sostenibilità del 2023 dunque mantiene la lista dei 19 di temi materiali introdotta nel 2022 e frutto di un processo che ha previsto nuovamente l'analisi di fonti bibliografiche interne, il coinvolgimento dei vertici aziendali, del gruppo di lavoro e dei principali stakeholder identificati. Tutti i temi individuati verranno trattati nei successivi capitoli del presente documento: ciascuno di essi rappresenta una direttiva di azione intrapresa dal Gruppo Autobrennero verso un business più sostenibile.

TEMI MATERIALI E TEMATICHE RILEVANTI (Gruppo Autobrennero)

Ambiente	Mobilità sostenibile
	Gestione dei rifiuti
	Inquinamento atmosferico
	Energia e fonti rinnovabili
	Consumi responsabili dei materiali
	Inquinamento acustico
	Inquinamento del suolo
	Gestione responsabile della catena di fornitura
	Tutela del territorio e delle risorse naturali
Social	Occupazione, formazione e sviluppo
	Welfare aziendale
	Sicurezza degli utenti
	Soddisfazione dei viaggiatori
	Sicurezza e salute dei collaboratori
Governance	Impatti economici indiretti per le comunità locali
	Collaborazione con il territorio
	Privacy e sicurezza delle informazioni
	Manutenzione infrastrutture, attrezzature, macchinari
	Ricerca, innovazione e digitalizzazione

IL VALORE DEL GRUPPO





02



LA CATENA DI FORNITURA

GRI 3-3; 2-6; 204-1

Il Gruppo Autobrennero è consapevole dell'impatto economico, sociale ed ambientale esercitato dalla propria attività, e pertanto ritiene la gestione della catena di fornitura particolarmente rilevante per la crescita di tutti i soggetti coinvolti. Una gestione responsabile della catena di fornitura può impattare positivamente non solo sullo sviluppo delle parti interessate, ma anche sulla crescita del know-how aziendale e sulla maturazione professionale dei dipendenti delle aziende fornitrici. Per questa ragione, nel servirsi annualmente di una mole considerevole di forniture di beni e servizi, il Gruppo si impegna in una gestione attenta dei fornitori al fine di rispettarne le modalità di fruizione e di garantire un valore aggiunto per le imprese e i propri dipendenti. Inoltre, il Gruppo si pone l'obiettivo costante di valutare e ridurre gli impatti ambientali lungo la catena di fornitura attraverso l'implementazione di iniziative volte a migliorare le proprie performance ambientali, ad esempio tramite l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili ed investimenti in progetti relativi alla mobilità sostenibile.

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo ha la necessità di servirsi di appalti per l'erogazione di servizi e forniture e per gestire i relativi approvvigionamenti. In particolare, Autobrennero, durante le fasi di ricerca e di esecuzione di tali procedure, è tenuta al rispetto della normativa in materia di contratti pubblici con riferimento ai lavori, mentre per quanto concerne i servizi e le forniture, il Gruppo ha scelto autonomamente di procedere nel rispetto della medesima normativa. In particolare, le varie richieste di spesa sono formulate dalla Direzione o dal Settore "responsabile" di una determinata attività e le relative proposte sono successivamente inviate all'organo aziendale competente per l'approvazione della materia e dell'importo di spesa. L'iter di approvazione segue diverse modalità:

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

Nella seguente tabella sono riportati il totale dei fornitori coinvolti per tipologia nel corso del triennio rendicontato, con il dettaglio dei fornitori per le singole società del Gruppo.

CATENA DI FORNITURA (Gruppo Autobrennero)

	2021	2022	2023
Fornitori di materie prime	492	528	437
Fornitori di servizi	1.456	1.762	1.804
Fornitori per godimento beni di terzi	32	78	80
Fornitori di altri costi	94	132	134
Fornitori di immobilizzazioni	184	407	427
Fornitori di immobilizzazioni	0	0	2
Numero Totale Fornitori Coinvolti	2.258	2.907	2.884

Rispetto a quanto rendicontato nel precedente Bilancio di Sostenibilità, non si segnalano modifiche significative alla struttura della catena di fornitura nell'arco di tempo rendicontato: il numero di fornitori coinvolti annualmente aveva subito una leggera contrazione nel 2020 a causa del rallentamento delle attività economiche legato alla situazione di emergenza Covid-19; la migliore situazione economica riscontrata nel 2021 ha avviato una progressiva ripresa della piena attività, facendo crescere conseguentemente anche il numero di fornitori che tra il 2022 e il 2023 si mantiene sostanzialmente invariato. Sebbene i dati riportati vengano rappresentati a livello aggregato, ogni Società presenta le proprie peculiarità in termini di fornitori coinvolti, in considerazione delle diverse attività svolte. Ad esempio, le forniture tipiche di Autostrada del Brennero SpA riguardano i seguenti campi:

- manutenzioni;
- sali fondenti;
- sicurvia e recinzioni;
- segnaletica e segna margini;
- materiale elettrico;
- vestiario dipendenti;
- materiale esazione pedaggi;
- carburanti e lubrificanti;
- utenze;
- assicurazioni;
- servizio elaborazioni dati;



- servizio raccolta denaro;
- aggiornamento e manutenzione software;
- spese formazione personale;
- consulenze.

La società RTC - Rail Traction Company SpA, che fornisce un servizio di trazione ferroviaria di convogli merci tramite l'utilizzo di locomotori condotti da personale dipendente, nella sua attività si avvale essenzialmente di fornitori di servizi, in particolare:

- fornitura di energia, con assoluta prevalenza di RFI come fornitore di energia elettrica e tracce ferroviarie per poter viaggiare sui binari;
- fornitura di locomotori e manutenzione degli stessi;
- fornitura di servizi terminalistici e di manovra nei punti di arrivo o partenza dei treni;
- altri fornitori sono, ad esempio, società di trasporto pubblico, hotel e altri servizi accessori all'attività del personale viaggiante.

La Società InRail SpA che fornisce un servizio di trazione ferroviaria di convogli merci tramite l'utilizzo di locomotori condotti da personale dipendente, nella sua attività si avvale essenzialmente di fornitori di servizi, in particolare:

- fornitura di energia da parte di Rfi e tracce ferroviarie per poter percorrere la rete;
- fornitura di locomotori, a noleggio e in leasing, e manutenzione degli stessi;
- fornitura di servizi terminalistici e di manovra nei punti di arrivo o partenza dei treni;
- altri fornitori, ad esempio, società di trasporto pubblico, hotel e fornitori di altri servizi accessori all'attività del personale viaggiante.

Invece, nel caso della Società Sadobre SpA, i principali fornitori consistono in:

- energia elettrica e teleriscaldamento;
- servizi di telecomunicazione;
- programmi contabili e assistenza;
- pulizia e manutenzioni;
- consulenze e varie prestazioni professionali;
- servizi per le forniture per l'ufficio e l'arredamento.

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

Nel fare ciò, il Gruppo si impegna nel creare valore all'interno del tessuto socioeconomico locale, promuovendo la collaborazione, ove possibile, con fornitori

locali e monitorando le relative percentuali sul totale dei fornitori. L'impegno del Gruppo nella generazione di valore nel territorio in cui è insediato si è mantenuto costante di anno in anno: dal 2021 al 2023 l'incidenza della spesa verso i fornitori locali è infatti rimasta sempre superiore al 50%.

PROPORZIONE
DI SPESA VERSO
I FORNITORI LOCALI*
(Gruppo Autobrennero)

Fornitori suddivisi geograficamente	2021	2022	2023
Trentino-Alto Adige	972	1.079	1.013
Veneto	379	435	404
Friuli-Venezia Giulia	50	153	147
Emilia Romagna	153	202	204
Lombardia	363	481	502
Liguria	14	69	72
Slovenia	0	49	45
Croazia	0	11	16
Fuori regione	327	428	481
Numero totale di fornitori	2.258	2.907	2.884

Fornitori suddivisi geograficamente (spesa)	2021	2022	2023
Trentino-Alto Adige	€ 49.102.918	€ 48.796.298	€ 50.072.270
Veneto	€ 17.202.053	€ 23.536.387	€ 27.104.012
Friuli-Venezia Giulia	€ 2.136.131	€ 7.944.587	€ 10.236.868
Emilia Romagna	€ 17.214.383	€ 15.398.492	€ 17.017.382
Lombardia	€ 18.688.537	€ 31.236.121	€ 26.558.191
Liguria	€ 2.489.303	€ 14.414.342	€ 15.183.584
Slovenia	€ 0	€ 807.843	€ 3.893.687
Croazia	€ 0	€ 254.505	€ 168.927
Fuori regione	€ 96.558.313	€ 132.577.355	€ 85.212.918
Spese totali	€ 203.391.638	€ 274.965.930	€ 235.447.838
Percentuale di spesa verso fornitori locali	53%	52%	64%

*: La località del fornitore viene determinata a partire dall'indirizzo indicato in fattura dallo stesso.

INVESTIMENTI

GRI 3-3; 203-1

Il Gruppo Autobrennero è costantemente impegnato nel garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio attraverso ingenti investimenti in materia di manutenzione, riqualificazione e sviluppo delle infrastrutture esistenti con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza e di offrire un servizio sempre più moderno ed affidabile.

In particolare, gli investimenti del Gruppo si inseriscono all'interno dell'attuale Piano Economico Finanziario riferito all'arco temporale 2003-2045. Il Piano Economico Finanziario, comprensivo del Piano degli investimenti, è divenuto parte integrante della convenzione sottoscritta tra la società Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ed il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla fine del 2005, con il perfezionamento dell'atto integrativo di proroga della concessione fino al 30 aprile 2014. In vista della scadenza della concessione e al fine di garantire il servizio autostradale senza soluzione di continuità, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con provvedimento del 25 febbraio 2014, ha invitato la Società a proseguire nella gestione della concessione a partire dal 1° maggio 2014, con l'obbligo di assicurare gli interventi di manutenzione ordinaria e l'esecuzione di tutti gli interventi preventivamente concordati finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura. In generale, il Gruppo si impegna in molteplici investimenti finalizzati a:

- migliorare l'accessibilità dei territori limitrofi attraverso infrastrutture di collegamento alla rete autostradale;
- valorizzare i territori dal punto di vista turistico;
- tutelare e promuovere il patrimonio storico, artistico e culturale;
- sostenere le comunità colpite da calamità naturali;
- restaurare beni storico-artistici nei territori attraversati dal tracciato dell'A22;
- salvaguardare l'ambiente e i territori circostanti tramite iniziative volte a:
 - mitigare l'inquinamento acustico grazie alla progettazione e alla realizzazione delle barriere antirumore;
 - favorire la produzione e l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e la diffusione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale;
 - ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto da emissioni di CO₂ dirette ed indirette;
 - ottimizzare il consumo di risorse naturali vergini tramite la costante ricerca di sostituire materiale naturale proveniente da cave di prestito con materiale riciclato;
 - migliorare la gestione differenziata dei rifiuti con l'obiettivo di incrementare il più possibile il quantitativo di rifiuti avviati a riciclo.

INVESTIMENTI
INFRASTRUTTURALI
E SERVIZI FINANZIATI
(Gruppo Autobrennero)

€ 30.123.206

2021

€ 40.867.547

2022

€ 38.015.619

Totale investimenti 2023



Nello specifico, per quanto riguarda gli investimenti della Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, si riportano di seguito le opere strutturali più rilevanti:

Realizzazione della terza corsia Verona-Modena

Si tratta del più importante e articolato ampliamento infrastrutturale dai tempi della costruzione dell'autostrada. Il progetto interessa oltre 90 chilometri di rete autostradale, nel tratto compreso tra le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2023 è stato complessivamente pari a circa 27,3 milioni di euro.

Adeguamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona

I lavori prevedono l'allargamento di un metro della corsia di emergenza lungo la carreggiata nord dalla stazione di Egna/Ora (BZ) fino a quella di Verona Nord, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza del tracciato. Il progetto prevede altresì il rifacimento delle opere connesse, quali piazzole, varchi, barriere di sicurezza, attenuatori d'urto, segnaletica orizzontale e verticale, piste di immissione e uscita dalle stazioni autostradali e dalle aree di servizio. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2023 è stato complessivamente pari a 165,3 milioni di euro.

Rifacimento di sovrappassi, vie di fuga ed accessi d'emergenza

L'investimento in questa tipologia di interventi è anch'esso riconducibile ad un obiettivo di incremento della sicurezza del tracciato. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2023 è stato complessivamente pari 127,5 milioni di euro.

Innovazioni gestionali

In questa voce figurano interventi diversi, come la realizzazione di barriere antirumore, la riqualificazione di aree infrastrutturali, centri di manutenzione, stazioni autostradali e centri di assistenza utenti, la ristrutturazione delle aree di servizio, la realizzazione di una stazione per il controllo dei mezzi pesanti che entrano nel territorio italiano, la creazione di zone parcheggio e la dotazione di tecnologie per la sicurezza, quali ad esempio i software di supervisione e controllo utilizzati dal Centro Assistenza Utenti, i Pannelli a Messaggio Variabile a disposizione di chi viaggia e i sistemi di rilevamento automatico di veicoli in contromano. Nella presente voce sono compresi altresì gli investimenti della Società a favore di nuove energie pulite, con i relativi costi di ricerca e sperimentazione. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2023 è stato complessivamente pari a 309,9 milioni di euro.

Inoltre, il Gruppo si impegna in ulteriori investimenti di varia natura. Per quanto riguarda RTC. Nel corso del 2023 sono stati versati gli acconti (per complessivi euro 60.000) per l'acquisto di 4 locomotive interoperabili E193 DAI East, 2 in

consegna a maggio 2025 e 2 a gennaio 2026. Una volta operativi, i nuovi locomotori permetteranno di:

- sviluppare traffici interoperabili nell'area Centro ed Est Europa;
- iniziare un processo di rinnovo dell'attuale parco rotabili;
- ridurre l'incidenza delle locomotive a noleggio rispetto a quelle di proprietà in modo da garantire una maggiore autonomia in termini di capacità e disponibilità di flotta ed una minore esposizione ad un potenziale rischio di mercato, nel caso di crescita dei costi di renting.

Per quanto riguarda InRail, il 2023 è stato caratterizzato da investimenti pari a circa euro 75.000, oltre la metà dei quali relativi a spese per lo sviluppo di software operativi. Gli altri investimenti hanno riguardato l'acquisto di dotazioni hardware per l'ufficio (euro 15.000) e di telefoni cellulari (euro 6.000).

Sadobre SpA ha invece proseguito nelle opere di ammodernamento delle proprie strutture, in particolare concentrate sulla prosecuzione dell'ampliamento della rete antincendio e sul completamento della ristrutturazione della recinzione dell'areale.

La mole di investimenti realizzata genera ricadute indirette sui territori producendo diverse esternalità positive:

- fornitori: affidamento di lavori, servizi e forniture a soggetti principalmente ubicati in prossimità dell'autostrada;
- scambi commerciali: incremento degli scambi commerciali import-export tra Italia e Paesi UE;
- turismo: incremento delle presenze turistiche nel territorio;
- occupazione: contributo alla riduzione del tasso di disoccupazione, oltre che come fattore di attrazione demografica;
- ambientale: abbattimenti del rumore e delle vibrazioni, protezione della biodiversità e del paesaggio, gestione dei rifiuti, protezione dell'aria e del clima, gestione delle acque di scarico, sperimentazioni e produzione di energia da fonti rinnovabili;
- sicurezza: pannelli di comunicazione, sensori, mezzi adibiti ad operazioni invernali, ecc. volti a ridurre il numero ed il rischio di incidenti, oltre che i tempi di pronto intervento e di messa in sicurezza.

Proseguono, infine, ulteriori investimenti di varia natura, finalizzati a:

- favorire la transizione ecologica mediante l'installazione lungo la tratta di colonnine elettriche per la ricarica di veicoli;
- migliorare l'accessibilità dei territori limitrofi attraverso infrastrutture di collegamento alla rete autostradale;
- valorizzare i territori dal punto di vista turistico;
- tutelare e promuovere il patrimonio storico, artistico e culturale;
- sostenere le comunità colpite da calamità naturali;
- restaurare beni storico-artistici nei territori attraversati dal tracciato dell'A22.

Idrogeno, l'impegno raddoppia

PNRR, arrivano 4 nuovi impianti di distribuzione

Nel 2014 Autostrada del Brennero e l'Istituto per Innovazioni Tecnologiche hanno inaugurato a Bolzano Sud, il primo impianto in Italia per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di idrogeno verde, ossia generato con il solo utilizzo di fonti di energia rinnovabili. Ma si è trattato soltanto del primo tassello di una strategia ambiziosa: obiettivo a lungo termine di Autostrada del Brennero è quello infatti di realizzare un "Green Corridor" attraverso le Alpi, per fare in modo che il corridoio del Brennero possa interpretare al meglio il proprio ruolo di principale collegamento tra l'Italia e il resto d'Europa, riducendo al minimo l'impatto sul delicato ambiente alpino. L'idrogeno è un importante tassello di questo progetto.

La proposta di finanza di progetto della Società, di cui il MIT ha approvato la fattibilità, contempla importanti investimenti nel settore dell'idrogeno con un piano che prevede di realizzare altri 8 impianti di distribuzione e 4 impianti di produzione di idrogeno lungo i 314 chilometri, oltre quello già esistente a Bolzano Sud (di produzione e di distribuzione) equamente dislocati in carreggiata Nord e Sud.



Parte del piano sta già però diventando realtà: approfittando della competenza non comune maturata nel settore Autostrada del Brennero ha partecipato e vinto, nella primavera del 2023, 4 bandi per l'accesso ai fondi del PNRR per la realizzazione di altrettanti impianti. La decisione è stata quella di realizzare quattro centri di sola distribuzione (Sadobre, Paganella Est e Ovest e CSA di Verona Nord) sfruttando l'idrogeno prodotto a Bolzano: i progetti sono già stati approvati e la loro apertura al pubblico è prevista entro il giugno 2026. Mano a mano che aumenterà la domanda di idrogeno verranno messi a terra anche gli altri investimenti, con la realizzazione degli altri 8 impianti, parte di produzione e parte di distribuzione. Quando l'intera programmazione sarà concretizzata l'arteria sarà capillarmente dotata di centri per la ricarica per le vetture alimentate a idrogeno: a partire dall'autoporto Sadobre, alla stazione autostradale di Bolzano Sud (impianto già esistente) presso le aree di servizio Paganella Est ed Ovest, nell'area di servizio Nogaredo Est ed Ovest, al CSA di Verona Nord e presso le aree di servizio Campogalliano Est ed Ovest.

Gli impianti saranno utilizzabili da tutti i tipi di veicoli a idrogeno, a cella a combustibile. A piena capacità gli impianti di produzione si stima genereranno ca. 25.000 kg di idrogeno al giorno. A oggi il solo impianto di produzione esistente, quello di Bolzano sud, produce 400 chili di idrogeno al giorno, chiaramente non sufficienti per implementare la strategia sviluppata dalla Società in materia. Del resto il centro, gestito dalla "IIT HYDROGEN srl" di Bolzano, è nato come impianto pilota e dimostrativo per lo studio e lo sviluppo di questa tecnologia. Le attrezzature per la produzione, la compressione, lo stoccaggio ed il rifornimento di idrogeno sono state installate nel periodo 2012-2014. Trattandosi di un impianto pilota tra i primi a livello comunitario, non esistevano ancora soluzioni standardizzate. Anche per questo, la maggior parte delle componenti è stata prodotta su misura o adeguata progressivamente alle necessità in base ai risultati che emergevano sul campo, dimostrando l'affidabilità delle tecnologie impiegate. Impianti pilota come quello di Bolzano sud hanno contribuito a scrivere la storia dei progressi scientifici e tecnologici in materia, permettendo di validare soluzioni tecniche all'avanguardia, testare nuovi materiali e comprovare idee più sostenibili ed efficienti. Ma è chiaro che proprio in virtù di questo, necessità di un potenziamento per soddisfare la domanda di idrogeno che verrà dalle altre 4 stazioni in fase di realizzazione.

Il potenziamento del centro di Bolzano Sud consisterà nella sostituzione degli attuali elettrolizzatori alcalini con dei nuovi elettrolizzatori PEM. In particolare, in una prima fase verrà allestito un impianto di produzione con potenza assorbita fino a 5 MW e una capacità di produzione giornaliera massima pari a 2.490 kg di idrogeno. In una seconda fase la capacità di produzione sarà raddoppiata per raggiungere i 4.960 kg di idrogeno giornalieri ad una potenza assorbita di 10 MW complessivi (la potenzialità di produzione sarà sempre modulare, a partire da un minimo di 1.245 kg di idrogeno prodotto al giorno fino ai 4.960 kg raggiungibili impiegando un totale di 4 elettrolizzatori). Per ridurre al minimo il fabbisogno di spazio e per garantire una certa ridondanza in caso di guasto, o fermo per manutenzione, sin dall'inizio saranno installati due moduli di elettrolisi da 2,5 MW ciascuno, che raddoppieranno, mantenendo le stesse caratteristiche, entro fine progetto. I quattro centri di nuova progettazione sorgeranno presso l'Autoporto di Sadobre di Vipiteno presso le aree di servizio Paganella Est e Ovest e al CSA di Verona. Per la realizzazione di questi 4 nuovi impianti, sempre e solo alimentati da idrogeno green, Autobrennero si è aggiudicata 15 milioni di contributo su fondi PNRR per un totale di investimento di 64 milioni.





L'alimentazione degli impianti con idrogeno è prevista attraverso carri bombolai con modalità di stoccaggio sostituibile, contenenti una quantità di idrogeno di circa 1.000 kg a 380 bar. Le zone di erogazione e le aree tecnologiche per la compressione, la misurazione e lo stoccaggio dell'idrogeno saranno protette da un'ampia pensilina. Ad oggi la Società ha redatto il progetto definitivo dei quattro siti e sta provvedendo ad ottenere le autorizzazioni amministrative necessarie alla loro realizzazione.

Il primo nuovo impianto di distribuzione sorgerà presso l'Autoporto Sadobre nel Comune di Campo di Trens, a Vipiteno (BZ), adiacente all'attuale impianto di distribuzione di carburante e gas naturale (GNC e GNL). Inizialmente, in linea con gli obiettivi del PNRR, sarà realizzato solo l'impianto di distribuzione, che dovrà consentire un rifornimento medio giornaliero di idrogeno pari 2.000 kg. In seguito l'impianto sarà alimentato da una condotta derivante dalla futura area di produzione di idrogeno prevista ad una distanza di circa 700 m.

L'impianto sarà dotato di due box per carro bombolaio, di un'unità di stoccaggio (serbatoi a media e alta pressione) in grado di stoccare 2.000 kg di idrogeno, di compressori, di unità misurazione e controllo e di quella per il raffreddamento, di quattro unità di erogazione per il rifornimento di mezzi leggeri (700 bar) e pesanti (350 bar). Gli impianti che sorgeranno invece nelle aree di servizio Paganella Est e Paganella Ovest saranno dotate di un box per carro bombolaio, di unità di stoccaggio (serbatoi a media e alta pressione) in grado di stoccare 2.130 kg di idrogeno (Paganella Est) e 2.400 Kg (Paganella Ovest), compressori, unità misurazione e controllo e unità per il raffreddamento e anche in questo caso di quattro unità di erogazione per il rifornimento di mezzi leggeri (700 bar) e pesanti (350 bar).

L'impianto di distribuzione di idrogeno presso il Centro per la Sicurezza Autostradale di Verona Nord, consentirà inizialmente un rifornimento medio giornaliero di idrogeno pari 3.500 kg.

Sarà dotato di due box per carro bombolaio, di unità di stoccaggio (serbatoi a media e alta pressione) in grado di stoccare 3.500 kg di idrogeno, di compressori e unità per misurazione e controllo e di tre unità di erogazione per il rifornimento di mezzi leggeri (700 bar) e pesanti (350 bar).

INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

GRI 3-3

NON
GRI 1; 2

La mobilità è un settore ad alto contenuto tecnologico. Il Gruppo Autobrennero è attivo su diversi fronti in materia di ricerca e innovazione, vanta una serie di collaborazioni in progetti di ricerca che coinvolgono diversi Atenei italiani ed è partner di molti progetti di ricerca europei.

La ricerca applicata in materia di mobilità è un campo di grande rilevanza per il Gruppo che ha fatto storicamente dell'innovazione uno degli strumenti di elezione per garantire al Paese l'efficienza del suo primo collegamento europeo, il passo del Brennero, dal quale transita oltre il 10% di tutto l'import-export italiano. Aumentare la capacità autostradale senza il consumo di ulteriore territorio e integrare al meglio le diverse forme di trasporto gestite rappresentano i campi di azione prioritari per il Gruppo anche in ragione della particolare condizione ambientale in cui è chiamato ad operare, ossia a scavalco dell'arco alpino.

Attualmente, i principali progetti di ricerca svolti dal Gruppo Autobrennero riguardano il campo delle smart road. L'obiettivo perseguito dalla Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è dotare la rete di un sistema di comunicazione infrastruttura-veicolo (I2V) in grado di gestire il traffico veicolare in modo non dissimile dal traffico ferroviario, superando l'attuale modalità sostanzialmente aleatoria di fruizione dell'infrastruttura in modo da aumentare la capacità dell'arteria, ridurre le emissioni inquinanti e azzerare quel fattore umano che è oggi la causa quasi unica di incidenti. Il Green Corridor a cui punta il Gruppo, infatti, non è solo un corridoio libero da emissioni inquinanti, ma anche libero da incidenti.

Con il fine di avvalersi sempre delle tecnologie più innovative per accrescere il livello di sicurezza dell'infrastruttura e ridurre l'incidentalità, Autostrada del Brennero SpA è partner di diversi progetti europei.



Napcore (2020-2024)

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



C-Roads Italy 3 (2020-2023)

Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF) che prosegue le azioni di C-Roads Italy e C-Roads Italy 2 ha l'obiettivo di incrementare i servizi C-ITS, Cooperative Intelligent Transport Systems, potenziando la Piattaforma C-Roads e armonizzando i sistemi informativi e le tecnologie lungo la rete stradale europea.



Pass4Core-ITA 2 (2021-2024)

Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF2) vede Autostrada del Brennero come coordinatore e consiste nello sviluppo di una rete di aree di sosta sicure per mezzi pesanti (SSTPA) lungo la rete stradale italiana TEN-T. Tutte le

aree di parcheggio saranno realizzate con i più alti standard di sicurezza, protezione, qualità, connettività e trasparenza, così come previsto dallo studio dell'UE sui parcheggi sicuri e protetti MOVE/C1/2017-500.



MERIDIAN (2021-2025)

Il progetto del Programma Europeo Connecting Europe Facility (CEF2) ha lo scopo di promuovere la digitalizzazione della mobilità, attivando sistemi e servizi digitali lungo i corridoi di trasporto merci europei più trafficati, in particolare i corridoi della rete centrale CEF Scandinavo-Mediterraneo e Mare del Nord-Baltico. Le sue implementazioni sosterranno gli obiettivi comuni di aumentare la sicurezza del traffico e ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale.



PoDIUM (2022-2025)

Il progetto del Programma Europeo Horizon Europe si pone l'obiettivo di sviluppare casi d'uso specifici di guida connessa ed autonoma (sia in ambienti urbani che autostradali), dimostrati e convalidati in condizioni reali in 3 Living Labs in Germania, Italia e Spagna. Il progetto vuole anche testare i modelli in contesti complessi, come i luoghi transfrontalieri e le gallerie.

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

La collaborazione viene ratificata dal Consiglio di Amministrazione o dal Comitato Esecutivo della Società. Il provvedimento viene quindi perfezionato con la stipula della convenzione con il soggetto affidatario. In seguito, è prevista la nomina della figura di DEC (Direttore dell'Esecuzione del Contratto) e del RUP (Responsabile Unico del Progetto). Il DEC dà quindi avvio alle attività secondo la norma vigente, eseguendo i controlli di conformità alle prescrizioni previste in convenzione, controllando le diverse fasi di esecuzione del servizio e promuovendo lo scambio di informazioni reciproche tra il personale dell'Università e quello della Società rispetto al progetto in atto, presentando periodicamente al RUP un rapporto sull'andamento delle principali attività di esecuzione della convenzione in essere. Le attività di controllo del DEC sono indirizzate a valutare la qualità delle attività (aderenza/conformità a tutti gli standard qualitativi richiesti nella convenzione), l'adeguatezza delle prestazioni, il raggiungimento degli obiettivi, il rispetto dei tempi e delle modalità di consegna, l'adeguatezza della reportistica sulle prestazioni e le attività svolte.

+256%**Investimento in R&S**

INVESTIMENTI R&S (Gruppo Autobrennero)

Si precisa che gli importi considerati in questa sede si riferiscono esclusivamente ai progetti di ricerca in convenzione con enti e università.

	2021	2022	2023
Totale investimenti R&S	€ 129.756	€ 98.000	€ 349.016
Totale ricavi caratteristici	€ 415.202.583	€ 522.629.819	€ 532.223.356
PERCENTUALE INVESTIMENTI R&S	0,03%	0,02%	0,07%

Di seguito sono riportati i principali progetti in ambito di ricerca e sviluppo iniziati nel triennio rendicontato 2021-2023. Da segnalare che grazie ai nuovi progetti attivati l'investimento in R&S è aumentato del 256%.

NUMERO NUOVI PROGETTI R&S (Gruppo Autobrennero)

	2021	2022	2023
Nuovi progetti R&S	5	4	3

2023 - Convenzione con il Centro di Scienze della Sicurezza e della Criminalità dell'Università degli Studi di Trento e dell'Università degli Studi di Verona per lo sviluppo di un radar compatto per il contrasto del fenomeno del contrabbando delle merci trasportate.

2023 - Convenzione con il Centro di Scienze della Sicurezza e della Criminalità dell'Università degli Studi di Trento e dell'Università degli Studi di Verona per lo sviluppo di uno spettrofotometro, supportato da algoritmi di intelligenza artificiale, per l'analisi rapida non supervisionata di carburanti.

2023 - Convenzione con l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia - Dipartimento di Scienze Fisiche Informatiche e Matematiche inerente attività didattiche, di studio e di ricerca centrate su un'infrastruttura hardware intelligente pensata a supporto della sicurezza autostradale e della guida autonoma e connessa.

2022 - Convenzione con l'Università IUAV di Venezia inerente un'attività di ricerca centrata sull'impatto ambientale dell'arteria autostradale A22 alla luce delle opportunità offerte dalla trasformazione digitale.

2022 - Convenzione con Alma Mater Studiorum - Università di Bologna per studi acustici presso le aree di servizio e per la stesura di procedure tecniche da adottarsi in ordine all'accreditamento di un laboratorio di prova secondo la norma tecnica UNI EN ISO 17025.

2022 - Convenzione con l'Università degli Studi di Padova in ordine ad una collaborazione nell'ambito del progetto di ricerca "GIG - Gray Into Green. Gray infrastructure as support for the landscape green transformation".

2022 - Convenzione con il Politecnico di Milano inerente una ricerca centrata sull'impatto della transizione ecologica sulle grandi infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento ad architetture sostenibili applicabili alle stazioni autostradali nel contesto del Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione 2014-2020 in merito alle azioni IV.4 "dottorati e contratti di ricerca su tematiche dell'innovazione" e IV.6 "contratti di ricerca su tematiche green" promosso dal MUR.

2021 - Dichiarazioni di intenti e manifestazioni di interesse

- Dichiarazioni di intenti con riferimento alla proposta proveniente dal Politecnico di Milano - Partecipazione della Società in qualità di partner scientifico al Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione 2014-2020 in merito alle azioni IV.4 "dottorati e contratti di ricerca su tematiche dell'innovazione" e IV.6 "contratti di ricerca su tematiche green" promosso dal MUR: l'impegno economico potrà concretizzarsi nel corso degli anni successivi.
- Manifestazione di interesse da parte di Autostrada del Brennero SpA con riferimento alla proposta proveniente dall'Università degli Studi di Padova - Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione 2014-2020 Decreto Ministeriale n. 1062 del 10-8-2021 in merito all'azione IV.6 "contratti di ricerca su tematiche green" promosso dal MUR - titolo del progetto di ricerca: "Turning Gray Infrastructure into Green": l'impegno economico potrà concretizzarsi nel corso dell'anno 2022.

2020 - Convenzione con l'Università degli Studi di Padova in relazione a un Dottorato in Scienze dell'Ingegneria Civile, Ambientale e dell'Architettura focalizzato sull'analisi e sulla valutazione della stabilità dei rilevati arginali, lungo il tratto in cui l'infrastruttura autostradale A22 corre in affiancamento al fiume Adige, tra Egna e Salorno.

2020 - Convenzione con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica dell'Università degli Studi di Trento, in relazione a un'attività di ricerca a fini applicativi sulla valutazione dell'impatto dei cambiamenti climatici in termini di eventi idrologici estremi e analisi delle conseguenze con riferimento a taluni punti specifici dell'A22, nel tratto che attraversa le Province Autonome di Trento e Bolzano: l'obiettivo è individuare - sulla base di dati di portata progettuale - le condizioni rispetto alle quali valutare il potenziale effetto dei cambiamenti climatici sul funzionamento idraulico dei manufatti presenti lungo il tracciato. L'analisi prevede una simulazione dei deflussi e delle distribuzioni di probabilità degli

eventi estremi di portata, nell'ottica di stabilire i possibili scenari di cambiamento delle mutate distribuzioni di probabilità degli eventi estremi in punti specifici individuati. Tali proiezioni renderanno possibile verificare i valori di portata assunti in fase progettuale con riferimento ai molteplici manufatti idraulici presenti lungo l'A22, consentendo di effettuare verifiche a lungo termine dei manufatti medesimi e identificare le priorità di intervento inerenti ad eventuali adeguamenti delle infrastrutture.

Attivato nel 2019 (ancora in corso) - Studio dell'interazione pendio-autostrada tra le progressive km 57 e km 72, lungo un tratto di 15 chilometri circa comprendente i viadotti Belprato 2 e Micheletti 2: l'obiettivo è definire metodi e strumenti per la valutazione e gestione del rischio correlato alle interazioni dei pendii in frana con l'infrastruttura autostradale, affinché sia possibile perfezionare ogni azione di presidio, di manutenzione ordinaria e straordinaria del sistema pendio-infrastruttura.

Attivato nel 2019 (ancora in corso) - Convenzione con il Politecnico di Milano per lo studio e l'analisi del rapporto tra il tracciato dell'Autostrada del Brennero SpA e i territori che esso attraversa: l'obiettivo è la realizzazione di studi e ricerche, su scala architettonica, urbana e ambientale, riferiti al caso di studio.

Attivato nel 2019 (ancora in corso) - Analisi e interpretazione dei dati derivanti dal monitoraggio del viadotto Colle Isarco e per l'analisi del comportamento strutturale del ponte sul fiume Po: l'obiettivo è l'analisi dei dati registrati dal sistema di monitoraggio strumentale installato sul viadotto Colle Isarco, l'interpretazione degli stessi per comprendere il comportamento della struttura nel tempo nonché l'analisi del comportamento delle strutture del ponte sul fiume Po.

Attivato nel 2018 (ancora in corso) - Convenzione con l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia per la definizione del modello geologico del versante montuoso presso il viadotto Belprato 2 (Schoenau) dell'Autostrada del Brennero, quale attività propedeutica alla progettazione definitiva di un intervento di stabilizzazione dello stesso versante.

La scelta della ferrovia

L'obiettivo del Green Corridor

Un concessionario autostradale che investe in ferrovia. Forse è in questo apparente paradosso che si può sintetizzare la natura particolare del Gruppo Autobrennero, nato appunto dalla volontà di un concessionario autostradale, Autostrada del Brennero SpA, di sviluppare dal Brennero a Modena una mobilità integrata davvero sostenibile anche per le future generazioni.

I primi passi in questa direzione sono stati mossi ancora sul finire degli anni Novanta e oggi il Gruppo attraverso InRail, RTC - Rail Traction Company e Lokomotion movimentata quasi 20.000 treni l'anno grazie al lavoro di 500 collaboratori, con l'intenzione di crescere ancora, anche prima dell'apertura del tunnel del Brennero. In questo modo ogni giorno circa 1.000 mezzi pesanti vengono trasferiti dall'autostrada alla ferrovia e l'ambiente ringrazia: di conseguenza sono circa 200 mila le tonnellate di CO₂ non immesse nell'atmosfera ogni anno. Rientra in questa strategia di potenziamento dell'asset ferroviario il finanziamento a InRail e RTC deliberato dal cda di Autostrada del Brennero di dicembre all'acquisto di 6 nuove locomotive interoperabili. Lo scopo di questo acquisto da un lato è quello di rinnovare il parco rotabili integrandolo con mezzi di ultimissima generazione adatti anche al transito nel tunnel del Brennero dove sarà possibile operare solo con locomotive alimentate con tensione a 25kV oggi non in dotazione delle due Società, dall'altro punta a sviluppare traffici interoperabili su una vasta area del Centro ed Est Europa. I mezzi saranno infatti in grado di viaggiare in Italia, Germania, Austria, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Bulgaria, Slovenia, Ungheria, Croazia e Serbia. L'obiettivo finale si chiama Green Corridor, un corridoio verde attraverso le Alpi, nel quale le persone e le merci si spostino nel modo più rapido e sicuro possibile senza generare inquinamento e senza il rischio di incidenti: da un lato la ferrovia, dall'altro un'autostrada tecnologica in grado di tutelare i viaggiatori dall'errore umano - oggi la causa della quasi totalità degli incidenti stradali - e attrezzata per garantire ogni servizio ai veicoli ad emissioni zero, siano essi a batteria o a idrogeno. Non un'idea, un progetto.

- 200.000 ton CO₂ anno
Anidride carbonica
non immesse nell'atmosfera



~ 1.000 TIR giorno
Mezzi pesanti che non transitano
su gomma ma su rotaia



An aerial photograph of a vast vineyard with rows of grapevines stretching across the landscape. In the background, there are rolling hills and two wind turbines. A large, semi-transparent circular graphic with a dark center is overlaid on the image, partially obscuring the vineyard and hills.

LA TUTELA DELL'AMBIENTE





03 

LA MOBILITÀ DI DOMANI

GRI 3-3

NON
GRI 3

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

Anche in ragione delle partecipazioni societarie, che vedono gli Enti pubblici Locali detenere la maggioranza dell'azionariato, per Autostrada del Brennero SpA l'impatto sull'ambiente non è meno importante della qualità del servizio, essendo due dimensioni strettamente correlate. La decisione stessa della Capogruppo di investire nel settore ferroviario, ossia in un settore in concorrenza con quello autostradale, mostra quale sia l'impostazione del Gruppo: offrire il miglior servizio di trasporto al minor costo ambientale possibile.

RTC SpA svolge l'attività di trazione ferroviaria principalmente con locomotive a trazione elettrica limitando l'utilizzo di locomotive diesel ai soli tratti non elettrificati. Si ritiene pertanto che l'attività di trazione elettrica, rappresentata per l'anno 2023 da 2.559.361 km percorsi contro i 7.845 km percorsi con locomotive diesel (pari allo 0,31%), sia un esempio di "mobilità sostenibile" in quanto volta a ridurre il numero di tragitti e l'inquinamento derivante dal trasporto su strada. Inoltre, l'azienda effettua la quasi totalità di quello 0,31% di km diesel con 2 locomotive di ultima generazione i cui limiti d'emissione sono classificabili come EU Stage IIIB, ciclo F ai sensi del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 2016/1628.

Sempre confrontando la realtà del trasporto merci su ferrovia con quello su gomma è significativo il dato relativo ai quantitativi di merce trasportata, 6.496.460 ton per il 2023, pari indicativamente a 220 mila autoarticolati rimossi dalla circolazione stradale, in piena linea con la mission aziendale.

Per quanto riguarda la mobilità del tragitto casa-lavoro RTC ha da anni istituito un sistema di navette con van 7 posti per ottimizzare gli spostamenti del personale diretto agli uffici e del personale operativo che si sposta tra i diversi posti di servizio, riducendo l'utilizzo di mezzi propri.

Anche InRail SpA svolge l'attività di trazione ferroviaria principalmente con locomotive a trazione elettrica e, limitatamente ai soli tratti non elettrificati, con locomotive diesel. La trazione elettrica ha assorbito, infatti, nel 2023 il 99,25% dell'attività della Società, corrispondente a 1.450.538 km percorsi, contro i 10.992 km percorsi con locomotive diesel: anche in questo caso si tratta di un esempio di "mobilità sostenibile" in quanto volta a ridurre il numero di viaggi e l'inquinamento derivante dal trasporto su strada. Nello specifico, nel 2023 InRail ha trasportato 4,7 milioni di tonnellate di merce, contribuendo a rimuovere dalla strada oltre 155.000 autoarticolati. Infine, l'azienda effettua la quasi totalità di quello 0,75% di trasporti effettuati con locomotive diesel, utilizzando mezzi di ultima generazione in grado di minimizzare l'impatto ambientale.


375.000
AUTOARTICOLATI anno
**L'equivalente dei mezzi pesanti
trasferiti da RTC e InRail
a gomma a rotaia**

Autostrada del Brennero SpA, che gestisce il settore più delicato sul fronte della sostenibilità, è impegnata in diverse iniziative volte all'utilizzo di fonti di energia alternative, alla prevenzione dell'inquinamento e, in generale, alla protezione e valorizzazione dell'ambiente, nonostante non sia l'arteria a produrre emissioni inquinanti quanto piuttosto i veicoli che vi transitano. Un intero capitolo della proposta di finanza di progetto presentata da Autostrada del Brennero SpA e approvata dal MIT a dicembre del 2022 riguarda la mobilità sostenibile. Un impegno a 360 gradi, che va dall'investimento in tecnologia e innovazione nell'ottica di realizzare una Smart Highway al potenziamento delle forme di mobilità alternative, dall'idrogeno all'elettrico fino al GNL. L'ambito di progetto integra e implementa in maniera decisa la progettualità descritta nel 2018 nel piano della mobilità sostenibile di Autostrada del Brennero. In particolare sul fronte dell'innovazione si propone di:

- integrare l'infrastruttura esistente, prevedendo la fibra lungo tutta l'arteria e l'installazione di ulteriori road side unit. Attualmente sono 68 quelle installate lungo l'arteria; nell'ambito di C-Roads Italy 3, conclusosi a dicembre 2023 sono state infatti acquistate 5 nuove RSU fisse e 15 nuove Road side unit mobili, utilizzate per gestire casi d'uso mobili;
- sviluppare nuovi servizi C-ITS safety-oriented;
- partecipare a progetti europei grazie ai quali, con il supporto di partner internazionali di alto livello, potrà testare in anteprima sistemi innovativi per la gestione dell'arteria di propria competenza;
- continuare ad affrontare, nell'ambito di progetti europei (ad es. Highway Chaffeur e Truck Platooning) la tematica relativa al periodo di transizione dalla mobilità tradizionale all'introduzione dei veicoli connessi.

Sul fronte dei nuovi vettori energetici la proposta prevede:

- il potenziamento dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici a batteria coerentemente con l'evoluzione tecnologica dei sistemi di ricarica e con l'evoluzione del tipo e del numero di mezzi circolanti elettrici: l'obiettivo è l'installazione entro il 2035 di un centinaio di colonnine ultra-charger lungo l'intera tratta;
- la realizzazione di altri otto impianti per la produzione e/o distribuzione di idrogeno green per il rifornimento di veicoli dotati di questo sistema di alimentazione. Nel corso del 2023 è cominciata la progettazione dei primi nuovi centri per la distribuzione di idrogeno green con un contributo di fondi PNRR. I quattro siti sorgeranno presso le aree di servizio Paganella Est e Ovest, Sadobre e al CSA di Verona Nord. Con l'aumentare della domanda di questo vettore energetico verranno quindi messi in cantiere anche gli impianti di produzione di Sadobre e Verona Nord, quelli di produzione e distribuzione di Nogaredo Est e Ovest e di Campogalliano Est e Ovest;
- la realizzazione di due stazioni di distribuzione di metano liquido (GNL) e compresso (GNC) presso le aree di servizio Po est e Po ovest.


€ 439.000
**Investimento in colonnine
elettriche triplicato**

Come illustrato nella tabella sotto, nel triennio rendicontato sono state installate un totale di 14 colonnine nel 2021, 27 nel 2022 e 13 nel 2023 per un investimento totale pari a 841.243 euro.

Nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici	2021			2022			2023		
	USO PUBBLICO		USO AZIENDALE	USO PUBBLICO		USO AZIENDALE	USO PUBBLICO		USO AZIENDALE
	Tesla	A22		Tesla	A22		Tesla	A22	
Punti di ricarica disponibili ad inizio anno	32	21	6	32	24	17	48	25	27
Nuovi punti di ricarica installati durante l'anno		3	11	16	1	10		5	8
Plessi Museum				8				1	
Bressanone									
Isarco								2	
CSA Bolzano			1						
Egna			3						
CSA San Michele			1						1
Paganella Est		1							
Paganella Ovest					1				
Trento Nord			1						1
Interbrennero									2
Magazzino Trento Nord									
Sede via Berlino			2			3			2
Trento Sud			1						
Rovereto Nord			1						
Magazzino Rovereto									
Nogaredo Est		2							
Nogaredo Ovest									
Rovereto Nord									1
Rovereto Sud									
Affi				8		1			
Garda Est								1	
Garda Ovest								1	
Nogarole Rocca						1			
Mantova Nord			1			1			
Po Ovest									
Pegognaga						1			
CSA Pegognaga						1			
Reggiolo						1			
Carpi						1			
Campogalliano									1
Punti di ricarica presenti	32	24	17	48	25	27	48	30	35
INVESTIMENTO	€ 286.243,00			€ 116.000,00			439.000,00		

STAZIONI DI RICARICA

13

Nuove
colonnine

Disposizione delle stazioni di ricarica lungo l'A22 ad oggi.



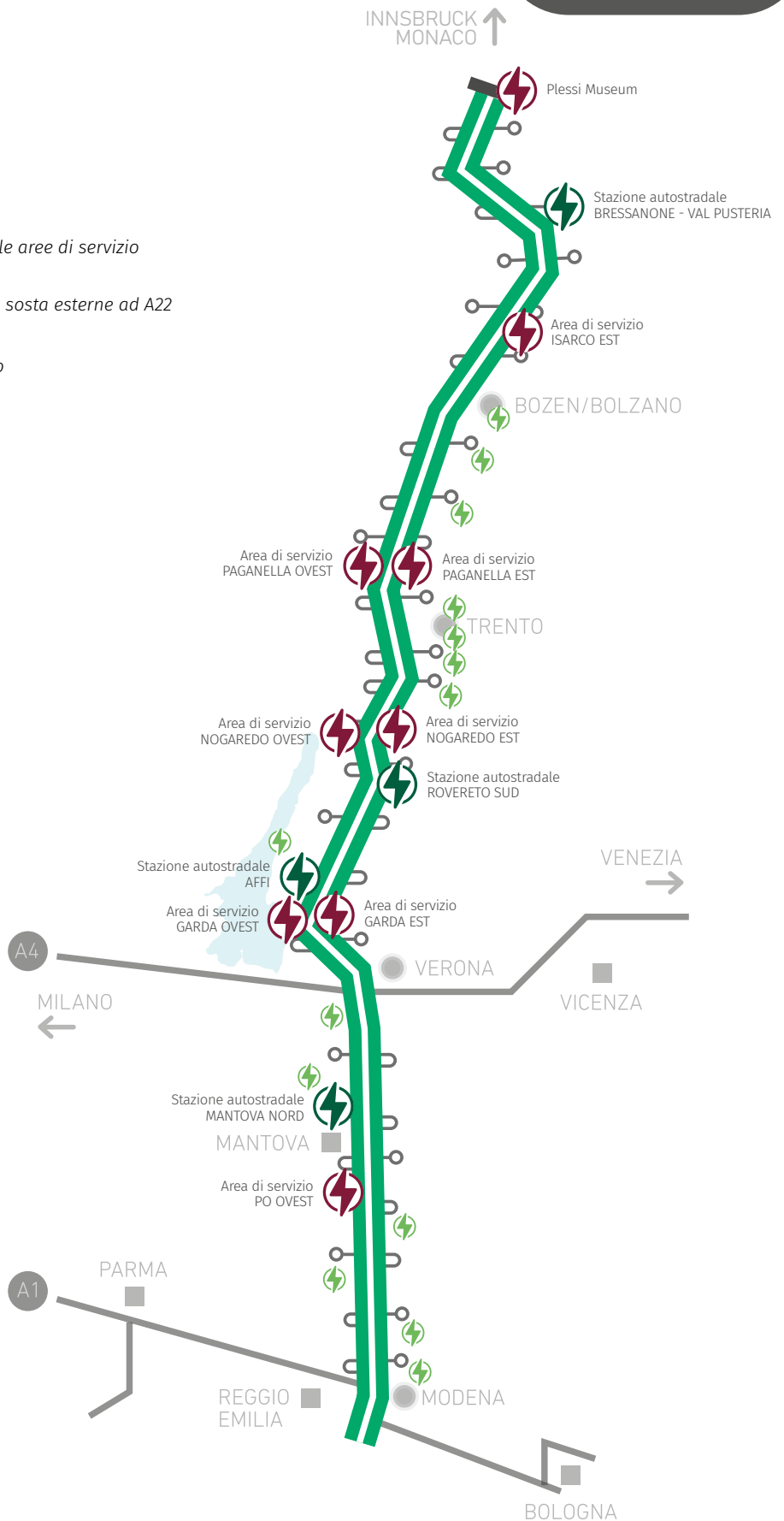
Punti di ricarica elettrica in A22 presso le aree di servizio



Punti di ricarica elettrica presso aree di sosta esterne ad A22



Punti di ricarica elettrica ad uso privato



L'ENERGIA E LE FONTI RINNOVABILI

GRI 3-3; 302-1

Ormai da diversi anni, il Gruppo Autobrennero è impegnato nella riduzione dei consumi di energia, nell'ottica del consumo responsabile e della sostenibilità ambientale. Di conseguenza, tutte le fonti rinnovabili di energia sono d'interesse del Gruppo sia per quanto riguarda i propri consumi diretti, sia per quanto riguarda i consumi dei propri utenti.

In particolare, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è impegnata in un programma di decarbonizzazione del corridoio del Brennero che, attraverso il progressivo spostamento del traffico merci su rotaia e la promozione di fonti di energia alternative ai carburanti fossili per i veicoli, si pone come obiettivo le "emissioni 0". Pertanto, la ricerca sulle energie rinnovabili, il loro utilizzo e la loro diffusione rappresenta un campo di azione prioritario per la Società. Ad oggi sono stati fatti investimenti nel solare, nell'eolico e, indirettamente, nell'idroelettrico che serve il centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde di Bolzano.



La stessa strutturazione del Gruppo Autobrennero, che si è attivato anche nel settore ferroviario, è stata motivata dall'opportunità di ridurre i consumi di energia prodotta dai motori a scoppio attraverso la combustione di idrocarburi. La mobilità rappresenta un settore particolarmente energivoro e l'utilizzo di energie rinnovabili produce un impatto positivo per la qualità dell'ambiente dei territori attraversati dalle infrastrutture autostradali. Si può pertanto affermare che ogni treno movimentato dalle società del Gruppo ha contribuito a riorientare in un'ottica di maggiore sostenibilità i consumi di energia legati alla mobilità gestita da Autostrada del Brennero SpA.

Il Gruppo è quindi concretamente impegnato nella generazione, nell'utilizzo e nella distribuzione di energia rinnovabile e a basso impatto ambientale.

Già nel 2009 Autostrada del Brennero SpA ha realizzato nel Comune di Isera (TN) una barriera antirumore e fonoassorbente sulla quale sono stati installati 3.944 moduli fotovoltaici; è lunga 1.067 m e raggiunge i 5,6 m di altezza riparando il paese dai rumori dell'autostrada e producendo al tempo stesso energia pulita a servizio del territorio. L'opera garantisce in media una produzione di energia elettrica di circa 750.000 kWh all'anno: nel 2023 la produzione è arrivata a 775.400 kWh.

ENERGIA RINNOVABILE PRODOTTA

FOTOVOLTAICO
BARRIERA MARANO
D'ISERA

2021
733.040,00 kWh
2.638,94 GJ

2022
819.881,00 kWh
2.951,57 GJ

2023
775.440,00 kWh
2.791,58 GJ

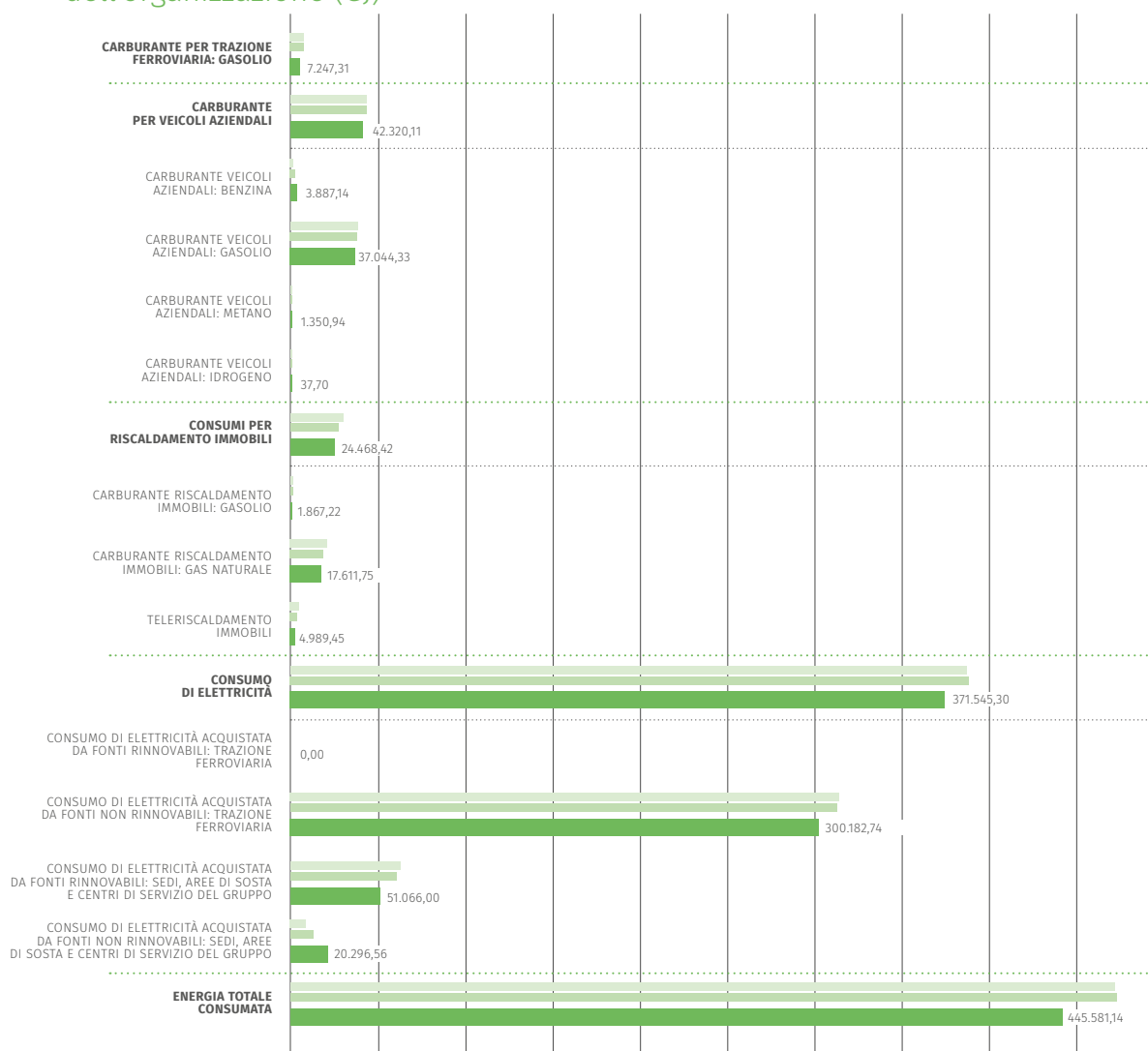


Escludendo l'energia acquistata specificatamente per l'attività della trazione ferroviaria, nel 2022 l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaico copriva circa il 3,9% dell'energia elettrica acquistata dalla rete per sedi/aree di servizio, più alto del 3,7% del 2021 e confermato anche nel 2023; le efficienze infrastrutturali legate alla rete di trasmissione hanno portato il Gruppo a preferire la vendita (anziché l'autoconsumo) dell'energia prodotta da questi impianti.

I consumi energetici del Gruppo si sostanziano in diverse categorie: elettricità e riscaldamento per sedi, aree di sosta e centri di servizio del gruppo; carburanti di vario tipo per l'alimentazione della flotta aziendale; elettricità e gasolio per la trazione ferroviaria eseguita dalle locomotive di RTC SpA e InRail. I dati del Gruppo Autobrennero per il triennio 2021-2023 sono riassunti nella tabella che segue.

Energia consumata all'interno dell'organizzazione (GJ)*

■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



*: I dati relativi al consumo di Gas per la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA sono parzialmente stimati tramite letture dei contatori.

2.290 ton CO₂**CO₂ risparmiata all'ambiente grazie all'idrogeno dal 2014****100%****Energia utilizzata da fonti rinnovabili**

Considerata la presenza di RTC SpA e di InRail SpA all'interno del Gruppo e nonostante un leggero decremento (300.182,74 GJ) dell'energia elettrica consumata per la trazione ferroviaria, i consumi relativi a quest'ultima sono quelli che incidono maggiormente, attestandosi in maniera sostanzialmente invariata intorno all'70% dal 2020 a oggi. Da segnalare, in virtù delle prassi virtuose di efficientamento, un calo del consumo di energia elettrica anche per la Società Autobrennero pari al 7,4%. Nel 2023 si sono infatti conclusi gli interventi di relamping (ossia la sostituzione con punti luce a led a minor consumo di lampade tradizionali) delle torri faro presso la stazione di Chiusa, di Bressanone e presso la pensilina della stazione di Mantova Nord. Sono state poi sostituite le pompe di ricircolo presso la sede di Trento. Nell'ottica di consumo responsabile, si precisa che per l'approvvigionamento di energia elettrica dalla rete, Autostrada del Brennero SpA ha stipulato contratti basati sulla fornitura di energia rinnovabile: il 100% dell'energia consumata deriva da fonti rinnovabili, anche se per una parte della fornitura - che nel 2023 è corrisposta a circa il 25% - proviene da un fornitore che per questioni amministrative non rilascia un certificato ufficiale di annullamento GO, nonostante l'energia venduta sia totalmente proveniente da fonte rinnovabile; la scelta non è purtroppo replicabile su RTC SpA e InRail SpA, dove l'approvvigionamento di energia elettrica è controllato dal gestore della rete ferroviaria.

Infine, il Gruppo è impegnato per garantire anche ai propri utenti energia pulita. Nel 2014, a Bolzano Sud, grazie ad Autostrada del Brennero SpA è stato realizzato il primo e ad oggi ancora unico centro italiano di produzione e distribuzione di idrogeno verde, ossia prodotto grazie all'energia idroelettrica, che ha permesso ad oggi di far percorrere alla mobilità pubblica del Comune di Bolzano e ai veicoli della Società e di altri partner del progetto più di 3 milioni di km emettendo solo vapore acqueo e risparmiando all'atmosfera 2.290 tonnellate di CO₂. A questo si aggiungono i numerosi impianti di ricarica per veicoli elettrici già attivi lungo l'A22, descritti nel precedente paragrafo.

Consapevole che quanto realizzato fino ad ora rappresenta non solo un traguardo, ma anche un nuovo punto di partenza, tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto per il 2023 rientrano:

- la predisposizione, per ogni progetto approvato, di impianti illuminotecnici votati a ridurre l'inquinamento luminoso;
- approfondimento di studi per il miglioramento delle prestazioni acustiche dei pannelli antirumore in legno e PMMA in collaborazione con l'Università di Bologna.

L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO

GRI 3-3; 305-1; 305-2

Per Autostrada del Brennero SpA l'inquinamento atmosferico afferisce principalmente alle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli che transitano lungo l'A22 oltre che, in misura minore, alle emissioni indirettamente prodotte dai consumi energetici dagli edifici funzionali all'attività e dai consumi di carburante della flotta aziendale.

L'inquinamento atmosferico generato dai veicoli che percorrono un'autostrada rappresenta il principale limite di questo tipo di infrastruttura pur non venendo da questa generato. Controllare e ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli dotati di motore endotermico rappresenta uno dei principali fronti sui quali è impegnato il Gruppo. La decisione stessa di affiancare il servizio di trasporto ferroviario all'attività autostradale ha rappresentato e rappresenta tutt'oggi la volontà della Capogruppo di contribuire allo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile. Non va dimenticato, infatti, che ognuno dei quasi 20.000 treni mobilitati annualmente da InRail, RTC SpA e Lokomotion GmbH (società collegata con sede in Germania) contribuisce a ridurre il traffico merci in autostrada e le conseguenti emissioni inquinanti. Strutturando un Gruppo attivo, oltre che in ambito autostradale, anche nel settore ferroviario, la Capogruppo ha consapevolmente investito nella propria concorrenza avendo l'obiettivo della sostenibilità ambientale al centro.

Con le stesse motivazioni Autostrada del Brennero SpA ha investito nello sviluppo delle stazioni di rifornimento a gas e in quelle elettriche, arrivando prima in Italia a vantare un distributore di idrogeno. Ha inoltre realizzato a Isera la prima barriera fonoassorbente e fotovoltaica d'Italia e ha completato la fase di studio del progetto BrennerLEC, che ha dimostrato come una modulazione dinamica della velocità in autostrada possa al contempo ridurre le emissioni inquinanti e i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Risultati che hanno convinto la Società a avviare la fase due del progetto, BrennerLec AfterLife, che si allarga a porzioni più ampie dell'arteria. Il piano per la mobilità sostenibile adottato dal CdA della Capogruppo punta, anche grazie alla realizzazione di otto nuovi punti di produzione e rifornimento per vetture a idrogeno oltre che al potenziamento dell'attuale rete di ricarica per veicoli elettrici, a rappresentare un importante passo verso l'ambizioso traguardo delle emissioni zero.

Dato che la principale fonte di inquinamento atmosferico deriva dai veicoli che percorrono l'infrastruttura stradale, Autostrada del Brennero SpA può agire solo indirettamente sul fenomeno per ridurre la portata. Per questa ragione, le molteplici azioni attuate insistono prevalentemente su due campi: la fluidità del traffico e l'alimentazione dei veicoli.

- Relativamente al primo punto, l'intera gestione del traffico mira ad evitare rallentamenti e il pernicioso effetto dello stop and go. Il progetto BrennerLEC ha dimostrato come l'armonizzazione delle velocità ottenuta grazie alle indicazioni sui pannelli a messaggio variabile abbia permesso di ridurre significativamente

i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Inoltre, il progetto della terza, ossia la corsia di emergenza che diventa corsia di marcia in caso di traffico intenso, ha come obiettivo non solo l'aumento della capacità autostradale senza ulteriore consumo di suolo, ma anche la riduzione delle emissioni inquinanti. La stessa promozione della diffusione del pagamento attraverso dispositivi di telepedaggio, attuato ad esempio attrezzando tutte le piste di esazione dell'A22 per questa modalità di pagamento, mira a ridurre le code e lo stop and go in prossimità delle piste di esazione.

- Relativamente al secondo punto, l'alimentazione dei veicoli, Autostrada del Brennero SpA è all'avanguardia nell'offerta di ogni tipo di carburante o alimentazione a minor impatto ambientale rispetto ai derivati del petrolio, compreso l'idrogeno. Grazie all'energia erogata dalle 33 colonnine universali dislocate lungo l'asse pari a 1.420.000 kWh si sono risparmiate ben 3.150 tonnellate di CO₂ all'ambiente. Da segnalare anche la scelta di attrezzare due parcheggi per mezzi pesanti di colonnine per l'alimentazione dei veicoli a temperatura controllata, in modo da permettere agli autisti di spegnere la motrice durante il riposo.

Anche se in parte minore, il Gruppo è consapevole che i propri consumi energetici concorrono alla generazione di emissioni di gas serra (GHG) ed è pertanto impegnato nel loro monitoraggio e nell'implementazione di iniziative volte alla loro riduzione. Le tabelle che seguono riepilogano le emissioni GHG prodotte nel triennio rendicontato, sia relativamente allo Scope 1, ossia le emissioni dirette di GHG provenienti dalla combustione di fonti fossili per l'alimentazione di mezzi e impianti controllati dalle società, sia rispetto allo Scope 2, ossia le emissioni di GHG derivanti dall'acquisto di energia dalla rete per le quali il Gruppo è quindi indirettamente responsabile.

Il loro andamento rispecchia quanto già illustrato per i consumi energetici in quanto le emissioni di gas serra prodotte direttamente e indirettamente da un'organizzazione sono una conseguenza di questi: le azioni intraprese al fine di efficientare i consumi energetici hanno permesso infatti di registrare un livello di emissioni in continuo calo nel corso degli anni. Inoltre, sono di particolare impatto:

- la scelta di acquistare alcuni mezzi ad idrogeno, che come evidenziato nella prima tabella, hanno un impatto in termini di emissioni GHG considerabile pari a zero;
- grazie alla scelta di acquistare energia elettrica rinnovabile con Garanzia D'Origine, è possibile notare che, confrontando gli ultimi dati 2023 con quelli relativi all'anno 2020 (in cui non sono state acquistate GO), le emissioni relative alle sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo diminuiscono dell'73% (Metodologia Market Based).



Guardando ai prossimi passi, il Gruppo ha fissato tra i propri obiettivi per il 2023:

- riduzione della CO₂ emessa in atmosfera, tramite l'installazione di nuove colonnine di carica elettrica dei veicoli dell'utenza, interventi di efficienza energetica finalizzati al risparmio energetico, alla riduzione degli sprechi e ad un migliore utilizzo dell'energia;
- riduzione della CO₂ emessa in atmosfera tramite l'utilizzo di mezzi con classe di emissione minima euro 5 nei servizi di prelievo, trasporto e recupero/smaltimento dei rifiuti;
- riduzione della CO₂ contenuta negli impianti di condizionamento con gas ad effetto serra, tramite la sostituzione di alcuni di essi.

EMISSIONI DIRETTE DI GHG (SCOPE 1 – TCO₂EQ)

	2021	2022	2023
Totale Emissioni Scope 1	5.328,66	5.325,37	4.601,80
Emissioni relative a carburante per trazione ferroviaria: Gasolio	633,03	646,31	532,57
Emissioni Totali relative a carburante per veicoli aziendali	3.276,22	3.333,19	2.943,08
<i>Benzina</i>	171,77	228,56	252,64
<i>Gasolio</i>	2.990,07	3.013,52	2.614,39
<i>Metano</i>	114,37	91,10	76,05
<i>Idrogeno</i>	0,00	0,00	0,00
Emissioni Totali relative a carburante per riscaldamento immobili	1.419,42	1.345,87	1.126,16
<i>Gasolio</i>	181,87	221,75	134,74
<i>Gas Naturale</i>	1.237,54	1.124,11	991,42

EMISSIONI INDIRETTE DI GHG DA CONSUMI ENERGETICI (SCOPE 2 – TCO₂EQ)

***: La metodologia Location Based** considera l'intensità media delle emissioni di GHG delle reti sulle quali si verifica il consumo di energia, utilizzando principalmente i dati relativi al fattore di emissione medio della rete.

**** La metodologia Market Based** considera le emissioni da elettricità che un'organizzazione ha intenzionalmente scelto con forma contrattuale (o la mancanza di tale scelta).

Si rimanda alla sezione "Nota Metodologica" per i dettagli relativi al calcolo dei presenti dati. Si evidenzia che i dati riportati comprendono le emissioni registrate da InRail SpA anche nel 2021, nonostante la Società sia entrata nel perimetro di rendicontazione del Gruppo nel 2022: la scelta è stata dettata dalla necessità di avere un dato omogeneo e confrontabile sul triennio.

	2021	2022	2023
Metodologia Location Based*			
Totale Emissioni Scope 2 (Location Based)	30.056,76	30.202,48	27.939,52
<i>Emissioni relative ai sistemi di teleriscaldamento degli immobili</i>	385,52	317,66	290,36
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo</i>	5.578,66	5.837,46	5.310,56
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per trazione ferroviaria</i>	24.092,58	24.047,36	22.338,60
Metodologia Market Based**			
Totale Emissioni Scope 2 (Market Based)	41.258,33	41.670,64	40.986,78
<i>Emissioni relative ai sistemi di teleriscaldamento degli immobili</i>	385,52	317,66	290,36
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo</i>	1.197,29	1.751,95	2.577,38
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per trazione ferroviaria</i>	39.675,52	39.601,04	38.119,04

L'INQUINAMENTO ACUSTICO

GRI 3-3

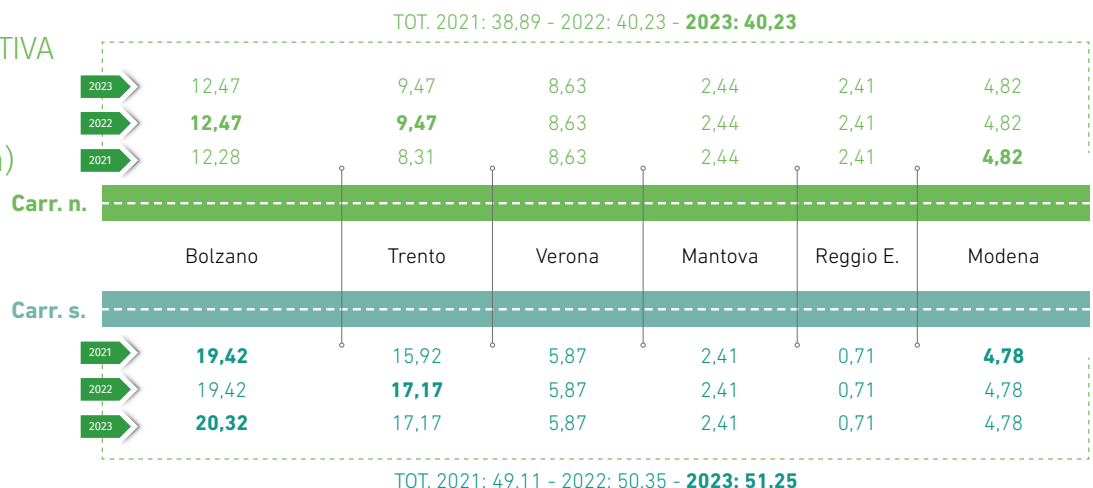
NON GRI 4

In ragione dello stretto rapporto che lega il Gruppo Autobrennero ai territori, i cui Enti locali rappresentano la partecipazione di maggioranza, il tema dell'inquinamento acustico e del suo contenimento è sempre stato al centro delle politiche societarie. Un surplus di attenzione è rivolto alle comunità che vivono a ridosso delle infrastrutture autostradali e ferroviarie poiché il suono prodotto dal traffico può impattare sulla qualità della loro vita.

Autostrada del Brennero SpA è stata una delle prime autostrade italiane ad aver affrontato il problema dell'inquinamento acustico causato dal transito di mezzi sul proprio asse. Pertanto, all'individuazione delle aree esposte a elevati livelli di rumorosità è seguita l'adozione di sistemi attivi, capaci di agire sulla sorgente del rumore riducendone il livello di emissione e il contestuale sviluppo di sistemi passivi, volti a limitare la propagazione dell'inquinamento sonoro. Già nel 1987, ovvero assai prima della stesura e dell'entrata in vigore delle moderne normative in materia di contenimento del rumore, la Società aveva provveduto ad elaborare un progetto di massima sugli interventi di protezione da realizzare lungo il tracciato di competenza. Numerose risorse erano state al contempo investite nella ricerca di tecniche complementari, quali l'impiego di conglomerato bituminoso fonoassorbente. Per contribuire al miglioramento degli impatti derivanti dall'inquinamento acustico a partire dal 2007 la Società ha predisposto il Piano di contenimento e abbattimento del rumore, successivamente aggiornato nel 2013 e approvato dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con D.M. n. 80 del 10/03/2021. In esso sono individuate le zone maggiormente esposte al rumore e definiti, secondo un indice di priorità, i conseguenti interventi di mitigazione.

Ad oggi sono state installate 152 barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 91 km che garantiscono una copertura del 14,5% dell'intero tracciato.

COPERTURA EFFETTIVA DEL TRACCIATO CON BARRIERE ANTIRUMORE (km)



Il Piano Economico Finanziario prevede nei prossimi anni investimenti per 376 milioni di euro in nuove barriere fonoassorbenti, per un totale di 93 km di nuove barriere e un totale di 195 nuovi impianti.

Complessivamente, nel periodo 1996-2023, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ha investito un totale di € 424.943.924,53 nella manutenzione della pavimentazione con fonoassorbente e € 157.967.135,01 per l'adozione di barriere antirumore. Nello specifico, nel 2023 sono stati investiti rispettivamente € 18.885.723,87 e € 10.036.129,53

Mimetizzare un tracciato autostradale è una sfida impossibile. Tuttavia, riconoscersi in un paesaggio, è una variabile fondamentale della qualità dell'abitare: di qui



l'idea di rendere l'autostrada un elemento non più in contrapposizione con lo scenario circostante, bensì un elemento parte del medesimo, capace di rapportarsi e intrecciarsi con il contesto naturale in cui si insedia. Le peculiarità estetiche delle opere di protezione fanno delle stesse una tra le tante iniziative tese a trasformare il "non luogo", tipico di un tracciato autostradale, in un "super luogo" degno di nota per architettura, per qualità dei servizi offerti, per comfort, sicurezza ed efficienza. Pertanto, tra gli aspetti più significativi presi in considerazione nella fase di progettazione delle barriere vi è la capacità di ottenere un positivo inserimento nell'ambiente, come la scelta di materiali naturali, l'articolazione dei pieni e dei vuoti, la puntuale ricerca dei cromatismi, il dialogo con il sistema del verde. Il Gruppo tenta, infatti, di andare oltre, sfruttando ogni opportunità, e promuovendo progettazioni moderne, attive e integrate, che ricercano soluzioni in grado di coniugare tutela del paesaggio e sviluppo, coinvolgendo più discipline, non solo tecniche, bensì anche culturali, sociali, ecologiche ed estetiche.

Con una forte propensione verso l'innovazione, la Società valuta quindi la possibilità di implementare nuovi materiali o tipologie di pannelli antirumore e prevede misure efficaci nei confronti dell'avifauna adottando sistemi innovativi approvati dalla stazione ornitologica svizzera Sempach. Ad esempio, tramite una convenzione con il Dipartimento di Ingegneria Industriale di Alma Mater Studiorum Università di Bologna, ad oggi ancora in corso, la Società sta studiando e testando diverse tipologie di pannelli fonoassorbenti in legno e in PMMA (Polimetilmetacrilato) al fine di migliorarne le caratteristiche di isolamento e di assorbimento acustico e al fine di garantire una maggiore durabilità delle prestazioni acustiche nel tempo. La prima parte della convenzione, che è ad oggi conclusa, ha interessato le possibili migliorie da apportare nella progettazione dei pannelli in legno. In esito alla ricerca le migliorie individuate per i pannelli in legno sono state implementate nelle nuove progettazioni ed applicate alle barriere in corso di realizzazione. A dicembre del 2023 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero ha deliberato la realizzazione di 13 nuove barriere fonoassorbenti nel Comune di Campo di Trens (provincia di Bolzano) per un investimento di 28,7 milioni. I pannelli con cui verranno realizzate sono lastre di PMMA con colorazioni trasparenti, serigrafate e caratterizzate da rigatura orizzontale di differente forma e tipologia costruttiva approvate dalla stazione ornitologica svizzera di Sempach a protezione dell'avifauna.

LA TUTELA DEL SUOLO E LA GESTIONE DEI RIFIUTI

GRI 3-3; 306-1; 306-2; 306-3; 306-4; 306-5

NON
GRI 5

Il Gruppo è attento alla tutela dell'ambiente tramite l'implementazione di azioni ed investimenti volti alla prevenzione di tutti i possibili incidenti che possono comportare un potenziale inquinamento del suolo. Tuttavia, nel caso del verificarsi di emergenze, le società Autostrada del Brennero SpA, InRail SpA e RTC SpA hanno stabilito delle procedure che permettono la collaborazione con gli organi competenti al fine di risolvere le cause delle potenziali contaminazioni e di contenere i possibili danni ambientali. Nel caso della Capogruppo, a seconda della tipologia di evento, il CAU informa dell'emergenza il Responsabile (o il Reperibile) del CSA territorialmente competente e il Reperibile di primo livello, i quali pongono in essere tutti gli interventi possibili atti a contenere gli effetti delle emergenze e laddove previsto ne controllano l'attuazione (viabilità e sicurezza stradale, impatti ambientali, ecc.). Se l'evento è potenzialmente in grado di contaminare il sito, il Responsabile del CSA territorialmente competente o il Reperibile di secondo livello verifica se è possibile individuare il responsabile dell'evento e informa immediatamente l'Addetto Ambientale, anche al fine di verificare la possibilità di un sopralluogo da parte di un tecnico esperto dell'Ufficio Ambiente. Durante le attività di messa in sicurezza d'emergenza, il Responsabile del CSA territorialmente competente e l'Ufficio Ambiente monitorano la corretta esecuzione delle attività.

Per quanto concerne l'attività di RTC SpA, a seguito dell'evento incidentale o anomalia che porta ad un eventuale inquinamento del suolo viene indetta un'indagine volta a chiarire cause, responsabilità ed azioni da implementare al fine di sanare la situazione e di ridurre al minimo il rischio di incidenti dello stesso tipo. InRail SpA, dal canto suo, svolge regolarmente attività di trasporto rifiuti e nel 2022 ha confermato la propria specializzazione nel trasporto di rottami ferrosi destinati ad attività di recupero. Nelle attività di trasporto esiste un rischio intrinseco nel rilascio nell'ambiente di eventuali rifiuti trasportati, che però viene mitigato da analisi di valutazione del rischio ed azioni preventive. Le procedure in vigore prevedono che, nel caso in cui si verifichi un incidente con sversamento e conseguente potenziale contaminazione dell'ambiente, venga istituita una commissione di inchiesta interna con il compito di identificare la dinamica dell'evento e le cause che lo hanno generato, in modo da chiarirne le responsabilità e poter prevedere azioni correttive che permettano di mitigare il rischio che possano ripetersi incidenti analoghi.

Nel corso del 2023 non sono stati riscontrati sversamenti causati direttamente dalle operazioni del Gruppo, ma Autostrada del Brennero SpA ha dovuto gestire due sversamenti da parte di terzi di 220.480 kg e 7.660 kg gasolio (C.E.R. 17.05.03* e C. E. R. 17.05.04*) rispettivamente nei Comuni di Trento e Bussolengo: l'ormai consolidata modalità di gestione adottata dalla Società ha permesso di ripristinare l'area senza rilevanti conseguenze per il territorio circostante. Si conferma il trend positivo in termini di sversamenti affermatosi nel 2022, in calo rispetto ai 4 sversamenti affrontati nel 2020. Quanto a RTC SpA nel corso del 2023 non è avvenuto alcun evento di

sversamento di sostanze dannose per l'ambiente. La Società ha gestito un evento di sversamento di merce tossica ma non pericolosa per l'ambiente (60, UN 2078 - Toluene Diisocianato) ravvisato dal personale della Società stessa al confine di Brennero durante le operazioni di verifica del treno in arrivo dall'estero. A seguito dell'intervento dei Vigili del Fuoco allertati dal Gestore Infrastruttura RFI lo sversamento è stato contenuto e dopo il corretto serraggio di un passo d'uomo non propriamente chiuso dal riempitore il viaggio è ripreso fino a destinazione.

A22 come una città

La gestione dei rifiuti è un tema che impatta prevalentemente sull'attività della Capogruppo. L'A22 può essere intesa come una città lineare "abitata" mediamente da circa 100.000 persone tutti i giorni. La gestione dei rifiuti rappresenta pertanto un problema analogo a quello di una cittadina con un medesimo numero di abitanti. Essendo Autostrada del Brennero SpA impegnata a 360 gradi sul fronte della sostenibilità ambientale, un corretto smaltimento dei rifiuti prodotti dall'attività della Società come dai propri utenti rappresenta un comportamento coerente con le politiche aziendali e rispettoso nei confronti dei territori attraversati dall'infrastruttura. Considerato che, nel corso di un anno, Autostrada del Brennero SpA recupera circa 1.200 tonnellate di rifiuti indifferenziati abbandonati lungo la tratta dall'utenza garantendo il loro corretto trattamento, il tema è di indubbia rilevanza dato che la pulizia del nastro autostradale e delle dirette pertinenze, quali ad esempio le aree di servizio, impatta sulla sicurezza degli utenti e sulla loro percezione della qualità del servizio erogato. Per questa ragione, da anni la Società ha organizzato presso le aree di servizio, i Centri per la Sicurezza Autostradale, le stazioni e le restanti aree di pertinenza un sistema per la raccolta differenziata di rifiuti quali plastica, vetro, lattine, carta e frazione residua indifferenziata. Tra le attività svolte dalla Società nell'ambito della gestione dell'A22, al fine di mantenere il decoro della stessa e nel rispetto della normativa vigente, figura anche il recupero e il trasporto dei rifiuti speciali e urbani prodotti lungo l'infrastruttura e presso le sedi della Società, nonché il successivo recupero o smaltimento degli stessi presso impianti autorizzati. Per lo svolgimento delle seguenti attività, la Società pubblica dei bandi per l'aggiudicazione dei principali servizi inerenti prelievo, trasporto e recupero/smaltimento dei rifiuti che prevedono l'assegnazione di punteggi per le offerte tecniche contenenti aspetti migliorativi ambientali, quali l'utilizzo degli automezzi a basso impatto ambientale, l'invio a recupero anziché a smaltimento di alcune tipologie di rifiuti e l'invio a impianti che effettuano operazioni di selezione e cernita dei rifiuti urbani indifferenziati e/o degli imballaggi in materiali misti per il successivo riciclo. Nel 2023 Autostrada del Brennero ha installato sui cestini presenti in tutte le sue aree di servizio circa 100 sensori Kobra dotati di un sistema wireless denominato "Eco Friendly Smart Bin" che consente di segnalare agli operatori dei

Centri per la Sicurezza Autostradale dislocati lungo l'asse autostradale, in maniera sicura e senza intermediazione alcuna, lo stato di pieno dei cestini (vedi box di approfondimento).

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

Anche per InRail SpA sussistono due categorie di rifiuti prodotti, quelli correlati alle attività della sede quindi rifiuti urbani e rifiuti speciali derivanti dalle attività di ufficio (toner esausti e attrezzature informatiche fuori uso) e quelli che derivano dall'esercizio dell'impresa ferroviaria: in questo caso si segnala una produzione indiretta di rifiuti speciali derivante dalle attività di manutenzione sui locomotori, svolte a valle del servizio di trasporto ferroviario. L'attività di manutenzione viene affidata a fornitori esterni, per i quali sono previsti Audit sul sistema di gestione e verifiche sulla gestione conforme in ambito rifiuti. Nell'ambito operativo dell'attività di trasporto ferroviario si generano unicamente rifiuti assimilabili agli urbani. La Direzione di InRail esorta tutto il personale dell'azienda ad adottare un comportamento mirato alla riduzione della produzione di rifiuti, compatibilmente con le esigenze dello svolgimento delle attività. I normali rifiuti prodotti invece presso le sedi dell'azienda, oltre ai rifiuti urbani, sono costituiti solamente da toner esausti (CER 160216) ed attrezzature informatiche fuori uso (CER 160214), per le quali vengono espletate dai referenti gli obblighi di registrazione, comunicazione e smaltimento previsti dalla normativa. L'ufficio incaricato riceve da tutti i siti produttivi copia del registro e dei formulari per la verifica sulla corretta gestione. Tale ufficio, pertanto, esercita un efficace controllo sulla gestione dei rifiuti generati dalle diverse sedi, verificando continuamente la correttezza e la coerenza fra i diversi documenti relativi ai rifiuti. Infine, il responsabile SGI conduce sistematici audit interni su tutti i siti operativi dell'impresa, al fine di verificare la corretta applicazione del Sistema di Gestione Integrato, con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti.

Per quanto concerne Sadobre SpA, la Società produce una quantità minima di rifiuti, tale da essere considerata pari ad un consumo domestico e gestita di conseguenza direttamente dalla ditta pubblica locale incaricata della gestione dei rifiuti. La mancata misurazione comporta l'impossibilità di rappresentare dati quantitativi rispetto alla tematica in oggetto.

Per le definizioni di recupero e smaltimento si fa riferimento all'articolo 183 del D.Lgs. n. 152/2006: con smaltimento si intende "ogni operazione finalizzata a sottrarre definitivamente una sostanza, un materiale o un oggetto dal circuito economico e/o di raccolta e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato B alla parte quarta del decreto", mentre con recupero si intendono "le operazioni che utilizzano rifiuti per generare materie prime secondarie, combustibili o prodotti, attraverso trattamenti meccanici, termici, chimici o biologici, incluse la cernita o la selezione, e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato C alla parte quarta del decreto". Il quantitativo rifiuti inviati a recupero o a smaltimento varia di anno in anno in base all'attività svolta, alla tipologia dei rifiuti raccolti e alle caratteristiche dell'impianto di destinazione. Tutti i rifiuti indifferenziati raccolti presso le aree di servizio vengono avviati a operazioni di selezione e cernita con l'obiettivo di incrementare il più possibile il quantitativo di rifiuti avviati a riciclo.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO RTC E INRAIL: RIFIUTI PER DESTINAZIONE E PERICOLOSITÀ (t)

	2021	2022	2023
Recuperati	3.602	3.976	4.261
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	3.596	3.968	4.240
<i>Rifiuti pericolosi</i>	6	8	21
Smaltiti	82	13	57
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	7	2	1
<i>Rifiuti pericolosi</i>	75	11	56
Totale	3.684	3.989	4.318

Nel 2023 la quantità di rifiuti prodotta è in linea con quella degli anni precedenti, registrando un leggero aumento rispetto al 2022, in particolare sul fronte dei rifiuti smaltiti, che risentono dei due sversamenti di gasolio registrati nel corso dell'anno. A testimonianza dell'elevato impegno del Gruppo nel comparto permane l'elevata percentuale dei rifiuti conferito a ditte estere per l'avvio di operazioni di recupero rispetto a quelli smaltiti, che si attesta al 98,7 per cento. Il Gruppo non ha tuttavia su questo fronte la possibilità di mettere in atto misure per una migliore gestione dal punto di vista ambientale degli stessi; come già anticipato l'impegno dell'organizzazione si focalizza quindi sul contenimento dei danni ambientali e ripristino delle aree coinvolte.

L'asfalto è più sostenibile

L'eco-base è 100% materiale riciclato e lavorato a freddo

Da qualche decennio ormai la sensibilità ambientale ha pervaso anche il settore dell'ingegneria stradale spingendolo ad adottare soluzioni innovative e green anche nell'ambito della pavimentazione stradale. È stata così introdotta la prassi virtuosa di realizzare nuovi strati di conglomerato bituminoso mescolando bitume nuovo con materiali di riciclo derivanti dalla fresatura e lavorazione degli strati della precedente sovrastruttura bitumata. Un'azione che richiede tuttavia l'attento bilanciamento di due opposte esigenze: da un lato quella ecologica del riuso dall'altro quella di garantire un prodotto di qualità eccellente, poiché anche da questo dipende la sicurezza di chi viaggia. La scelta adottata da Autostrada del Brennero riflette la composizione di queste due necessità: per questo se nel primo strato di asfalto, detto anche strato di usura, non vi è alcuna percentuale di materiale riciclato nel secondo, detto anche strato di collegamento "binder" l'inerte di riciclo corrisponde al 10% mentre ancora più sotto, nel terzo strato dunque ancora più lontani dalla superficie percorsa dai veicoli, la percentuale di riciclo sale al 30%.

Negli ultimi anni per incrementare ulteriormente la sostenibilità del comparto si è introdotto un nuovo strato di base a freddo, detto anche eco-base, posta sotto il terzo strato realizzato a caldo; l'eco-base viene creata con il 90-100% di



materiale di riciclo, permettendo così di ridurre lo spessore del tradizionale conglomerato di base prodotto a caldo.

Dalla fine del 2022 e in particolare nel 2023 Autostrada del Brennero ha fatto una scelta che le ha permesso di aumentare in maniera significativa le prestazioni energetiche e in termini di efficienza del pacchetto di pavimentazione nel tratto fra Verona e Modena (intersezione con l'A1), scegliendo per il quarto strato non i tradizionali conglomerati prodotti a caldo bensì una sotto base lavorata a freddo prodotta in sito con il 100% di materiale riciclato. Da Verona a Modena infatti il terreno che sottostà al manto stradale ha una portanza inferiore rispetto al tratto che attraversa il Trentino Alto Adige, ossia una capacità inferiore di sopportare il carico veicolare giornaliero proprio per le sue caratteristiche naturali, trattandosi di terreni limoargillosi. Per questo l'asfalto soprastante richiede di essere rifatto più spesso di quanto avvenga a nord: è dunque evidente come l'utilizzo di uno strato prodotto al 100% con materiali riciclati e realizzato a freddo sia particolarmente importante per ridurre l'impatto ambientale mantenendo inalterate le performance in termini di sicurezza ed efficienza.

L'eco-base, per altro, ha più di un pregio. È in primo luogo un impasto di miscele con materiali di recupero che possono, come nel caso di Autostrada del Brennero arrivare al 100% e che hanno un duplice effetto positivo sull'ambiente: se da un lato consente di recuperare materiale destinato altrimenti alla discarica, dall'altro preserva l'utilizzo di preziosi aggregati di cava. In secondo luogo la lavorazione avviene totalmente a freddo il che permette di evitare tutta la fase di riscaldamento (fra i 160 e i 180 gradi) degli inerti. Oltre a rendere l'ambiente di lavoro più sicuro questo determina un notevole abbattimento del consumo di combustibile e la quasi totale eliminazione delle emissioni in atmosfera. Infine, mentre la lavorazione a caldo richiede il trasferimento del materiale per la lavorazione in un sito ad hoc, la lavorazione a freddo può essere eseguita direttamente sul posto: questo, oltre ad abbattere i tempi di esecuzione degli interventi, elimina l'andirivieni di camion dai cantieri, con vantaggi per la sicurezza dei lavoratori e per le mancate emissioni inquinanti. Per la realizzazione dell'eco-base Autostrada del Brennero utilizza un'unità articolata computerizzata, composta da una stabilizzatrice riciclatrice che esegue nel continuo la fresatura dello strato da trattare e la miscelazione dello stesso con acqua, cemento ed emulsione bituminosa modificata a lenta rottura.

Sempre in quest'ottica Autostrada del Brennero ha inoltre recentemente avviato in via sperimentale l'uso di uno specifico additivo (di tipo organico o di tipo chimico), definito additivo per conglomerati tiepidi, per la gestione delle temperature di produzione dei conglomerati bituminosi, che consente di abbassare la temperatura di produzione e di stesa. Il conglomerato additivato può così essere steso e compattato a temperature intorno ai 110-120°C, di 30-40 gradi inferiori allo standard, abbattendo i fumi che fuoriescono dal bitume caldo e ottenendo importanti risparmi energetici. L'inferiore temperatura di stesa rende questo prodotto utilizzabile anche in autunno e in inverno, quando il clima rigido rende difficoltoso impiegare conglomerati bituminosi caldi poiché si raffreddano rapidamente. Questo offre il vantaggio di eseguire le lavorazioni anche in questi mesi caratterizzati da minor traffico rispetto alla primavera/estate, andando così a impattare meno sulla circolazione. Nel 2023, poi, Autostrada del Brennero per proteggere la mano di attacco ha introdotto l'utilizzo di latte di calce in sostituzione del filler (additivo minerale) e graniglia per evitare l'incollaggio degli pneumatici (o dei cingoli) alla mano d'attacco o alla membrana impermeabilizzante e l'asportazione della stessa. A causa dell'elevata volatilità della polvere di filler l'utilizzo del latte di calce garantisce un miglioramento delle condizioni ambientali sia per le maestranze di cantiere che per gli utenti autostradali.



LE MATERIE PRIME

GRI 301-1; 301-2

Il Gruppo Autobrennero considera gli aspetti di carattere ambientale prioritari nello svolgimento delle proprie attività: consumo responsabile dei materiali significa limitare il più possibile il ricorso a materiali non riciclabili ed evitare qualsiasi consumo non razionale delle risorse naturali.

All'interno del Gruppo, l'attività svolta da Autostrada del Brennero SpA risulta essere quella legata maggiormente al consumo di materiali, in quanto direttamente coinvolta nelle attività di manutenzione. In considerazione di ciò i dati del presente paragrafo si limiteranno alla sola Capogruppo e saranno focalizzati sul consumo di materiali derivanti dalle attività di manutenzione della rete autostradale.

La principale voce di consumo di materiali per Autostrada del Brennero SpA è rappresentata dai lavori di manutenzione o di ammodernamento della tratta autostradale e dalla fornitura di beni e servizi. In tutti questi casi, Autostrada del Brennero SpA assegna, anche in assenza di Criteri Ambientali Minimi imposti dalla normativa per le Pubbliche Amministrazioni, punteggi premiali alle imprese che dimostrano attenzione all'aspetto ambientale: dalla presenza in organico di figure preposte alla valutazione e mitigazione degli impatti ambientali, alla presenza di certificazioni ambientali come la certificazione ISO 14000, all'utilizzo di macchinari con ridotte emissioni inquinanti. Nello specifico del consumo responsabile dei materiali, una premialità è assegnata a chi dimostra di utilizzare materiali di risulta, qualora tale utilizzo non pregiudichi in alcun modo le performance in materia di sicurezza. Analoghe premialità sono previste nella fornitura di beni, ad esempio nella fornitura di vestiario viene favorito chi dimostra di utilizzare tessuti ecosostenibili. Sebbene l'impatto sia relativamente limitato, anche negli uffici si cerca di diffondere una cultura che promuova l'utilizzo efficiente e attento delle risorse; inoltre, ove possibile, il Gruppo cerca di realizzare acquisti responsabili di cancelleria e prodotti per l'ufficio, come nel caso della carta che anche nel 2022 è stata acquistata esclusivamente da fonti certificate Ecolabel UE o FSC.

Nel rifacimento della pavimentazione stradale è richiesto un ampio utilizzo di conglomerato bituminoso, una miscela di idrocarburi naturali o residuati derivanti dalla distillazione o dalla raffinazione del greggio.

Consumi di conglomerato bituminoso	2021			2022			2023		
	Totale (q)	Riciclato (q)	%	Totale (q)	Riciclato (q)	%	Totale (q)	Riciclato (q)	%
Conglomerato bituminoso (Base)	328.271	98.481	30	242.954	72.886	30	101.116	30.335	30
Conglomerato bituminoso (Binder)	735.673	73.567	10	372.169	37.217	10	338.225	33.823	10
Conglomerato bituminoso (Usura)	1.027.120	0	0	901.919	0	0	573.700	0	0
TOTALE	2.091.064	172.048	8	1.517.042	110.103	7	1.013.041	64.158	6

In considerazione degli impatti che la sua produzione comporta, Autostrada del Brennero SpA utilizza ove possibile conglomerato bituminoso riciclato (detto anche Fresato o RAP – Reclaimed Asphalt Pavement), che viene recuperato mediante la fresatura degli strati del precedente rivestimento stradale. La materia prima in questione viene realizzata anche attraverso l'impiego di materiale riciclato.

In particolare, si stima che:

- il materiale fresato che viene inserito nel confezionamento di conglomerato bituminoso tipo base è pari al 30%;
- il materiale fresato che viene inserito nel confezionamento di conglomerato bituminoso tipo binder è pari al 10%.

Dalla fine del 2022 e in particolare nel 2023 Autostrada del Brennero ha fatto una scelta che le ha permesso di aumentare in maniera significativa le prestazioni energetiche e in termini di efficienza del pacchetto di pavimentazione nel tratto fra Verona e Modena (intersezione con l'A1): la Società ha infatti introdotto un quarto strato realizzato non con i tradizionali conglomerati prodotti a caldo bensì con una sotto base lavorata a freddo, prodotta in sito con il 100% di materiale riciclato. È stato inoltre introdotto l'utilizzo di latte di calce in sostituzione del filler (additivo minerale molto più volatile), per proteggere la mano d'attacco: le emissioni di polveri calano, con beneficio di chi opera nel cantiere e dell'ambiente. La Società impiega inoltre fondenti salini per prevenire la formazione di ghiaccio e gestire le emergenze invernali, poiché pone come obiettivo principale la sicurezza degli utenti in transito sull'arteria. Per rendere efficiente il consumo di questo materiale, Autostrada del Brennero SpA si è dotata di mezzi spargisale che, grazie a un sistema elettronico, regolano la quantità di sale che viene sparso e l'ampiezza dello spargimento in base alle necessità (condizioni meteo rilevate, trattamento preventivo, trattamento di abbattimento, ecc.). La continua contrazione delle precipitazioni nevose e l'innalzamento delle temperature hanno contribuito ad abbassare ancora i livelli del consumo di fondenti salini, con un calo del 33% nel 2022/2023 che si aggiunge così al già significativo calo del 38% registrato nel 2021/2022 rispetto alla stagione fredda 2020/2021.

FONDENTI SALINI (q)

Materiali utilizzati per peso o volume	Inverno 2020/2021	Inverno 2021/2022	Inverno 2022/2023
Cloruro di sodio (NaCl)	101.654	65.713	49.111
Cloruro di calcio (CaCl ₂)	15.423	6.505	1.426
TOTALE CONSUMO FONDENTI SALINI (q)	116.987	72.218	50.537

LE RISORSE IDRICHE E LA LORO TUTELA

GRI 303-1; 303-2; 303-3

Nonostante il consumo di acqua non sia tra quelli più significativi per il Gruppo Autobrennero, l'utilizzo razionale della risorsa idrica, in particolare quella proveniente dalla rete, è considerato un valore in ogni settore che ne preveda l'impiego, in considerazione anche della crescente problematica della siccità.

Le attività che richiedono il maggiore consumo di acqua per il concessionario autostradale sono, in particolare, i lavaggi previsti per l'infrastruttura e la manutenzione del verde. In ognuna di queste attività, la politica aziendale è quella di ridurre progressivamente i consumi attraverso tecnologie che consentano di ottenere risultati analoghi con un minore utilizzo d'acqua e di preferire ovunque possibile l'acqua di pozzo rispetto a quella di rete. A22 offre inoltre l'accesso alla risorsa idrica anche nelle aree di servizio in modo che gli utenti possano beneficiarne liberamente; in questo caso il consumo della risorsa dipende direttamente dalla sensibilità dell'utente, al quale si raccomanda di farne un uso corretto.

I consumi diretti relativi alle società RTC SpA, InRail SpA e Sadobre SpA sono limitati alle sedi, dove la risorsa idrica viene utilizzata per usi igienico sanitari; il lavaggio delle locomotive di RTC SpA e di InRail SpA genera invece un impatto indiretto sulla risorsa: per questa operazione le due Società hanno stipulato dei contratti con ditte esterne, la CoopService per RTC e l'officina FVG di Udine per InRail SpA.

PRELIEVO IDRICO* (Megalitri - Acqua dolce)

Destinazione	2021	2022	2023
Acque da rete / acque di terze parti	96,44	82,20	65,71
di cui Acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	87,26	66,64	48,05
di cui Altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00	0,00
Acque da pozzo / acque sotterranee	150,55	119,24	81,07
di cui Acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00	0,00
di cui Altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00	0,00
TOTALE PRELIEVO IDRICO COMPLESSIVO	246,99	201,43	146,79

I consumi idrici da rete e pozzo relativi al Gruppo sono leggermente in diminuzione rispetto agli anni precedenti.

I dati storici relativi ai consumi di acqua da parte di Autostrada del Brennero SpA registrano un trend in continua diminuzione, con una percentuale di calo del 27%. Un dato che conferma quello registrato lo scorso anno e che è frutto di diversi processi di efficientamento. Fra questi l'ottimizzazione degli impianti per la generazione della palazzina B di sede, dove si utilizza acqua da pozzo al fine di aumentare l'efficienza energetica dell'impianto. La riduzione dei consumi riguarda sia le acque da pozzo (meno 32%) sia quelle da rete, dove la percentuale scende ancora da meno 15% dello scorso anno a meno 20%.

* Per la capogruppo Autostrada del Brennero, i dati relativi al prelievo idrico sono frutto di stime basate sulle letture periodiche dei contatori. Per le controllate InRail e RTC sono presenti stime relative alla quota parte di acqua impiegata da terzi per il lavaggio dei locomotori.

I cestini dei rifiuti “intelligenti”

Nelle aree di servizio i contenitori segnalano il livello di riempimento

Non sono solo i grandi progetti a rivelare la sostenibilità di un'azienda. Anzi. Come nella vita dei singoli individui così anche nelle Società spesso le piccole azioni, ripetute tutti i giorni, sono fondamentali per fare la differenza. Perché rivelano una sensibilità che permea tutte le dimensioni societarie. Rientra in questa cornice il progetto portato avanti nel corso del 2023 dalla Società che ha trasformato in chiave green 100 cestini distribuiti nelle 22 aree di servizio che costeggiano l'A22.

La Società ha infatti acquistato e installato su 100 cestini dislocati in particolare agli ingressi dei caseggiati che ospitano bar e self service delle aree di servizio e nei parcheggi delle autovetture degli speciali sensori capaci di segnalare il livello di riempimento del bidone stesso ai Centri per la sicurezza autostradale di competenza. In questo modo vengono ottimizzate e razionalizzate le attività di svuotamento dei cestini stessi, condotte a opera di addetti dipendenti della Società. Avverrà così che nei momenti di grande afflusso, come i weekend estivi, i cestini si riempiranno in fretta imponendo più frequenti svuotamenti ma solo laddove necessario. E invece, nelle giornate di minore traffico, si eviteranno uscite a vuoto, con risparmio di risorse, di mezzi in circolazione e relative emissioni. Inoltre ne beneficeranno la pulizia e il decoro degli spazi esterni alle aree di servizio.

Ma come funziona il sistema? Su ogni cestino viene installato un sensore dotato di un sistema wireless “Eco Friendly Smart Bin” che consente di segnalare, attraverso piattaforme informatiche installate nei vari Centri per la sicurezza autostradale, lo stato di riempimento dei cestini, che sono identificati da un indirizzo IP univoco. Il dispositivo è dotato di un cono di misura orientabile e configurabile, per adattarsi a tutti i contenitori e opera attraverso una tecnologia di misura laser ad alta precisione. Consente operazioni di diagnostica e aggiornamento da remoto ed è inoltre provvisto di un sensore di temperatura per rilevare eventuali incendi. Il sistema provvede a segnalare, con l'invio di una mail in modalità push, gli ID dei cestini che risultano riempiti oltre un valore soglia prestabilito e a ordinarli secondo la chilometrica autostradale rispetto al CSA di competenza: in questo modo l'intervento degli addetti della Società risulterà ancora più efficiente e razionale.

INTERVENTI IN CAMPO AMBIENTALE

Il Gruppo Autobrennero ha rafforzato la sua mission ambientale, come dimostrano i molteplici campi di intervento a mitigare l'impatto della mobilità sui territori.





**IL BENESSERE
DEGLI UTENTI**





04 

LA SICUREZZA DEGLI UTENTI

GRI 3-3

NON
GRI 6; 7; 8

L'analisi di materialità rileva tra i temi prioritari la sicurezza degli utenti sia per gli stakeholder che per il Gruppo Autobrennero considerando la sicurezza complessiva dell'arteria autostradale imprescindibile e fondamentale. Per garantire una sempre maggior sicurezza agli utenti, il Gruppo ha attivato nel tempo progetti e iniziative specifiche.

La sicurezza è pertanto per il Gruppo un obiettivo da perseguire quotidianamente, lavorando su più piani: normativo, professionale, valoriale e culturale. Per questa ragione i progetti introdotti operano su più livelli: dalla progettazione all'ispezione, dal collaudo all'esercizio. Autostrada del Brennero SpA opera attraverso una vera e propria rete, detta "Macchina della sicurezza", che vede coinvolte centinaia di operatori, tra poliziotti, vigili del fuoco, personale sanitario, addetti alla viabilità e al soccorso meccanico, personale della Società. Il fatto che questi soggetti riescano a lavorare in maniera sinergica è uno degli ingredienti fondamentali di una ricetta di successo, che pone l'A22 in testa alle classifiche delle autostrade più sicure d'Italia, con un tasso di incidentalità globale che è la metà di quello medio nazionale. Ad un simile risultato si è addivenuti anche grazie agli investimenti in formazione; nel 2022 e nel 2023 Autostrada del Brennero ha attivato un progetto importante, denominato non a caso SinergiA22: attraverso simulazioni interforze, tavoli di lavoro e giornate formative la Società ha promosso lo scambio di conoscenze, la collaborazione e l'intesa tra i vari operatori di soccorso e di intervento che agiscono in autostrada. Un'azione che ha consentito ai soggetti coinvolti di conoscersi, apprezzarsi, condividere le procedure di intervento ed elaborare best practice operative, protocolli di ingaggio volti a incrementare la sinergia delle interazioni perfezionando ulteriormente l'efficienza, l'efficacia e innalzando la qualità complessiva degli interventi di emergenza.

DEFIBRILLATORI INSTALLATI



143

**Collaboratori
formati nel 2023**



487

**Ore di formazione
nel 2023**

Un esempio emblematico di questo approccio trasversale e globale alla sicurezza si esprime nel primato della rete autostradale cardio-protetta, con ben 25 defibrillatori, collocati presso le 22 aree di servizio, il Plessi Museum, l'autoporto Sadobre di Vipiteno e l'autoparco Rovereto Sud; il progetto è nato per prevenire le morti per arresto cardiaco e comprende un continuo servizio di manutenzione e telecontrollo per mantenerli sempre efficienti ed operativi. Autostrada del Brennero SpA ne è dotata anche a livello aziendale (presso i Centri per la Sicurezza Autostradale, due palazzine della sede di Trento, la sede del CAU/COA e la Sottosezione Autostradale di Vipiteno). L'azione di prevenzione è stata implementata nel corso del 2022, con nuove installazioni presso il Magazzino 15 e presso gli Uffici al 4° piano nella sede all'Interporto (Trento nord). Dopo dunque questa importante attività di implementazione realizzata negli ultimi anni nel 2023 non vi sono state ulteriori installazioni; è proseguita invece l'attività di formazione sull'uso dei defibrillatori con altri 143 collaboratori coinvolti per 487 ore di formazione. Nel triennio rendicontato sono stati quindi 445 i collaboratori formati.

I pilastri della sicurezza in A22

L'incolumità delle persone che si servono dei servizi di mobilità offerti da Autobrennero rappresenta una delle principali priorità del Gruppo e, in particolare, la sicurezza degli utenti investe soprattutto la Capogruppo, che nella sua attività di concessionario autostradale si assume la responsabilità di far viaggiare sulla propria infrastruttura circa 70 milioni di veicoli ogni anno.

Quello della sicurezza degli utenti è un concetto che il Gruppo Autobrennero declina su tre fronti diversi: l'infrastruttura, la manutenzione e la gestione del traffico.

Perché chi viaggia possa sentirsi davvero sicuro, occorre in primo luogo che il livello qualitativo dell'infrastruttura sia massimo: l'A22 è stata la prima autostrada d'Italia interamente dotata di asfalto drenante fonoassorbente, ancora l'unica che usa il COR-TEN per tutti i propri guard rail. La sicurezza è inoltre garantita da costanti manutenzioni: tutte le opere d'arte di A22 sono perfettamente a norma e ogni anno vengono spesi in manutenzioni in media oltre 200.000 euro a chilometro. Determinante per il fattore sicurezza è anche la gestione del traffico: con il proprio Centro Assistenza Utente (CAU), centro nevralgico di controllo, di coordinamento e d'informazione della Società e i propri Ausiliari della Viabilità, l'A22 può, a buon diritto, considerarsi un punto di riferimento a livello nazionale ed europeo.

Pertanto, Autostrada del Brennero SpA mantiene standard di sicurezza elevati per l'utente che percorre l'arteria curando in modo particolare la pavimentazione, le barriere di sicurezza, con un efficiente sistema di monitoraggio e sorveglianza della rete (pattugliamento con gli Ausiliari della Viabilità e monitoraggio con telecamere) e un capillare sistema di informazione e comunicazione agli utenti su turbative e condizioni meteo, con la fitta rete di portali e con i vari canali mediatici attivi. Dispone di una centrale operativa che garantisce 24 ore su 24 il controllo sull'autostrada attraverso una rete di telecamere "brandeggiabili" che possono cioè essere orientate a seconda delle necessità dagli operatori CAU. Un videowall garantisce una visibilità ottimale per gli operatori che, in costante contatto con gli Ausiliari della Viabilità in servizio su strada, sono in grado di gestire qualsiasi tipo di criticità. Il CAU, che lavora in sinergia con la Polizia Stradale, aggiorna e distribuisce costantemente le informazioni, pubblicandole sui Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) posti all'entrata dell'autostrada e lungo il tracciato (in itinere), sul sito internet, e sugli altri principali mezzi di comunicazione.

Gli Ausiliari della Viabilità forniscono assistenza e soccorso agli utenti autostradali 24 ore su 24, in collaborazione con la Polizia Stradale e con il coordinamento del CAU. Il servizio viene assicurato dal personale operativo: 80 Ausiliari della Viabilità, appositamente formati e suddivisi su tre turni nell'arco delle 24 ore sono in grado di intervenire con la massima rapidità in caso di incidenti, problemi sanitari o altri eventi, fornendo assistenza agli automobilisti che si trovano in situazioni di difficoltà. In caso di lunghe code o congestioni, sia nel periodo estivo che in quello invernale, la Società ha stipulato apposite convenzioni con enti esterni di soccorso

IL SISTEMA DELLA SICUREZZA



PROGETTAZIONE

Autostrada del Brennero SpA ha scelto da tempo di dotarsi di una **struttura interna** per la progettazione. Sono **125 i tecnici** che si occupano di elaborare ogni nuovo sviluppo dell'infrastruttura.



INFRASTRUTTURA

A22 è un'autostrada interamente dotata di **asfalto drenante e fonoassorbente**. Le **barriere di sicurezza** sono tutte:
 - in **acciaio COR-TEN**, lega particolarmente pregiata e resistente;
 - certificate dai laboratori LIER di Lione.



€ 200.000

Spesa media
in manutenzione a km



MONITORAGGIO E MANUTENZIONE

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



GESTIONE DINAMICA DEL TRAFFICO

Attraverso **242 telecamere**, **21 operatori** controllano in ogni momento la situazione del traffico dal **Centro Assistenza Utenza (CAU)**, a stretto contatto con il **Centro Operativo Autostradale (COA)** della Polizia di Stato; il **tempo medio di intervento** sul posto in caso di necessità è di **7 minuti**. In caso di traffico intenso, il CAU può gestire dinamicamente gli ingressi in autostrada e la velocità dei veicoli per evitare code e garantire la sicurezza degli utenti.

(Croce Bianca, Vigili del Fuoco Volontari e Croce Rossa) per fornire assistenza e bevande fredde e calde. Per agevolare le richieste di soccorso, sulla rete sono attive 403 colonnine SOS (una ogni circa 1,5 km) attraverso le quali chi si trova in difficoltà può attivare il soccorso meccanico, sanitario o dei Vigili del Fuoco. Il servizio di soccorso meccanico, garantito 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno e coordinato dal CAU è finalizzato ad assicurare la rapida rimozione dall'autostrada e dalle sue pertinenze di qualsiasi veicolo fermo per avaria, incidente o altra causa, mediante il suo recupero. Per far ciò, il CAU si avvale di 3 organizzazioni che effettuano il soccorso meccanico leggero e pesante con le proprie reti di officine autorizzate preventivamente dalla Società.

TEMPI DI INTERVENTO DEGLI AUSILIARI DELLA VIABILITÀ



Manutenzione delle strutture

Dal coinvolgimento delle parti interessate interne ed esterne al Gruppo emerge l'importanza del costante monitoraggio e manutenzione dell'infrastruttura, delle attrezzature e dei macchinari nelle attività gestionali e operative dell'arteria autostradale. Operare nei trasporti significa assumersi delle importanti responsabilità circa la sicurezza di chi viaggia. Autobrennero opera considerando la sicurezza delle persone come un valore superiore alle performance finanziarie.

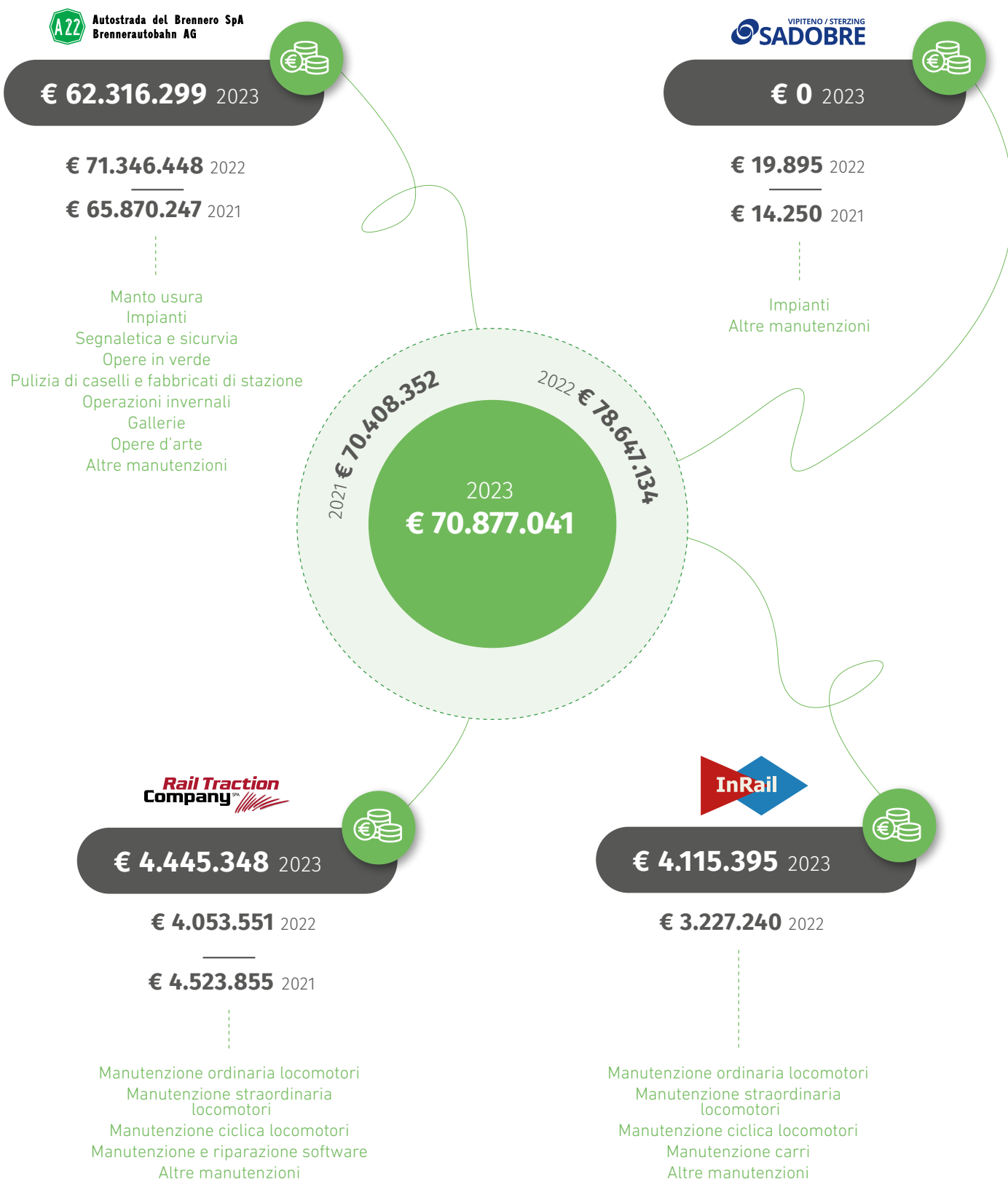
Durante la vita di esercizio di una struttura autostradale la Società garantisce la sua integrità in condizioni di stato ultimo e di servizio. Allo scopo di sviluppare adeguate strategie di ripristino ed estensioni della vita utile, aspetti come il controllo del ciclo di vita, i livelli minimi di sicurezza e le strategie di manutenzione devono essere formulati e risolti dal punto di vista dell'affidabilità nel tempo e dei costi di gestione. La stessa struttura della Capogruppo è stata pensata per garantire le migliori performance possibili in questo campo. La scelta di mantenere all'interno il servizio di progettazione delle opere e di dotarsi di 6 Centri per la Sicurezza Autostradale, gestiti direttamente da personale dipendente di Autostrada del Brennero SpA, a distanza di 50 km circa l'uno dall'altro, ha permesso di garantire che ogni elemento dell'infrastruttura sia perfettamente conosciuto dal momento della progettazione a quello dell'ordinaria manutenzione. In aggiunta, il personale della Capogruppo conduce una costante opera di monitoraggio delle opere d'arte ed il medesimo approccio, pur in assenza di un'infrastruttura così impegnativa, viene adottato da tutto il Gruppo.

L'impatto maggiore in materia di manutenzioni investe la Capogruppo. Autostrada del Brennero SpA, infatti, deve gestire la manutenzione di 314 km di autostrada, l'A22, caratterizzata da un lungo tratto alpino, che conta numerose opere d'arte: 142 tra ponti e viadotti (31,2 km). L'opera più rilevante è il viadotto Colle Isarco (tra Vipiteno e il Brennero): lungo 1.028 m, si articola in 13 campate con un'altezza massima dal fondo valle di 110 m. Negli scorsi anni la Società ha investito 12 milioni di euro per i lavori di riqualificazione e ammodernamento dell'opera e nel corso del 2022 e 2023 ha sostenuto un altro importante investimento per sviluppare il Gemello digitale del viadotto stesso, ossia un modello che replicando virtualmente il viadotto permette di monitorarne costantemente lo stato di usura e individuare in anticipo eventuali criticità; ci sono poi 30 gallerie unidirezionali (12,6 km). Quattro delle 30 gallerie in A22 misurano più di 500 metri: si tratta di quelle di Brennero, Fortezza, Bolzano (galleria del Virgolo) e Trento (galleria di Piedicastello). Si aggiungono infine 146 sovrappassi: in gran parte riqualificati, i sovrappassi lungo l'A22 vengono progettati e realizzati per caratterizzare architettonicamente i territori in cui si trovano e impattare il meno possibile sull'ambiente.

Nel caso delle società ferroviarie RTC SpA e InRail SpA, che offrono servizi di trazione ferroviaria per il trasporto merci, le locomotive (di proprietà, in leasing e a noleggio) hanno pertanto un ruolo strategico per l'azienda, motivo per cui un elevato standard manutentivo è fondamentale per garantire sia la sicurezza che la qualità e la continuità dell'esercizio. Le principali attività di manutenzione che avvengono sui locomotori possono esser distinte tra: manutenzione ordinaria, straordinaria (riparazione guasti) e ciclica (revisione del mezzo al raggiungimento di un determinato chilometraggio); vista la complessità tali attività sono interamente affidate a fornitori esterni (spesso costruttori dei mezzi stessi) a fronte del pagamento di un canone fisso mensile (manutenzione ordinaria) o di un importo determinato sulla base dell'intervento effettuato (manutenzione straordinaria dovuta ad eventi incidentali). Per quel che riguarda la manutenzione ciclica, questa viene effettuata ogni milione di chilometri (circa ogni 6/7 anni): sulla base del costo stimato per l'intervento, RTC SpA e InRail SpA accantonano annualmente la relativa quota. Al fine di garantire elevati standard di sicurezza è stato implementato anche un software per la gestione della manutenzione dei rotabili che consente di pianificare, monitorare e registrare le attività; vengono inoltre svolti audit periodici ai fornitori di tali servizi al fine di valutare l'efficacia del sistema manutentivo messo in atto; tutti i fornitori di manutenzione utilizzati da RTC SpA e InRail SpA sono certificati ai sensi del regolamento europeo 779/2019.

Le società esternalizzano anche altre attività di manutenzione (sui software e su altri beni) ma il loro costo annuale è di molto inferiore rispetto ai costi sostenuti per le locomotive.

MANUTENZIONE



La prevenzione degli incidenti

La forte riduzione del tasso di incidentalità degli ultimi venti anni è dovuta anche a provvedimenti adottati per assicurare le più idonee condizioni di sicurezza e transitabilità in tutte le stagioni. Autostrada del Brennero SpA effettua costanti attività di controllo dello stato del manto stradale, grazie anche ai dati rilevati in tempo reale dalle 25 centraline meteo presenti lungo la tratta, e attività di prevenzione della formazione di ghiaccio e di sgombero neve avvalendosi anche di ditte esterne. Lungo l'autostrada sono presenti sei Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA), ossia strutture che ospitano tecnici, operai e Ausiliari della Viabilità, con i relativi mezzi d'intervento. I CSA sono dislocati strategicamente lungo l'asse circa ogni 50 km, per monitorarne e ispezionarne continuamente lo stato, eseguendo costanti lavori di manutenzione. La scelta di dotare l'organico di un tale numero di operatori di tratta è stata fatta dalla Società per garantire la massima conoscenza possibile di ogni dettaglio dell'infrastruttura. Il personale impiegato presso i CSA si occupa, inoltre, della posa della segnaletica di cantiere e di servizi straordinari, come lo sgombero neve durante la stagione invernale. I CSA, infatti, sono provvisti di silos e capannoni per lo stoccaggio e la conservazione dei fondenti salini antighiaccio, mezzi per lo spargimento di prodotti anticongelanti, lame sgombero neve e frese.

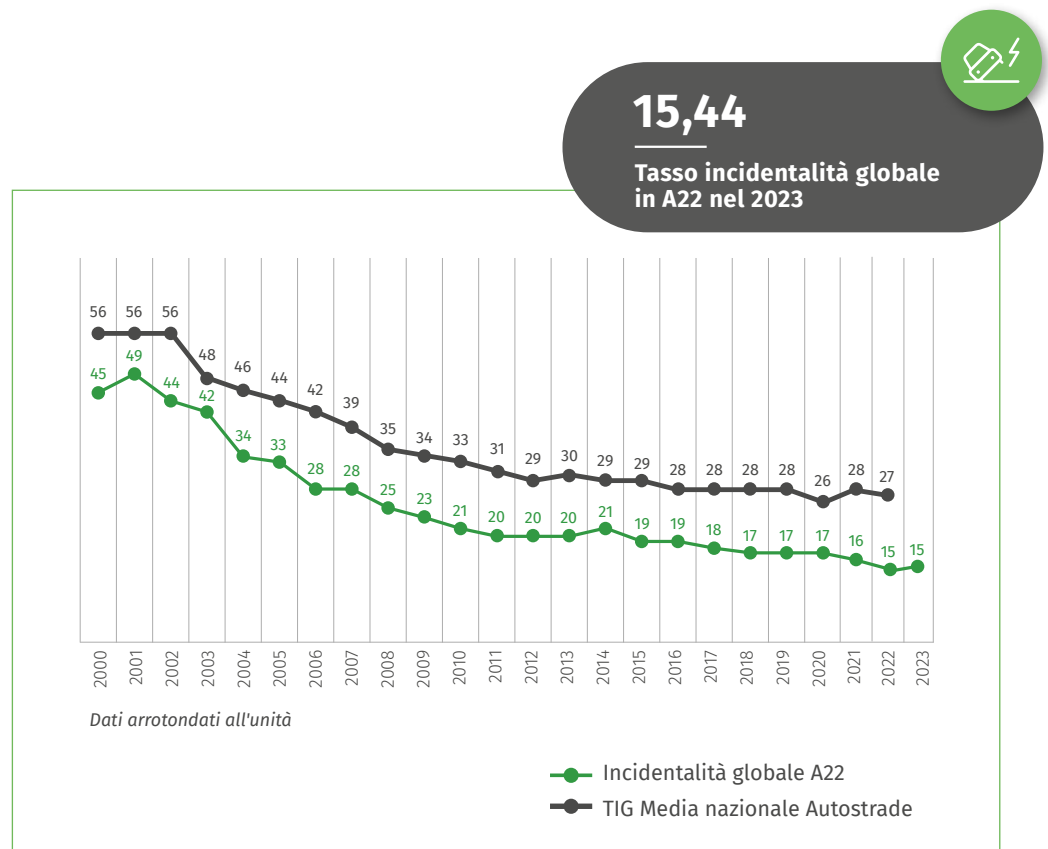
Per la gestione dell'esodo estivo, la Società programma misure gestionali straordinarie, quali l'assenza di cantieri diurni che richiedano scambi di carreggiata o riduzioni di corsia di marcia o di sorpasso, l'aumento del numero di giornate con divieto di circolazione per mezzi pesanti, l'incremento del numero di ausiliari della viabilità in servizio e dei presidi con operai e carri adibiti al soccorso meccanico, la costante presenza in servizio ed in reperibilità di squadre di addetti alla manutenzione, la distribuzione di flyer informativi e di bottigliette d'acqua presso le stazioni autostradali. Di rilievo anche le convenzioni con Croce Bianca, Croce Rossa e Vigili del Fuoco, che garantiscono pronta assistenza agli utenti in difficoltà.

TASSO DI INCIDENTALITÀ GLOBALE Autostrada del Brennero SpA	2021	2022	2023
Numero di incidenti	690	750	804
TASSO DI INCIDENTALITÀ GLOBALE	15,99	14,81	15,44

Questo impegno ha prodotto risultati concreti: negli ultimi vent'anni, a fronte di un considerevole aumento del traffico, il tasso di incidentalità sull'A22 è progressivamente diminuito, portandosi nel 2023 al livello di 15,44, di circa 12 punti inferiore rispetto alla media nazionale che nel 2023 era di 27,04.

TASSO DI INCIDENTALITÀ GLOBALE*

(*)
Il tasso di incidentalità totale
è il numero di incidenti rapportato
al traffico (veicoli per km) per 100
milioni.



Numerosi sono anche i progetti avviati a livello europeo a cui Autostrada del Brennero SpA collabora con l'obiettivo di migliorare la sicurezza autostradale anche attraverso l'integrazione delle nuove tecnologie nella mobilità quotidiana. Tra questi si ricordano i progetti Napcore, C-Road Italy 3, Pass4Core Ita2, PoDIUM e Meridian, precedentemente illustrati nella sezione "Innovazione e digitalizzazione".

LA SICUREZZA DELLE INFORMAZIONI

GRI 3-3; 418-1

Il Gruppo Autobrennero considera fondamentale la protezione dei dati personali degli utenti e degli stakeholder. Si impegna a garantire che le informazioni siano trattate nel pieno rispetto della riservatezza e della privacy della persona, siano conservate in condizioni di sicurezza e trattate soltanto per gli scopi cui sono state comunicate nel rispetto della normativa vigente in materia privacy e riservatezza dei dati personali, di cui al Regolamento Privacy UE 2016/679, nonché al D.Lgs. 196/2003 novellato dal D.Lgs. n. 101/2018. In attuazione a ciò, il Gruppo ha integrato nel proprio Sistema Organizzativo un Sistema di Gestione di protezione dei dati personali che prevede regole, conduzione di controlli e audit in materia, rilievi di anomalie e la risoluzione delle stesse tramite proposte di miglioramento continuo. Inoltre, è stato nominato il Responsabile della Protezione dei dati Personali al fine di mettere in atto le misure organizzative e tecniche necessarie ed adeguate a favorire la gestione dei trattamenti di dati personali in modo lecito, corretto, trasparente e protetto. Nel 2020 in occasione della revisione del Codice Etico e di Comportamento della Società i principi e valori relativi alla riservatezza, tutela dei dati e fedeltà sono stati oggetto di particolare attenzione a garantire l'impegno della Società nel trattare tutte le informazioni nel pieno rispetto della riservatezza e della privacy della persona. In particolare, la società RTC SpA, attraverso la figura del Data Protection Officer gestisce la privacy e la sicurezza delle informazioni con la redazione e aggiornamento del "Manuale Privacy", a tutela della conformità alla normativa italiana ed europea sul trattamento dei dati personali, del Registro delle attività di trattamento, dell'Organigramma Privacy ed effettua annualmente sia la valutazione dei rischi con metodo ENISA che un audit interno sul processo.



Attraverso il Regolamento Informatico, RTC fornisce a tutto il personale le indicazioni e le istruzioni per il corretto utilizzo dei dispositivi e dei sistemi aziendali cercando di condividere più possibile una cultura della sicurezza informatica intesa come capacità e consapevolezza dell'utilizzo corretto delle risorse.

La Società ha in programma l'attivazione dei seguenti progetti e iniziative connesse alla tematica:

- aggiornamento formazione su tematiche GDPR a tutto il personale;
- monitoraggio della sicurezza attraverso test di phishing;
- revisione ed aggiornamento modelli documentali in uso.

Per quanto riguarda la Società InRail SpA, anch'essa gestisce la privacy e la sicurezza delle informazioni tramite il Manuale Privacy - redatto in conformità con la normativa italiana ed europea sul trattamento dei dati personali - il Registro delle attività di trattamento, l'Organigramma Privacy e, infine, il Regolamento informatico. Le responsabilità sono in capo al Titolare del Trattamento. Inoltre, la Società ha in programma l'attivazione dei seguenti progetti e iniziative connessi alla tematica:

- mantenere una formazione aggiornata;
- predisporre un audit di "manutenzione" sul sistema.

Privacy dei clienti

Nel triennio rendicontato, il Gruppo Autobrennero non ha ricevuto denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti.

LA SODDISFAZIONE DEGLI UTENTI

GRI 3-3

NON
GRI 9

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

Viabilità e informazioni ai viaggiatori: il sito internet e il bot Telegram

Il sito internet **www.autobrennero.it** è uno dei principali mezzi di comunicazione che la Società ha a disposizione per offrire agli utenti informazioni su viabilità, servizi e attività svolte dalla stessa Autostrada del Brennero SpA.

In homepage, rappresentate su una mappa interattiva, sono disponibili informazioni in tempo reale del traffico, supportate dalle immagini di 13 webcam disposte lungo l'asse, e dei lavori in corso, grazie ai costanti aggiornamenti provenienti dal CAU - Centro Assistenza Utenza della Società. La mappa, inoltre, indica dove sono posizionate e quali servizi offrono le aree di servizio e le aree di sosta per mezzi pesanti, mentre una sezione ad hoc consente di pianificare il proprio viaggio per tratta di interesse calcolandone i km e la tariffa di pedaggio. Sul sito è inoltre possibile trovare tutte le informazioni e i riferimenti utili sul pedaggio, sulle agevolazioni tariffarie e sulle diverse tipologie di pagamento. Una sezione è infine dedicata alle comunicazioni istituzionali della Società che desidera informare gli utenti del suo operato e del suo impegno in campi nei quali sta fortemente puntando ed investendo come appunto la sostenibilità e la digitalizzazione: idrogeno, elettrico, guida connessa non sono solo concetti per Autostrada del Brennero SpA, ma progetti destinati a svilupparsi e a migliorare il panorama globale in termini di benessere e sicurezza.

Autostrada del Brennero SpA dispone inoltre della app "A22 Truck" dedicata agli autotrasportatori, scaricabile direttamente da Apple Store e da Google Play rispettivamente per i telefoni con sistema operativo iOS ed Android. Essa fornisce in tempo reale, grazie agli aggiornamenti degli operatori del CAU - Centro Assistenza Utenza, informazioni georeferenziate riguardanti la viabilità ed i servizi lungo l'A22. Dal 12 luglio 2021 Autostrada del Brennero SpA ha attivato su Telegram un bot ufficiale per fornire, in tempo reale, informazioni su viabilità, previsioni traffico, lavori e servizi in modo automatico e personalizzabile. L'utente può inoltre interrogare il bot selezionando la voce di interesse dal menu e personalizzare la tipologia di notifiche che desidera ricevere dal tasto impostazioni. Nel 2022 il bot @A22autostrada è stato rinnovato e reso ancora più interattivo grazie ai collegamenti diretti al sito internet della Società. Al 31.12.2023 risultavano iscritti al bot ben 14.720 utenti.

14.720

Utenti
Telegram

Il rapporto con l'utenza: il CAU - Centro Assistenza Utenza

Il CAU è il centro nevralgico di controllo, di coordinamento e di informazione della Società. Ha sede nei pressi della stazione autostradale di Trento Centro ed è suddiviso in due aree: una gestionale TCC (Traffic Control Center) e una informativa TIC (Traffic Information Center). Attraverso fibre ottiche, ponti radio e cavi di telecomunicazione ricevono immagini da 230 telecamere:

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

È inoltre connesso a 403 colonnine SOS e a 25 centraline meteo. In questo modo acquisisce informazioni in tempo reale su: traffico, meteo, condizioni di visibilità e richieste di soccorso.

Il personale del CAU, un capoufficio, un assistente, sei team leader e 14 operatori, a turno, gestisce h24, sette giorni su sette le informazioni e coordina gli interventi degli Ausiliari della Viabilità. Nello stesso edificio del CAU hanno sede anche il COA - Centro Operativo Autostradale, e la Sottosezione autostradale della Polizia Stradale di Trento. I due Centri operano in stretto contatto e si coordinano per assicurare la massima tempestività d'intervento e efficacia nelle operazioni di soccorso.

Per essere informati in tempo reale sulla situazione di viabilità-traffico e meteo in A22, gli utenti possono telefonare al CAU utilizzando il numero verde 800 279940 in Italia e il numero verde 00 800 22022022 da Germania, Austria e Olanda. Per notizie relative alla viabilità sulle autostrade interconnesse con A22 si può telefonare ad altri numeri verdi: 803.111 per l'A1 Milano-Bologna; 800012812 per l'A4 Brescia-Padova/Autovie Venete Centropadane.

Per informare gli utenti sulle condizioni di viabilità, meteo ed eventuali sospensioni di servizi, il CAU dispone delle seguenti tipologie di Pannello a Messaggio Variabile (PMV): 28 portali doppi e uno singolo presso le rotonde antistanti le stazioni autostradali, 37 lavagne monocromatiche luminose presso tutti gli ingressi in autostrada, 130 pannelli lungo la tratta autostradale, 23 carrelli mobili, 5 pannelli indicanti lo stato dei parcheggi per i mezzi pesanti. I pannelli sono usati anche a scomparsa nei furgoni degli Ausiliari della Viabilità operativi lungo l'arteria per avvertire in loco i conducenti.

Questo importante sistema informativo è efficace, inoltre, nel caso della gestione delle informazioni relative ai lavori, che vengono pianificati nell'ottica di ridurre i disagi all'utenza: ad esempio non vengono mai intrapresi nei weekend di punta e nei periodi festivi lavori che richiedano scambi di carreggiata (sud/nord) o riduzioni di

corsia di marcia e sorpasso (salvo in fascia oraria notturna). Fanno eccezione lavori urgenti volti a ripristinare condizioni di sicurezza della circolazione o comunque eventi imprevedibili (es.: persistenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli e manutenzioni d'urgenza). Il calendario dei cantieri relativo all'anno in corso è pubblicato sul sito della Società www.autobrennero.it.

Il sistema informativo predisposto da Autostrada del Brennero SpA viene sintetizzato annualmente nella Carta dei Servizi realizzata in italiano, tedesco e inglese, come strumento di comunicazione all'utenza ma anche come "guida per il viaggio".

L'indagine di Customer Satisfaction

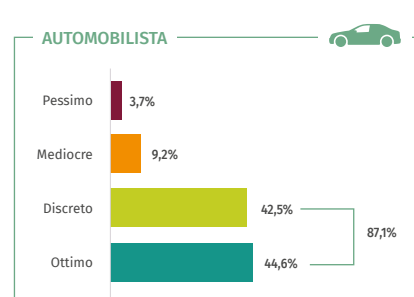
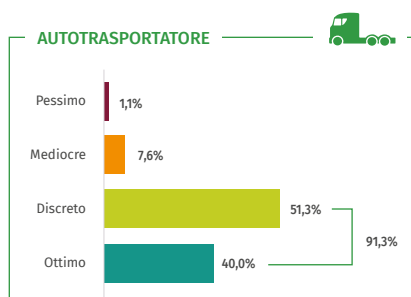
Su base annua la Società rileva la qualità percepita da parte degli utenti attraverso un'indagine di Customer Satisfaction. L'indagine si articola in diverse sezioni e riguarda una pluralità di servizi, ed è volta a rilevare le valutazioni sia da parte dell'utenza generica, sia da parte degli autotrasportatori. Nello specifico, questi ultimi devono rappresentare almeno il 30% del campione degli intervistati. La distribuzione delle interviste è stratificata secondo variabili di status e di utilizzo della rete autostradale (nazionalità, frequenza di utilizzo, genere, ecc.). Qui di seguito si riportano i risultati principali dell'indagine. Nel 2023 si è mantenuto l'impianto della Customer così come rivisto e aggiornato scientificamente nel 2022 con le implementazioni suggerite da Pier Luigi Novi Inverardi, professore associato di statistica presso il dipartimento di Economia e management dell'Università di Trento di nuovi quesiti rientranti in ambiti ritenuti significativi per il Bilancio di Sostenibilità, ossia Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza, come sempre approfonditi. In particolare, è stata sondata l'apertura degli utenti rispetto a modelli di guida connessa e l'opinione degli stessi sul livello di attenzione della Società alla mobilità sostenibile e a un potenziamento della stessa. Le risposte sono confortanti: quasi nove automobilisti su 10 giudicano in maniera positiva i servizi offerti dalla Società sulla mobilità alternativa e sostenibile. Domande sono state poste sulla loro soddisfazione rispetto ad altri servizi offerti dalla Società e sulla conoscenza delle principali iniziative della Società. Ad esempio, per quanto riguarda la qualità e la sicurezza del tratto autostradale, le opinioni degli utenti autostradali e della cittadinanza in generale sono state favorevoli. Particolarmente apprezzato il lavoro di potenziamento svolto sul pagamento automatico e c-less del pedaggio: tra autotrasportatori e automobilisti il 91% esprime un giudizio positivo sui sistemi di esazione utilizzati dalla Società.

Inoltre, ad un alto livello di valutazione del comfort di guida è accostato anche un alto livello della percezione della sicurezza in quanto sostenuto dall'89,2% delle risposte degli utenti. I seguenti grafici riportano i risultati dell'indagine.



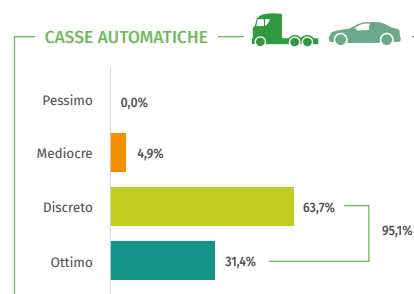
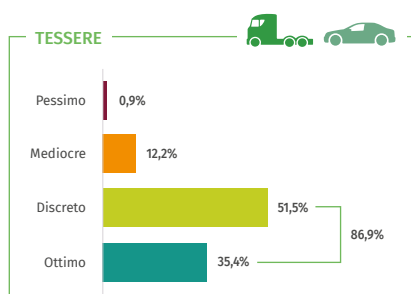
Sicurezza

GIUDIZI POSITIVI TOTALI 89,2%



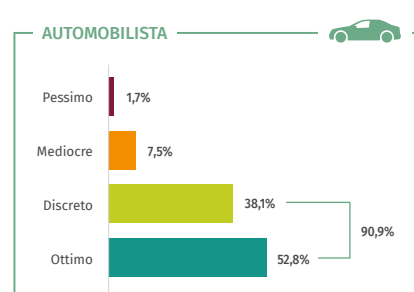
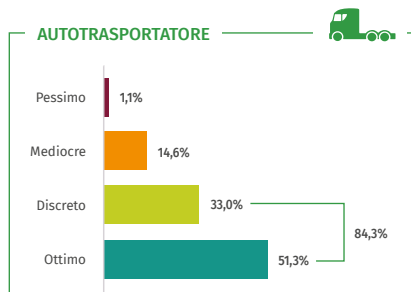
Sistemi di pagamento

GIUDIZI POSITIVI TOTALI 91,0%



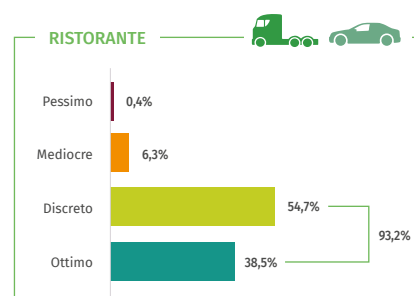
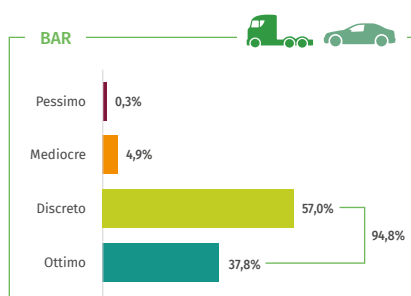
Passaggio alla guida connessa

GIUDIZI POSITIVI TOTALI 87,6%



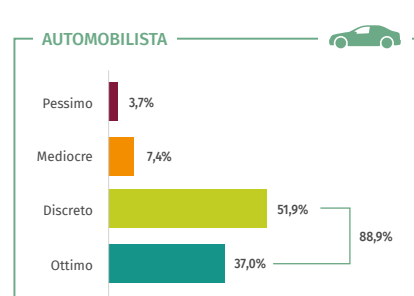
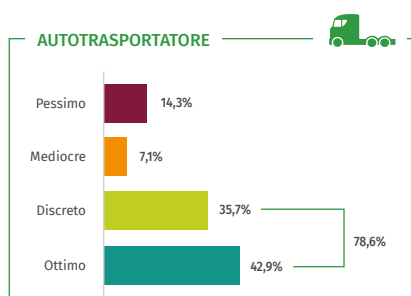
Qualità dei prodotti consumati

GIUDIZI POSITIVI TOTALI 94,0%



Servizi di mobilità alternativa

GIUDIZI POSITIVI TOTALI 83,75

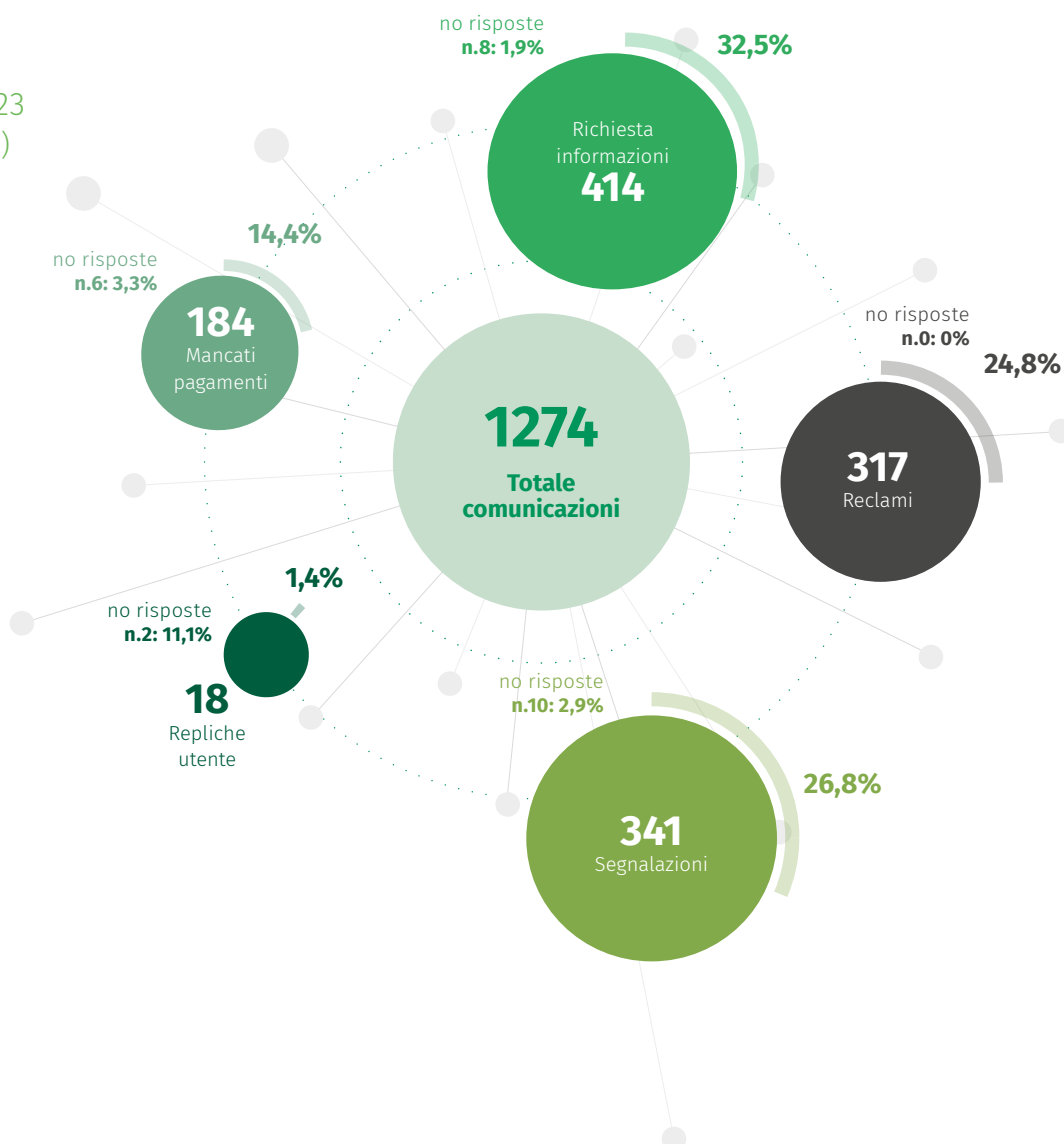


I reclami

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

- lettera indirizzata ad Autostrada del Brennero SpA - via Berlino, 10 - 38121 TRENTO;
- e-mail all'indirizzo di posta elettronica a22@autobrennero.it;
- "Cartolina azzurra - La parola all'utente", disponibile in formato cartaceo presso le stazioni autostradali del nastro A22 e presso i Centri Servizi di competenza;
- form dedicato presente sul sito internet www.autobrennero.it.

TOTALE COMUNICAZIONI 2023 (Gruppo Autobrennero)



TEMPI DI RISPOSTA (Gruppo Autobrennero)

RECLAMI PER TEMPO DI RISPOSTA	2021	2022	2023
Entro 10 gg	241	284	275
Oltre 10 gg	9	18	42
TOTALE RECLAMI	250	302	317

La modalità prediletta dagli utenti è la comunicazione on line, tramite form dal sito o e-mail (99,36%), che permette di fornire una risposta in modo rapido e puntuale. In totale, i reclami 2023 sono stati 317, numero assolutamente irrilevante se lo rapportiamo al numero di veicoli transitati lungo l'A22 (73.964.617 nel 2023) con un indicatore di 4 reclami su 1 milione di veicoli transitati.

Una volta pervenuti, i reclami vengono protocollati con le sigle DTG (Direzione Tecnica Generale), SE (Settore Esazione), ALA (Area legale e assicurativa), in base alla competenza del servizio o attività oggetto di reclamo, e RE (Relazioni Esterne) per competenza rispetto alla funzione di monitoraggio dei tempi di risposta. Le stesse strutture, avvalendosi anche della collaborazione di altre funzioni aziendali, predispongono la risposta da inviare all'interessato.

All'Ufficio Comunicazione, infatti, spetta il monitoraggio del flusso in entrata e in uscita, così come l'alimentazione del database gestionale. Quest'ultimo è utile non solo per tener traccia di tutti i reclami, ma anche per la stesura dei report trimestrali sui tempi e sulla tipologia di comunicazioni, quali richieste d'informazioni, segnalazioni, mancati pagamenti e repliche utente e per la redazione alla fine dell'anno di un report finale contenente anche i dati da inviare al Ministero.



**L'ATTENZIONE ALLE
COMUNITÀ LOCALI**





05 

LA RIDISTRIBUZIONE DEL VALORE GENERATO

GRI 3-3; 201-1

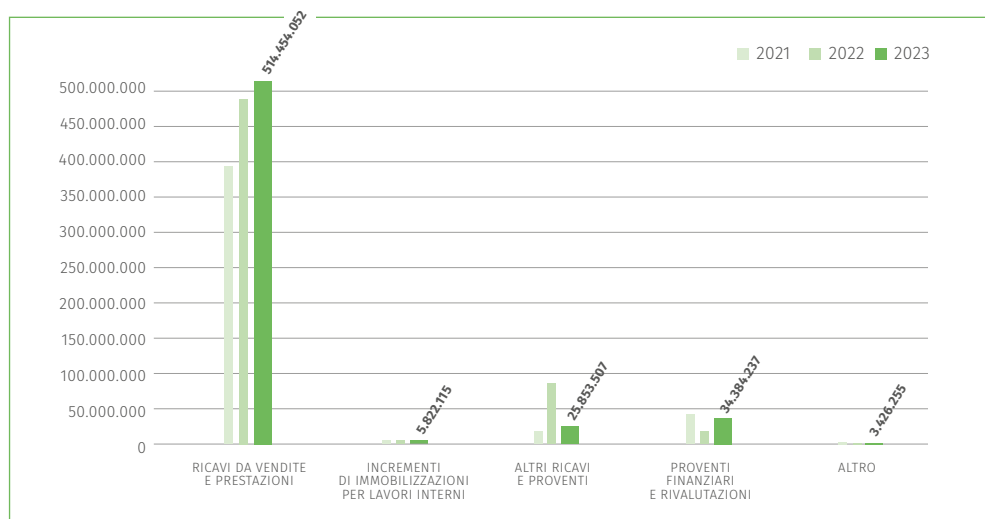
Impatti economici indiretti si verificano pressoché in ogni attività produttiva insediata in prossimità dei servizi offerti dal Gruppo Autobrennero, dato che controlla la maggioranza dei servizi di mobilità da e per il Brennero, principale porta d'accesso via terra del Paese ai mercati europei. A22, nello specifico, rappresenta la principale opzione di mobilità per tutto il settore turistico dal Brennero a Modena. Il Gruppo crede nel coinvolgimento partecipativo dei propri stakeholder. Avere un rapporto positivo e costante nel tempo con i portatori d'interesse aiuta ad accrescere la fiducia, a migliorare i processi decisionali e a ridurre i conflitti. Da tempo, infatti, ha inteso sé stesso come una società al servizio dei territori: non è un semplice luogo di passaggio, ma una struttura che vive in perfetta simbiosi con i territori che attraversa. Il Gruppo ha scelto di coniugare al meglio architettura, arte e paesaggio con le esigenze dell'infrastruttura di competenza, promuovendo una progettazione attiva e integrata che ricerchi delle soluzioni in grado di fondere gli obiettivi di tutela del territorio, sviluppo e salvaguardia dell'ambiente con gli obiettivi di incremento della sicurezza del tracciato in gestione. Concretamente, questi obiettivi si traducono in esternalità indirette che riguardano principalmente: fornitori, scambi commerciali, flussi turistici, occupazione, tutela e promozione del patrimonio materiale (storico, artistico e culturale) e immateriale.

Il primo impatto positivo è quello prodotto attraverso la propria attività principale: favorire la mobilità delle persone e delle merci. L'agricoltura, l'industria, il commercio, il turismo, in sintesi ogni attività economica ricava un volano dalla propria vicinanza all'infrastruttura autostradale e ferroviaria. L'A22, in particolare, connette da un lato i territori attraversati al resto d'Italia e dall'altro all'Europa, consentendo l'affaccio a diversi mercati interni ed esteri. Il secondo impatto economico positivo è dato dalla leva rappresentata in materia di lavori pubblici e di fornitura di beni e servizi, che indubbiamente genera una ricaduta anche in termini occupazionali, e quindi di reddito per i territori interessati dall'attività, sia attraverso il diretto impiego di risorse umane locali, sia in termini di fornitori di prossimità coinvolti. La Società, a partire dall'esercizio 1998, destina annualmente delle somme, in base a quanto disposto dalla L. 449 del 1997, al fine del rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, alla realizzazione delle nuove gallerie e delle relative tratte di accesso. Dal 1998 al 2023 le somme complessivamente accantonate ammontano a 860.500.000.

Questi benefici indiretti si sommano a quelli diretti rappresentati dai dividendi distribuiti ai Soci pubblici, ossia agli Enti locali dei territori attraversati. L'84,7% delle partecipazioni di Autostrada del Brennero SpA è costituito da Enti locali. Pertanto, gli impatti economici diretti e indiretti sulle Comunità locali rappresentano uno dei principali temi materiali per la Capogruppo e per le sue Controllate.

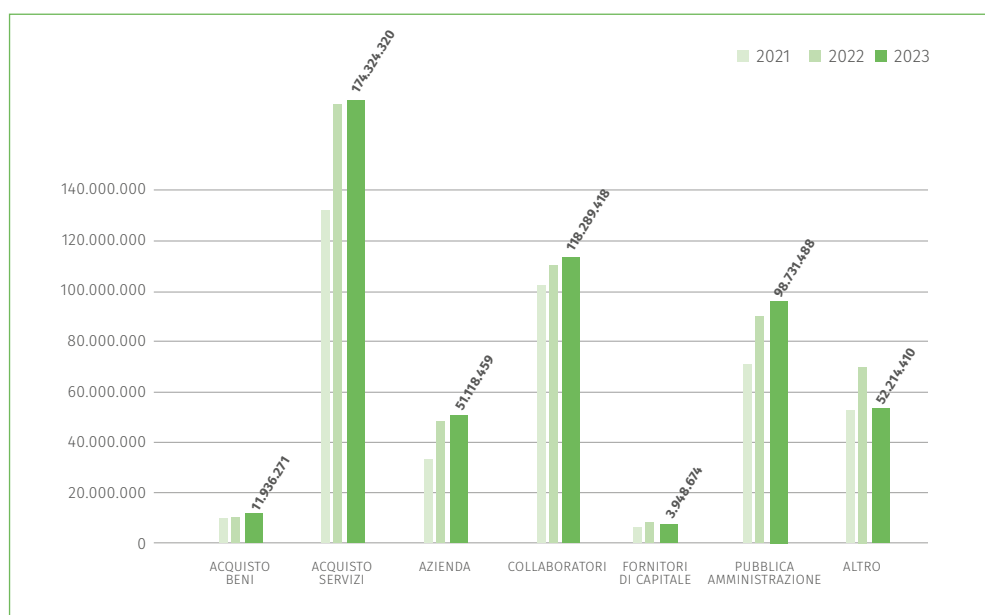
TOTALE VALORE ECONOMICO GENERATO (€)

2021: € 466.226.206
2022: € 603.136.765
2023: € 583.911.966



TOTALE VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO (€)

2021: € 407.266.941
2022: € 511.759.649
2023: € 510.563.040



TOTALE VALORE ECONOMICO TRATTENUTO (€)

2021: € 58.959.265
2022: € 91.377.116
2023: € 73.348.926

Nel corso del 2023, il valore generato e distribuito sono rimasti sostanzialmente invariati (rispettivamente -3,2% e -0,2%) rispetto all'anno precedente, che fu un'annata estremamente positiva e restano comunque ancora nettamente superiori ai valori già record del 2019. Gli eccellenti risultati del 2023 dunque riflettono nuovamente un'annata decisamente proficua per la Società, le cui prestazioni finanziarie si vanno così a riflettere a cascata sui territori e le comunità attraversate dall'asse.

Un'autostrada di prossimità

Alla Lilt un ambulatorio mobile e sei ecografi



€ 400.000

Controvalore economico
delle strumentazioni donate

L'attenzione di Autostrada del Brennero ai territori e alle popolazioni che vivono lungo l'A22 si palesa attraverso molteplici forme. L'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, l'allestimento di barriere antirumore, la progettazione attenta alle forme del paesaggio circostante ne sono sicuramente esempi concreti. Ma anche il sostegno offerto alle popolazioni terremotate nel 2012 o l'acquisto di materiale medico per gli ospedali durante la pandemia da Covid-19 rispondono allo stesso fine. L'Autostrada del Brennero è del resto un'autostrada dei territori che l'hanno voluta e realizzata e che tutt'ora costituiscono l'84,7% del suo azionariato. Si inserisce in questo contesto la decisione presa nel 2023 da Autostrada del Brennero di donare alla Lilt, Lega italiana per la lotta contro i tumori, 400 mila euro per l'acquisto di un ambulatorio mobile e di sei ecografi alle altrettante associazioni Lilt delle province attraversate dalla tratta. Un'iniziativa che si traduce in un investimento nella salute delle comunità dei territori percorsi dal nastro autostradale.

La Lilt, nata nel 1922 e articolata in 106 associazioni territoriali, ha come scopo principale quello di diffondere la "cultura della prevenzione". Una matrice in cui si iscrive il progetto siglato con Autobrennero che si articola in due passaggi: la donazione di 191,6 mila euro per l'acquisto di un camper attrezzato con ecografo portatile e di 207,9 mila euro per l'acquisto di sei ecografi. Capofila del progetto è la sezione Provinciale di Trento Ets-Odv, presso la quale è ospitato l'ambulatorio mobile pronto per essere inviato nelle varie province. Il valore aggiunto del camper è sicuramente la sua capacità di raggiungere una fetta più ampia di popolazione. Il veicolo, spostandosi tra valli e paesi in occasione di eventi di sensibilizzazione e campagne nazionali, favorirà infatti la diffusione di una cultura della prevenzione primaria ma anche l'accesso alla diagnosi precoce. A bordo si svolgeranno vere e proprie visite e consulenze per l'eventuale individuazione di alcune neoplasie, come l'ecografia mammaria o la visita della cute e dei nei, la visita urologica e ginecologica. La lotta contro il cancro ha del resto nella prevenzione un alleato fondamentale: e se la prevenzione primaria passa dalla sensibilizzazione del singolo alla pratica di corretti stili di vita quella secondaria o diagnosi precoce consente di individuare il tumore quando è all'inizio e di eliminarlo con interventi e terapie non troppo invasivi.

Un'azione su cui la Lilt è impegnata da sempre e che viene favorita dalla contestuale donazione, sempre da parte di Autobrennero, di sei ecografi, che sono stati



Foto: Michele Lotti / Lilt - Trento

collocati e verranno utilizzati nelle sei sedi Lilt delle Province che l'asse percorre. Le apparecchiature, caratterizzate da alte performance qualitative, vanno ad ampliare l'offerta dei servizi Lilt dove oggi assente oppure consentono di aggiornare dispositivi obsoleti e possono essere utilizzate per numerosi tipi di ecografia, dal seno fino al collo e all'addome.

Un'autostrada sostenibile è del resto un'autostrada di prossimità, ossia una realtà capace non solo di collegare i territori ma anche di tenere unita e compatta la trama del tessuto sociale, fatta anche di cultura, storia e solidarietà. È anche per questo che ogni anno Autostrada del Brennero destina una cifra, che nel 2023 si è aggirata attorno a 129.000 euro, a numerose realtà, associazioni o onlus dei territori attraversati attive in ambito sociale, culturale e sportivo. Si tratta sempre di organizzazioni di levatura, propugnatrici di valori coerenti con il Codice Etico societario che propongono iniziative o eventi coerenti con la cultura del Gruppo e capaci di fornire un servizio alle comunità di riferimento.

LA TUTELA DEL TERRITORIO

GRI 3-3; 413-2

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

Autostrada del Brennero SpA è una società nata nel 1959 su iniziativa degli Enti locali che vanno da Bolzano a Modena, i quali hanno visto nella realizzazione dell'autostrada Brennero-Modena una straordinaria opportunità di sviluppo per i propri territori e per l'Italia, che si sarebbe in questo modo collegata al resto d'Europa con un'infrastruttura capace di favorire gli scambi commerciali e gli arrivi turistici. Tutt'oggi, l'84,7% dei Soci della Capogruppo è composto da Enti locali. La felice intuizione degli anni '50 del secolo scorso ha prodotto un obiettivo volano di sviluppo per tutti i territori che parteciparono alla Società nata per la realizzazione e la gestione di quella che oggi si chiama A22. Pertanto, la collaborazione con il territorio non rappresenta solamente un indubbio valore in termini di responsabilità sociale d'impresa, ma uno dei principali obiettivi perseguiti da Autobrennero che, proprio con l'obiettivo di offrire ai territori una mobilità sempre più sostenibile, da società autostradale si è strutturata in gruppo attivo anche nel settore ferroviario. La Società si impegna nell'offrire alla comunità locale l'utilizzo delle infrastrutture autostradali ad un prezzo vantaggioso al fine di ridurre il congestionamento della viabilità ordinaria. A questo proposito sono state introdotte due diverse iniziative:

Urban Pass e Bozner Urban Pass Bolzano

È un accordo tra Provincia Autonoma di Trento e Autostrada del Brennero SpA, valido fino al 30 novembre 2024, che prevede la possibilità da parte degli utenti di percorrere gratuitamente la tratta compresa tra le stazioni di Trento Nord e Rovereto Sud, in entrambe le direzioni di marcia: sono incluse anche le stazioni intermedie. Prevede l'obbligo di entrata/uscita nelle suddette stazioni, dal lunedì al venerdì, escluse le eventuali festività, fra le ore 6 e le ore 9 e fra le ore 17 e le ore 20. La medesima agevolazione, ma con un orario ridotto alle 7-9 e 16-19 è stata estesa nel corso del 2023 al tratto compreso tra i caselli di Bolzano Nord e Bolzano sud. Frutto anche'essa di un accordo fra Provincia Autonoma di Bolzano e Autostrada del Brennero SpA è valida, per ora, fino al 31 dicembre del 2024.

Brennerpass

Brennerpass è un'iniziativa di Autostrada del Brennero SpA rivolta ai lavoratori pendolari e prevede uno sconto del 20% sul pedaggio della tratta lavorativa. L'iniziativa è legata esclusivamente all'utilizzo di un apparato do telepedaggio e

vale per una determinata tratta interna dell'A22 ad esclusione di eventuali tratti di interconnessione con l'A1 o l'A4 e i tratti intermedi fra le stazioni prescelte.

Per sottoscrivere le promozioni Urban Pass, Bozner Urban Pass Bolzano e Brennerpass, è possibile inviare la modulistica tramite e-mail agli indirizzi **urbanpass@autobrennero.it** o **brennerpass@autobrennero.it** oppure consegnarla presso i Centri Servizi o compilare i form online raggiungibili dal link: www.autobrennero.it/it/in-viaggio/pedaggio/agevolazioni/.



€ 129.000Somma elargita nel 2023
per le liberalità

Liberalità

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

- l'affidabilità, la levatura e la coerenza del richiedente con i valori del Codice Etico societario;
- l'opportunità delle proposte;
- la congruità delle spese, per voce e importo, nel rispetto del budget;
- l'oggetto dell'attività ordinaria e delle relative iniziative previste per l'anno di riferimento della richiesta svolta dall'Ente, Associazione, Istituzione, etc.;
- la coerenza dell'attività sulla cultura della Società;
- il coinvolgimento territoriale (Brennero-Modena) nell'attività dell'Ente, Associazione, Istituzione, ecc.;
- le eventuali precedenti somme accordate;
- il potenziale servizio alla collettività derivante dal contributo. Per l'anno 2023 la somma elargita, a fronte di tutte le richieste di liberalità sostenute, è pari a circa 129.000 euro.

Sponsorizzazioni

€ 247.497,32Somma elargita nel 2023
per le sponsorizzazioni

La Società contribuisce allo sviluppo dei territori attraversati dall'A22 anche attraverso l'organizzazione o la partecipazione ad iniziative promozionali quali convegni, seminari, festival, esposizioni fieristiche, eventi sportivi e altro ancora. Essa riceve proposte da parte di istituzioni, soggetti privati o associazioni per la realizzazione di determinate iniziative. Le sponsorizzazioni prevedono, a fronte di un versamento in denaro da parte della Società nei confronti di terzi, la possibilità di godere della controprestazione in termini di visibilità concordata tra le parti. Le richieste di sponsorizzazioni sono attentamente vagliate e approfondite dall'Amministratore Delegato che valuta:

- l'opportunità delle proposte e la congruità delle spese;
- l'oggetto dell'attività svolta dal richiedente;
- l'impatto sulla promozione dell'immagine della Società;
- l'impatto sulla cultura della Società;
- la portata dell'evento e/o del soggetto richiedente;
- il coinvolgimento territoriale (Brennero-Modena) nell'attività del richiedente;
- eventuali precedenti somme accordate;
- il potenziale servizio alla collettività derivante dal contributo.

Nel corso del 2023 la Società ha partecipato a 13 iniziative con un investimento complessivo pari 247.497,32 euro.

Impatti ed effetti problematici

Alla luce di quanto precedentemente illustrato, gli impatti sul territorio dell'attività sono innumerevoli e difficilmente quantificabili nella loro completezza. In estrema sintesi, il Gruppo garantisce ai territori interessati dalla propria attività un servizio di mobilità di elevata efficienza, un potente volano economico legato ai propri investimenti infrastrutturali, importanti e qualificate opportunità di occupazione, benefici finanziari diretti per gli Enti locali soci, opportunità economiche per i fornitori di beni e servizi, sostegno a progetti di rilevanza sociale e culturale.

Dall'altro lato, le attività svolte producono inevitabilmente anche effetti negativi, legati alla natura stessa dell'attività.

Per quanto riguarda Autostrada del Brennero SpA, l'impatto potenzialmente negativo è dato dalle emissioni inquinanti – atmosferiche ed acustiche – prodotte dagli utenti, che la Società si preoccupa di ridurre su vari fronti come precedentemente illustrato e dalla cesura sul territorio inevitabilmente prodotta dall'infrastruttura, che da sempre la Società mitiga grazie al notevole numero di sovrappassi e sottopassi realizzati negli anni.

Per quanto riguarda RTC SpA e InRail SpA, un aspetto critico è il possibile inquinamento acustico percepito dai residenti di abitazioni site nei pressi della linea ferroviaria. L'evoluzione tecnologica ha permesso negli anni di avere locomotive sempre più silenziose, soprattutto quelle elettriche, che rappresentano la quasi totalità della flotta delle due imprese ferroviarie. Inoltre, la fonte principale di rumore è data dai carri che non sono di proprietà delle imprese ferroviarie e sui quali esse non hanno modo di intervenire, se non inibendo dalla circolazione quelli che presentano evidenti difetti che comprometterebbero la sicurezza di esercizio. In tal senso si segnala che tutti i carri destinati al traffico da e per la Germania dal 1° gennaio 2021 sono obbligati a montare suole in materiale sintetico a basso impatto acustico; quindi, a mano a mano che il vecchio materiale rotabile verrà dismesso o ammodernato l'impatto sulla comunità locale tenderà a ridursi. L'Autoporto Sadobre SpA evidenzia problematiche legate alla viabilità, ai limiti di capienza del parcheggio per mezzi pesanti, all'inquinamento atmosferico e acustico.

L'Autostrada del Brennero in Città

La sicurezza stradale insegnata ai giovani


28.852

 Studenti raggiunti
in 9 edizioni

Più di ventottomila studenti raggiunti in otto anni. I numeri registrati dall' "ABC – L'Autostrada del Brennero in Città. Progetto didattico per la sicurezza stradale" parlano da soli e raccontano della bontà dell'iniziativa, nata nel 2014 da un'idea di Autostrada del Brennero SpA e affiliata a "Icaro", un progetto di successo promosso dalla Polizia Stradale, rivolto agli studenti di ogni ordine e grado e finalizzato alla prevenzione e alla sicurezza stradale, di cui la Società è partner.

L'obiettivo di ABC è quello di avvicinare gli studenti delle ultime due classi delle secondarie di secondo grado, prossimi alla patente, al codice della Strada, offrire loro gli strumenti per una corretta valutazione del rischio e promuovere un comportamento responsabile quando si viaggia, in particolar modo in autostrada. Nell'edizione 2022/2023 la Società ha continuato a portare avanti la formula del seminar, che permette di raggiungere contemporaneamente sia le classi che aderiscono in presenza all'iniziativa sia quelle che decidono di seguirla da remoto in classe. Una possibilità che ha consentito di allargare lo spettro del pubblico da coinvolgere e che rappresenta un'eredità, almeno questa positiva, della pandemia da Covid-19, quando l'ABC non si arrese alle restrizioni imposte e venne organizzato con la formula del webinar.





Sempre sei le tappe organizzate, una per ogni Provincia attraversata dal nastro autostradale. Inalterata la consolidata scaletta: in ogni appuntamento un formatore di Autobrennero e uno della Polizia Stradale della sezione di competenza hanno proposto ai ragazzi un momento della durata di 100 minuti durante il quale hanno illustrato i comportamenti corretti e scorretti al volante, facendo anche ricorso alla proiezione di video e materiali esemplificativi. Per garantire la massima interazione con gli studenti e le studentesse anche da remoto era stato inserito, nel 2020-2021, un elemento di gamification che, visto il successo è stato mantenuto anche nella nona edizione. Attraverso la piattaforma Kahoot! gli alunni si sono cimentati in un quiz con domande a risposta multipla. La giocosa competizione tra classi e la possibilità, per quella che in ogni seminar avesse risposto meglio, di vincere un premio a scelta tra 15 webcam, una lavagna interattiva LIM, 3 microscopi ha incentivato positivamente l'attenzione e il coinvolgimento. Nei vari incontri sono stati portati i saluti istituzionali da parte dei vertici di Autostrada del Brennero SpA, del Prefetto, del Presidente della Provincia o di un suo delegato, del Dirigente della Sezione della Polizia Stradale locale, oltre al sindaco della città ospitante e dei partner istituzionali coinvolti. Il successo riscontrato, in termini di entusiasmo, apprezzamento e numeri, ha confermato l'alto livello di attenzione che il mondo della scuola e i ragazzi pongono alla sicurezza stradale. Attraverso i sei eventi organizzati sono stati infatti raggiunti 5820 studentesse e studenti distribuiti in 312 classi di 56 istituti scolastici delle sei province dell'asse.



**IL BENESSERE
DEI COLLABORATORI**





I COLLABORATORI DEL GRUPPO E IL LORO SVILUPPO PROFESSIONALE

GRI 3-3; 2-7; 2-30; 401-1; 403-9; 404-1; 405-1

I collaboratori

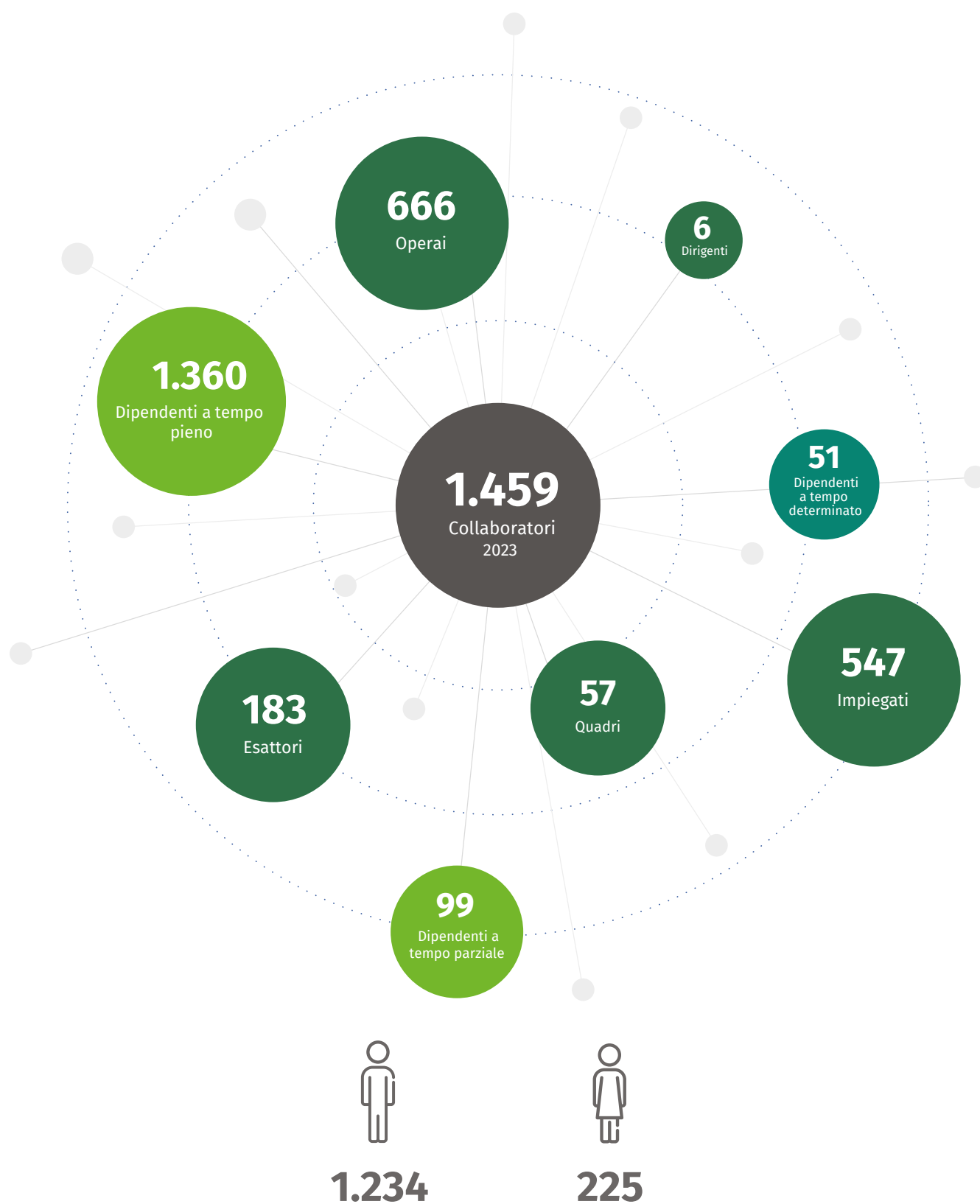
Come emerso dall'analisi di materialità, uno dei valori fondativi del Gruppo riguarda la valorizzazione, la formazione e lo sviluppo delle Risorse Umane, intesi come:

- condivisione dei valori e degli obiettivi;
- integrazione e partecipazione dei collaboratori alla vita aziendale;
- crescita personale e professionale dei dipendenti, a qualsiasi livello.

Uno degli aspetti della cultura aziendale è quindi quello di garantire la massima occupazione a tutti i collaboratori attraverso strategie organizzative flessibili, ricorrendo il meno possibile agli strumenti di ammortizzazione sociale.

A sostegno dell'impegno verso queste tematiche, il Gruppo ha espresso nella Politica societaria, alcuni suoi importanti principi e valori di riferimento quali lo sviluppo compatibile, la crescita sociale ed economica locale, nazionale ed europea riconoscendo la sua forte interdipendenza con il territorio e la comunità con cui coopera, essendo un punto di riferimento per le opportunità di impiego e la continuità occupazionale. Ad esempio, per facilitare la gestione delle richieste di occupazione, Autostrada del Brennero SpA ha messo a disposizione sul proprio sito internet una pagina dedicata a raccogliere le offerte di prestazione di lavoro e a restituire feedback ai candidati in merito alle posizioni disponibili e all'iter della loro richiesta.

Per quanto concerne la società RTC SpA, sulla base dello sviluppo delle attività e delle prospettive del mercato ferroviario in cui opera, nonché dell'evoluzione della struttura aziendale, l'azienda provvede periodicamente a riesaminare le necessità di nuove assunzioni attraverso la verifica di eventuali scostamenti tra l'organico in forza o rispetto alle relative competenze possedute. Il meccanismo di reclutamento, formazione e sviluppo del personale è regolato all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria in essere nella Società. Il processo è monitorato attraverso indicatori qualitativi e quantitativi che recepiscono l'efficacia del processo di selezione, indicatori di valutazione della formazione erogata, sistemi di controllo del mantenimento delle competenze. Da tempo è applicato un sistema di valutazione delle competenze per lo sviluppo del personale, utile per percorsi interni di crescita. Fin dalla fondazione, RTC SpA promuove quasi annualmente scuole di formazione per Allievi Macchinisti, Allievi Preparatori del treno e Allievi Manovratori, tenute da istruttori interni qualificati che al termine del percorso di formazione ed acquisizione delle abilitazioni ferroviarie sono inseriti stabilmente in azienda ed avviati alla professione. Ad oggi, sono state realizzate 20 edizioni di Scuole Allievi Macchinisti, 10 edizioni di Scuole Allievi Preparatori e 2 edizioni di Scuole per Manovratori, 2 scuole per Accompagnatori Treno. Nel corso del 2023 si è conclusa la fase 1 della prima scuola di allievi macchinisti



Interoperabili di RTC dando applicazione pratica di una politica di crescita e sviluppo del personale già in forza in azienda. La formazione ed il mantenimento costante delle competenze riveste un ruolo fondamentale in RTC, ed inizia fin dall'ingresso in azienda attraverso l'erogazione di un corso di introduzione alla Società dedicato a tutti i nuovi assunti.

InRail sulla base delle valutazioni di crescita e sviluppo determina in fase di budget il fabbisogno di nuove risorse da inserire nella struttura tramite nuove assunzioni; inoltre valuta le progressioni di carriera e le necessità formative del personale, sia in ambito di formazione generale, sia di formazione tecnico-ferroviaria per il mantenimento delle competenze e predispone conseguentemente i piani della formazione su base annuale.

Le fasi di reclutamento e formazione del personale sono previste all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria adottato dalla Società. I processi sono monitorati tramite incontri di feedback volti ad indentificare l'efficacia dei processi ed i relativi punti di miglioramento.

InRail organizza periodicamente corsi di formazione per abilitare nuovo personale all'attività di macchinista e preparatore del treno. Inoltre, ha instaurato rapporti di collaborazione stabili con i percorsi di formazione ITS in ambito ferroviario al fine di garantire la fisiologica copertura del personale in uscita ed accompagnare al mondo del lavoro giovani risorse che hanno scelto lo sbocco professionale in ambito ferroviario. Infine, sono attivate anche varie convenzioni per accogliere progetti di tirocinio universitario o di formazione curriculare.

A tutti i dipendenti di Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA in organico si applicano:

- il "Contratto Collettivo Nazionale di lavoro per il Personale dipendente da Società e Consorzi concessionari di autostrade e trafori", rinnovato il 18 luglio 2023 con scadenza 30 giugno 2025;
- il Contratto Integrativo di secondo livello – Aziendale, che in base all'accordo del 25 settembre 2017 ha regolamentato il triennio 2017-2018-2019, è stato precedentemente prorogato in più fasi fino al 31/12/2021. In data 20 giugno 2023 è stata sottoscritta un'ipotesi di Accordo Integrativo Aziendale con validità 1 gennaio – 31 dicembre 2023.

Ai collaboratori di RTC SpA si applica invece il Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità, area Attività Ferroviarie, oltre al precedentemente citato contratto collettivo aziendale di secondo livello rinnovato il 1° settembre 2023. Ai dirigenti è applicato il contratto nazionale di lavoro Dirigenti industria e servizi. InRail applica invece il contratto Logistica, Trasporto merci e spedizione integrato da un accordo aziendale sottoscritto con rappresentanza diretta dei lavoratori. Pertanto, tutti i dipendenti del Gruppo risultano coperti da accordi di contrattazione collettiva.

Dipendenti (Gruppo Autobrennero)									
	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
TOTALE ORGANICO	192	1.022	1.214	212	1.231	1.443	225	1.234	1.459
<i>Di cui dipendenti</i>	192	1.022	1.214	212	1.231	1.443	225	1.234	1.459
<i>Di cui collaboratori stagionali</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TIPOLOGIA DI CONTRATTO									
Dipendenti a tempo indeterminato	186	1.005	1.191	203	1.186	1.389	208	1.200	1.408
<i>di cui provenienti dal Trentino Alto Adige</i>	152	567	719	145	561	706	152	559	711
<i>di cui provenienti da Veneto</i>	0	0	0	27	315	342	27	313	340
<i>di cui provenienti dal Friuli-Venezia Giulia</i>	0	0	0	14	113	127	15	120	135
<i>di cui provenienti da Emilia Romagna</i>	0	0	0	3	33	36	2	34	36
<i>di cui provenienti da Lombardia</i>	0	0	0	4	85	89	3	84	87
<i>di cui provenienti da Liguria</i>	0	0	0	7	26	33	7	30	37
<i>di cui provenienti da Slovenia</i>	0	0	0	1	17	18	0	27	27
<i>di cui provenienti da Croazia</i>	0	0	0	0	4	4	0	5	5
<i>di cui provenienti da fuori area*</i>	34	438	472	2	32	34	2	28	30
Dipendenti a tempo determinato	6	17	23	9	45	54	17	34	51
<i>di cui provenienti dal Trentino Alto Adige</i>	4	12	16	9	21	30	9	19	28
<i>di cui provenienti da Veneto</i>	0	0	0	0	1	1	1	1	2
<i>di cui provenienti dal Friuli-Venezia Giulia</i>	0	0	0	0	0	0	1	1	2
<i>di cui provenienti da Emilia Romagna</i>	0	0	0	0	2	2	0	2	2
<i>di cui provenienti da Lombardia</i>	0	0	0	0	1	1	2	1	3
<i>di cui provenienti da Liguria</i>	0	0	0	0	5	5	3	1	4
<i>di cui provenienti da Slovenia</i>	0	0	0	0	11	11	1	0	1
<i>di cui provenienti da Croazia</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui provenienti da fuori area*</i>	2	5	7	0	4	4	0	9	9

(*) Nella voce fuori area venivano conteggiati, fino al 2021, tutti i dipendenti che non provenivano dal Trentino Alto Adige.

	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Collaboratori stagionali*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti dal Trentino Alto Adige	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Veneto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti dal Friuli-Venezia Giulia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Emilia Romagna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Lombardia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Liguria	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Slovenia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da Croazia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui provenienti da fuori area**	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TIPOLOGIA DI IMPIEGO									
Dipendenti a tempo pieno	132	991	1.123	151	1.196	1.347	160	1.200	1.360
Dipendenti a tempo parziale	55	31	86	61	35	96	65	34	99
AREA GEOGRAFICA DI NASCITA									
Dipendenti	192	1.022	1.214	212	1.231	1.443	225	1.234	1.459
Trentino-Alto Adige	132	530	662	132	529	661	136	524	660
Veneto	0	0	0	25	251	276	25	245	270
Friuli-Venezia Giulia	0	0	0	10	88	98	10	95	105
Emilia Romagna	0	0	0	4	33	37	4	33	37
Lombardia	0	0	0	8	85	93	9	87	96
Liguria	0	0	0	7	31	38	9	31	40
Slovenia	0	0	0	2	28	30	1	27	28
Croazia	0	0	0	2	4	6	1	5	6
Fuori area*	60	492	552	22	182	204	30	187	217
Collaboratori Stagionali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trentino-Alto Adige	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veneto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Friuli-Venezia Giulia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Emilia Romagna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lombardia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liguria	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slovenia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Croazia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuori area*	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(*) Il dato si riferisce ai collaboratori in servizio al 31 dicembre di ogni anno.

(**) Nella voce fuori area venivano conteggiati, fino al 2021, tutti i dipendenti che non provenivano dal Trentino Alto Adige.

Nuove assunzioni e turnover (Gruppo Autobrennero)									
	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
ASSUNTI									
Totale nuove assunzioni	14	39	53	16	115	131	20	61	81
<i>fino a 21 anni</i>	0	2	2	0	3	3	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	4	17	21	9	64	73	7	29	36
<i>da 31 a 40 anni</i>	5	16	21	4	27	31	7	20	27
<i>da 41 a 50 anni</i>	5	2	7	0	12	12	5	9	14
<i>da 51 a 60 anni</i>	0	1	2	1	3	4	1	1	2
<i>oltre 60 anni</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Tasso nuove assunzioni totale	8%	5%	6%	10%	15%	14%	9%	5%	6%
<i>fino a 21 anni</i>	0%	100%	100%	0%	60%	60%	0%	100%	100%
<i>da 21 a 30 anni</i>	29%	22%	23%	41%	37%	38%	32%	18%	19%
<i>da 31 a 40 anni</i>	9%	7%	7%	7%	9%	8%	10%	6%	7%
<i>da 41 a 50 anni</i>	8%	1%	2%	0%	4%	3%	7%	3%	4%
<i>da 51 a 60 anni</i>	0%	0%	0%	2%	1%	1%	2%	0%	1%
<i>oltre 60 anni</i>	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
CESSATI									
Totale Cessati	10	76	86	15	52	67	7	59	66
<i>fino a 21 anni</i>	1	0	1	0	1	1	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	2	10	12	1	15	16	0	15	15
<i>da 31 a 40 anni</i>	0	17	17	5	2	7	1	14	15
<i>da 41 a 50 anni</i>	2	8	10	4	4	8	3	3	6
<i>da 51 a 60 anni</i>	1	2	18	2	9	11	3	10	13
<i>oltre 60 anni</i>	4	39	28	3	19	22	0	17	17
Tasso turnover totale	5%	7%	7%	7%	4%	5%	3%	5%	5%
<i>fino a 21 anni</i>	0%	0%	50%	0%	20%	20%	0%	0%	0%
<i>da 21 a 30 anni</i>	14%	13%	13%	5%	9%	8%	0%	9%	8%
<i>da 31 a 40 anni</i>	0%	8%	6%	8%	1%	2%	1%	4%	4%
<i>da 41 a 50 anni</i>	3%	3%	3%	6%	1%	2%	4%	1%	2%
<i>da 51 a 60 anni</i>	2%	1%	4%	4%	3%	3%	5%	3%	3%
<i>oltre 60 anni</i>	67%	60%	39%	50%	20%	21%	0%	16%	15%

Diversità tra i dipendenti (Gruppo Autobrennero)									
	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Totale dipendenti	192	1.022	1.214	212	1.231	1.443	225	1.234	1.459
<i>fino a 21 anni</i>	0	2	2	0	5	5	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	14	79	93	22	171	193	22	165	187
<i>da 31 a 40 anni</i>	56	226	282	59	306	365	68	320	388
<i>da 41 a 50 anni</i>	64	299	363	71	316	387	67	314	381
<i>da 51 a 60 anni</i>	52	351	403	54	336	390	60	324	384
<i>oltre 60 anni</i>	6	65	71	6	97	103	8	109	117
Dirigenti	1	5	6	1	5	6	1	5	6
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 31 a 40 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 41 a 50 anni</i>	1	3	4	0	3	3	0	3	3
<i>da 51 a 60 anni</i>	0	1	1	1	2	3	1	2	3
<i>oltre 60 anni</i>	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Quadri	7	47	54	8	50	58	8	49	57
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 31 a 40 anni</i>	1	2	3	1	4	5	1	4	5
<i>da 41 a 50 anni</i>	4	18	22	5	19	24	4	17	21
<i>da 51 a 60 anni</i>	2	19	21	2	18	20	3	16	19
<i>oltre 60 anni</i>	0	8	8	0	9	9	0	12	12
Impiegati	162	337	499	175	342	517	187	360	547
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	1	1	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	13	16	29	13	17	30	13	19	32
<i>da 31 a 40 anni</i>	44	87	131	49	95	144	58	100	158
<i>da 41 a 50 anni</i>	55	114	169	61	116	177	60	115	175
<i>da 51 a 60 anni</i>	45	97	142	46	91	137	49	96	145
<i>oltre 60 anni</i>	5	23	28	6	28	34	7	30	37
Esattori	17	178	195	14	178	192	16	167	183
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	1	2	3	1	2	3	2	5	7
<i>da 31 a 40 anni</i>	9	5	14	5	4	9	5	5	10
<i>da 41 a 50 anni</i>	4	37	41	5	32	37	3	27	30
<i>da 51 a 60 anni</i>	3	109	112	3	99	102	5	86	91
<i>oltre 60 anni</i>	0	25	25	0	41	41	1	44	45
Operai	5	455	460	14	657	671	13	653	666
<i>fino a 21 anni</i>	0	2	2	0	4	4	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	0	61	61	8	152	160	7	141	148
<i>da 31 a 40 anni</i>	2	132	134	4	203	207	4	211	215
<i>da 41 a 50 anni</i>	0	127	127	0	146	146	0	152	152
<i>da 51 a 60 anni</i>	2	125	127	2	126	128	2	124	126
<i>oltre 60 anni</i>	1	8	9	0	19	19	0	23	23

Diversità tra i dipendenti (Gruppo Autobrennero)									
	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Totale collaboratori stagionali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 31 a 40 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 41 a 50 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>da 51 a 60 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>oltre 60 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Il personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2022 è costituito da 1.408 dipendenti, con un leggero incremento di 19 unità. Il numero dei dipendenti con contratto a tempo determinato è di 51 persone, 3 in meno rispetto al 2022.

Il tasso di turnover di Gruppo nel 2023 è pari al 5,0% in linea con lo scorso anno, quando era sceso al 5 dal 7 per cento, con un calo di due punti rispetto a quello dell'anno precedente. Il tasso di assunzione, dopo il picco fatto segnare nel 2022 per le numerose nuove assunzioni in RTC e InRail, si è stabilizzato al 6,0% tornando dunque sui valori del 2021.

La natura stessa delle attività svolte dal Gruppo comporta uno sbilanciamento in termini di diversità verso i dipendenti di genere maschile, che nel 2023 rappresentano circa l'84,5% del totale dell'organico: il fattore fisico accentua tale composizione soprattutto tra gli operai, che sono rappresentati circa al 98% da uomini. Nonostante ciò, il Gruppo è fortemente impegnato nella creazione di un ambiente che accolga e tuteli la componente femminile dell'organico, garantendole pari diritti e pari opportunità e venendo incontro, ove possibile, a particolari esigenze lavorative, come ad esempio attraverso la stipula di contratti part-time volti a favorire il bilanciamento vita privata-lavoro. I dati confermano l'impegno del Gruppo: le assunzioni di donne rispetto al totale delle assunzioni sono passate da 16 a 20 dal 2022 al 2023.

La formazione e lo sviluppo

Oltre a garantire e a sostenere politiche occupazionali, il Gruppo investe nella formazione, che considera uno strumento fondamentale di sviluppo dell'impresa e degli individui per rimanere competitivi sul mercato e per affrontare i mutamenti della Società determinati da cicli economici sempre più instabili e dalla rapida evoluzione tecnologica.

L'aggiornamento e l'acquisizione continua di competenze e professionalità consentono di garantire la massima efficienza nel servizio, aumentare il livello di soddisfazione degli utenti autostradali e affrontare le sfide del futuro. La formazione è quindi strategica per il Gruppo Autobrennero al fine di incrementare il valore del Gruppo, migliorare l'immagine aziendale e accrescere la motivazione del personale.

Pertanto, il Gruppo è molto attivo sul fronte della formazione e sviluppo ed è impegnato

nel trovare risorse economiche per sostenere e incrementare le sue iniziative in tale ambito, ad esempio tramite l'adesione al Fondo interprofessionale per la formazione continua di Confindustria e con l'obiettivo di accedere ai fondi europei.

All'interno della Capogruppo, le attività di formazione sono a cura del Settore Risorse Umane, che all'inizio dell'anno predispone un piano di erogazione della formazione. La scelta delle opportunità formative avviene sulla base di richieste aziendali, suffragate dal benessere del responsabile d'area (direttore, dirigente o responsabile). È di competenza del Settore Risorse Umane, inoltre, la formazione relativa alla sicurezza sul lavoro, elaborata in funzione agli adempimenti previsti dalla vigente normativa ed in particolare dall'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre 2011. Il SRU punta sulla condivisione di identità valori e competenze dell'organizzazione pensando ad una formazione che offra:

- opportunità formative d'eccellenza con l'attenzione alle competenze del futuro;
- una particolare attenzione alle metodologie didattiche innovative: il processo esperienziale si coniuga con le nozioni teoriche, la condivisione di best practice, ecc.;
- una Piattaforma della formazione e sviluppo con contenuti e iniziative capaci di incidere sia sulle componenti hard delle competenze, sia sugli elementi culturali e comportamentali delle persone;
- un percorso di Onboarding strutturato per trasmettere i nuovi assunti la vision e la mission della Società; condividere la cultura organizzativa e preparare i collaboratori al successo lavorativo.

Nel corso del 2023 il SRU ha proseguito iniziative mirate al knowledge management per trasformare le esperienze e competenze maturate dai singoli, in patrimonio di tutta l'organizzazione. Il Settore si è impegnato inoltre a favorire il behavioural skills development per incrementare nei collaboratori la consapevolezza e la fiducia e migliorare così le performance complessive del servizio. Dal punto di vista metodologico, si è provveduto a combinare, come motore dell'apprendimento, il valore dell'esperienza con l'uso della tecnologia, ottenendo risultati più che positivi. Entrando nello specifico dei progetti portati avanti nel corso dell'anno va segnalata la formazione specialistica sul nuovo codice degli appalti pubblici alla luce del nuovo codice di contratti 2023, condotta attraverso lezioni e incontri con esperti e docenti universitari; è inoltre proseguita l'attività volta a formare ogni anno dei collaboratori in qualità di Mobility Manager ossia figure cui spetta in azienda il compito di ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti, riducendo l'uso dell'auto privata.

Con il progressivo scemare dell'emergenza pandemica nel 2022 è stato possibile riprendere l'attività formativa in presenza, senza però abbandonare quanto di buono sviluppato in questo comparto nel corso del 2020 e del 2021. Per far fronte, infatti, alle nuove metodologie di lavoro rese necessarie dalla pandemia Covid-19 la Società aveva infatti investito nel processo di digitalizzazione della formazione ed aveva attivato una piattaforma e-learning certificata per l'erogazione della

Ore medie di formazione annua per dipendente (Gruppo Autobrennero)									
	2021			2022			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
ORE TOTALI DI FORMAZIONE									
Ore totali di formazione	4.239	26.149	30.388	3.556	36.626	40.181	4.065	22.829	26.894
<i>Di cui a Dirigenti</i>	3	124	127	3	139	142	8	92	100
<i>Di cui a Quadri</i>	193	1.395	1.587	182	1.080	1.262	216	1.345	1.561
<i>Di cui a Impiegati</i>	3.872	10.812	14.684	2.198	6.943	9.141	3.564	9.167	12.731
<i>Di cui a Esattori</i>	141	389	529	255	1.374	1.629	135	1.443	1.578
<i>Di cui a Operai</i>	32	13.430	13.462	918	27.090	28.008	142	10.783	10.925
ORE MEDIE DI FORMAZIONE PER DIPENDENTE									
Ore medie di formazione	22	26	25	17	30	28	18	19	18
<i>Di cui a Dirigenti</i>	3	25	21	3	28	24	8	18	17
<i>Di cui a Quadri</i>	28	30	29	23	22	22	27	27	27
<i>Di cui a Impiegati</i>	24	32	29	13	20	18	19	25	23
<i>Di cui a Esattori</i>	8	2	3	18	8	8	8	9	9
<i>Di cui a Operai</i>	6	30	29	66	41	42	11	17	16

formazione a distanza, accessibile da tutti i dipendenti societari che è risultata efficace e pienamente operativa anche nel 2023. In aggiunta, sono stati posizionati presso alcune strutture periferiche, site lungo l'asse autostradale, dei monitor atti alla formazione e all'informazione a distanza.

Nel caso della pianificazione della formazione di RTC SpA, la Società ha in essere una Academy interna che, sulla base dei risultati della valutazione delle competenze annuali e delle richieste speciali dei singoli responsabili, elabora progetti di formazione specifica su tematiche comportamentali trasversali e sullo sviluppo di aree tecniche-specialistiche per i ruoli. Il 2023 ha visto inoltre per la prima volta lo sviluppo di un corso autoprodotta, progettato sia per l'erogazione in presenza che in e-learning, relativo ai fattori Umani e Organizzativi ed Errore Umano, in risposta a specifiche richieste delle autorità che regolano il settore ferroviario (Ansfisa ed ERA) di integrare tale tematica nei sistemi di gestione dell'esercizio. Per

aumentare la consapevolezza dei discenti, il corso è stato costruito utilizzando dei casi di inconvenienti di esercizio realmente occorsi e trasformati in realtà cartoon (metodologia Vyond) permettendo così ai partecipanti di “vivere” la situazione e scegliere le azioni da compiere. Sarà erogato a tutto il personale operativo nel 2024.

L'impegno e gli investimenti del Gruppo hanno permesso di mantenere alto il livello della quantità e della qualità della formazione proposta: sono state erogate 26.894 ore di formazione totali con un incremento del 23,4% per Autostrada del Brennero e del 21,1% per InRail. Per RTC va invece evidenziato che nel 2023 le ore di formazione sono diminuite per l'effetto dell'assenza di scuole di personale operativo, che invece hanno fortemente caratterizzato il 2022. In ambito tecnico ferroviario sono stati comunque effettuati i mantenimenti competenze obbligatori. Nel corso del 2023 è stato ideato ed erogato, sia in formato e-learning che in presenza, un nuovo corso relativo ai fattori umani ed organizzativi.

Per favorire inoltre l'adozione di strumenti e metodologie didattiche innovative, il Gruppo ha progettato percorsi formativi facendo ricorso alla realtà virtuale tridimensionale ed ha svolto simulazioni esperienziali interattive su contesti emergenziali ricostruiti in ambienti e scenari di intervento simili al loro contesto operativo, al fine di ricreare l'emozione della realtà e di offrire un'esperienza formativa forte e incisiva. Rientra fra queste un percorso di alta formazione, con l'applicazione di un sofisticato software di realtà virtuale, promosso da Autostrada del Brennero per l'abilitazione degli Ausiliari della viabilità. Lo scopo è quello di garantire sempre più elevati standard di intervento e di efficacia del servizio di pattugliamento e assistenza all'utenza

Infine, per favorire politiche di occupazione giovanile e sostenere la formazione, il Gruppo promuove le seguenti iniziative:

- stage/tirocini formativi curriculari ed extracurriculari: per favorire l'alternanza scuola-lavoro il Gruppo accoglie richieste di stage e tirocini ed effettua ricerche dei profili idonei tramite il coinvolgimento di enti universitari e di scuole superiori;
- premi di studio per i figli dei collaboratori;
- percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento: Autostrada del Brennero SpA è impegnata a sostenere percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento. Tale impegno ha coinvolto numerose scuole secondarie di secondo grado afferenti le sei province e ha permesso di portare nelle scuole esempi concreti di pianificazione, gestione e realizzazione di progetti avvicinando così i giovani al mondo del lavoro. I ragazzi sono stati invitati ad elaborare dei progetti e quindi a confrontarsi con i professionisti aziendali, proprio attraverso questa progettualità hanno potuto scoprire nuovi ambiti e nuove passioni. Questa modalità di interazione ha favorito lo sviluppo di competenze trasversali e l'orientamento dei giovani alle loro future scelte lavorative e ha permesso di prepararli su competenze strategiche per l'inserimento professionale.

LA SICUREZZA DEI COLLABORATORI

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

Il Gruppo Autobrennero nel perseguire gli obiettivi aziendali pone grande attenzione alla tutela della sicurezza dei collaboratori e fornisce loro gli strumenti e le risorse necessarie affinché possano svolgere al meglio il loro lavoro e aumentare il benessere aziendale.

Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

A tal proposito, per raggiungere gli alti standard di sicurezza prefissati, Autostrada del Brennero SpA si è dotata di un apposito Sistema di Gestione Integrato finalizzato a dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti nell'ambito della sicurezza, oltre che della qualità e dell'ambiente, accentuando il valore della prevenzione. Dal 2011 viene mantenuta e verificata annualmente, attraverso degli audit svolti da un ente ispettivo esterno, la certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001:2007, che nel 2020 è transitata nella norma UNI EN ISO 45001:2018. Ai fini della corretta attuazione dei requisiti previsti dal Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza dei Lavoratori, la Società ha elaborato della documentazione di riferimento che stabilisce la struttura, le correlazioni organizzative, le modalità gestionali, i rischi rilevati e le responsabilità connesse alla predisposizione ed attuazione del Sistema, nonché i compiti e le responsabilità delle Direzioni e dei Settori aziendali, il flusso delle informazioni e gli strumenti di riscontro delle attività svolte.

La certificazione testimonia il costante impegno della Società per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro, che ha così permesso, anche nel 2023, all'INAIL di accogliere l'istanza di riduzione del tasso medio di tariffa prevista per le aziende che vanno oltre le prescrizioni minime della normativa, generando un risparmio finanziario per la Società. È dal 2010 che Autostrada del Brennero SpA ottiene la riduzione del tasso medio annuale da parte dell'INAIL, con un risparmio complessivo di 1.236.115,20 euro.

Nell'ambito del sistema di gestione integrato avviene anche l'individuazione degli obiettivi e dei traguardi di miglioramento, la stesura dei programmi per il raggiungimento degli stessi obiettivi, ed il controllo periodico dei risultati raggiunti. Nello specifico, gli obiettivi ed i traguardi migliorativi vengono individuati annualmente in sede di Riesame del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza (SGQAS) dall'Amministratore Delegato di concerto con il Direttore/Dirigente/Responsabile e di Area, i quali devono essere coerenti alle disposizioni generali contenute nella "Politica di Autostrada del Brennero SpA", compreso l'impegno alla prevenzione degli incidenti e degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali. Inoltre, vengono individuati i processi aziendali rilevanti e definiti gli indicatori prestazionali, che ciascuna Società del Gruppo monitora e si pone l'obiettivo di un continuo miglioramento tramite:

- la messa a disposizione delle risorse umane, materiali e finanziarie necessarie per garantire una corretta implementazione del Sistema di Gestione;

- l'adozione delle opportune misure preventive affinché il Sistema sia efficacemente e costantemente applicato;
- interventi con opportune azioni correttive e preventive, ove necessario;
- la pianificazione dei propri processi con un approccio risk-based thinking al fine di attuare le azioni più idonee per valutare e trattare i rischi associati ai processi e per sfruttare e rafforzare le opportunità identificate.

Quanto a InRail SpA, la Società è in possesso di Certificazione Integrata (per la Sicurezza Ferroviaria, la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro. Più in particolare, l'Organizzazione ha implementato e certificato un proprio sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro secondo i dettami della norma BS OHSAS 18001:2007 e in data 20 giugno 2019 in accordo alla UNI ISO 45001:2018 i "Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro. Requisiti e guida all'uso", al fine di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, prevenendo lesioni e malattie correlate al lavoro nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni in termini di salute e sicurezza sul lavoro. Entrambi i sistemi sono interconnessi e fanno capo ad un'unica "Politica Aziendale", al cui interno vengono stabiliti i principi a cui tutte le funzioni aziendali devono ispirarsi per il raggiungimento della mission aziendale. Il campo di applicazione del SGSSL ha tenuto conto dei fattori interni/esterni emersi dall'analisi del contesto e dei requisiti identificati dalla valutazione delle diverse parti interessate e in base alle attività svolte, e corrisponde a tutte le attività e servizi svolti in InRail, a tutte le diverse sedi aziendali in cui operano i lavoratori dell'Organizzazione e, nello specifico, alle seguenti attività: "Erogazione del servizio di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci tradizionale e intermodale". Il SGSSL si applica alla sede direzionale di Genova (via Operai 8) e alla sede operativa di Udine (via della Rosta 8).

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

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

Inoltre, InRail, come tutte le altre imprese ferroviarie, deve sottostare a un doppio regime normativo per lo svolgimento della propria attività. Il primo è quello relativo alla salute e sicurezza del lavoro (D.Lgs. 81/08), il secondo è invece quello caratteristico del settore ferroviario (Disposizione RFI 55/2006, D.Lgs. 247/10 e Reg. UE 995/2015), che prevede, limitatamente al personale che riveste mansioni di sicurezza

dell'esercizio ferroviario, l'effettuazione di visite mediche preventive e periodiche da effettuarsi presso le Unità Sanitarie Territoriali (UST) di RFI. La gestione delle informazioni provenienti dalla sorveglianza sanitaria avviene nel rispetto delle deleghe e subdeleghe conferite.

La struttura organizzativa di RTC prevede un Sistema di gestione della Sicurezza d'esercizio (SGS) ai sensi della Dir.UE 798/2016, un Sistema per la salute e sicurezza sul Lavoro (SGS) secondo i dettami della norma ISO 45001:2018 e un sistema di gestione Ambientale (SGA) ai sensi della norma ISO 14001:2015.

Tali sistemi di gestione sono interconnessi e fanno capo ad un'unica "Politica Aziendale" al cui interno vengono stabiliti i principi a cui tutte le funzioni aziendali devono ispirarsi per il raggiungimento della mission aziendale: "Trasferire su rotaia il trasporto su gomma garantendo elevati standard di sicurezza, ambiente e qualità". In tema di salute e sicurezza dei lavoratori l'SGS di RTC ha tenuto conto dei fattori interni / esterni emersi dall'analisi del contesto e dei requisiti identificati dalla valutazione delle diverse parti interessate in base alle attività svolte e ai servizi svolti in RTC. L'SGS trova applicazione in tutte le diverse sedi aziendali in cui operano i lavoratori dell'Organizzazione e in particolare: sede legale di Bolzano (via Brennero 7/A), sede direzionale ed operativa di Verona (via E. Fermi 4), sede amministrativa di Trieste (viale Miramare 15), uffici / salette d'attesa all'interno delle stazioni ferroviarie di Verona Porta Vescovo, Brennero (BZ), Verona Quadrante Europa (stazione e terminal), Trieste Campo Marzio, Tarvisio Boscoverde (Ud), Villa Opicina (TS), Bolzano, ufficio all'interno del porto di Trieste (Punto Franco Nuovo – Edificio Varco 1). Il SGS ha fondamento sul concetto di miglioramento continuo espresso dal ciclo di Deming (PDCA). L'Organizzazione di RTC:

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

I principali riferimenti normativi cui RTC, in quanto Impresa Ferroviaria dotata di Certificato di Sicurezza Unico, deve sottostare riguardo alla salute e sicurezza dei propri lavoratori sono:

- D.Lgs. 81/08 "Testo Unico sulla salute e sicurezza dei lavoratori";
- Disposizione RFI 55/2006, D.Lgs. 247/10 e Reg. UE 995/2015 – insieme di norme che, per il personale che riveste mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, prevedono l'effettuazione di visite mediche preventive e periodiche da effettuarsi presso le Unità Sanitarie Territoriali (UST) di RFI per l'ottenimento e il mantenimento delle abilitazioni di sicurezza.

Modalità di gestione dei rischi

Per quanto riguarda la modalità di gestione dei rischi, l'organizzazione Autobrennero ha individuato, attraverso il Documento di Valutazione dei Rischi, i possibili rischi e le possibili situazioni di emergenza connesse con le proprie attività, allo scopo di prevenire e mitigare gli effetti di eventi accidentali conseguenti a condizioni operative anomale che possano causare incidenti, infortuni o impatti sull'ambiente. In particolare, i rischi possono derivare da:

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

Le modalità di rilevazione di eventuali pericoli e situazioni pericolose avvengono anche attraverso la segnalazione diretta del lavoratore al proprio preposto e compilando, appena possibile, la scheda disponibile presso ogni sede di lavoro e trasmettendola al Servizio di Prevenzione e Protezione. In particolare, la metodologia utilizzata dal Gruppo per l'identificazione dei pericoli e la valutazione dei rischi:

- rispetta i requisiti stabiliti da normativa cogente, con particolare riferimento al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., oltre che dalle norme tecniche applicabili;
- provvede all'identificazione dei pericoli, alla loro classificazione in base alla priorità di intervento per la loro eliminazione/riduzione, utilizzando le modalità previste dalla norma UNI ISO 45001;
- risulta conforme all'esperienza operativa e alle capacità delle misure di controllo dei rischi impiegate;
- fornisce i dati utili per la definizione dei requisiti delle attrezzature, per l'identificazione di eventuali necessità di formazione del personale e/o per lo sviluppo dei controlli delle attività aziendali;
- provvede al monitoraggio delle azioni richieste per assicurarne sia la loro efficacia che la tempestività della loro attuazione;
- è definita nel rispetto del suo scopo, della sua natura e dei tempi, secondo un approccio proattivo piuttosto che reattivo.

Servizio di Medicina del lavoro

Il servizio di Medicina del lavoro nel Gruppo si sviluppa attraverso l'effettuazione di visite mediche per tutti i dipendenti esposti a rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria dalla normativa vigente o dal Documento di Valutazione dei Rischi. L'attività viene svolta in completo adempimento alla normativa dal Medico Competente Coordinatore incaricato e consiste nell'effettuazione di circa 400 visite mediche/annue comprensive di tutti gli accertamenti diagnostici previsti dal Protocollo sanitario necessari a valutare l'idoneità alla mansione specifica (es. spirometria, audiometria, visite oculistiche, screening per sostanze psicotrope, ecc.).

Come previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 81/08, tra i vari compiti del Medico Competente sono compresi:

- collaborare con il DdL ed il Servizio di Prevenzione e Protezione alla valutazione dei rischi, anche ai fini della programmazione, ove necessario, della sorveglianza sanitaria;
- programmare ed effettuare la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici;
- istituire, aggiornare e custodire, sotto la propria responsabilità, una cartella sanitaria e di rischio per ogni lavoratore sottoposto a sorveglianza sanitaria;
- consegnare al DdL, alla cessazione dell'incarico, la documentazione sanitaria in suo possesso, nel rispetto delle disposizioni legislative in tema di privacy, e con salvaguardia del segreto professionale;
- consegnare al lavoratore, alla cessazione del rapporto di lavoro, copia della cartella sanitaria e di rischio, e fornire allo stesso le informazioni necessarie relative alla conservazione della medesima;
- fornire informazioni ai lavoratori sul significato della sorveglianza sanitaria cui sono sottoposti e, nel caso di esposizione ad agenti con effetti a lungo termine, sulla necessità di sottoporsi ad accertamenti sanitari anche dopo la cessazione dell'attività che comporta l'esposizione a tali agenti;
- informare ogni lavoratore interessato dei risultati della sorveglianza sanitaria e, a richiesta dello stesso, rilasciare copia della documentazione sanitaria;
- comunicare per iscritto, in occasione delle riunioni di cui all'articolo 35 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., al DdL, al RSPP, agli RLS, i risultati anonimi collettivi della sorveglianza sanitaria effettuata e fornisce indicazioni sul significato di detti risultati ai fini dell'attuazione delle misure per la tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno o a cadenza diversa che stabilisce in base alla valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori i cui risultati gli sono forniti con tempestività ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria. Nel caso delle società RTC SpA e InRail SpA, in tema di controlli sanitari le imprese ferroviarie, per lo svolgimento della propria

attività, devono sottostare ad un doppio regime normativo. Il primo è quello relativo alla salute e sicurezza del lavoro (D.Lgs. 81/08), il secondo è invece quello caratteristico del settore ferroviario (Disposizione RFI 55/2006, D.Lgs. 247/10 e Reg. UE 995/2015) che prevede, solo per il personale che riveste mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'effettuazione di visite mediche preventive e periodiche da effettuarsi presso le Unità Sanitarie Territoriali (UST) di RFI. La gestione delle informazioni provenienti dalla sorveglianza sanitaria avviene nel rispetto delle deleghe e subdeleghe conferite.

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

Infine, grazie alla collaborazione del Medico Competente con il Datore di Lavoro e il Servizio di Prevenzione e Protezione, oltre al coinvolgimento dello stesso nelle varie riunioni indette sulla tematica della tutela e della salute dei lavoratori, il Gruppo promuove "campagne di promozione della salute", tra cui quella che si è posta come obiettivo di rendere i propri luoghi di lavoro "cardioprotetti" attraverso l'installazione di defibrillatori (DAE) e con la necessaria formazione all'utilizzo dell'apparecchiatura. Nel corso del 2023 è proseguita una campagna che ha permesso a un segmento della popolazione aziendale caratterizzato da alcuni fattori di rischio, a partire dall'età, la possibilità di sottoporsi a un elettrocardiogramma gratuito. Una politica di screening che è stata apprezzata e cui hanno aderito circa 180 collaboratori nei due anni in cui questa campagna di promozione alla salute è stata proposta (2022 e 2023). L'iniziativa proseguirà anche nei prossimi anni e sarà implementata da ulteriori azioni, con l'obiettivo finale di aumentare il livello di prevenzione per i dipendenti della Società.

La formazione sulla sicurezza e gli infortuni

La formazione è un altro aspetto di fondamentale importanza per prevenire gli infortuni ed accrescere la cultura della sicurezza nel Gruppo: nel corso del 2023 sono state erogate ai dipendenti in forza ad Autostrada del Brennero SpA 8.766 ore di formazione in tema di sicurezza. La pianificazione delle esigenze formative per il personale dell'organizzazione viene effettuata in fase di riesame di direzione e formalizzata da RSPP alle funzioni interessate, con il coinvolgimento delle Risorse Umane e nel rispetto di standard normativi e formativi. Inoltre, nel documento di Valutazione dei Rischi vengono identificate le categorie di lavoratori dell'organizzazione per i quali è stata evidenziata la necessità di formazione sulla salute e sicurezza sul lavoro. Nel corso del 2023 il Settore Risorse Umane ha poi promosso il progetto "Safety Leadership e promozione dei comportamenti sicuri" che ha coinvolto 140 preposti di Autostrada del Brennero. Il preposto è una figura che assolve tre ruoli rispetto ai propri collaboratori, essendo al contempo capo, formatore ed esempio per l'adozione di comportamenti sicuri. Il percorso formativo, che si è avvalso dell'esperienza ventennale di Mindfulsafty srl maturata nella ricerca clinica in collaborazione con l'Università di Torino, ha inteso trasmettere nuove conoscenze e nuovi strumenti al middle management di Autobrennero, orientate alla promozione di un nuovo approccio alla cultura della sicurezza e della prevenzione.

A conferma dell'impegno del Gruppo nella prevenzione dai rischi e nella sicurezza dei propri lavoratori, risulta positivo il dato sull'andamento complessivo del fenomeno infortunistico relativo al 2023. L'indice di frequenza (n° infortuni/ore lavorate*1.000.000) rimane ampiamente sotto la media, nonostante il leggero incremento rispetto allo scorso anno: che vale anche per l'indice di gravità (giorni di assenza per infortunio/ore lavorate*1.000.000). Il fatto che gli incidenti sul lavoro si mantengano da anni sotto la media calcolabile dimostra l'efficacia dell'azione svolta sul piano tecnico e l'opportunità a questo punto, per abbassare ancora il numero, di focalizzare ulteriormente l'azione sull'ambito dei comportamenti. Osservando le cause principali di infortunio, il piede in fallo/scivolamento detiene ancora il primato. A completamento della gestione tecnica-organizzativa dei predetti rischi, sono state effettuate campagne di informazione al personale. Tale sensibilizzazione viene mantenuta in occasione dei corsi di formazione interna e in fase di addestramento ai neoassunti e della sorveglianza sanitaria del medico competente. I pericoli sul lavoro che costituiscono un rischio di infortunio sul lavoro con gravi conseguenze sono legati alle attività che vengono svolte in prossimità del traffico autostradale. Il rischio da traffico veicolare va inteso come una caratteristica dinamica del contesto che impegna la Società ad iniziare dalle primissime fasi progettuali e tutti gli attori successivi nell'organizzazione dei lavori. Poiché il fattore umano (comportamento del conducente alla guida o del lavoratore in operazioni interferenti con il traffico) sembra svolgere anche in questo caso un ruolo determinante nell'accadimento

dell'evento, tutto il personale coinvolto è stato informato e formato sull'importanza di svolgere il loro ruolo con il massimo della consapevolezza e responsabilità nei confronti di questo tema. Anche la fase di addestramento in tratta autostradale risulta una costante di primaria importanza nella prevenzione del rischio e promozione ai corretti comportamenti da adottare nella attività esposte al traffico. Annualmente il Servizio di Prevenzione e Protezione provvede all'analisi degli infortuni occorsi in Società nell'anno precedente. I diversi grafici elaborati comprendono l'andamento del fenomeno infortunistico nel corso degli anni, le modalità di accadimento, le diverse categorie mansionali coinvolte, l'analisi dei vari indici secondo le normative di riferimento. Gli stessi vengono poi restituiti ai RLS nel corso dei vari incontri programmati durante l'anno.

INFORTUNI SUL LAVORO (Gruppo Autobrennero)			
	2021	2022	2023
TOTALE INFORTUNI SUL LAVORO	30	27	30
<i>di cui decessi</i>	0	0	0
<i>di cui infortuni gravi (>40gg)</i>	8	4	9
<i>di cui infortuni gravi (>180 gg)</i>	1	0	0
TOTALE ORE LAVORATE	1.960.941	2.190.746	2.286.292
<i>Tasso di infortuni</i>	15,3	12,3	13,1
<i>Tasso di decessi</i>	0,0	0,0	0,0
<i>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (>40gg)</i>	4,1	1,8	3,9
<i>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (>180 gg)</i>	0,5	0,0	0,0

SUDDIVISIONE INFORTUNI PER TIPOLOGIA (Gruppo Autobrennero)			
	2021	2022	2023
Piede in fallo / scivolamento	11	12	10
Sollevando / spostando	3	1	5
Schiacciato / colpito da corpi estranei	3	2	3
Attrezzature in uso	4	0	0
Contatti / schiacciamenti con materiali, macchine	2	5	7
Investimento da veicolo in transito	0	0	1
Incidente in servizio	2	4	0
Movimento incoordinato	2	2	2
Altro	3	1	2
TOTALE	30	27	30

IL BENESSERE OLTRE IL LAVORO

GRI 3-3; 401-2

NON
GRI 10

Il welfare aziendale

Per il Gruppo Autobrennero l'attenzione alle persone parte dalla cura del benessere dei collaboratori, grazie a misure che favoriscono la conciliazione tra vita privata e vita professionale. Ogni misura sviluppata e realizzata nelle Società è il frutto dell'impegno concreto del Gruppo nel promuovere il benessere dei propri lavoratori, dei loro familiari e del territorio. Oltre alle misure previste dal contratto di lavoro, dal 2009 la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è stata proattiva nel promuovere il benessere dei dipendenti, ottenendo tra le prime realtà in Trentino la certificazione Family Audit, rilasciata dalla Provincia Autonoma di Trento nel 2012. Nel 2015 la Società ha ottenuto la certificazione Family Audit Executive (il livello massimo della certificazione). Con l'ottenimento di queste certificazioni, la Società ha formalizzato e strutturato il proprio impegno in queste tematiche tramite uno strumento manageriale che promuove un cambiamento culturale e organizzativo, consentendo alle organizzazioni di adottare politiche di gestione del personale orientate al benessere dei dipendenti e delle loro famiglie. A tal proposito, è stata istituita la figura del Referente Family Audit che, supportato dal gruppo interno di lavoro, cura il monitoraggio delle iniziative proposte in azienda, la raccolta delle richieste e la rilevazione dei fabbisogni di benessere e conciliazione. Infine, sulla base delle indicazioni e dei suggerimenti, propone nuove azioni e misure concrete a supporto del benessere interno. In generale, nell'arco degli anni sono state introdotte un serie di misure e attività volte ad incrementare il benessere dei collaboratori:

- flessibilità oraria per tutti i dipendenti con orario d'ufficio, sia part-time che full-time;
- banca ore – Istituto contrattuale disponibile per tutti i dipendenti, sia part-time che full-time;
- formazione a distanza/e-learning, rivolta a tutti i dipendenti;
- corsi di lingua straniera: viene offerta ai propri dipendenti la possibilità di frequentare dei corsi per l'apprendimento delle lingue straniere (tedesco e inglese), con copertura totale o parziale della quota;
- Assistenza Sanitaria Integrativa, attiva per tutti i dipendenti (esclusi gli stagionali);
- Fondo Previdenziale Ventidue, a favore di tutti i dipendenti;
- convenzione E-lunch, estesa a tutto il personale dipendente per cui è prevista la pausa pranzo;
- pedaggi autostradali, benefit contrattuale rivolto a tutto il personale dipendente;
- telepass a canone agevolato, per tutto il personale dipendente;
- istituzione di una fermata del servizio di trasporto pubblico urbano nelle dirette vicinanze della sede della Società in via Berlino n. 10;
- prestiti a tasso agevolato, per tutto il personale dipendente;
- CRAL A22, per tutti i dipendenti;
- premi studio: viene offerto ai figli dei propri dipendenti, un premio di studio per il superamento dell'esame di laurea (I o II livello) o di maturità;

- bookcrossing denominato “Condividi un libro...”, un’iniziativa pensata per consentire il libero scambio di libri tra i collaboratori e gli eventuali ospiti della Società quale veicolo di diffusione della cultura;
- la guida di ingresso Family Audit dal titolo: “A22: 314 chilometri fatti da persone”, contenente alcune indicazioni utili per muovere i primi passi in azienda.

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

InRail SpA ha adottato un Piano di Welfare che individua parametri di efficientamento e ottimizzazione dei processi operativi. I conteggi per l’attribuzione del plafond premiale stanziato in fase di budget vengono elaborati su base trimestrale e i relativi importi per l’acquisto di beni e servizi vengono caricati sul portale del partner Happily. Inoltre la Società sta attivando una copertura assicurativa per la perdita di idoneità alla mansione da parte del personale operativo.





APPENDICE

APPENDICE

Nota metodologica

GRI 1; 2-2; 2-3; 2-4

Il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglie indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee internazionalmente riconosciute dalla guida “GRI Sustainability Reporting Standards”, pubblicate nel 2016 e successivamente aggiornate ulteriormente dalla Global Reporting Initiative (GRI) nel 2021. L’approccio adottato dal Gruppo è quello “with reference to the GRI Standards”, con la rendicontazione di una serie storica triennale (2021-2022-2023) e la previsione di un aggiornamento costante a cadenza annuale. L’individuazione dei contenuti e la rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità hanno tenuto conto dei principi di accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità. Il processo di raccolta, verifica e aggregazione delle informazioni e dei dati qualitativi è stato strutturato in modo da rendere i contenuti del documento comparabili, completi e comprensibili a tutti gli stakeholder. Si specifica che il Bilancio di Sostenibilità è sottoposto a Limited Assurance.

In linea con quanto previsto dagli standard di rendicontazione scelti, si precisano qui di seguito assunzioni, metodologie di calcolo ed eventuali omissioni rispetto i dati presentati nel documento.

Rispetto al terzo capitolo del documento **La tutela dell’ambiente**, al fine di permettere la comparabilità dei dati, i consumi energetici delle diverse fonti sono stati espressi in Giga Joule (GJ), mentre le emissioni prodotte sono state espresse in tonnellate di CO₂ equivalenti. I dati raccolti dal Gruppo sono stati convertiti sulla base dei fattori di conversione/emissione proposti da fonti internazionalmente riconosciute, quali:

- “Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022” - Department for Business, Energy & Industrial Strategy (DEFRA);

- “Efficiency and decarbonization indicators in Italy and in the biggest European Countries” - Edizione 2023 - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)
- “Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2020” - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Si precisa inoltre che le emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope-2) sono state rendicontate sulla base dello standard GRI 305-2, sia secondo la metodologia “Location Based” che considera l’intensità media delle emissioni di GHG da elettricità delle reti sulle quali si verifica il consumo di energia, utilizzando quindi i dati relativi al fattore di emissione medio della rete, sia secondo la metodologia “Market Based” che considera le emissioni GHG da elettricità che un’organizzazione ha intenzionalmente scelto con forma contrattuale (o la mancanza di tale scelta), utilizzando quindi i fattori emissivi direttamente correlati all’energia acquistata per la parte contrattualizzata, ed i fattori emissivi residui per la restante parte.

Si specifica che i dati relativi ai consumi di gas e al prelievo idrico per la capogruppo Autostrada del Brennero sono frutto di stime e interpolazioni derivanti dalle letture periodiche dei contatori. Inoltre, i consumi di energia elettrica presentano alcune stime dovute al cambio di contabilizzazione agito unilateralmente dal principale fornitore di energia. Su quest’ultimo elemento, nel fiscal year 2024 sarà possibile valutare il dato in modo puntuale. Per le controllate InRail e RTC, il dato di prelievo idrico è stimato prevalentemente nella componente dedicata al lavaggio dei locomotori, attività esternalizzata a terzi ma con consumi idrici importanti.

Rispetto al sesto capitolo del documento **Il benessere dei collaboratori** si precisa che:

- i dati quantitativi relativi ai dipendenti considerano

ciascuno di questi come una unità, utilizzando quindi la modalità per teste;

- tassi relativi alle nuove assunzioni e al turnover di ciascuna categoria indicata sono stati calcolati rapportando il numero di assunti/cessati sul totale di dipendenti della relativa categoria;
- i tassi di infortunio presentati sono stati calcolati attraverso la formula “numero di infortuni / numero di ore lavorate x 1.000.000”.

La presente edizione del documento rappresenta la visione un Gruppo che raccoglie attività con finalità simili, ma molto differenti nella loro natura. Tale differenza comporta alcune inevitabili difficoltà nel processo di raccolta dei dati, in parte legate a diversi sistemi per il monitoraggio degli stessi, in parte legate all'inapplicabilità di determinati indicatori alle attività svolte. Si riepilogano qui di seguito i casi in cui non è stato possibile presentare informazioni sufficienti:

- in considerazione della natura delle attività svolte, l'indicatore NON GRI 3 “nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici” è applicabile solamente alle Società Autostrada del Brennero e Sadobre; si precisa che la Capogruppo estende il proprio impegno anche all'area occupata dalla Società controllata Sadobre;
- rispetto agli indicatori GRI 302-1 “Energia consumata all'interno dell'organizzazione”, GRI 305-1 “Emissioni dirette di GHG (Scope 1)” e GRI 305-2 “Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)”, per alcune sedi di RTC SpA e InRail SpA non è stato possibile indicare consumi energetici e relative emissioni: presso tali sedi i consumi energetici vengono riaddebitati dal locatore come costi comuni mensili, unitamente ad altre voci, senza un report di dettaglio;
- il tema inquinamento acustico viene affrontato principalmente dalla Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, che estende il proprio impegno

anche all'area occupata dalla Società controllata Sadobre SpA RTC SpA e InRail SpA invece non hanno controllo sulle misure infrastrutturali per la riduzione del rumore, in quanto non hanno in capo la gestione della rete ferroviaria sulla quale svolge la propria attività. I dati presentati fanno quindi riferimento solo alla Capogruppo;

- Sadobre SpA produce annualmente una quantità contenuta di rifiuti, paragonabili, in termini di quantità, ad un'utenza domestica. Pertanto, la gestione è demandata alla ditta pubblica locale, che non monitora la quantità di rifiuti asportati;
- in considerazione della utilità rispetto alle proprie attività primarie, che si concretizzano nella realizzazione di un servizio, RTC SpA, InRail SpA e Sadobre SpA non monitorano i consumi relativi alle materie prime;
- in considerazione al dimensionamento dell'organico estremamente contenuto Sadobre SpA presenta consumi idrici limitati agli usi igienico sanitari, che non sono monitorati dalla Società;
- in seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente agli esercizi 2022 e 2023. Si rimanda al GRI Content Index per un dettaglio maggiore in merito all'omissione;
- il capitolo Il benessere degli utenti coinvolge principalmente la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, in quanto maggiormente a contatto con l'utente finale. I dati relativi al tasso di incidentalità, numero di defibrillatori installati e reclami sono tipici di Autostrada del Brennero SpA in quanto strettamente legati all'attività svolta: pertanto le informazioni riportate sono unicamente riferite alla Capogruppo.





GRI CONTENT INDEX

Il seguente indice è fornito per guidare il lettore attraverso il Bilancio di Sostenibilità 2023 del Gruppo Autobrennero e aiutarlo a trovare i contenuti relativi ai GRI Standard. Come riportato in nota metodologica, il presente Bilancio è stato redatto in conformità ai Sustainability Reporting Standards pubblicati dalla

Global Reporting Initiative – GRI 2021, opzione with Reference per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023. Si segnala che per quest'anno nessun Sector Standard pubblicato è applicabile al Gruppo Autobrennero.

Versione GRI	Indicatori GRI Standard	Capitolo / Paragrafo	Pagina
INFORMATIVA GENERALE			
GRI 2: INFORMATIVA GENERALE			
2021	GRI 1	Principi fondamentali	Appendice - Nota Metodologica 146
2021	GRI 2-1	Dettagli organizzativi	Il Gruppo Autobrennero 12
2021	GRI 2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Introduzione Appendice - Nota Metodologica 6 146
2021	GRI 2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Introduzione Appendice - Nota Metodologica 6 146
2021	GRI 2-4	Revisione delle informazioni	Introduzione Appendice - Nota Metodologica 6 146
2021	GRI 2-5	Assurance esterna	Appendice - Relazione della società di revisione 151
2021	GRI 2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Introduzione Il Gruppo Autobrennero La catena di fornitura 6 12 44
NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.			
2021	GRI 2-7	Dipendenti	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale 122
NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.			
2021	GRI 2-9	Struttura e composizione della governance	La Governance del Gruppo 26
2021	GRI 2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder 5
2021	GRI 2-23	Impegno in termini di policy	Il Gruppo Autobrennero La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo 12 28
2021	GRI 2-28	Appartenenza ad associazioni	Il Gruppo Autobrennero 12
2021	GRI 2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Il Gruppo Autobrennero Gli stakeholder del Gruppo 12 37
2021	GRI 2-30	Contratti collettivi	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale 122

GRI 3: TEMI MATERIALI				
2021	GRI 3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	L'analisi di materialità	41
2021	GRI 3-2	Elenco di temi materiali	L'analisi di materialità	41
PERFORMANCE ECONOMICA				
2016	GRI 201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	La ridistribuzione del valore generato	110
2016	GRI 203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Investimenti	48
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2016	GRI 204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	La catena di fornitura	44
2019	GRI 207-1	Approccio alla fiscalità	L'approccio alla fiscalità	32
2019	GRI 207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	L'approccio alla fiscalità	32
2019	GRI 207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	L'approccio alla fiscalità	32
PERFORMANCE AMBIENTALE				
2016	GRI 301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	Le materie prime	85
		NOTA: A causa della natura delle attività che coinvolge in modo limitato e non rilevante l'uso di materie prime, l'indicatore non viene monitorato dalle Società RTC, InRail e Sadobre.		
2016	GRI 301-2	Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Le materie prime	85
		NOTA: A causa della natura delle attività che coinvolge in modo limitato e non rilevante l'uso di materie prime, l'indicatore non viene monitorato dalle Società RTC, InRail e Sadobre.		
2016	GRI 302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	L'energia e le fonti rinnovabili	68
		NOTA: A causa della natura condominiale di alcune sedi di RTC e di InRail, parte dei dati relativi ai consumi non sono reperibili e sono stati pertanto omessi.		
2018	GRI 303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Le risorse idriche e la loro tutela	87
2018	GRI 303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Le risorse idriche e la loro tutela	87
2018	GRI 303-3	Prelievo idrico	Le risorse idriche e la loro tutela	87
		NOTA: In considerazione dei consumi limitati e legati solamente agli usi igienico sanitari, i dati relativi ai consumi idrici non sono monitorati dalla Società Sadobre e sono stati pertanto omessi. In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2016	GRI 305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	L'inquinamento atmosferico	72
		NOTA: Si veda quanto indicato per l'indicatore GRI 302-1.		
2016	GRI 305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	L'inquinamento atmosferico	72
		NOTA: Si veda quanto indicato per l'indicatore GRI 302-1.		
2020	GRI 306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78
2020	GRI 306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78

2020	GRI 306-3	Rifiuti prodotti	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla Società Sadobre sono paragonabili ad un'utenza domestica e non sono pertanto soggetti al monitoraggio delle quantità: i dati relativi ai rifiuti generati /smaltiti /recuperati sono stati pertanto omessi. In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2020	GRI 306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla Società Sadobre sono paragonabili ad un'utenza domestica e non sono pertanto soggetti al monitoraggio delle quantità: i dati relativi ai rifiuti generati /smaltiti /recuperati sono stati pertanto omessi. In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2020	GRI 306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla Società Sadobre sono paragonabili ad un'utenza domestica e non sono pertanto soggetti al monitoraggio delle quantità: i dati relativi ai rifiuti generati /smaltiti /recuperati sono stati pertanto omessi. In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
PERFORMANCE SOCIALE				
2016	GRI 401-1	Nuove assunzioni e turnover	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2016	GRI 401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	Il benessere oltre il lavoro	141
2018	GRI 403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-3	Servizi di medicina del lavoro	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	La sicurezza dei collaboratori	133
2018	GRI 403-9	Infortuni sul lavoro	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale La sicurezza dei collaboratori	122 133
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2016	GRI 404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
2016	GRI 405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	La Governance del Gruppo I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	26 122
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		

2016	GRI 413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	La tutela del territorio	114
2016	GRI 418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	La sicurezza delle informazioni	100
NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.				
INDICATORI RENDICONTATI PER CIASCUN TEMA MATERIALE INCONTRATO				
2021	GRI 3-3	Gestione dei temi materiali	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo	28
			La catena di fornitura	44
			Investimenti	48
			Innovazione e digitalizzazione	56
			La mobilità del domani	64
			L'energia e le fonti rinnovabili	68
			L'inquinamento atmosferico	72
			L'inquinamento acustico	75
			La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78
			La sicurezza degli utenti	92
			La sicurezza delle informazioni	100
			La soddisfazione degli utenti	102
			La ridistribuzione del valore generato	110
			La tutela del territorio	114
			I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
			La sicurezza dei collaboratori	133
			Il benessere oltre il lavoro	141

Altri indicatori NON-GRI rilevanti				
	Capitolo / Paragrafo	Pagina	Metodologia	
PERFORMANCE ECONOMICA				
Non GRI 1	Ammontare e % sui ricavi degli investimenti in R&S	Innovazione e digitalizzazione	56	Sono stati rendicontati gli investimenti in ricerca, sviluppo e digitalizzazione sulla base dei dati ottenuti attraverso il gestionale di contabilità. Il dato dei ricavi corrisponde a quanto riportato nella voce “A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni” del bilancio consolidato di Gruppo.
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
Non GRI 2	Nuovi progetti di ricerca e digitalizzazione attivati	Innovazione e digitalizzazione	56	Sono stati rendicontati il numero di nuovi progetti legati a ricerca, sviluppo e digitalizzazioni intrapresi durante l'anno. Al fine del conteggio i progetti iniziati in un determinato anno e proseguiti nel/negli anni successivo/i sono stati considerati solo all'interno del primo.
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		

PERFORMANCE AMBIENTALE				
Non GRI 3	Nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici	La mobilità del domani	64	Sono state rendicontate le nuove colonnine di ricarica installate nel triennio 2019-2021, suddividendole tra quelle destinate ad uso pubblico e quelle destinate invece ad uso privato del Gruppo Autostrada del Brennero.
		NOTA: L'indicatore è applicabile solamente alle Società Autostrada del Brennero e Sadobre; la Capogruppo è impegnata nella gestione del tema anche per conto della seconda.		
Non GRI 4	Km autostradali dotati di barriere antirumore	L'inquinamento acustico	75	Sono stati rendicontati i km di tracciato Autostradale presso i quali solo stati installate barriere antirumore. Al fine del conteggio, sono stati considerati singolarmente i km di ciascuna delle due carreggiate.
		NOTA: L'indicatore è applicabile solamente alle Società Autostrada del Brennero e Sadobre; la Capogruppo è impegnata nella gestione del tema anche per conto della seconda.		
Non GRI 5	Sversamenti significativi	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	78	Sono stati rendicontati i principali sversamenti avvenuti in corrispondenza dei tracciati autostradali e ferroviari del Gruppo, fornendo dettaglio delle responsabilità, delle sostanze coinvolte e delle azioni intraprese.
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
PERFORMANCE SOCIALE				
NON GRI 6	Numero di defibrillatori installati e ore di formazione erogate	La sicurezza degli utenti	92	Sono stati rendicontati i nuovi defibrillatori installati dal Gruppo e le ore di formazione nel triennio 2020-2022.
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
NON GRI 7	Attività di Manutenzione	La sicurezza degli utenti	92	Sono state le spese di manutenzione sostenute dal Gruppo per la riparazione di strutture e sistemi inerenti all'attività svolta. Tali spese impattano positivamente sul livello di sicurezza offerto agli utenti.
		NOTA: In seguito all'acquisizione di InRail, avvenuta a fine 2021, i dati rendicontati da quest'ultima si riferiscono solamente all'esercizio 2022-2023.		
NON GRI 8	Tasso incidentalità	La sicurezza degli utenti	92	È stato rendicontato il tasso di incidentalità totale riscontrato da Autostrada del Brennero: il dato è stato calcolato sulla base degli standard diffusi, rapportando numero di incidenti rispetto al traffico (veicoli per km) per 100 milioni.
		NOTA: L'indicatore è applicabile solamente alle Società Autostrada del Brennero.		
NON GRI 9	Reclami	La soddisfazione degli utenti	102	Sono stati rendicontati i dati relativi ai reclami ricevuti da Autostrada del Brennero SpA attraverso le fonti segnalate nel paragrafo in oggetto, registrati nei sistemi gestionali della Società.
		NOTA: L'indicatore è applicabile solamente alla Società Autostrada del Brennero.		
NON GRI 10	Iniziative di welfare	Il benessere oltre il lavoro	141	Sono state evidenziate le principali iniziative di welfare aziendale attivate dalle Società del Gruppo.

autobrennero.it

railtraction.it

inrail.it

sadobre.it