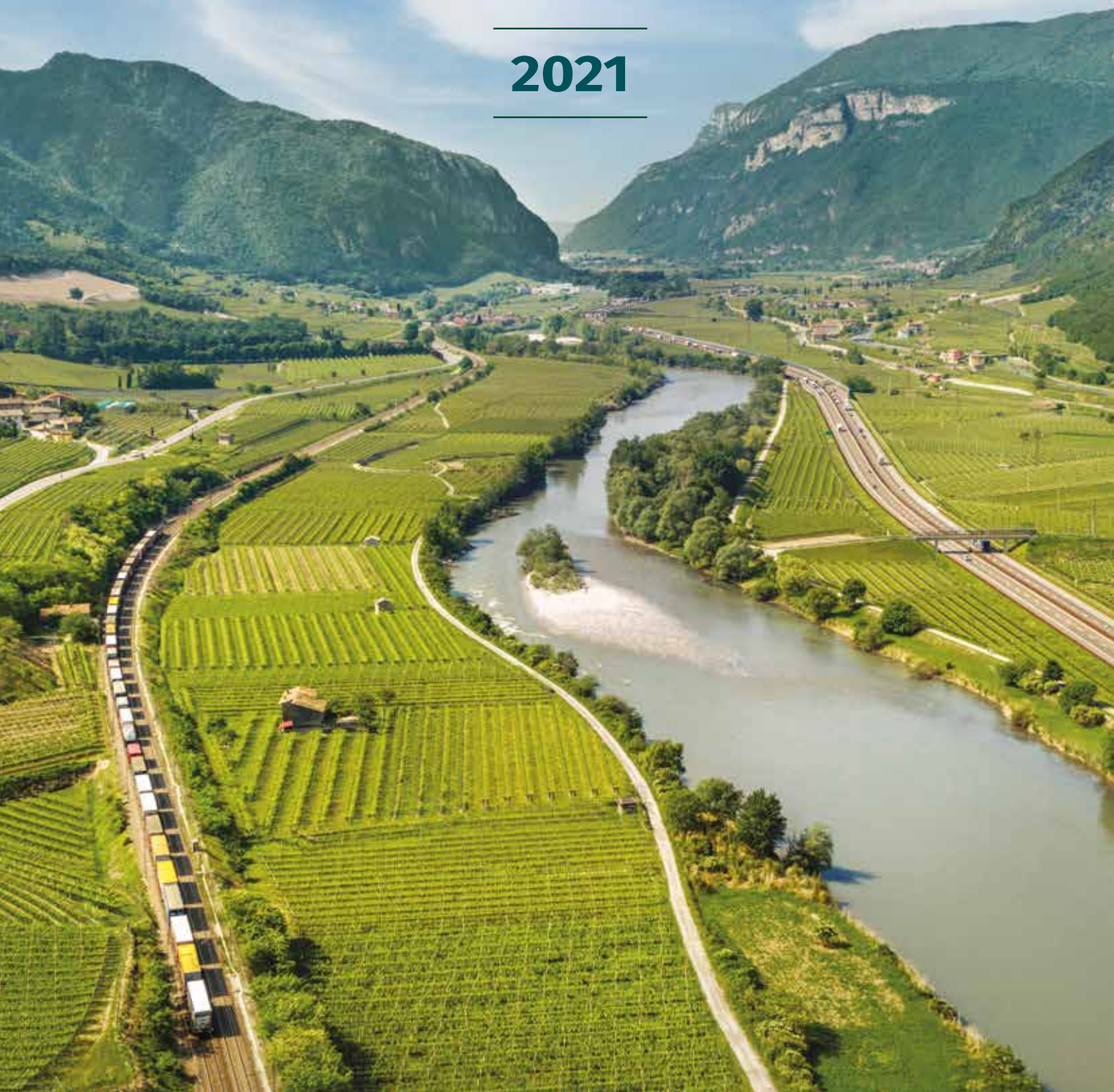


GRUPPO
AUTOBRENNERO

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

2021



GRUPPO
AUTOBRENNERO

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

2021

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 - RTC SpA - Sadobre SpA

Bilancio di Sostenibilità

approvato dal CdA in data 21.10.2022

© 2022 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.

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2021

p. 5	<i>Lettera agli stakeholder</i>
p. 6	<i>Introduzione</i>

p. 11 01. Il Gruppo Autobrennero

p. 12	Introduzione al Gruppo
p. 20	La Concessione di Autostrada del Brennero
p. 26	La Governance del Gruppo
p. 28	La gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo
p. 31	La gestione dell'emergenza Covid-19
p. 34	L'approccio alla fiscalità
p. 36	Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile
p. 40	Gli stakeholder del Gruppo
p. 44	L'analisi di materialità

p. 47 02. Il valore del Gruppo

p. 48	La catena di fornitura
p. 51	Investimenti
p. 54	Innovazione e digitalizzazione

p. 63 03. La tutela dell'ambiente

p. 65	La mobilità di domani
p. 70	L'energia e le fonti rinnovabili
p. 74	L'inquinamento atmosferico
p. 82	L'inquinamento acustico
p. 84	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti
p. 87	Le materie prime
p. 90	Le risorse idriche e la loro tutela

p. 93 04. Il benessere degli utenti

p. 94	La sicurezza degli utenti
p. 102	La sicurezza delle informazioni
p. 103	La soddisfazione degli utenti

p. 111 05. L'attenzione alle comunità locali

p. 112	La redistribuzione del valore generato
p. 114	La tutela del territorio

p. 121 06. Il benessere dei collaboratori

p. 122	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale
p. 131	La sicurezza dei collaboratori
p. 138	Il benessere oltre il lavoro

p. 141 Appendice

p. 142	<i>Nota Metodologica</i>
p. 144	<i>Relazione di revisione</i>
p. 147	<i>GRI Content Index</i>



Lettera agli stakeholder

GRI 102-14



Amministratore Delegato
Dott. Diego Cattoni



Presidente
Adv. Hartmann Reichhalter

La prima edizione del Bilancio di Sostenibilità di Autostrada del Brennero SpA risale al 2015. Si trattò, allora, di tradurre in un documento razionalmente organizzato pratiche facenti parte del DNA della Capogruppo dalle sue origini. Si pensi, infatti, che già per la realizzazione dell'autostrada Brennero-Modena la Società incaricò il celebre paesaggista Pietro Porcinai di suggerire le soluzioni tecniche meno impattanti per l'ambiente circostante.

L'attenzione all'impatto sociale ed ambientale del fare impresa è una cifra caratteristica di Autostrada del Brennero SpA riscontrabile ad ogni livello. La particolarità del proprio azionariato, per l'85% controllato dagli Enti locali i cui territori sono toccati dalla A22, ha indotto da sempre la Società ad un approccio attento alle esigenze delle Comunità locali, oltre che alla propria clientela. Gli esempi sono davvero molti. Si pensi allo sviluppo di un piano di abbattimento dell'inquinamento acustico, attuato molto prima che la normativa lo imponesse. Si pensi alla scelta strategica di trasformare una società autostradale in un Gruppo che include al suo interno operatori ferroviari in "concorrenza" con la Capogruppo nel campo del trasporto merci. Si pensi all'idea di realizzare già nel 2014 il primo e a tutt'oggi ancora unico centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde d'Italia, a progetti di riduzione dell'inquinamento come BrennerLEC, alla prima barriera fotovoltaica e fonoassorbente d'Italia, agli aiuti ai territori investiti da calamità naturali e alla cura per il loro patrimonio storico e artistico, ai corsi di educazione stradale nelle scuole.

Nel corso del 2021 abbiamo riscontrato, non senza un senso di orgoglio, che quanto previsto dal Governo per il settore della mobilità nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza va esattamente nella direzione da tempo imboccata da Autobrennero: intermodalità, digitalizzazione e transizione ecologica. È per noi un motivo in più per accelerare un'evoluzione che non può essere ulteriormente procrastinata e che vede la storica convergenza di più fattori: tecnologici, finanziari, culturali. Al termine del 2021, Autostrada del Brennero SpA ha imbastito la proposta spontanea di finanza di progetto sulla scorta della quale punta ad ottenere una nuova concessione autostradale, una proposta che segna un radicale cambio di paradigma in termini di sostenibilità e che vale più di 7 miliardi di investimenti autofinanziati.

Anche rendicontare la propria attività fa parte di un approccio inclusivo e sostenibile. È per questo che, dopo la novità del Bilancio di Sostenibilità 2020, che ha allargato al Gruppo il proprio orizzonte di analisi, con il 2021 si introduce una rendicontazione annuale e non più biennale. L'obiettivo è restituire con maggiore puntualità a tutti i molti stakeholder di Autobrennero quanto fatto dal Gruppo in termini di responsabilità sociale ed ambientale.

L'Amministratore Delegato

Dott. Diego Cattoni

Il Presidente

Adv. Hartmann Reichhalter

Introduzione

GRI 102-10; 102-45; 102-48; 102-49; 102-51; 102-52; 102-53; 102-54

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 SpA e Sadobre SpA. Per quanto riguarda le Controllate Autostrada Regionale Cispadana SpA e Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, si è preferito attendere l'avvio delle attività proprie. Si è deciso di non includere Lokomotion GmbH in quanto partecipata al 48,66% ed STR SpA in quanto società priva di un'operatività diretta in ambito trasportistico. Si è deciso altresì di non includere InRail SpA, in quanto l'acquisizione delle quote di maggioranza è avvenuta al termine dell'esercizio 2021. L'ampliamento del perimetro risponde al desiderio della Società di rendicontare in modo integrato il proprio impegno per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Alla base rimangono però 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 quinta edizione, rappresenta un ulteriore tassello di questa assunzione di responsabilità.



Alla luce di tutte le suddette considerazioni, è stato giudicato opportuno passare con questo Bilancio di Sostenibilità da una rendicontazione biennale, ad una rendicontazione annuale. Il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglie indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee guida “GRI Sustainability Reporting Standards”, pubblicate nel 2016 ed aggiornate negli anni successivi dalla Global Reporting Initiative (GRI), riconosciute a livello internazionale; anche per questa edizione l’approccio adottato dal Gruppo è quello “GRI core”.

Come già anticipato, i dati presentati nel Bilancio di Sostenibilità si riferiscono alle società Autostrada del Brennero SpA, RTC SpA e Sadobre SpA, identificate nel presente documento anche come “Gruppo” o “Gruppo Autobrennero”. 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 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 l’Ufficio Stampa della Capogruppo: **ufficio.stampa@autobrennero.it**.











.01

Il Gruppo Autobrennero

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. Saranno inoltre illustrate l'articolata mappa dei suoi stakeholder e la matrice di materialità cui fa riferimento il presente Bilancio di Sostenibilità.

Introduzione al Gruppo

GRI 102-1; 102-2; 102-3; 102-4; 102-5; 102-6; 102-7; 102-10; 102-12; 102-13; 405-1

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	Serenissima Partecipazioni SpA	64.951,00	4,23
18	Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma	1.534,00	0,10
19	Banco Popolare Società Cooperativa	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 2021 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
- 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
- Autostrada Torino-Milano SpA (ASTM SpA)
- CRS - Centro Ricerche Stradali SpA
- Confederazione Autostrade SpA in liquidazione
- 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/Südtirol (Provincia Autonoma di Bolzano e Provincia Autonoma di Trento), Regione Veneto (Provincia di Verona), Regione Lombardia (Provincia di Mantova), Regione Emilia-Romagna (Provincia di Reggio Emilia e Provincia di Modena); i suoi 314 km 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, al termine del 2021, 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, del chimico, dell'automotive e dell'alimentare. Partner strategico di RTC SpA è Lokomotion GmbH, partecipata al 48,66% da Autostrada del Brennero SpA attraverso STR SpA e RTC SpA, che gestisce i convogli ferroviari oltre il confine del Brennero.

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, Confindustria Verona, Assoimprenditori Bolzano ed altre associazioni di settore nazionali ed internazionali quali ART, ANSFISA, ERA e UIC.

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;
- 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 5G-CARMEN (5G for Connected and Automated Road Mobility in the European Union) che affronta le sfide della mobilità cooperativa, connessa ed automatizzata sfruttando il concetto di "corridoi della mobilità (mobility corridors)";
- 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.

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

I numeri del gruppo*

GRI 102-7

*: Dati Bilancio consolidato del 2021, le società consolidate integralmente sono:

- Autostrada del Brennero SpA
- RTC SpA
- Sadobre SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA



I numeri di **Autostrada del Brennero SpA**
Brennerautobahn AG

Dati Bilancio d'esercizio 2019 - 2020 - 2021



2019	1.078	€ 401.329.377	€ 797.754.894	€ 1.825.248.343	€ 182.358.910	€ 87.086.911
2020	965	€ 305.837.357	€ 782.747.908	€ 1.766.646.614	€ 97.754.945	€ 20.286.514
2021	943	€ 353.080.002	€ 824.354.205	€ 1.875.086.322	€ 124.416.915	€ 56.951.297
						
	Numero totale dipendenti	Ricavi caratteristici	Patrimonio Netto	Totale Passivo	Debiti	Utile

I numeri di **Rail Traction Company**

Dati Bilancio d'esercizio 2019 - 2020 - 2021



2019	280	€ 62.711.259	€ 13.942.915	€ 37.847.823	€ 15.715.142	€ 193.376
2020	280	€ 58.009.463	€ 16.228.507	€ 35.921.577	€ 13.949.470	€ 2.442.892
2021	275	€ 56.666.172	€ 16.382.908	€ 38.344.883	€ 16.428.750	€ 869.402
						
	Numero totale dipendenti	Ricavi caratteristici	Patrimonio Netto	Totale Passivo	Debiti	Utile

I numeri di **SADOBRE**
VIPITENO / STERZING

Dati Bilancio d'esercizio 2019 - 2020 - 2021

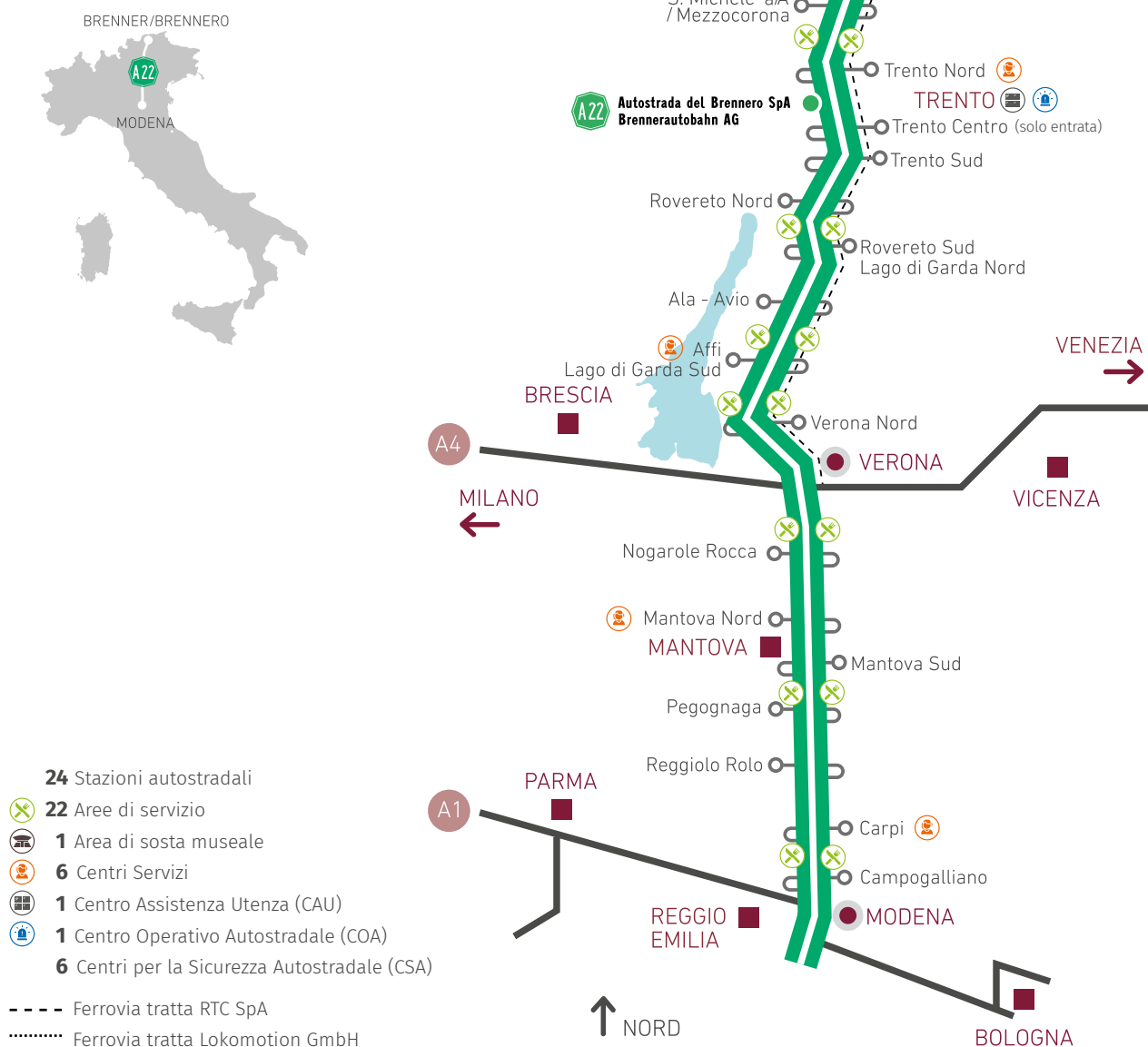


2019	2	€ 1.036.168	€ 9.324.565	€ 10.814.672	€ 1.020.425	€ 218.050
2020	2	€ 1.000.877	€ 9.526.764	€ 10.749.233	€ 754.572	€ 202.199
2021	2	€ 1.279.135	€ 9.934.529	€ 11.091.964	€ 670.285	€ 407.764
						
	Numero totale dipendenti	Ricavi caratteristici	Patrimonio Netto	Totale Passivo	Debiti	Utile

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

Autobrennero acquisisce INRAIL

Il rafforzamento del comparto ferroviario

Autostrada del Brennero SpA è nota soprattutto per essere la società che ha realizzato e, da allora, gestito l'autostrada Brennero-Modena. Non tutti sanno che si tratta dell'unico concessionario autostradale che da anni si occupa anche di trasporto merci su rotaia. Già alla fine degli anni '90, infatti, gli amministratori della Società si resero conto che l'arteria avrebbe raggiunto la saturazione e che occorreva spostare progressivamente su rotaia il traffico merci destinato alla lunga percorrenza. Nacquero così prima STR SpA e poi, nel 2000, RTC SpA e Lokomotion GmbH, destinate ad operare rispettivamente al di qua e al di là del Brennero e del Tarvisio. Il 15 ottobre 2001, il primo treno merci lasciò la stazione di Monaco Riem in direzione Verona, determinando l'inizio di una fase di crescita pluriennale. Oggi i due operatori ferroviari movimentano oltre 12.000 treni l'anno grazie al lavoro di circa 500 collaboratori. Trasferendo ogni giorno circa 800 mezzi pesanti dall'autostrada alla ferrovia, si stima contribuiscano ad abbattere la produzione di CO₂ lungo il corridoio del Brennero di circa 160.000 tonnellate ogni anno.

150

Treni movimentati a settimana
dalla società InRail SpA



Il 15 ottobre 2021, a vent'anni esatti dalla partenza del primo treno, il CdA della capogruppo ha deliberato un ingente apporto di capitale a STR SpA per l'acquisto dagli attuali soci (Tenor e Inter-Rail) del 75% di InRail SpA, società con un organico di oltre 120 dipendenti e una movimentazione di circa 150 treni a settimana. L'acquisizione è stata quindi perfezionata il 23 dicembre 2021. 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).

Comincia così per il Gruppo una nuova stagione, che vedrà la progressiva crescita dell'asset ferroviario attraverso il consolidamento delle attuali tratte e lo sviluppo di nuove, grazie ad un'acquisizione di natura industriale di cui fanno parte il know-how e il management di InRail. Il corridoio del Brennero collega le due principali manifatture europee, quella tedesca e quella italiana. Le proiezioni acquisite relative all'evoluzione del traffico merci ferroviario, in particolare lungo il corridoio del Brennero, parlano di un mercato in costante espansione anche prima dell'apertura del tunnel del Brennero. Il potenziamento dei porti italiani, lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria, il rafforzamento dell'asse scandinavo-mediterraneo, tutto questo si tradurrà in una crescita dei volumi di traffico che il Gruppo intende gestire e non subire. È uno dei pilastri dell'ambizioso progetto di Green Corridor.

L'obiettivo già raggiunto è dunque la costituzione del primo polo ferroviario privato del comparto merci in Italia, con oltre 600 dipendenti e un fatturato complessivo di 180 milioni di euro, che potrà beneficiare delle profonde sinergie che si instaureranno tra InRail e le imprese ferroviarie già parte del Gruppo Autobrennero: RTC SpA e Lokomotion GmbH.

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 7 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.

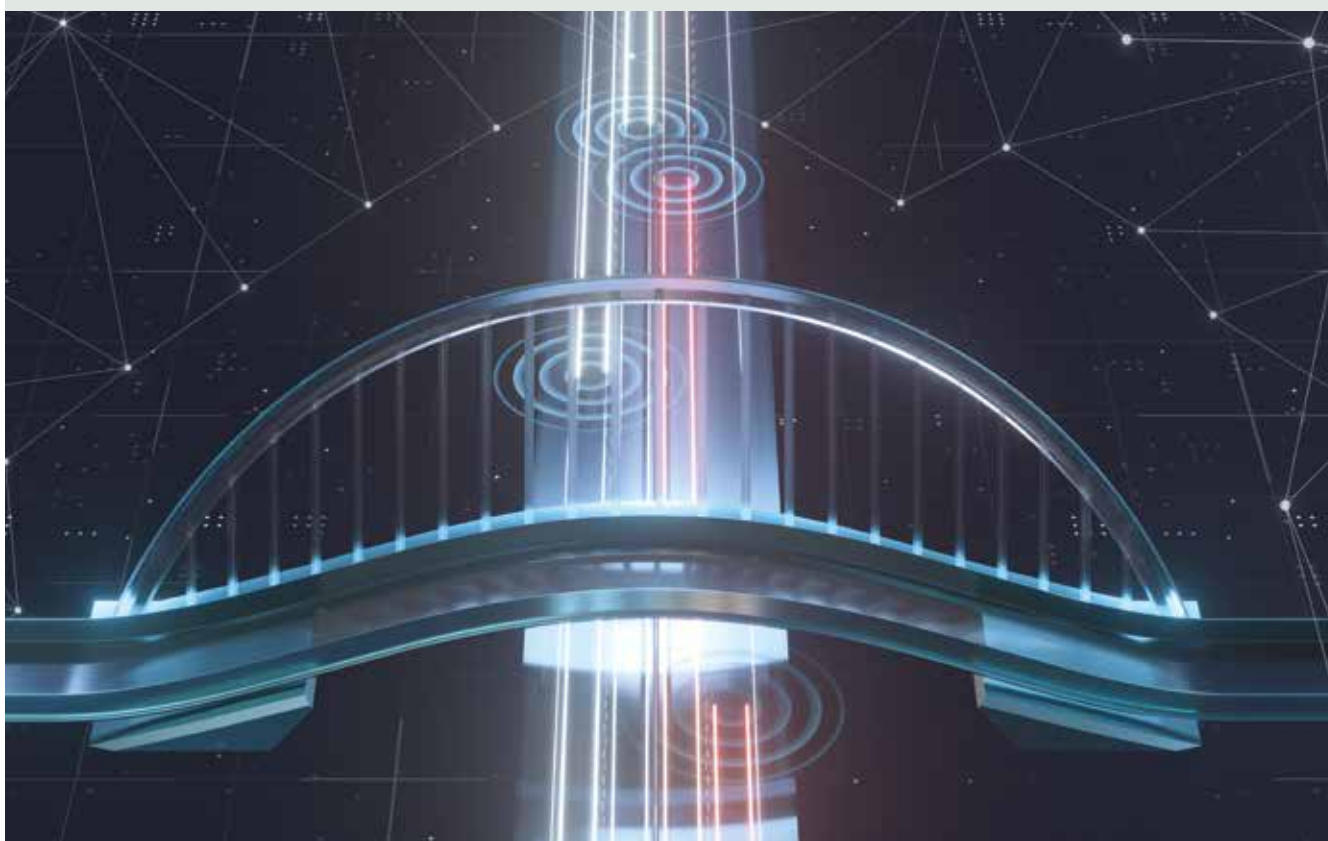
Le interlocuzioni tra il concedente MIT e gli Enti pubblici territoriali, per l'aspetto concessorio, e tra la Società e i Soci privati, per l'acquisto delle azioni dagli stessi, sono proseguite, ma non è stato possibile addivenire alla totalizzazione pubblica delle partecipazioni azionarie così come 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 finanza di progetto anche con proposta spontanea da parte dell'interessato, in deroga all'art. 13 bis. Con tale dispositivo normativo è stata data pertanto facoltà ad Autostrada del Brennero SpA di poter redigere una proposta spontanea, presentarla al competente Ministero che, se ritenuta di pubblico interesse, potrà avviare una procedura di gara nella quale il proponente avrà il diritto di prelazione. Al 31 dicembre 2021, la struttura tecnica della Società stava approntando la proposta spontanea di finanza di progetto.

Il Partenariato Pubblico Privato

Green Corridor europeo Brennero-Modena

Come già accennato nel capitolo relativo alla Concessione autostradale, il 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. Con tale dispositivo normativo, è stata data pertanto facoltà ad Autostrada del Brennero SpA di poter redigere una proposta spontanea di finanza di progetto, presentarla al competente Ministero che, se la riterrà di pubblico interesse, avvierà una procedura di gara nella quale il proponente manterrà il diritto di prelazione. Alla luce di tale novità legislativa, con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 17 dicembre 2021, la Società, in linea con le deliberazioni assunte dall'Assemblea dei Soci nella seduta del 13 dicembre 2021, ha disposto pertanto l'esecuzione di ogni attività finalizzata alla tempestiva presentazione di una proposta di finanza di progetto nel rispetto del comma 15 del predetto art. 183.



La proposta cui Autobrennero ha subito cominciato a lavorare - e che è stata poi depositata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 11 maggio 2022 - ha potuto fare tesoro della grande esperienza già maturata dal Gruppo nel campo della mobilità sostenibile e dei molti progetti già avviati. Autostrada del Brennero SpA ha lavorato a cavallo tra il 2021 e il 2022 a una proposta di finanza di progetto che prevede investimenti per oltre 7 miliardi di euro totalmente autofinanziati e incardinati su 15 obiettivi cui si atterrà, in un'ottica di sostenibilità integrale, tutta la futura attività del Concessionario. Il titolo della proposta, che mira a ridisegnare nei prossimi decenni la mobilità lungo l'asse del Brennero, è "Green Corridor Europeo Brennero-Modena".

I 15 obiettivi su cui si incardina sono:

1. Smart Highway: la digitalizzazione del servizio autostradale rappresenta uno dei principali obiettivi della proposta, nella convinzione che dalla connessione tra veicoli "intelligenti" e strade "intelligenti" potranno derivare enormi benefici per la collettività. *In primis* l'abbattimento dell'incidentalità, della conseguente mortalità e dei gravosi costi sociali oggi sostenuti a causa di sinistri stradali per lo più dovuti al fattore umano, variabile difficilmente comprimibile. Il secondo beneficio sarà il risparmio di suolo, dato che la razionalizzazione del traffico autostradale e stradale produrrà un notevole aumento della capacità delle arterie, il cui traffico è oggi frutto di una scoordinata sommatoria di comportamenti individuali. Il terzo grande beneficio sarà la riduzione dei tempi di percorrenza e la loro prevedibilità.
2. Intermodalità, mobilità sostenibile e sinergia con i trasporti locali: smettere di pensare alla mobilità come alla somma di individualismi tra loro in concorrenza, se non in conflitto, permetterà di tradurre il servizio di mobilità di persone e merci in un'unica piattaforma digitale capace di offrire all'utente il miglior coordinamento tra i diversi settori. In particolare, il progressivo spostamento dalla gomma alla rotaia del traffico merci destinato alla lunga percorrenza potrà garantire migliori standard di servizio decongestionando al contempo la A22.
3. Transizione ecologica: la rapidità con la quale i veicoli ad emissioni zero sostituiranno quelli legati all'uso di idrocarburi dipende non solo dall'evoluzione dell'automotive, ma anche dalla diffusione dei punti di ricarica.

Difficile, ad esempio, pensare ad una diffusione dei veicoli ad idrogeno che pure paiono funzionali in particolare al trasporto merci senza una opportuna disponibilità di centri di rifornimento. Il ruolo del concessionario autostradale può dunque essere decisivo non solo per la conversione ecologica delle attività proprie, ma anche per il sostegno alla diffusione di modelli virtuosi di mobilità.

4. Economia circolare: le attività relative alla gestione delle infrastrutture stradali comportano un elevato consumo di materie prime e generano un considerevole quantitativo di rifiuti. È pertanto determinante da un lato garantire il corretto smaltimento dei rifiuti secondo modelli del tutto analoghi a quelli di una comune città, dall'altro assicurare in ogni attività diretta o data in appalto il prioritario utilizzo di materiali frutto di riciclo.
5. Tutela delle risorse: un'infrastruttura sostenibile deve essere progettata, realizzata e gestita con l'obiettivo di minimizzare il consumo di risorse naturali, in particolar modo quelle non rinnovabili. In questo contesto, un ruolo di particolare rilevanza assume l'efficientamento energetico.
6. Salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità: il contenimento del consumo di suolo, la mitigazione dell'impatto ambientale delle opere d'arte, l'implementazione delle connessioni ecologiche in corrispondenza dei cavalcavia sono tutti esempi di un'attività tesa alla salvaguardia degli ecosistemi.
7. Mitigazione dei quadri emissivi e delle pressioni ambientali: la mitigazione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso rappresenta uno dei principi ispiratori della gestione di A22 da parte di Autostrada del Brennero SpA e uno dei principali obiettivi cui tende l'intera proposta di finanza di progetto.
8. Ecologia del paesaggio e qualità architettonica: da tempo Autostrada del Brennero SpA ha smesso di progettare opere che non abbinino alla funzionalità anche qualità architettoniche capaci di costruire un rapporto osmotico con le peculiarità paesaggistiche del luogo che le ospita.
9. Sicurezza e protezione della salute umana: non vi è sostenibilità laddove la salute umana non viene tutelata. Il primo compito del Concessionario autostradale è fare tutto il possibile per tutelare l'incolumità dell'utenza e del proprio personale come la salute di chi vive a stretto contatto con l'infrastruttura.

10. Servizi integrati per i viaggiatori e gli autotrasportatori: parcheggi ed autoparchi, aree di servizio con elevati standard qualitativi, servizi di informazione ai viaggiatori sono alcuni esempi di come il servizio autostradale possa integrare la propria attività prevalente con una particolare attenzione alle esigenze dell'utenza.
11. Promozione dei valori storico-culturali: le autostrade sono state in passato "non-luoghi" totalmente decontestualizzati rispetto al territorio circostante. Autostrada del Brennero SpA è impegnata a rendere viceversa l'autostrada un luogo che fa propria e racconta l'identità del singolo territorio attraversato.
12. Il processo manutentivo unito al costante rinnovamento delle opere infrastrutturali, strutturali, impiantistiche, tecnologiche e digitali: la costanza e la puntualità nella manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente è la preconditione per il suo ammodernamento. Per questo, da sempre Autostrada del Brennero SpA manifesta la massima attenzione ad entrambi questi processi.
13. L'innovazione, la ricerca e lo sviluppo: la storica inclinazione di Autostrada del Brennero SpA ad anticipare i processi di innovazione informa anche questa nuova proposta che mira a produrre il rapporto ottimale tra ricerca e trasferimento tecnologico.
14. La formazione, la salute e la sicurezza dei lavoratori: il più importante patrimonio di una società è il suo patrimonio in termini di risorse umane. Pertanto, il costante investimento nel proprio personale rappresenta per Autostrada del Brennero SpA un indubbio valore aggiunto anche in termini di competitività.
15. La condivisione con gli utenti e gli operatori: la comunicazione è la prima e principale forma di interconnessione. È pertanto fondamentale programmare una condivisione crescente delle pratiche di ecogestione del corridoio con utenti e portatori d'interesse.

La scelta di Autostrada del Brennero SpA di dotarsi da tempo di una struttura tecnica interna che segue direttamente tanto le manutenzioni delle opere esistenti quanto le progettazioni delle nuove opere ha permesso di elaborare internamente, con l'ausilio di alcune figure professionali esterne appositamente incaricate, i progetti facenti parte della proposta.

La Governance del Gruppo

GRI 102-18; 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 di euro;
- **Collegio Sindacale:** rappresenta il controllo interno della Società, con funzione di vigilanza sull'amministrazione della Società e sul rispetto dello statuto.

Al 31/12/2021 questi erano così costituiti:

Consiglio di Amministrazione

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente del Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Scalzotto Manuel	<i>Vicepresidente del Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Membro del Comitato Esecutivo</i>
Amort Richard	<i>Membro del Comitato Esecutivo</i>
Olivieri Luigi	<i>Consigliere</i>
Pasquali Maria Chiara	<i>Consigliere</i>
Santagata Giulio	<i>Consigliere</i>
Gerosa Francesca	<i>Consigliere</i>
Aspes Giovanni	<i>Consigliere</i>
Bertazzoni Anna	<i>Consigliere</i>
Guadagnini Barbara	<i>Consigliere</i>
Kofler Astrid	<i>Consigliere</i>
De Col Raffaele	<i>Consigliere</i>

Comitato Esecutivo

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente del Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Scalzotto Manuel	<i>Vicepresidente del Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Membro del Comitato Esecutivo</i>
Amort Richard	<i>Membro del Comitato Esecutivo</i>

Collegio Sindacale

Ciuffarella Giovanni	<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>
Bonafini Emanuele	<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

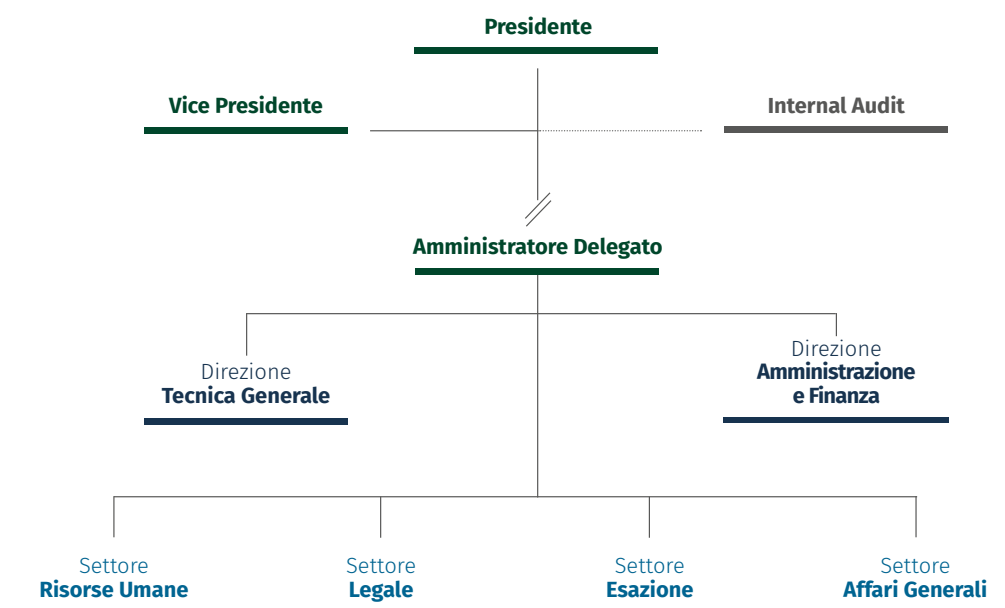
Consiglio di Amministrazione

Collegio Sindacale



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

Organigramma



La gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo

GRI 102-11; 102-15; 102-16

Consapevole della propria interdipendenza con il territorio e la comunità in cui coopera, il Gruppo ha definito alcuni importanti valori di riferimento per guidare verso uno sviluppo sostenibile le decisioni dei propri organi di governo: sviluppo compatibile con la tutela ambientale, crescita sociale ed economica, locale, nazionale ed europea, ed 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 vengono richiamati nella Carta dei Servizi di Autostrada del Brennero SpA, documento che pubblicizza i valori che quotidianamente il Gruppo persegue e che sono ufficializzati nel Codice Etico di Comportamento.

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 integrato 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 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 ha adeguato il proprio Sistema di gestione conformemente 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 2020 l’esecuzione del “Riesame della direzione” e l’attività di auditing interno hanno contribuito a consolidare l’idoneità, l’adeguatezza e l’efficacia del Sistema di gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza e hanno costituito un elemento essenziale per l’individuazione e la valutazione delle opportunità di miglioramento. Nel mese di aprile 2022 l’Ente di Certificazione SGS Italia SpA ha condotto la “visita di sorveglianza” secondo la norma UNI ISO 45001 e nel mese di maggio le “visite di sorveglianza” secondo gli standard UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001: gli *audit* hanno dato esito positivo, confermando il mantenimento della certificazione al Sistema di gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza.

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 guidare tutti i soggetti che operano ed agiscono per il Gruppo.

Nella pratica quotidiana, il Gruppo si avvale dei 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” come strumenti per individuare azioni specifiche per affrontare rischi e opportunità relative agli aspetti legati alla Qualità, all’Ambiente e alla Sicurezza. Nel documento “Analisi dei Rischi/Opportunità Rilevanti del SGQ – ERMES” viene riportata la descrizione sintetica del Sistema di controllo esistente in relazione a ciascun rischio/opportunità e ad integrazione dello stesso è prevista un’attività di monitoraggio dell’attuazione delle azioni da intraprendere, generalmente pianificata dopo un anno in occasione del “Riesame della direzione”. Nei documenti “Analisi dei Fattori Esterni che influenzano il SGQAS” e “Analisi dei Fattori Interni che influenzano il SGQAS”, attraverso il metodo della SWOT Analysis, risultano opportunamente valutati gli eventuali “Rischi/Opportunità Rilevanti”, ovvero le minacce e le opportunità aventi influenza sui risultati attesi dal SGQAS.

AREA	NORME E REGOLAMENTI	CONTENUTI
Etica	Codice Etico e di Comportamento	Documento contenente le regole di comportamento adottate dai diversi destinatari e i principi comportamentali relativi a legalità, correttezza, tutela dei diritti umani, salute e sicurezza, rispetto dell'ambiente, diligenza e professionalità, immagine e riservatezza.
Sistema di gestione della Qualità	UNI EN ISO 9001	La norma UNI EN ISO 9001 è la norma di riferimento per il Sistema di gestione per la Qualità. Specifica i requisiti che la Società deve possedere per dimostrare la capacità di un'organizzazione di fornire prodotti e servizi conformi ai requisiti e alle prescrizioni regolamentari applicabili ed è altresì finalizzata ad 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 la norma di riferimento per il Sistema di gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, specifica i requisiti del Sistema di gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, fornendo una guida per il suo utilizzo, al fine di consentire 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 la norma di riferimento per il Sistema di gestione per l'Ambiente, definisce i requisiti per l'implementazione di un Sistema di gestione ambientale, ovvero è considerato lo strumento organizzativo che permette un approccio volto alla definizione di obiettivi e strategie per la tutela dell'ambiente e al raggiungimento di tali obiettivi.
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 D.Lgs. n. 50/2016, il quale prevede, all'art. 26, che le stazioni appaltanti appurino la correttezza e la conformità degli elaborati progettuali alla normativa vigente prima di dare avvio all'appalto delle opere pubbliche.
Responsabilità sociale e ambientale d'impresa	Bilancio di Sostenibilità	Rendicontazione non finanziaria redatta in modo conforme allo standard internazionale GRI – Global Reporting Initiative.

La gestione dell'emergenza Covid-19

La pandemia di Covid-19 ha determinato una grande sfida per il Gruppo, chiamato a garantire la sicurezza dei propri collaboratori e, al contempo, l'esercizio dei propri servizi, con un assetto organizzativo di carattere emergenziale che ha comportato un veloce processo di adattamento delle prassi di lavoro ai nuovi vincoli che la realtà imponeva.

All'insorgere dell'emergenza epidemiologica, ancora nel 2020, è stato di fondamentale importanza definire le priorità al fine di fornire i primi indirizzi operativi volti a massimizzare l'efficacia delle azioni da intraprendere per il contenimento della diffusione del virus SARS-Cov-2.

La prima di queste ha riguardato l'individuazione e la messa in protezione dei lavoratori fragili, ovvero del personale che per patologie pregresse e/o condizioni di salute particolari era esposto ad un rischio più elevato di altri lavoratori in caso di infezione dal virus. Facendo riferimento alle informazioni e agli orientamenti delle autorità e degli organismi preposti alla sanità pubblica nazionali ed internazionali, sono state prontamente individuate e comunicate le misure di prevenzione e protezione da attuare, aggiornando poi di continuo i protocolli anti-contagio che sono stati emessi nel tempo coerentemente all'evolversi della situazione epidemiologica.

Sono state dedicate molte energie all'attività di tracciamento dei contatti, inteso come processo di identificazione delle persone entrate in contatto stretto con una persona infetta, al fine di indicare la necessità di un loro immediato allontanamento dai luoghi di lavoro della Società in attesa delle eventuali disposizioni del Dipartimento di Prevenzione dell'Azienda Sanitaria competente. Va rilevato che, avanzando il fronte della prevenzione previsto dalle autorità sanitarie, la Società ha valutato anche la rischiosità dei contatti cosiddetti "terzi" ovvero dei contatti stretti o di persone in quarantena.

L'attività del Comitato Covid-19 istituito in ottemperanza al "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", istituito per l'applicazione e la verifica delle regole stabilite dallo stesso protocollo, ha fornito un contributo decisivo nel contenimento della pandemia.

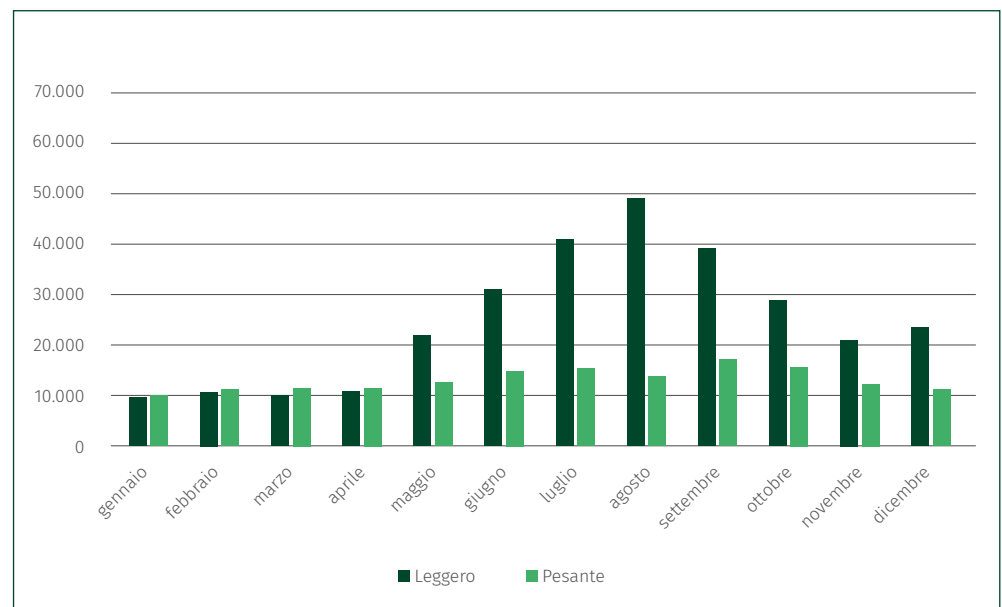
Le Società hanno gestito l'utilizzo di metodologie diagnostiche capaci di rilevare in tempi brevi l'infezione dal virus SARS-Cov-2, per individuare rapidamente eventuali casi all'interno della Società, isolarli e rintracciarne i contatti. I test sono stati offerti ai lavoratori anche nel contesto di screening di massa che vengono effettuati in strutture delle Società particolarmente critiche o nei contesti dove la situazione epidemiologica lo rende opportuno.

Oltre alle disposizioni generali appena presentate, le società hanno definito piani strategici per proseguire con l'erogazione dei propri servizi compatibilmente con la situazione di emergenza causata dalla pandemia.

Per garantire il normale esercizio autostradale in condizioni di emergenza, Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA hanno individuato delle aree strategiche e delle strategie organizzative da realizzare - in funzione dei livelli di classificazione delle aree strategiche stesse - per le attività da garantire e presidiare. I servizi svolti dalla Società per garantire l'esercizio autostradale sono stati suddivisi in:

- AREE STRATEGICHE AD ALTO LIVELLO: servizi indispensabili e da garantire per la normale circolazione autostradale;
- AREE STRATEGICHE A MEDIO LIVELLO: servizi che, se non garantiti, comportano l'introduzione di limitazioni alla normale circolazione autostradale;
- AREE STRATEGICHE A BASSO LIVELLO: servizi che, se non garantiti, consentono il temporaneo esercizio autostradale ma che necessitano dell'introduzione, nel più breve tempo possibile, di misure organizzative supplementari.

A22: veicoli teorici medi giornalieri 2021



L'attività autostradale ha risentito, anche nel corso del 2021, della contrazione del traffico dovuta alle misure varate dal Governo per contrastare la diffusione del contagio, ma Autostrada del Brennero SpA non ha ritenuto di accedere allo strumento della cassa integrazione guadagni, preferendo approfittare del calo dell'attività ordinaria per concentrarsi su un piano particolarmente serrato di

manutenzioni della A22. Gli uffici hanno continuato a svolgere le proprie attività mantenendo aperte le loro sedi durante il normale orario di lavoro.

Quanto ad RTC SpA, nell'anno 2021 sono stati effettuati complessivamente 11.556 treni, 361 treni in più rispetto agli 11.195 treni del 2020 (pari al +3,2%). Esaminando più in dettaglio la produzione, per il traffico combinato si registra una flessione dei volumi di trasporto del 6,9% rispetto all'anno precedente, mentre il traffico tradizionale ha evidenziato un incremento di volumi pari al 14,0%. Per quanto riguarda il traffico combinato, la flessione è dovuta sia alla cancellazione di alcune relazioni commerciali da parte dei clienti, sia a temporanei cali di traffico nelle fasi di maggior ritorno del Covid-19 in Germania e Italia. Per quanto concerne il traffico tradizionale, si è registrata una maggior produzione rispetto all'anno precedente su tutti i prodotti tranne il traffico auto e di rottami che hanno risentito nel secondo semestre della crisi del mercato automobilistico derivante dall'indisponibilità di semiconduttori, effetto ancora dell'emergenza Covid-19 dell'anno precedente.

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 di 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 realizzate 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

GRI 102-12

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 inuguaglianze, 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. 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 nei tre campi suddetti, 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.

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, 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 5 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 la pausa pranzo. Nello specifico la Società promuove: il miglioramento delle condizioni di lavoro del personale dipendente, la formazione e l’aggiornamento professionale, l’integrazione con le aziende del territorio. Il tasso di ritorno al lavoro dopo il congedo parentale è pari al 100%.



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 impegnata 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.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Autobrennero nel ruolo di apripista

Le condizioni di contesto della mobilità in Italia e in Europa, al netto delle incertezze indotte prima dalla pandemia e poi dal conflitto in Ucraina, appaiono concorrere tutte verso una repentina evoluzione dei modelli fin qui conosciuti. Da un lato, il tramonto del motore endotermico, progressivamente sostituito da sistemi di propulsione elettrica ad emissioni zero, promette di cambiare radicalmente la percezione stessa della strada come fonte di inquinamento. Dall'altro, l'evoluzione dei veicoli a guida autonoma rende possibile programmare e non più solo immaginare un futuro prossimo nel quale gli spostamenti potranno essere più rapidi, il consumo di suolo per l'ampliamento delle attuali arterie drasticamente ridotto ed il fattore umano, oggi la massima causa di incidentalità e mortalità sulle strade, potenzialmente annullato. A questi fattori di natura tecnica si sommano fattori di natura politica, finanziaria e culturale. Il diffondersi di una maggiore consapevolezza circa i rischi del riscaldamento globale sta ponendo le condizioni per un positivo apporto da parte dell'opinione pubblica allo sviluppo di nuovi modelli di mobilità. Le prospettive condivise a livello europeo e le decisioni assunte dal Governo Italiano con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza hanno gettato le basi per una storica stagione di investimenti nel campo delle infrastrutture, in particolare quelle per la mobilità di persone e merci. Ad oggi, infatti, per poter addivenire ad un nuovo concetto di mobilità nel quale i rapporti cooperativi tra i diversi comparti del settore trasporti come tra i diversi veicoli che popolano un'autostrada possano sostituire la somma degli individualismi che compone l'attuale modello di mobilità, occorre innanzitutto colmare il ritardo nello sviluppo tecnologico delle infrastrutture, in particolare stradali, per lo più ferme ad una dimensione analogica che ne impedisce quell'interconnessione indispensabile, ad esempio, al completo spiegamento del potenziale dei veicoli a guida autonoma.

Il Gruppo Autobrennero, alla vigilia della presentazione di una proposta spontanea di finanza di progetto che mira a ridisegnare in termini di digitalizzazione, sostenibilità e intermodalità la mobilità lungo l'asse del Brennero, ha preso atto con soddisfazione delle linee guida adottate dal Governo nel PNRR, coincidendo queste con quelle già adottate dal Gruppo e divenute i pilastri della propria progettualità futura, che per altro si basa interamente sull'autofinanziamento.

La digitalizzazione della rete autostradale fondata su sistemi C-ITS, ossia ad un

tempo intelligenti e cooperativi, ci potrà consentire di raggiungere in tempi relativamente rapidi tre obiettivi straordinari: aumentare enormemente la capacità dell'attuale rete autostradale, evitare il consumo di ulteriore suolo e, non certo da ultimo, abbattere radicalmente un tasso di incidentalità la cui curva, nonostante i notevoli successi conseguiti nel recente passato dal comparto autostradale italiano, mostra da tempo i segni di una preoccupante stabilizzazione. La digitalizzazione dei trasporti potrà conseguire risultati così rilevanti da indurci perfino a ripensare la distinzione, ad oggi netta, tra trasporto collettivo e trasporto individuale. In questo campo, Autostrada del Brennero SpA ha già provveduto, nell'ambito del progetto europeo C-Roads, ad infrastrutturare la A22 della tecnologia necessaria a comunicare con i veicoli che la percorrono. L'obiettivo finale è arrivare ad avere un continuo scambio di dati tra veicoli e centro di controllo, in modo da gestire il traffico in maniera enormemente più efficiente e sicura.

Sul fronte altrettanto importante dell'intermodalità, Gruppo Autobrennero non solo rappresenta l'unico operatore autostradale italiano che è al contempo un operatore ferroviario, ma nel 2021 ha potenziato il proprio comparto ferro grazie all'acquisizione delle quote di maggioranza di InRail SpA e divenendo così il secondo gruppo italiano nella movimentazione merci su ferro. La decisione, presa ancora alla fine degli anni '90, di puntare sulla ferrovia è figlia della volontà di offrire all'utenza la migliore integrazione possibile tra i diversi sistemi di trasporto e di contribuire a ridurre le emissioni inquinanti spostando progressivamente le merci destinate alle lunghe percorrenze dall'autostrada alla ferrovia. Sempre in quest'ottica, Gruppo Autobrennero intende contribuire al potenziamento del porto di Valdaro, a Mantova, e alla realizzazione di una grande Hub intermodale a Isola della Scala.

In materia di transizione ecologica, il Gruppo affianca all'intermodalità una serie di primati del comparto autostradale in materia di energie alternative. Ha realizzato, ancora nel 2009 a Isera la prima barriera fonoassorbente fotovoltaica d'Italia e, nel 2014 a Bolzano, il primo e tutt'ora unico centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde d'Italia. La proposta di finanza di progetto prevede, oltre al potenziamento dell'attuale rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, la realizzazione di cinque nuovi centri di distribuzione di idrogeno verde per fare della A22 la prima autostrada a idrogeno d'Italia.

Gli stakeholder del Gruppo

GRI 102-40; 102-42; 102-43; 102-44

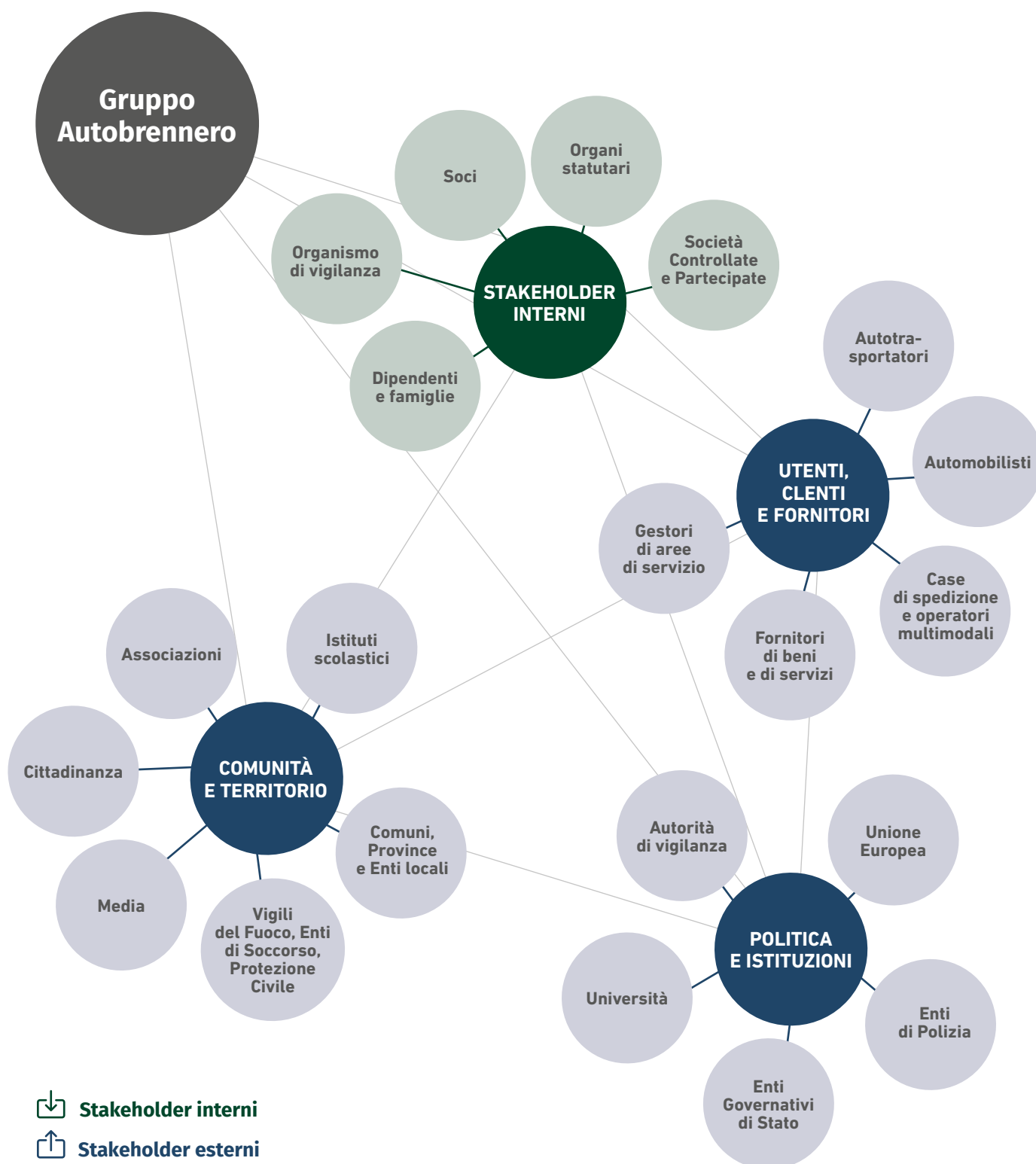
Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder e l'analisi di materialità che ne deriva sono strumenti importanti per illustrare i risultati del percorso di sviluppo sostenibile intrapreso in coerenza con la propria strategia di business, e per definire i contenuti del bilancio secondo le Linee Guida di rendicontazione internazionali GRI Standards.

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 20 gruppi di soggetti:

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

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER

La mappa degli stakeholder del Gruppo identifica i propri interlocutori principali.



Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder non si limita ad un solo momento di ascolto in occasione del processo di analisi della materialità, ma è piuttosto rappresentato 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".</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>Consiglio di Amministrazione, Presidente, Vicepresidente, Amministratore Delegato, 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>
Organismo di vigilanza	<i>Destinatari del Modello di organizzazione e gestione, e supervisor dell'operato dell'Organizzazione.</i>	<i>Comunicazioni specifiche tramite e-mail o cartaceo.</i>
Società Partecipate e Controllate	<i>Imprese Controllate: Sadobre SpA, Autostrada Regionale Cispadana SpA, Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, STR Brennero Trasporto Rotaia SpA, RTC SpA. Tra le imprese collegate vi sono anche Istituto per Innovazioni Tecnologiche Scarl e Lokomotion GmbH.</i>	<i>Comunicazioni dirette e riunioni periodiche.</i>
Autotrasportatori	<i>Utenti con veicoli a 3,4 o 5 assi, veicoli in classe B ovvero con l'altezza rispetto al primo asse superiore ad 1,30m che percorrono la tratta.</i>	<i>PMV, Carta dei Servizi, mass media, sito internet, app, indagini di customer satisfaction.</i>
Automobilisti	<i>Altre tipologie di utenti del servizio autostradale, non inclusi nella categoria di cui sopra.</i>	

Categoria stakeholder	Soggetti coinvolti	Modalità e canali di coinvolgimento
Case di spedizione e operatori multimodali	<i>Operatori privati dei servizi di spedizione.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Gestori aree di servizio e autoporto	<i>Gestori delle 22 aree di servizio presenti lungo l'A22, di cui 11 in corsia sud e 11 in corsia nord.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Fornitori di beni e servizi	<i>Operatori economici che offrono servizi di progettazione, di manutenzione, materie prime, sussidiarie di consumo e merci, immobilizzazioni, appalto lavori o servizi.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Unione Europea	<i>Organizzazione internazionale politica ed economica a carattere sovranazionale, che eroga finanziamenti per lo sviluppo di progetti di rilevanza europea.</i>	<i>Comunicazioni formali e incontri di confronto.</i>
Enti di Polizia	<i>Sezioni speciali di Polizia volte a garantire la sicurezza nelle sedi autostradali e ferroviarie.</i>	<i>Comunicazioni dirette ed incontri periodici.</i>
Enti Governativi di Stato	<i>Enti, tra cui MIT e ART, che regolamentano l'attività del Gruppo.</i>	<i>Comunicazioni formali e incontri di confronto.</i>
Università	<i>Enti che contribuiscono alla crescita del Gruppo grazie alla collaborazione nei progetti di ricerca seguiti e alla creazione di nuovi potenziali talenti.</i>	<i>Comunicazione dirette, coinvolgimento in progetti di ricerca, eventi specifici.</i>
Autorità di vigilanza	<i>Autorità Pubbliche, tra cui ANAC e ANSFISA, volte a garantire una costante trasparenza nelle procedure.</i>	<i>Comunicazioni formali, incontri di confronto, documenti di reportistica.</i>
Associazioni	<i>Gruppi presenti sul territorio, tra cui organismi territoriali e associazioni di categoria.</i>	<i>Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.</i>
Istituti scolastici	<i>Istituti scolastici di diverso grado presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.</i>	<i>Progetti ed eventi di sensibilizzazione specifici.</i>
Comuni, Province e altri Enti locali	<i>Enti locali, tra cui ARPAV e gli Uffici Comunali, presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.</i>	<i>Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.</i>
Vigili del Fuoco, Enti di Soccorso, Protezione Civile	<i>Enti di Soccorso, che per competenza, collaborano con la Società, per attività di soccorso e formazione.</i>	<i>Comunicazioni dirette, corsi di formazione, riunioni di confronto.</i>
Media	<i>Giornali, telegiornali, radio, siti web.</i>	<i>Comunicazioni specifiche, comunicati stampa.</i>
Cittadinanza	<i>Gruppi di persone che risiedono lungo la tratta e le imprese che operano nella zona di influenza.</i>	<i>Comunicazioni dirette e azioni di coinvolgimento in decisioni strategiche, realizzate con il supporto delle Amministrazioni Locali.</i>

L'analisi di materialità

GRI 102-46; 102-47

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 è partito da un riesame di quanto precedentemente condotto in occasione del Bilancio di Sostenibilità 2020 ed ha previsto un aggiornamento degli aspetti materiali suddivisi nei tre ambiti ESG (E-Ambientale, S-Sociale, G-Governance).

La revisione degli aspetti ritenuti materiali deriva da 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. I risultati ottenuti hanno permesso di identificare un totale di 20 temi che 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. Di questi, 16 sono stati identificati come temi materiali e 4 come temi rilevanti: in considerazione del maggiore impatto, i primi verranno esposti con un livello di dettaglio relativamente maggiore.

Temi materiali e tematiche rilevanti per il Gruppo Autobrennero

Il valore del Gruppo	Gestione responsabile della catena di fornitura
	Investimenti strutturali
	Ricerca, innovazione e digitalizzazione
La tutela dell'ambiente	Mobilità sostenibile
	Energia e fonti rinnovabili
	Inquinamento atmosferico
	Inquinamento acustico
	Consumi responsabili dei materiali*
	Tutela del territorio e delle risorse naturali*
	Gestione dei rifiuti*
	Inquinamento del suolo*
Il benessere degli utenti	Manutenzione infrastrutture, attrezzature, macchinari
	Sicurezza degli utenti
	Privacy e sicurezza delle informazioni
	Soddisfazione dei viaggiatori
L'attenzione alle comunità locali	Impatti economici indiretti per le comunità locali
	Collaborazione con il territorio
Il benessere dei collaboratori	Occupazione, formazione e sviluppo
	Sicurezza e salute dei collaboratori
	Welfare aziendale

*: I temi identificati come rilevanti sono quelli seguiti dall'asterisco.

LA MATRICE DI MATERIALITÀ

La matrice di materialità sintetizza graficamente il rapporto di interrelazione che esiste tra i valori di ponderazione attribuiti ai temi da parte del Gruppo Autobrennero rispetto agli stakeholder. La mappa è stata disegnata con due scale di valori: sull'asse delle ordinate è rappresentata la rilevanza per gli stakeholder; sull'asse delle ascisse quella per il Gruppo.





An aerial photograph showing a long freight train with various colored railcars (red, yellow, and grey) moving through a lush green valley. The train tracks curve through the landscape, which is filled with terraced vineyards. A river flows alongside the tracks, and a small town is visible in the background. The scene is set against a backdrop of rolling hills and mountains under a clear sky.

.02

Il valore del Gruppo

*Il valore di un Gruppo non si esaurisce
nei ricavi che esso produce.
Questa affermazione, vera in generale,
lo è in particolare per il Gruppo
Autobrennero, per il volano
che rappresenta in campo economico
come in campo sociale.*

La catena di fornitura

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 102-9; 102-10; 204-1

Il Gruppo Autobrennero è consapevole dell'impatto economico, sociale ed ambientale esercitato dalla propria attività, 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 sulla crescita economica dei soggetti coinvolti, 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 tramite 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 è riportato 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)

	2019	2020	2021
Fornitori di materie prime	544	508	502
Fornitori di servizi	1.451	1.324	1.492
Fornitori per godimento beni di terzi	30	30	39
Fornitori di altri costi	61	49	62
Fornitori di immobilizzazioni	330	280	184
Numero Totale Fornitori Coinvolti	2.416	2.191	2.279

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 ha 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.

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 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.

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;
- immobilizzazioni e godimento beni di terzi.

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 è cresciuto di anno in anno: nonostante la difficoltà economica legata alla situazione pandemica, dal 2019 al 2021 l'incidenza della spesa verso i fornitori locali è infatti cresciuta del 6%.

Proporzione di spesa verso i fornitori locali* (Gruppo Autobrennero)

*: La località del fornitore viene determinata a partire dall'indirizzo indicato in fattura dallo stesso. Autostrada del Brennero SpA considera come fornitori "locali" quelli siti all'interno del territorio di una delle province attraversate dall'autostrada (Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia). RTC SpA considera come fornitori "locali" quelli siti nella stessa provincia di una delle sedi di RTC SpA, o nella provincia di partenza o arrivo (terminal ferroviari inclusi) dei treni gestiti. Sadobre SpA considera come fornitori "locali" quelli siti nei sei comuni membri della Comunità Comprensoriale.

Fornitori suddivisi geograficamente	2019	2020	2021
Fornitori locali	1.515	1.380	1.439
Altri fornitori	901	811	820
Numero totale di fornitori	2.416	2.191	2.259

Fornitori suddivisi geograficamente (spesa)	2019	2020	2021
Spesa su fornitori locali	49.859.264	51.302.241	65.559.232
Spesa su altri fornitori	145.169.443	123.501.007	137.857.587
Spese totali	195.028.707	174.803.248	203.416.819
Percentuale di spesa verso fornitori locali	26%	29%	32%

Investimenti

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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)

€ 25.597.649

2019

€ 17.549.425

2020

€ 30.123.206

Totale investimenti 2021



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 km di rete autostradale, nel tratto compreso tra le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2021 è stato complessivamente pari a circa 26 milioni di euro.

Adeguamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona

I lavori prevedono l'allargamento di 1 m 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 2006-2021 è stato complessivamente pari a 159 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 2006-2021 è stato complessivamente pari a 116 milioni di euro.

Innovazioni gestionali

In questa voce figurano interventi diversi, come la realizzazione di barriere antirumore, la riqualificazione di aree infrastrutturali, centri di manutenzione, stazioni autostradali e centri di assistenza utenti, la ristrutturazione delle aree di servizio, la realizzazione di una stazione per il controllo dei mezzi pesanti che entrano nel territorio italiano, la creazione di zone parcheggio e la dotazione di tecnologie per la sicurezza, quali ad esempio i software di supervisione e controllo utilizzati dal Centro Assistenza Utenza, i Pannelli a Messaggio Variabile a disposizione di chi viaggia ed 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 2006-2021 è stato complessivamente pari a 258 milioni di euro.

Inoltre, il Gruppo si impegna in ulteriori investimenti di varia natura. RTC SpA, nel corso del 2021, ha investito circa 1,4 milioni di euro nell'acquisto e nell'attrezzaggio di locomotori, ampliando così la quota del proprio parco mezzi che adotta il sistema ETCS (European Train Control System), ovvero un Sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, progettato per sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie Ferrovie Europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni. Sempre nel corso del 2021, Sadobre SpA ha invece proseguito nelle opere di ammodernamento delle proprie strutture, sostenuto una spesa pari circa a € 500.000, la maggior parte dei quali sono stati destinati all'ampliamento della rete antincendio, al fine di garantire un livello di sicurezza degli utenti in caso di emergenza ancora maggiore.

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.

Innovazione e digitalizzazione

GRI 103-1; 103-2; 103-3

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, in particolare nel campo delle smart road.

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.

- Il progetto **ICT4CART**, co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma Horizon2020 per il periodo 2018-2021, ha l'obiettivo di fornire un'infrastruttura ICT per consentire la transizione verso l'automazione dei trasporti su strada. Per soddisfare tale obiettivo di alto livello, ICT4CART riunisce, adattandoli e migliorandoli, i progressi tecnologici delle diverse industrie, soprattutto telecomunicazioni, automobilistiche e IT e adotta un approccio di comunicazione ibrida in cui tutte le principali tecnologie wireless, cioè cellulari, ITS G5 e LTE-V, sono integrate in un'architettura flessibile di rete.
- Il progetto **5G-CARMEN** (5G for Connected and Automated Road Mobility in the European uNion), co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma Horizon2020 per il periodo 2018-2021, affronta le sfide della mobilità cooperativa, connessa ed automatizzata sfruttando il concetto di "corridoi della mobilità (mobility corridors)". Nell'ambito del progetto,

Autostrada del Brennero SpA mette a disposizione la propria infrastruttura per consentire l'implementazione degli use cases sviluppati in collaborazione con i partner di progetto.

- Nell'ottobre 2016 a Bruxelles, la Commissione Europea, insieme con i rappresentanti di 12 Stati membri e di rappresentanti dell'industria del settore, ha lanciato la piattaforma **C-ROADS**, consistente in una serie di progetti riguardanti la guida connessa, cooperativa e automatizzata fra diversi veicoli. La piattaforma raccoglie le attività di implementazione che sono svolte in Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Slovenia, Svezia e Regno Unito. Come raccomandato dalla Piattaforma C-ITS, **C-Roads Italy** (2017-2020), prorogato al 2021 a causa dell'emergenza Covid-19, prevede di testare in condizioni reali di traffico una serie di servizi C-ITS "Day1", principalmente lungo l'A22, ma anche lungo tratti autostradali di competenza di Concessionarie Autostradali Venete e Autovie Venete. La Società ha deciso di aderire anche al naturale proseguo di quest'ultimo progetto ovvero al C-Roads Italy 3. Gli obiettivi principali dell'azione C-Roads Italy 3 (2020-2023) sono quelli di migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza della gestione del traffico, realizzare la continuità dei servizi C-ITS estendendo la copertura geografica della rete stradale nazionale lungo la Core Road network dei Corridoi europei Scan-Med e Mediterraneo, e infine implementare servizi C-ITS "Day1" e "Day 1.5" come raccomandato dalla Piattaforma C-ITS della Commissione Europea.
- Il progetto **Ursa Major Neo** (UMNeo) porta avanti lo sviluppo di servizi ITS per migliorare il traffico merci sulla rete stradale TEN-T lungo i corridoi core CEF RHINE-ALPS e SCANMED, collegando i porti del Mare del Nord, la regione del Reno e della Ruhr, le aree metropolitane della Germania meridionale e del Nord Italia con i porti mediterranei fino in Sicilia.

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.

Investimenti R&S (Gruppo Autobrennero)

	2019	2020	2021
Totale investimenti R&S	€ 356.359	€ 335.728	€ 354.754,05
Totale ricavi	€ 451.377.804	€ 350.361.614	€ 397.359.247
PERCENTUALE INVESTIMENTI R&S	0,08%	0,10%	0,09%

Di seguito sono riportati i progetti in ambito di ricerca e sviluppo avviati nel triennio rendicontato (2019-2021):

Numero nuovi progetti R&S (Gruppo Autobrennero)

	2019	2020	2021
Nuovi progetti R&S	5	4	6

2021 - A seguito di una collaborazione sull'acustica applicata attivata con il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'**Università di Bologna**, istituzione del laboratorio di prova che, una volta accreditato, procederà alla verifica del rispetto dei requisiti di capitolato previsti in termini di prestazioni acustiche intrinseche delle barriere fonoassorbenti mediante misurazioni in sito da svolgere prima della realizzazione dell'impianto di protezione per la verifica della fornitura e successivamente per il collaudo dell'opera. Al laboratorio potranno altresì essere affidate misurazioni fonometriche atte a verificare il rispetto dei limiti di immissione previsti dal D.P.R. 30 marzo 2004 n° 142 per i ricettori presenti all'interno delle fasce di pertinenza acustica autostradale: rilevazioni fonometriche *ante operam*, *post operam*, o da eseguirsi a seguito di richieste specifiche pervenute.

2021 - 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.

2021 - Partecipazione al programma internazionale multidisciplinare dell'**Alta Scuola Politecnica** (cooperazione tra il **Politecnico di Milano** ed il **Politecnico di Torino**) – Call per progetti multidisciplinari – XVII ciclo con il progetto “Towards a new architecture for the service areas of the A22 motorway – TNA (A22) MSA”: si tratta di un percorso che coniuga ricerca e didattica, riservato a studenti di talento, intenzionati ad allargare l'orizzonte della loro formazione disciplinare e motivati ad integrarla con elementi aggiuntivi trasversali. Gli studenti sono avviati ad un percorso di formazione avanzata e interdisciplinare teso ad indagare le complesse relazioni tra scienza, innovazione, tecnologia e sistemi socio-economici. Lo studio in questione si concentra sulla relazione tra l'infrastruttura autostradale e l'architettura delle aree di servizio collocate lungo il tracciato di competenza, nell'ottica di sviluppare uno studio condiviso da porre a base delle attività di progettazione delle future aree. Obiettivo principale del progetto è pertanto lo sviluppo di una ricerca, al contempo teorica e pratica, dedicata al rapporto tra infrastruttura autostradale e architettura delle aree di servizio. In particolare, il progetto è rivolto alla prefigurazione di scenari formali, tipologici e tecnologici in grado di implementare pratiche ed usi complementari alla mobilità.

2021 - Fornitura della strumentazione prevista nell'ambito dello studio e sviluppo di un prototipo di scanner radar da adibire al controllo delle merci trasportate dai mezzi in transito (**progetto avviato nel 2020**).

2021 - Convenzione con il **Museo delle Scienze - MUSE** di Trento in ordine a una collaborazione nell'ambito di una mostra sul tema della mobilità sostenibile inaugurata a dicembre 2021.

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” promosso dal MUR: l'impegno economico potrà concretizzarsi nel corso degli anni successivi.
- 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 Torino** - Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione 2014-2020 in merito all'azione IV.4 "dottorati e contratti di ricerca su tematiche dell'innovazione" 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: l'obiettivo è definire una metodologia innovativa per l'analisi della stabilità dei rilevati arginali, considerando le condizioni di parziale saturazione dei terreni, che renda possibile quantificare gli effetti della durata di un evento di piena, la durata e l'intensità della precipitazione, la storia climatica antecedente l'evento di piena; determinare il coefficiente di sicurezza del rilevato in termini probabilistici e definire una pericolosità nei riguardi della stabilità; definire criteri di progettazione di eventuali interventi di adeguamento e recupero dei rilevati arginali esistenti e definire sistemi di allarme basati sulla misura in sito di variabili significative con riferimento a eventuali cedimenti.

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.

2020 - Convenzione con l'**Università degli Studi di Trento** per lo studio e lo sviluppo di un prototipo di scanner radar da adibire al controllo delle merci trasportate dai mezzi in transito: obiettivo del progetto è realizzare uno scanner radio compatto, utilizzabile in ambiente indoor e outdoor, che renda possibile l'ispezione rapida dei veicoli stradali per l'identificazione dei carichi sospetti o di eventuali doppiopondi.

2019 - Convenzione con l'**Università degli Studi di Trento** e con l'**Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia** per lo studio dell'interazione pendio-autostrada tra le progressive km 57 e km 72, lungo un tratto di 15 km 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.

2019 - 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. Lo scopo dello studio è giungere alla valorizzazione delle componenti architettoniche, ambientali e culturali coinvolte nei processi di trasformazione, prevedendo i potenziali aspetti di interferenza che nuove opere potrebbero generare ed ipotizzando soluzioni atte a risolvere tali aspetti di conflittualità.

2019 - Convenzione con l'**Università degli Studi di Trento** per l'analisi e l'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.

2019 - Convenzione con **Alma Mater Studiorum - Università di Bologna**, focalizzata sullo studio del miglioramento delle prestazioni acustiche di barriere antirumore stradali in legno e in polimetilmetacrilato (PMMA): l'obiettivo è individuare possibili migliorie volte a rendere più efficaci i pannelli antirumore, per tenerne successivamente conto in sede di progettazione di nuovi impianti.

2019 - Convenzione con l'**Università degli Studi di Trento** in relazione a un Dottorato di Ricerca in Innovazione Industriale focalizzato su studi di ottimizzazione: dato un requisito di qualità minima, scopo finale sarà formulare un piano di manutenzione capace di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo qualitativo, minimizzando i costi.

Infine, nell'ambito dell'innovazione digitale, nel 2020 la società RTC SpA ha avviato un progetto di digitalizzazione dei documenti cartacei che, da normativa, devono accompagnare fisicamente i treni nel transito internazionale. Una volta terminato, il progetto permetterà la completa gestione digitale dei documenti treno attraverso l'utilizzo dei tablet già in dotazione a tutto il personale operativo, in modo da ottenere una maggiore efficienza nella gestione delle informazioni e di ridurre sensibilmente la possibilità di errore e quindi di sanzioni da parte dell'autorità competente. In aggiunta, si stima che la digitalizzazione dei documenti di cui sopra porterà ad un risparmio di carta pari ad almeno 150 risme/anno (oltre ai benefici derivanti dal minor utilizzo delle stampanti, in termini di toner ed elettricità).

C-Roads Italy

A22 laboratorio della guida connessa

L'autostrada che comunica con i veicoli, a loro volta interconnessi tra loro, perché gli spostamenti siano sempre più sicuri, veloci e green. È questo il grande risultato raggiunto da Autostrada del Brennero SpA insieme ai soggetti attuatori dei diversi progetti che, negli ultimi quattro anni, sono stati sviluppati lungo la A22 nell'ambito di C-Roads Italy, parte del programma europeo che punta a sviluppare sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS) uniformi in tutta l'Unione Europea.

Il principale risultato raggiunto è stato la creazione di un protocollo di trasmissione dei messaggi C-ITS. Autostrada del Brennero SpA ha realizzato il server C-ITS, sviluppato il software Pyc-roads che si occupa della conversione del messaggio secondo le specifiche ETSI nel formato binario, installato 63 Road Side Unit (RSU) per la comunicazione a corto raggio e sviluppato la Road Side Unit virtuale, implementata in collaborazione con TIM, che permette di integrare il segnale a corto raggio con quello a lungo raggio, definendo così lo standard italiano della comunicazione ibrida. Una soluzione sviluppata dalla Capogruppo già oggi consente di trasmettere ai computer di bordo la presenza di cantieri, incidenti, condizioni meteo avverse e simili, domani sarà lo strumento attraverso il quale gestire ogni veicolo come il vagone di un treno, assicurando velocità di spostamento elevate in perfetta sicurezza nel rispetto dell'ambiente. Un obiettivo tutt'altro che fantascientifico se pensiamo che Iveco ha già potuto testare in A22 il Truck Platooning, ossia un convoglio di tir guidato solo dal primo veicolo, in grado di interagire in sicurezza con il resto del traffico autostradale, o che CRF (Centro Ricerche Fiat) ha potuto testare l'Highway Chauffeur, la funzionalità di automazione dei veicoli che permette di regolare la velocità, mantenere la traiettoria ed effettuare il cambio corsia in modo automatico.

Lo stato del progetto C-Roads Italy e i risultati conseguiti sono stati illustrati in occasione del C-ITS Roadshow tenutosi nel Centro Congressi Interbrennero di Trento il 16 settembre 2021 organizzato da Autostrada del Brennero SpA in collaborazione con gli altri partner.





.03

La tutela dell'ambiente

La tutela dell'ambiente è una delle principali preoccupazioni del Gruppo Autobrennero. In questo capitolo, si trovano le scelte operate sul fronte della sostenibilità ambientale, prima fra tutte quella piuttosto anomala per un concessionario autostradale di investire in ferrovia.

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 nel suo insieme movimentata 20.000 treni l'anno, con l'intenzione di crescere ancora, anche prima dell'apertura del tunnel del Brennero. 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.

~ 310.000

Container movimentati su rotaia anziché su gomma ogni anno



La mobilità di domani

GRI 103-1; 103-2; 103-3

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.

Infatti, RTC SpA svolge l'attività di trazione ferroviaria principalmente con locomotive a trazione elettrica e per i soli tratti non elettrificati con locomotive diesel. Si ritiene pertanto che l'attività di trazione elettrica, rappresentata per l'anno 2021 da 2.619.903 km percorsi, contro i 12.207 i km percorsi con locomotive diesel (pari solo allo 0,46%), 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 quel 0,46% 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; infine, sono in fase di cessione le 2 locomotive diesel D753 di vecchia generazione che sono più inquinanti.

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.



Il **Piano per la Mobilità Sostenibile** è stato approvato dal CdA nel settembre 2018 per un impegno di spesa di 19,6 milioni di euro e prevede:

- il potenziamento dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici a batteria;
- l'introduzione di una rete per la ricarica di veicoli elettrici aziendali e del personale dipendente;
- la realizzazione di stazioni di rifornimento per veicoli elettrici ad idrogeno;
- il potenziamento dell'infrastruttura per il rifornimento di veicoli alimentati a GPL;
- il potenziamento dell'infrastruttura per il rifornimento di veicoli alimentati a GNC;
- la realizzazione di stazioni di rifornimento per mezzi pesanti alimentati a GNL.

In particolare, il Piano prevede il rafforzamento della flotta aziendale green oriented e di dotare complessivamente l'infrastruttura di:

- la realizzazione di cinque nuovi punti di rifornimento di idrogeno a Vipiteno, Trento, Rovereto, Verona, Campogalliano;
- 31 stazioni di ricarica per auto elettriche destinate all'utenza, da sommarsi alle 32 colonnine Tesla già esistenti e alle 24 aziendali;
- la realizzazione di 91 colonnine elettriche per i circa mille dipendenti della Società in modo da incentivare l'adozione di veicoli ad emissioni zero;
- entro il 2022 saranno inaugurati 4 nuovi impianti di GNC;



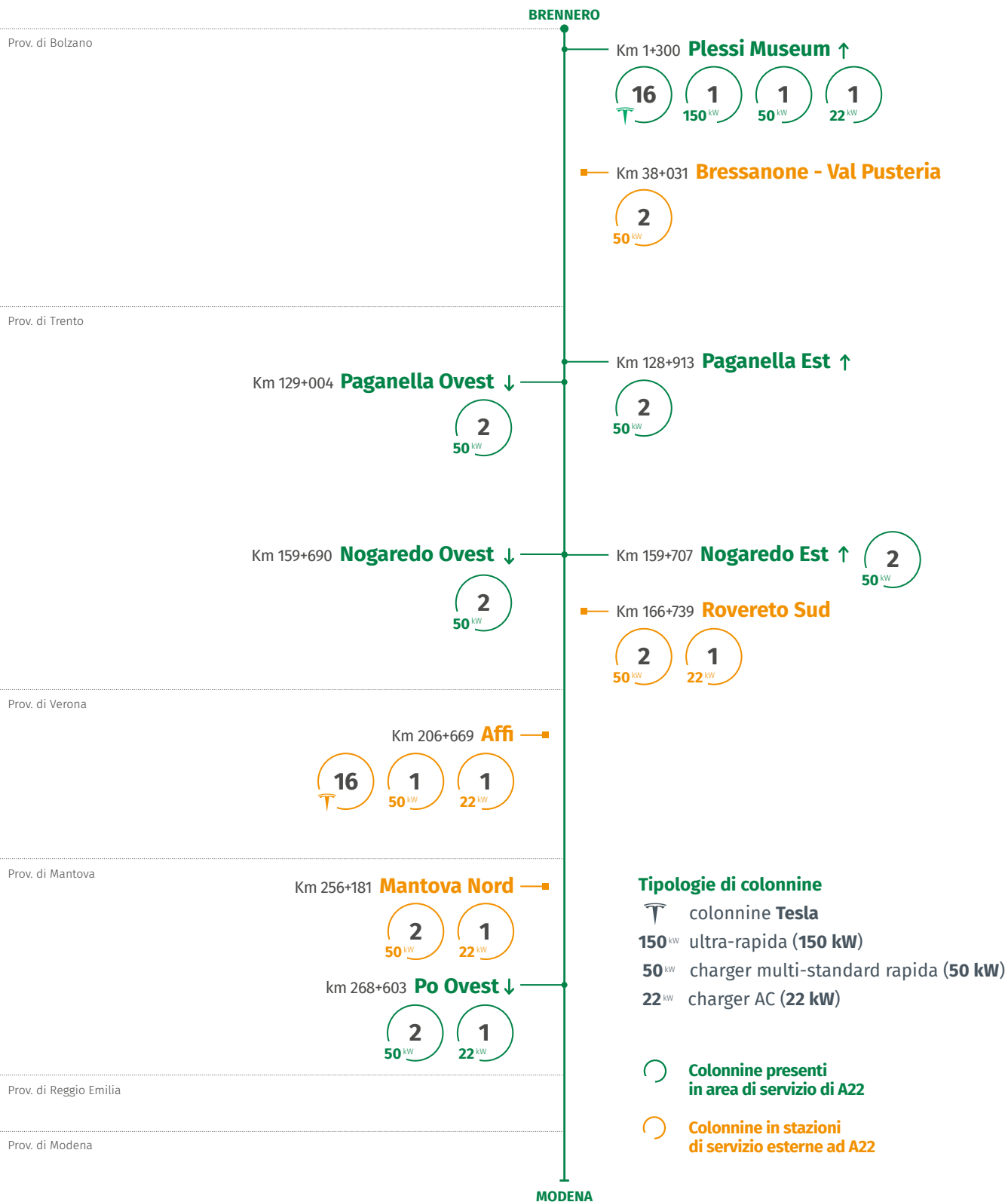
- altre due stazioni di distribuzione metano liquido (GNL) e compresso (GNC), alimentate da due serbatoi di metano liquido, presso le aree di servizio Po Est e Po Ovest. Trattasi di aree ove non è disponibile l'allacciamento al metanodotto e ubicate ad una distanza di circa 260 km dall'esistente stazione GNL di Sadobre SpA: ciò fornirà all'utente la possibilità di rifornirsi due volte lungo la tratta autostradale del Brennero, sia in direzione nord, sia in direzione sud, nel rispetto delle autonomie dei mezzi attualmente disponibili sul mercato.

Come illustrato nella tabella sotto, nel triennio rendicontato sono state installate un totale di 15 colonnine nel 2019, 5 colonnine nel 2020 e 14 colonnine nel 2021, grazie ad un investimento totale pari a circa € 741.000.

	2019			2020			2021		
Nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici	USO PUBBLICO		USO PRIVATO	USO PUBBLICO		USO PRIVATO	USO PUBBLICO		USO PRIVATO
	Tesla	A22		Tesla	A22		Tesla	A22	
Punti di ricarica per veicoli elettrici disponibili ad inizio anno	24	12	3	32	18	4	32	21	6
Nuovi punti di ricarica installati durante l'anno	8	6	1	3	2		3		11
Plessi Museum	8			1					
CSA Bolzano									1
Egna									3
CSA San Michele			1						1
Paganella Est							1		
Trento Nord									1
Sede via Berlino					2				2
Trento Sud									1
Rovereto Nord									1
Nogaredo Est							2		
Nogaredo Ovest				2					
Mantova Nord		3							1
Po Ovest		3							
Punti di ricarica per veicoli elettrici presenti	32	18	4	32	21	6	32	24	17
INVESTIMENTO	€ 306.500,00			€ 148.000,00			€ 286.243,00		

STAZIONI DI RICARICA

3

Nuove colonnine
ad uso pubblico

Prima autostrada ad H₂ d'Italia

La scommessa per A22

Inesauribile, potente, pulito. L'idrogeno verde si candida a rivoluzionare gli attuali paradigmi energetici superando il principale limite dell'energia elettrica: la difficoltà di stoccaggio. Prodotto per elettrolisi dell'acqua grazie alle energie rinnovabili, il suo impatto sulla natura è davvero zero. Negli ultimi tempi, l'interesse per l'idrogeno è esploso, ma al momento in Italia esiste un unico centro di produzione e distribuzione, quello realizzato già nel 2014 a Bolzano sud grazie al decisivo supporto di Autostrada del Brennero SpA. Perché una società autostradale dovrebbe investire in idrogeno? Perché il Gruppo è determinato nel fare la sua parte per abbattere drasticamente le emissioni inquinanti prodotte dai motori a scoppio ed è consapevole del fatto che, senza stazioni di rifornimento, i veicoli a idrogeno non avranno mai mercato. Il centro di Bolzano ha già permesso di percorrere oltre 3 milioni di km emettendo solo vapore acqueo. I 5 nuovi punti di rifornimento già programmati faranno dell'A22 la prima autostrada a idrogeno d'Italia.



L'energia e le fonti rinnovabili

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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.

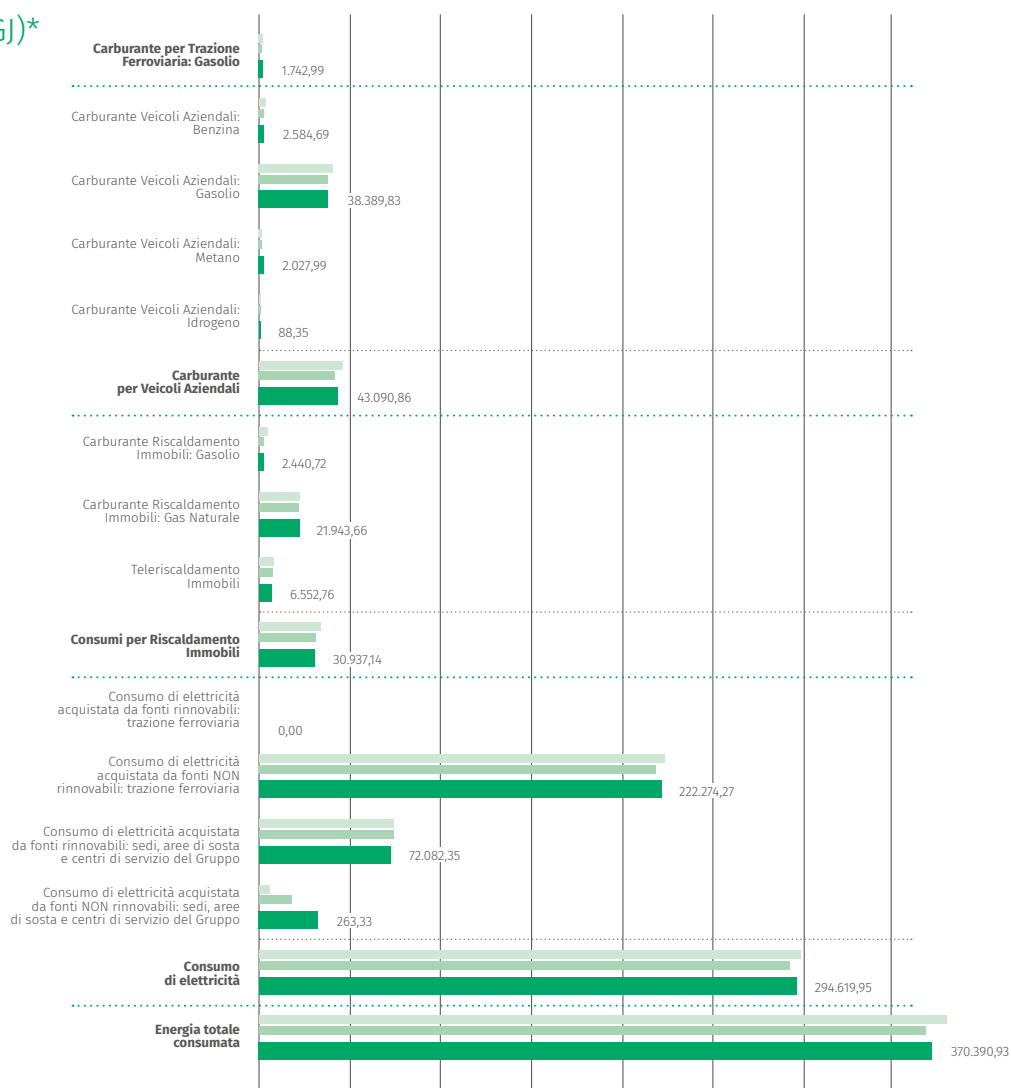
Energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili	 Fotovoltaico Barriera d'Isera	 Eolico Paganella Est
TOTALE 2019	2019	2019
769.969,0 KWh	760.572,00 KWh	9.397,00 KWh
2.771,89 GJ	2.738,06 GJ	33,83 GJ
TOTALE 2020	2020	2020
821.797,00 KWh	820.066,00 KWh	1.731,00 KWh
2.958,47 GJ	2.952,24 GJ	6,23 GJ
TOTALE 2021	2021	2021
733.040,00 KWh	733.040,00 KWh	0,00 KWh
2.638,94 GJ	2.638,94 GJ	0,00 GJ

Escludendo l'energia acquistata specificatamente per l'attività della trazione ferroviaria, nel 2021 l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaico ed eolico copre circa il 3,6% dell'energia elettrica acquistata dalla rete per sedi/aree di servizio; 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. L'azzeramento nella produzione di energia eolica è stata causata da un malfunzionamento dell'impianto per cause non riconducibili ad Autostrada del Brennero SpA; il Gruppo è attualmente impegnato nella manutenzione e nel riavvio del sistema installato presso la zona di Paganella Est.

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. I dati del Gruppo Autobrennero per il triennio 2019-2021 sono riassunti nella tabella che segue:

Consumo complessivo di energia per fonte (Gj)*

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021



*: Si rimanda alla sezione "Nota Metodologica" per i dettagli relativi al calcolo dei presenti dati.

Considerata la presenza di RTC SpA all'interno del Gruppo, i consumi relativi all'energia elettrica per la trazione ferroviaria sono quelli che incidono maggiormente, rappresentando circa il 60% dei consumi totali dell'organizzazione. Nel biennio 2020-2021 si è registrata una diminuzione dei consumi rispetto all'anno 2019, da attribuirsi principalmente alle misure e alle politiche di efficientamento energetico messe in atto dal Gruppo. La situazione di emergenza legata al Covid-19 ha infatti causato solo una minima riduzione nelle attività svolte dalle Società, che, in considerazione della loro essenzialità, hanno continuato ad operare per garantire il massimo livello di servizio al cliente. 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 25% dei consumi di energia elettrica del Gruppo è caratterizzata da una produzione a zero emissioni; la scelta non è purtroppo replicabile su RTC 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 3 milioni di km emettendo solo vapore acqueo. 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 2022 rientrano:

- realizzazione del progetto illuminotecnico esecutivo per il nuovo raccordo con A1;
- riqualificazione dell'illuminazione delle piste di svincolo di due stazioni con riduzione dell'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 103-1; 103-2; 103-3; 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 circa 12.000 treni mobilitati annualmente da RTC SpA insieme a 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 può al contempo ridurre le emissioni inquinanti e i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Il piano per la mobilità sostenibile adottato dal CdA della Capogruppo punta, anche grazie alla realizzazione di cinque nuovi punti di 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 ha permesso di ridurre significativamente i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Inoltre, il progetto della terza

corsia dinamica, 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 apparato Telepass, 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. 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. L'utilizzo di queste colonnine, come di tutte le stazioni di ricarica per veicoli elettrici di A22, è gratuito.

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 nel 2020 e nel 2021 al fine di efficientare i consumi energetici hanno permesso infatti di registrare un livello di emissioni inferiori rispetto al 2019. 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;
- la scelta di acquistare dalla rete energia elettrica rinnovabile tramite la stipula di specifici contratti: confrontando le due modalità utilizzate per il calcolo delle emissioni Scope 2 si può infatti notare come l'impatto delle emissioni relative alle sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo diminuisca drasticamente (-99%) se si confrontano i dati ottenuti utilizzando fattori emissivi specifici per la situazione del Gruppo (Metodologia Market Based) con quelli ottenuti applicando i fattori emissivi medi nazionali (Metodologia Location Based).

Guardando invece ai prossimi passi, il Gruppo ha fissato tra i propri obiettivi per il 2022:

- 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)

	2019	2020	2021
Totale Emissioni Scope 1	4.912,45	4.515,10	4.565,40
Emissioni relative a carburante per trazione ferroviaria: Gasolio	161,94	126,34	128,85
Emissioni Totali relative a carburante per veicoli aziendali	3.216,98	2.979,79	3.025,34
<i>Benzina</i>	204,58	161,00	173,61
<i>Gasolio</i>	2.922,24	2.735,97	2.737,39
<i>Metano</i>	90,16	82,82	114,34
<i>Idrogeno</i>	0,00	0,00	0,00
Emissioni Totali relative a carburante per riscaldamento immobili	1.533,52	1.408,97	1.411,20
<i>Gasolio</i>	301,99	191,03	174,04
<i>Gas Naturale</i>	1.231,53	1.217,94	1.237,17

Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2 – tCO₂eq)

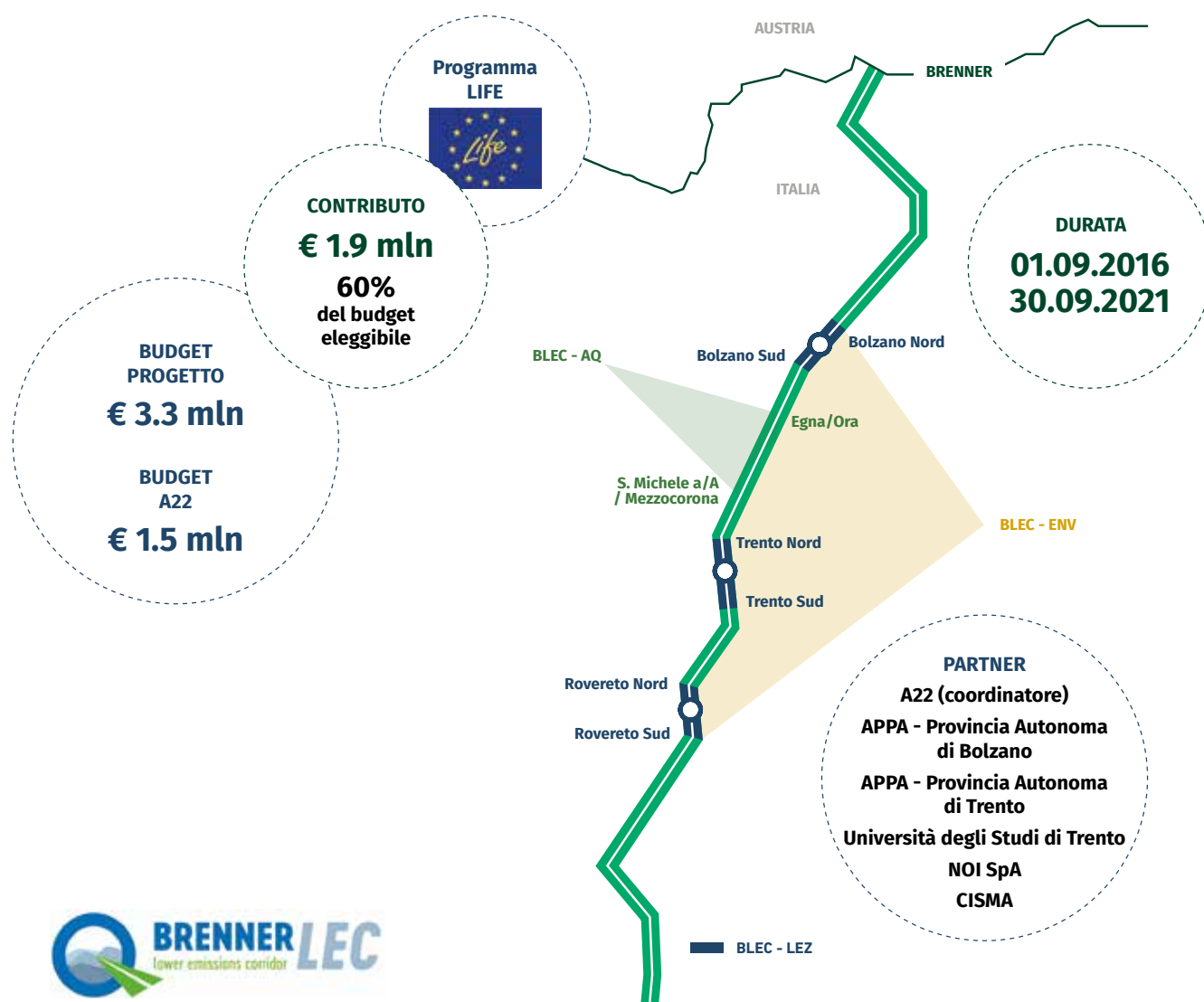
	2019	2020	2021
Metodologia Location Based*			
Totale Emissioni Scope 2 (Location Based)	23.359,74	22.944,21	23.103,99
<i>Emissioni relative ai sistemi di teleriscaldamento degli immobili</i>	442,41	413,63	385,52
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo</i>	5.768,64	5.698,29	5.578,66
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per trazione ferroviaria</i>	17.148,69	16.832,28	17.139,82
Metodologia Market Based**			
Totale Emissioni Scope 2 (Market Based)	28.807,87	28.251,26	28.732,48
<i>Emissioni relative ai sistemi di teleriscaldamento degli immobili</i>	442,41	413,63	385,52
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per sedi, aree di sosta e centri di servizio del Gruppo</i>	37,38	32,23	33,54
<i>Emissioni relative ai consumi di elettricità acquistata dalla rete per trazione ferroviaria</i>	28.328,08	27.805,41	28.313,42

*: **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.

BRENNERLEC



OBIETTIVI DEL PROGETTO

Creare un **Lower Emissions Corridor (LEC)** lungo il tratto autostradale dell'A22 in Trentino - Alto Adige, al fine di tutelare il particolare ambiente alpino attraversato, sperimentando e validando misure volte a produrre benefici ambientali. Il progetto metterà a punto diverse strategie di gestione dinamica del traffico:

- gestione dei flussi di traffico intenso (riduzione dinamica della velocità e attivazione della corsia dinamica);
- gestione dinamica della velocità in funzione della qualità dell'aria;
- gestione dei flussi di traffico in prossimità dei maggiori centri abitati con segnaletica "intelligente".

Nell'arco temporale 2016-2021 si sono concluse quattro fasi del progetto BrennerLEC, promosso e coordinato da Autostrada del Brennero SpA, che corrispondono a quattro diversi archi temporali in cui sono stati portati avanti test e misurazioni volti a quantificare il beneficio ambientale dell'applicazione delle misure di cui sopra.

Fase 1

La prima fase di test è durata un anno (aprile 2017 - aprile 2018), ed è stata realizzata in un breve tratto dell'autostrada A22, più precisamente tra le stazioni autostradali di Egna/Ora e S. Michele, che distano tra loro 20 km circa. L'obiettivo è stato quello di attivare i limiti dinamici di velocità secondo un calendario di riferimento, che permettesse la raccolta di un numero di ore di test statisticamente rappresentativo di un anno in termini di condizioni di traffico e meteorologiche, orari della giornata e stagioni. Una prima valutazione degli impatti ambientali è stata effettuata analizzando le misure di qualità dell'aria registrate durante le circa 1200 ore di test considerate valide. I risultati delle analisi mettono in evidenza la riduzione delle concentrazioni di NO₂ (biossido di azoto), calcolate come differenza tra le concentrazioni misurate al km 107+800 rispetto a quelle misurate al km 103+700. In media la riduzione è quantificata nell'ordine di 3,5 µg/m³, pari a circa il 6% delle concentrazioni misurate a bordo autostrada.

Fase 2

La seconda fase di sperimentazione è stata avviata a luglio 2018 ed è terminata a settembre 2019. A differenza di quanto effettuato nella prima fase di progetto, durante i 15 mesi della seconda fase di sperimentazioni è stata esposta la segnaletica relativa alla velocità consigliata e non quella relativa al limite cogente di velocità. Durante l'attivazione dei test gli automobilisti si sono visti quindi proporre la segnaletica dei 100 km/h consigliati, con la quale hanno dovuto dapprima prendere confidenza (viene usata molto di rado in ambito autostradale). La seconda fase di test è stata organizzata in due periodi con modalità differente tra loro. Nei primi 5 mesi la riduzione di velocità è stata esposta solamente nella sottotratta di 5 km che era già stata sottoposta al limite ridotto durante la Fase 1, al fine di avere dati di confronto diretto tra le due diverse modalità di segnalazione del limite di velocità. Nei 10 mesi successivi, il segnale di velocità consigliata è stato esposto su tutti i 10 km del tratto sperimentale. La riduzione della velocità riscontrata lungo il tratto autostradale in esame ha portato ad una moderata riduzione delle concentrazioni di monossido e di biossido di azoto, sia alla stazione ML103 che alla stazione ML107. Come ci si aspettava, la riduzione delle concentrazioni riscontrata è minore rispetto a quella trovata durante la Fase 1 del progetto, a causa della minore riduzione delle velocità dei veicoli leggeri durante le sessioni di test della Fase 2 rispetto a quelle della Fase 1. In particolare, nella Fase 2 si sono riscontrate diminuzioni di circa il 7% per il monossido di azoto e di circa il 2-3% per il biossido di azoto, a fronte di riduzioni del 10% per entrambe le specie nella Fase 1.

Fase 3

La terza fase di test ha interessato l'intero tratto BLEC-AQ di lunghezza pari a circa 10 km, producendo 1.310 ore di test, distribuiti nel seguente arco temporale:

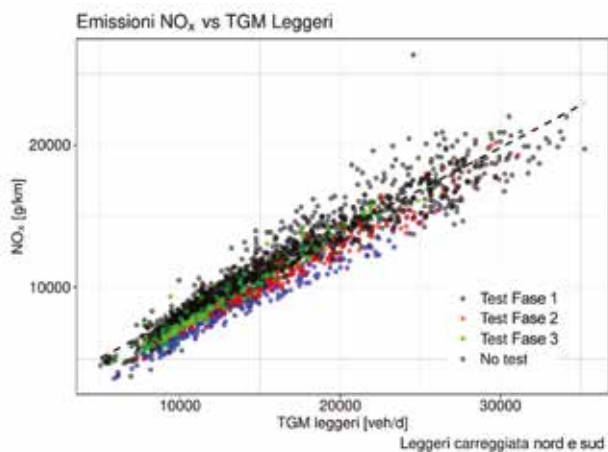
- modalità hard: 08/10/19 - 21/02/20 (interruzione natalizia: 26/12/19 - 06/01/20)
- modalità soft: 22/02/20 - 13/03/20
- interruzione sperimentazioni di Fase 3 a causa dell'emergenza Covid-19: 14/03/2020.

La stima delle emissioni prodotte dai veicoli leggeri in diversi scenari di rispetto del limite di velocità ha evidenziato come l'introduzione di un sistema di controllo delle velocità di tipo section control potrebbe portare a riduzioni delle emissioni di NO_x del 25,4% e di CO₂ del 12,9%.

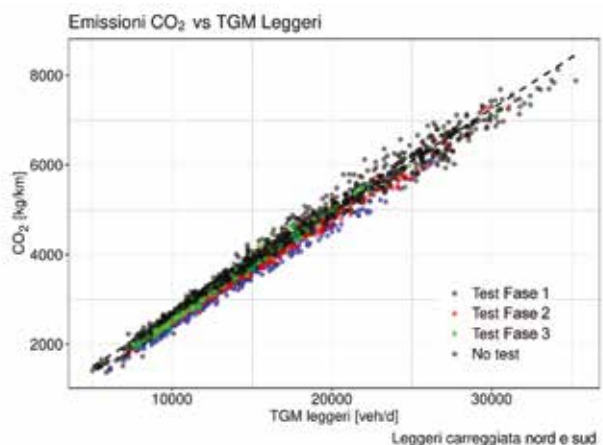
I benefici riscontrati sono declinabili principalmente in due termini:

- riduzione della velocità ai fini ambientali: le sperimentazioni hanno confermato una minor efficacia del segnale di velocità consigliata rispetto al limite di velocità vero e proprio (che da Codice della Strada non può essere utilizzato per ridurre la velocità per fini ambientali). Riducendo la velocità a 100 km/h si è registrata una riduzione media delle concentrazioni di NO₂ di 6 µg/m³, pari a circa il 10% delle concentrazioni misurate a bordo autostrada e una riduzione di NO_x del 4,2% e di CO₂ dell'1,9%. L'introduzione di un sistema di controllo delle velocità di tipo section control potrebbe portare a riduzioni delle emissioni di NO_x del 25,4% e di CO₂ del 12,9%;
- riduzione della velocità ai fini viabilistici: l'analisi degli indicatori trasportistici in diverse giornate con traffico intenso ha evidenziato come l'utilizzo di un sistema semi-automatico di gestione dei limiti di velocità consenta di ottenere benefici significativi in termini di fluidificazione del traffico, con situazioni di stop&go meno frequenti e una riduzione dei tempi di percorrenza. L'analisi ha inoltre evidenziato come l'adozione del sistema semi-automatico di gestione dei limiti di velocità e la conseguente fluidificazione del traffico abbia un effetto positivo anche sulle emissioni di ossidi di azoto e di anidride carbonica, con una riduzione significativa. Turbative al traffico sono state però riscontrate anche in alcune giornate in cui è stato adottato il sistema semiautomatico di gestione dei limiti di velocità, a causa del comportamento incongruo di alcuni utenti, una variabile non governabile dal gestore autostradale.

Scenario	Emissioni NO _x scenario/ emissioni scenario BAU	Emissioni CO ₂ scenario/ emissioni scenario BAU
Scenario BAU	100,0%	100,0%
Scenario reale Fase 3	95,8% (-4,2%)	98,1% (-1,9%)
Scenario con limite 100 km/h cogente senza section control	88,0% (-12,0%)	93,9% (-6,1%)
Scenario con limite 100 km/h cogente con section control	74,6% (-25,4%)	87,1% (-12,9%)



Emissioni di ossidi di azoto [g/km] in funzione del numero totale giornaliero di veicoli leggeri durante i test di Fase 1 (punti blu), i test di Fase 2 (punti rossi), i test di Fase 3 (punti verdi) e le giornate senza test (punti neri).



Come la figura a sinistra, ma per le emissioni di anidride carbonica [kg/km].

Fase 4

Durante la fase finale di sperimentazione, si è riusciti a testare la misura di riduzione dinamica della velocità ai fini viabilistici anche in direzione nord, in particolare dal km 142 (Trento Sud) al km 85 (Bolzano Sud). In questo modo, è stato possibile testare in modo estensivo tutte le misure del progetto relative alla riduzione dinamica della velocità in entrambe le direzioni di marcia.

Per quanto riguarda la riduzione dinamica della velocità ai fini ambientali è stata introdotta la versione finale della catena di modellazione. In questo caso l'attivazione di una riduzione dinamica della velocità è raccomandata automaticamente in funzione di una complessa catena di calcolo, che si basa sul raggiungimento di un certo numero di ore annue di attivazione. Questo obiettivo determina una soglia quantitativa di riferimento che viene calcolata in base alle condizioni di qualità dell'aria (NO_2) dell'anno precedente. Il sistema suggerisce l'attivazione di una riduzione dinamica della velocità se tale soglia è inferiore alle condizioni previste per il giorno successivo. Vengono prese in considerazione anche le misurazioni in tempo reale: si vuole soprattutto verificare se le condizioni di traffico e di qualità dell'aria previste sono sostanzialmente confermate. In caso contrario, le attivazioni di riduzione dinamica della velocità suggerite vengono disabilitate dinamicamente.

L'esecuzione di queste due fasi di test è stata completata con successo, nonostante le condizioni difficili determinate dalle pandemie Covid-19, che hanno alterato in modo significativo la natura di riferimento e la variabilità del traffico autostradale target.

Durante l'esecuzione di queste sessioni di test sono stati introdotti lievi miglioramenti nella catena di modellazione e nelle procedure con gli operatori del CAU; in particolare, alla fine del progetto l'intero sistema è stato configurato in modo da consentire un'attivazione dinamica semi-automatica della riduzione dinamica della velocità sui pannelli a messaggio variabile, con la sola necessità di un semplice controllo da parte degli operatori. In totale, sono state raccolte rispettivamente 1.310 ore e 1.308 ore di test, che hanno permesso di comprendere la fattibilità della misura proposta per affrontare l'impatto ambientale dei veicoli leggeri che viaggiano in autostrada.

Replicazione delle misure dopo progetto

Il progetto BrennerLEC si è concluso a settembre 2021, ma i partner di progetto hanno sottoscritto un accordo per continuare a portare avanti le misure di progetto anche nei prossimi anni.

In particolare, i risultati empirici hanno suggerito tre miglioramenti principali da approfondire nel periodo After-LIFE, ovvero:

- la possibilità di forzare il sistema di supporto alle decisioni ad attivare una riduzione dinamica della velocità in un tratto a monte in base alle condizioni del tratto a valle. Questa funzionalità è stata consolidata e implementata, ma non è mai stata testata durante il progetto;
- la possibilità di anticipare ulteriormente la prima attivazione di una riduzione dinamica della velocità. I risultati empirici hanno dimostrato che questo è un aspetto fondamentale da affrontare per garantire una stabilizzazione efficiente dei modelli di traffico e la logica attuale ha dimostrato che in alcuni casi la raccomandazione di attivazione viene data troppo tardi;
- una presentazione più visibile della riduzione dinamica della velocità agli utenti della strada anche in presenza di eventi di traffico. Nel caso di un evento di traffico con priorità più alta, questo viene mostrato sul pannello a messaggio variabile invece delle informazioni relative alla riduzione dinamica della velocità, e questo ha dimostrato di portare a situazioni di stop&go inefficienti durante gli ingorghi. La soluzione che verrà implementata è quella di mantenere sempre visualizzato il pittogramma della riduzione dinamica della velocità anche in queste condizioni.

L'inquinamento acustico

GRI 103-1; 103-2; 103-3

NON GRI 4

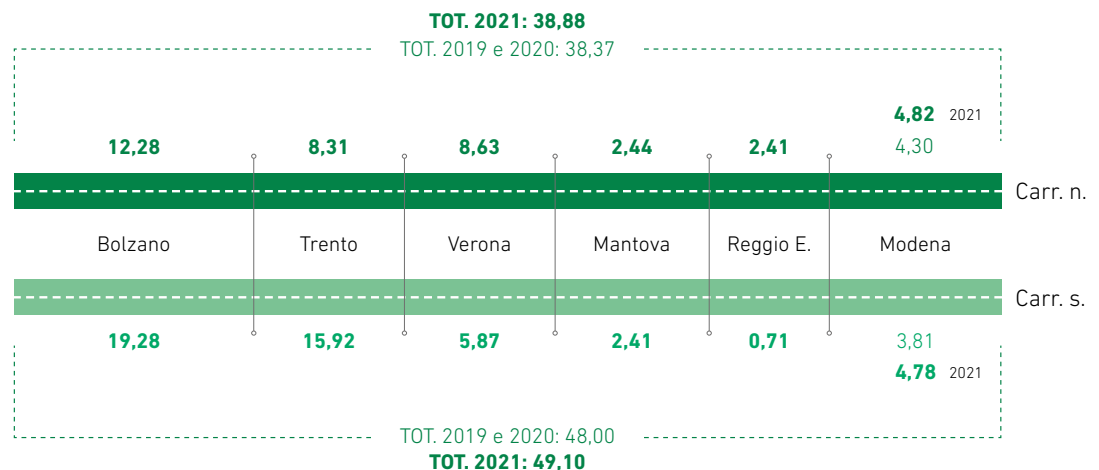
In ragione dello stretto rapporto che lega il Gruppo Autobrennero ai territori, i cui Enti locali rappresentano la partecipazione di maggioranza, il tema dell'inquinamento acustico e del suo contenimento è sempre stato al centro delle politiche societarie. Una particolare attenzione è dedicata all'inquinamento acustico avvertito dalle comunità che vivono a ridosso delle infrastrutture autostradali e ferroviarie poiché particolarmente impattante sulla qualità della propria vita.

Per far fronte a questa tematica, Autostrada del Brennero SpA è stata una delle prime autostrade italiane ad aver affrontato il problema dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare in transito 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 acustica.

Ad oggi sono state installate 146 barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 88 km che garantiscono una copertura del 14,2% dell'intero tracciato.

Copertura effettiva del tracciato con barriere antirumore (km)*



*: I dati presenti in infografica sono validi per l'intero triennio a parte i due valori di Modena.

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.

Complessivamente, nel periodo 1996-2021, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ha investito un totale di € 382.643.837,44 nella manutenzione della pavimentazione con fonoassorbente e € 132.117.405,29 per l'adozione di barriere antirumore. Nello specifico, nel 2021 sono stati investiti rispettivamente € 19.035.498,60 e € 8.760.260,25.

Mimetizzare un tracciato autostradale è una sfida impossibile: il nastro è un corpo estraneo, lineare, monotono, quasi sempre completamente svincolato dal paesaggio che attraversa, difficilmente assorbibile dall'ambiente circostante. 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 il circostante scenario, 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 circostante, 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, ed 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.

La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti

GRI 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 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.

Nel corso del 2021 non sono stati riscontrati sversamenti causati direttamente dalle operazioni del Gruppo, ma Autostrada del Brennero SpA ha dovuto gestire uno sversamento da parte di terzi di liquido infiammabile (EER 190204*) all'altezza del km 128+913 nord, ossia all'incirca presso il Comune di Lavis (TN). Lo sversamento ha comportato la rimozione di 760 kg di rifiuti liquidi contenenti sostanze pericolose (Codice CER 16.10.01*) e 360 kg di materiale assorbente e filtrante contaminato da sostanze pericolose (codice CER 15.02.02*): l'ormai consolidata modalità di gestione adottata dalla società ha permesso di ripristinare l'area senza rilevanti conseguenze per il territorio circostante.

Rispetto agli anni precedenti il numero di sversamenti è significativamente diminuito: nel corso del 2020 e del 2019 Autostrada del Brennero SpA era infatti intervenuta per gestire sei sversamenti di carburante lungo il tracciato autostradale ed RTC SpA ha dovuto fronteggiare il rovesciamento accidentale di un serbatoio di carburante sulla sede ferroviaria.

A22 come una città: la gestione dei rifiuti

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. 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 di Sicurezza Autostradali, 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.

I normali rifiuti di 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 addetti alle piccole manutenzioni 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.

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 SpA
e RTC SpA: rifiuti
per destinazione
e pericolosità (t)

	2019	2020	2021
Recuperati	3.608	3.585	3.602
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	3.581	3.577	3.596
<i>Rifiuti pericolosi</i>	27	8	6
Smaltiti	343	94	82
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	17	47	7
<i>Rifiuti pericolosi</i>	326	47	75
Totale	3.951	3.679	3.684

Nel 2021 la quantità di rifiuti prodotta rispetto all'anno precedente è rimasta pressoché invariata: il 97,80% del totale dei rifiuti generati dalla Società è rappresentato da rifiuti non pericolosi ed il 97,78% è stato conferito a ditte esterne per l'avvio ad operazioni di recupero, confermando l'impegno del Gruppo per portare avanti una gestione basata sui principi della sostenibilità. La principale variazione che i dati evidenziano si riscontra tra i rifiuti, pericolosi e non pericolosi, destinati a smaltimento: essendo l'andamento collegato agli sversamenti sopra citati, il Gruppo non ha 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.

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 14001, 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 nel 2021 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	giugno 2018 - giugno 2019			giugno 2019 - giugno 2020			giugno 2020 - giugno 2021		
	Riciclato (q)	Totale (q)	%	Riciclato (q)	Totale (q)	%	Riciclato (q)	Totale (q)	%
Conglomerato bituminoso (Base)	35.496	118.319	30%	69.340	231.133	30%	98.481	328.271	30%
Conglomerato bituminoso (Binder)	24.074	240.743	10%	23.519	253.193	9%	73.567	735.673	10%
Conglomerato bituminoso (Usura)	0	498.039	0%	0	452.009	0%	0	1.027.120	0%
TOTALE	59.570	857.101	7%	92.859	936.335	10%	172.048	2.091.064	8%

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%.

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.). Se confrontati con gli anni precedenti, le maggiori precipitazioni nevose e le temperature relativamente più rigide hanno comportato un maggior consumo di fondenti salini nell'inverno 2020-2021 (+118% rispetto all'inverno 2019/2020).

Fondenti salini (q)

Materiali utilizzati per peso o volume	Inverno 2018 / 2019	Inverno 2019 / 2020	Inverno 2020 / 2021
Cloruro di sodio (NaCl)	90.557	47.573	101.654
Cloruro di calcio (CaCl ₂)	8.738	6.100	15.423
TOTALE CONSUMO FONDENTI SALINI (q)	99.295	53.673	117.077

Le risorse idriche e la loro tutela

GRI 303-1; 303-3

Nonostante il consumo di acqua non sia tra quelli caratteristici 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.

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 e Sadobre SpA sono limitati alle sedi, dove la risorsa idrica viene utilizzata per usi igienico sanitari; il lavaggio delle locomotive di RTC SpA genera invece un impatto indiretto sulla risorsa: per questa operazione è stato stipulato un contratto con la ditta CoopService.

CONSUMO IDRICO COMPLESSIVO DI GRUPPO PER FONTE (megalitri)			
Destinazione	2019	2020	2021
Acque da rete / acque di terze parti	112,40	102,83	96,44
<i>di cui consumi inerenti alle aree di servizio di A22</i>	<i>46,25</i>	<i>29,89</i>	<i>9,19</i>
Acque da pozzo / acque sotterranee	174,87	178,91	150,55
<i>di cui consumi inerenti alle aree di servizio di A22</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
TOTALE PRELIEVO IDRICO COMPLESSIVO	287,27	281,74	246,99

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 pozzo da parte di Autostrada del Brennero SpA registrano una lieve diminuzione rispetto agli anni precedenti. L'ottimizzazione degli impianti per la generazione del freddo della stazione di Trento Nord e della palazzina B di sede, dove si utilizza acqua da pozzo al fine di aumentare l'efficienza energetica dell'impianto, ha permesso una riduzione dei consumi.

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*



Abbattimenti
del rumore
e delle vibrazioni



Gestione intermodale
della mobilità
lungo l'asse
del Brennero



Gestione
rifiuti



Protezione
dell'aria
e del clima

LA MAPPA DEGLI INTERVENTI



Protezione
della biodiversità
e del paesaggio



Ricerca
e sviluppo



Gestione acque
di scarico



Protezione e recupero
del suolo e delle acque
superficiali
e di falda



.04

Il benessere degli utenti

Il presente capitolo si focalizza sull'attività autostradale, realizzata da Autostrada del Brennero SpA con il supporto di Sadobre SpA, includendo i dati per RTC SpA ove possibile. Solo la prima tipologia di attività svolta dal Gruppo coinvolge infatti direttamente l'utente finale, che, nel momento in cui decide di utilizzare il servizio, deve potersi fidare ciecamente della qualità offerta, soprattutto in considerazione del rischio intrinseco che caratterizza la mobilità su ruota. L'impegno della Società va però ben oltre la "sola" sicurezza dell'utente, in quanto la Società considera come obiettivo la piena soddisfazione dell'utente, in tutti i servizi che utilizza.

La sicurezza degli utenti

GRI 103-1; 103-2; 103-3

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 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.

Un esempio emblematico di questo approccio 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: già nel 2018 i defibrillatori erano presenti in tutti i punti ritenuti rilevanti. 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). Si è inoltre proceduto all'erogazione di formazione specifica per migliorare l'efficacia del progetto: in particolare, nel 2021 sono state erogate 406 ore di formazione che hanno coinvolto un totale di 92 persone tra collaboratori e operatori dei vari servizi presenti sulla rete autostradale, arrivando così ad un totale di 324 soggetti formati nel corso del triennio rendicontato.

Gli attori della sicurezza



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. La sicurezza degli utenti investe in particolare 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.

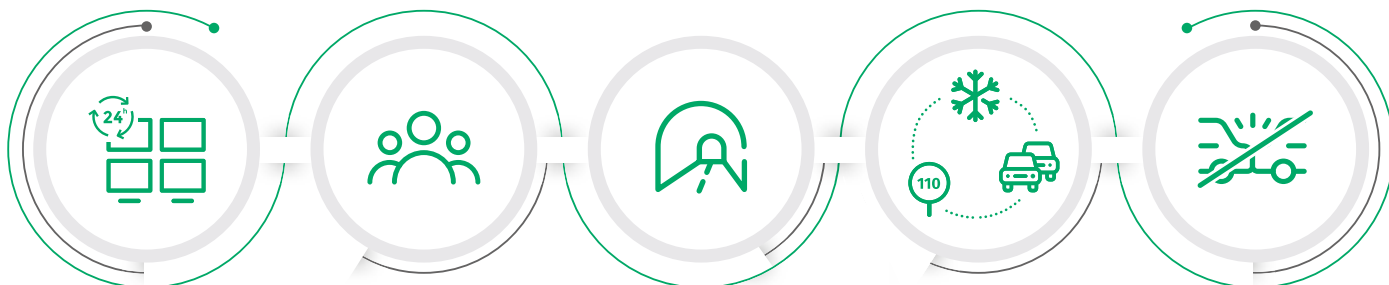
Quello della sicurezza degli utenti è un concetto che il Gruppo Autobrennero declina su tre fronti diversi: **l'infrastruttura, la manutenzione e la gestione del traffico.**

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 oltre € 200.000 a km. 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, sull'App 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, suddivisi su tre turni nell'arco delle 24 ore) che dispone di 39 automezzi dotati di attrezzature speciali e dispositivi di pronto intervento. Appositamente formati,

IL SISTEMA DELLA SICUREZZA



PROGETTAZIONE

Autostrada del Brennero SpA ha scelto da tempo di dotarsi di una **struttura interna** per la progettazione. Sono **60 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**.

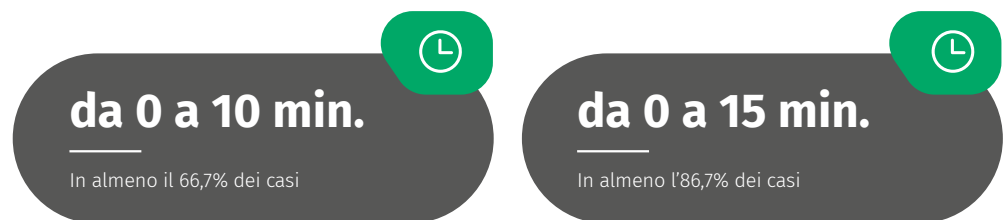


GESTIONE DINAMICA DEL TRAFFICO

Attraverso **230 telecamere**, **23 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.

gli Ausiliari 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 (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, in modo da assicurare la sicurezza della struttura e dei suoi utenti. 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.

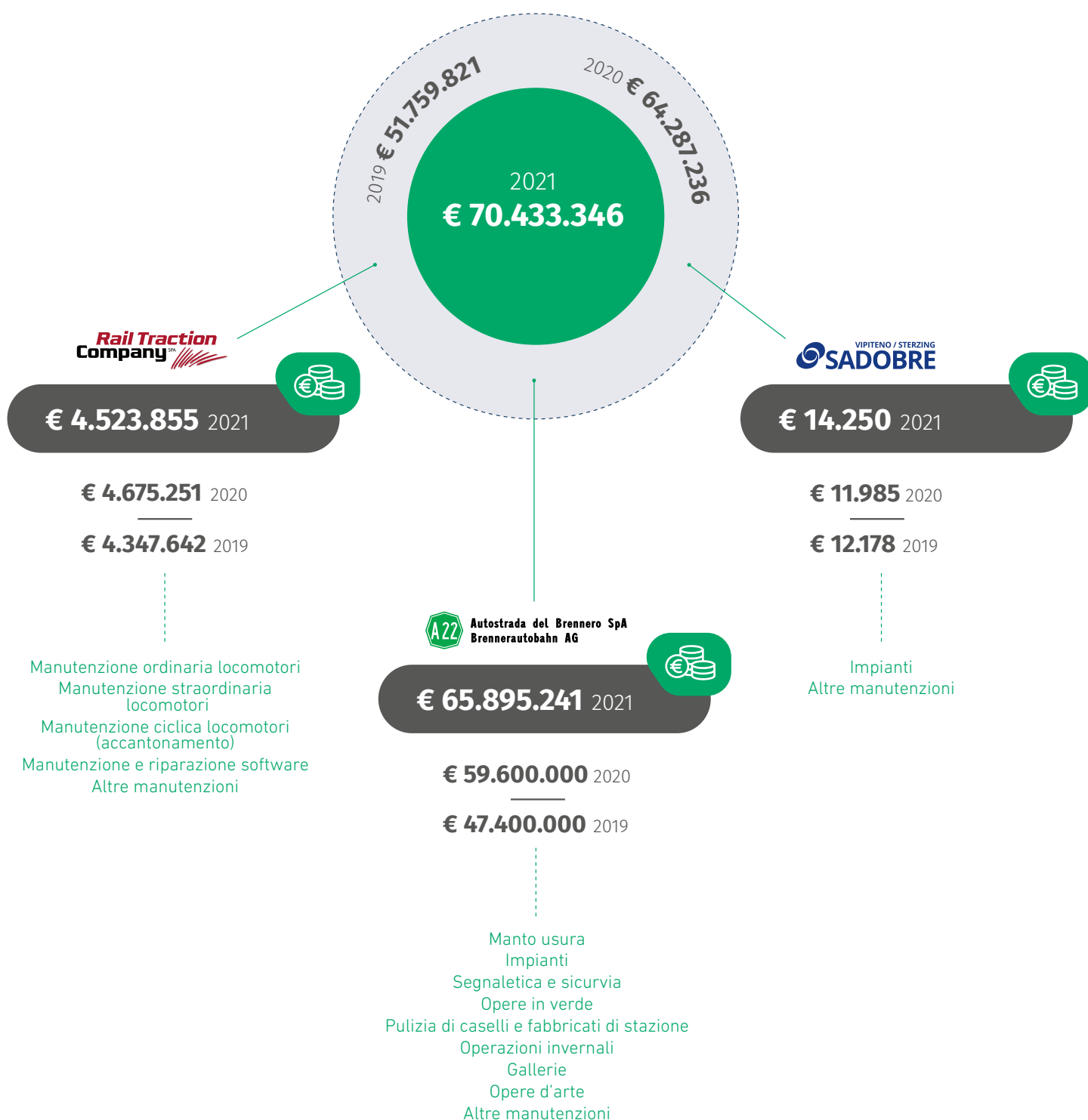
L'impatto maggiore in materia di manutenzioni investe la Capogruppo. Autostrada del Brennero SpA, infatti, deve gestire la manutenzione di 314 km di autostrada, l'A22, caratterizzata da un lungo tratto alpino, che conta numerose opere d'arte: 144 tra ponti e viadotti (31,2 km). L'opera più rilevante 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. La Società ha investito 12 milioni di euro per i lavori di riqualificazione e ammodernamento dell'opera; 30 gallerie unidirezionali (12,6 km). Quattro delle 30 gallerie in A22 misurano più di 500 m. Sono quelle di Brennero, Fortezza, Bolzano (galleria del Virgolo) e Trento (galleria di Piedicastello); 147 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 della società RTC SpA, che offre 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 essere distinte tra: manutenzione ordinaria, straordinaria (riparazione guasti) e ciclica (revisione del mezzo al raggiungimento di un determinato chilometraggio); per la loro 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 accantona annualmente la relativa quota. Al fine di migliorare il monitoraggio di tale tematica 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 sono certificati o in corso di certificazione 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

*Gli interventi sostenuti nel 2021
per mantenere in perfetta efficienza le infrastrutture*



La prevenzione degli incidenti

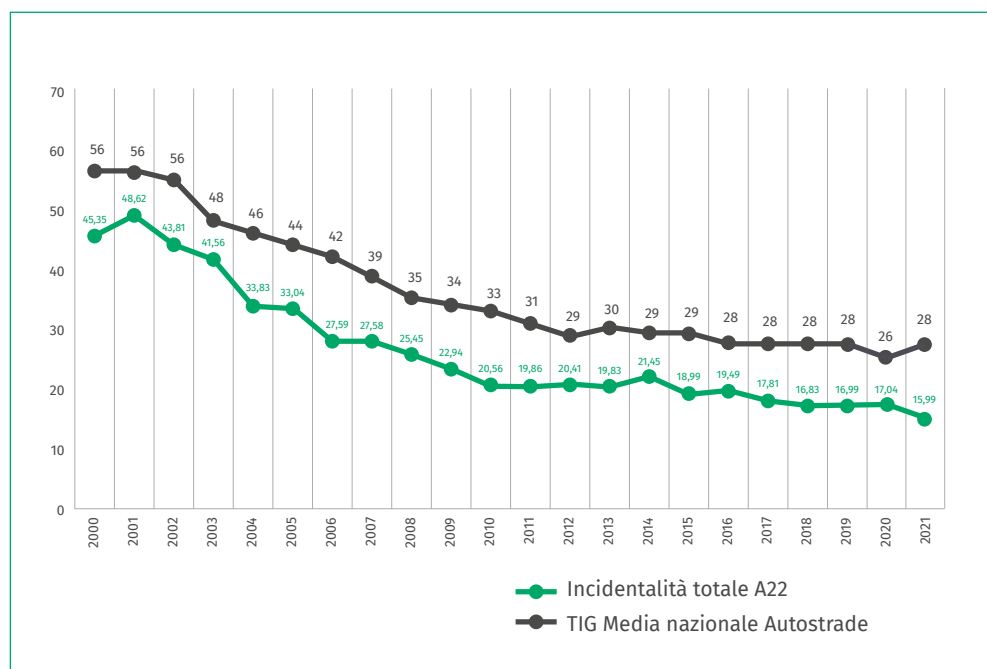
La forte riduzione del tasso di incidentalità degli ultimi venti anni è dovuta anche a provvedimenti adottati per assicurare le più idonee condizioni di sicurezza e transitabilità in tutte le stagioni. Autostrada del Brennero SpA effettua costanti attività di controllo dello stato del manto stradale, 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 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.

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 2021 al livello di 15,99, di circa 1 punto inferiore al dato dello scorso anno e di circa 12 punti inferiore rispetto alla media nazionale (28).

TASSO DI INCIDENTALITÀ TOTALE Autostrada del Brennero SpA	2019	2020	2021
Numero di incidenti totali (n°)	863	617	690
TASSO DI INCIDENTALITÀ TOTALE (n°)	16,99	17,04	15,99

Tasso di incidentalità globale (n° su 100 milioni di veicoli/km)



(*)
Il tasso di incidentalità globale (T.I.G.)
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 Safe Strip, C-ROADS, ICT4CART, 5G-CARMEN e Ursa Major Neo, precedentemente illustrati nella sezione "Innovazione e digitalizzazione".

La sicurezza delle informazioni

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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 e adeguate a favorire la gestione dei trattamenti di dati personali in modo lecito, corretto, trasparente e protetto. In particolare, la società RTC SpA gestisce la privacy e la sicurezza delle informazioni tramite il “Manuale Privacy”, redatto in conformità alla normativa italiana ed europea sul trattamento dei dati personali, il Registro delle attività di trattamento, la valutazione dei rischi con metodo ENISA, l’Organigramma Privacy ed infine il Regolamento informatico. Le responsabilità, oltre a quelle relative al Titolare del Trattamento, sono state delegate a CFO, COO e Direttore Commerciale per le proprie Direzioni di competenza. Oltre a ciò, la Società ha in programma l’attivazione dei seguenti progetti e iniziative connesse alla tematica:

- mantenere una formazione aggiornata sulle aree di competenza;
- predisporre *audit* a campione su fornitori (responsabili esterni) che trattano dati personali;
- definire una Data Retention Policy per quanto attiene l’archiviazione dei dati da parte dei fornitori.

Privacy dei clienti

Nel triennio rendicontato, il Gruppo Autobrennero non ha ricevuto denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti ed ha rilevato esclusivamente un episodio di data breach in seguito all’intrusione da parte di terzi in una casella di posta aziendale, relativa alla società RTC SpA, che conteneva materiale potenzialmente sensibile e di conseguenza poteva rappresentare una possibile violazioni della privacy dei clienti. La società RTC SpA ha prontamente intrapreso tutte le procedure e misure adatte a tutelare la privacy degli stakeholder potenzialmente coinvolti, notificando alla Polizia Postale e al garante per la Protezione dei Dati Personali il data breach, archiviato successivamente dal Garante in data 01.03.2021. La Società ha inoltre implementato nuove misure di sicurezza sui propri sistemi e programmato interventi di formazione in materia di sicurezza informatica.

La soddisfazione degli utenti

GRI 103-1; 103-2; 103-3

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 servizi ai viaggiatori: il sito web, l'App e il bot @autostradaA22 su Telegram

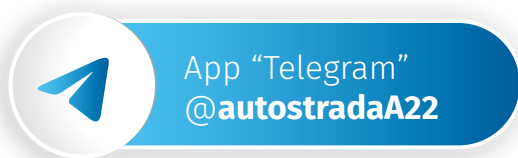
Il sito internet **www.autobrennero.it** è uno dei principali mezzi di comunicazione che la Società ha a disposizione per offrire agli utenti informazioni su viabilità, servizi e attività svolte dalla stessa Autostrada del Brennero SpA. Nel 2019 esso è stato completamente rinnovato con conseguente miglioramento delle sue caratteristiche tecniche, funzioni e di usabilità. Rispetto alla precedente versione, inoltre, il sito è diventato responsive, ossia navigabile da qualsiasi tipo di dispositivo.

La struttura e la grafica del sito sono state riviste per rendere più agevole e immediata la ricerca di informazioni e/o servizi da parte delle diverse tipologie di utenti di A22: pendolari, autotrasportatori o viaggiatori occasionali.

Attraverso sezioni ben distinte, il sito offre informazioni sulla Società, sul traffico e i servizi disponibili lungo l'autostrada. 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 Utente 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 ed i riferimenti utili sul pedaggio 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 di due App ufficiali denominate "A22" ed "A22 Truck" dedicata agli autotrasportatori, entrambe scaricabili direttamente da Apple Store e da Google Play rispettivamente per i telefoni con sistema operativo iOS ed Android. Le applicazioni forniscono in tempo reale, grazie agli aggiornamenti

degli operatori del CAU - Centro Assistenza Utenza, informazioni georeferenziate riguardanti la viabilità ed i servizi lungo l'A22.



Autostrada del Brennero SpA ritiene che l'informazione sia una componente essenziale per un viaggio sereno e sicuro e che pertanto debba viaggiare nei canali più vicini agli utenti. Per questo dal 12 luglio 2021 ha attivato su **Telegram il bot della Società @autostradaA22** 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 menù e personalizzare la tipologia di notifiche che desidera ricevere dal tasto impostazioni. Al 31.12.2021 più di 5 mila utenti utilizzano regolarmente il bot. Le voci con maggiori interazioni sono "info traffico" per visualizzare gli eventi in tempo reale e le webcam.

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 riceve immagini da 230 telecamere:

- 150 preposte al controllo traffico;
- 67 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, composto da 23 operatori, gestisce a turno, h24 sette giorni su sette, le informazioni e coordina gli interventi degli Ausiliari della Viabilità. Nello stesso edificio del CAU hanno sede anche il COA - Centro Operativo Autostradale, e la Sottosezione autostradale della Polizia Stradale di Trento. I due Centri operano in stretto contatto e si coordinano per assicurare la massima tempestività d'intervento ed efficacia nelle operazioni di soccorso.

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: 840 042121 per l'A1 Milano-Bologna; 800 012812 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 rotatorie antistanti le stazioni autostradali, 38 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.

L'edizione 2021 della Customer dei Servizi ha approfondito vari ambiti ritenuti significativi per il Bilancio di Sostenibilità: Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza, e ha posto agli intervistati domande specifiche sulla loro soddisfazione relativa ai servizi offerti dalla Società e sulla conoscenza delle principali iniziative della Società su questi temi.

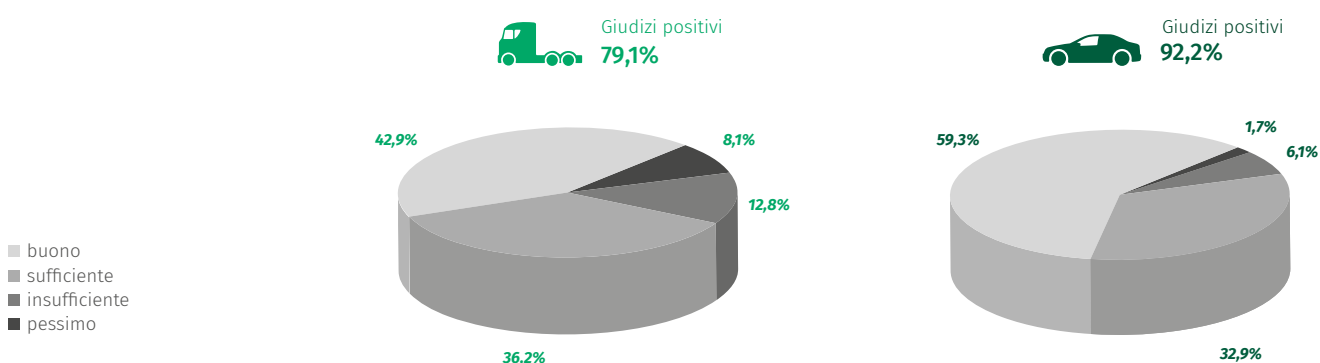
Ad esempio, per quanto riguarda la qualità e la sicurezza del tratto autostradale, le opinioni degli utenti autostradali e della cittadinanza in generale sono state positive.

In particolare, ad un alto livello di valutazione del comfort di guida è accostato anche un alto livello della percezione della sicurezza in quanto sostenuto dall'88,4% delle risposte degli utenti.

Inoltre, dall'indagine si evince un buon livello di conoscenza delle iniziative negli ambiti Ambiente, Qualità e Sicurezza, ad esempio riguardo alla presenza dei defibrillatori semiautomatici (DAE) in tutte le aree di servizio e alla presenza dei punti di ricarica elettrica lungo la tratta autostradale. I seguenti grafici riportano i risultati dell'indagine.

Percezione della sicurezza

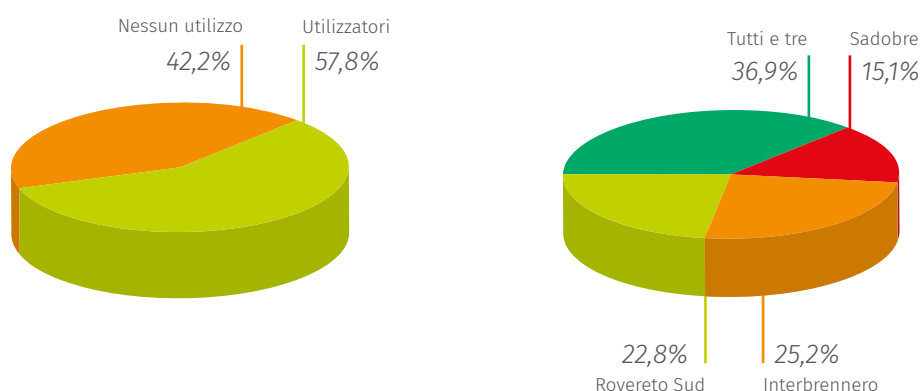
Come ritiene di poter valutare, in generale, la sicurezza percorrendo la A22?



Utilizzo delle aree di sosta per mezzi pesanti

Riservato agli autotrasportatori

Quale di questi 3 parcheggi ha utilizzato?

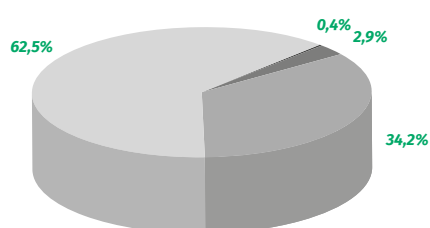


Percezione del personale di esazione

Come valuta il comportamento degli esattori in Autostrada del Brennero SpA?



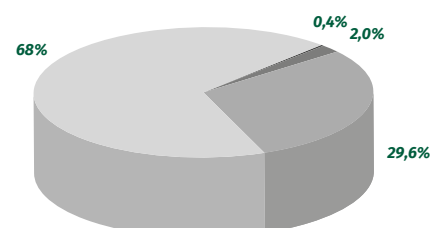
Giudizi positivi
96,7%



■ buono
■ sufficiente
■ insufficiente
■ pessimo



Giudizi positivi
97,6%

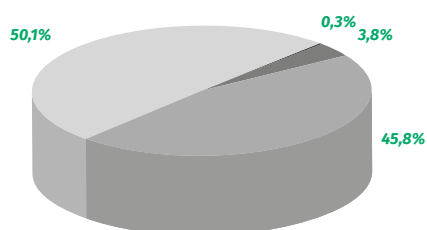


Percezione del servizio NON OIL

Come giudica la qualità dei prodotti da Lei consumati presso il bar?



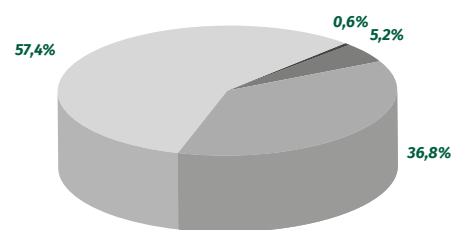
Giudizi positivi
95,9%



■ buono
■ sufficiente
■ insufficiente
■ pessimo



Giudizi positivi
94,2%

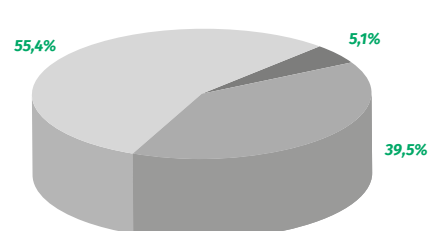


Percezione dei servizi igienici

Come valuta in generale il livello di pulizia e decoro dei servizi igienici?



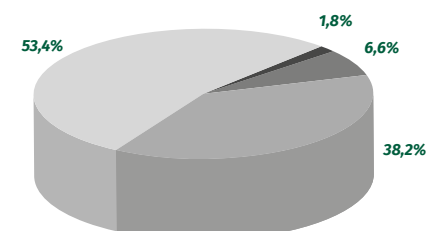
Giudizi positivi
94,9%



■ buono
■ sufficiente
■ insufficiente
■ pessimo



Giudizi positivi
91,6%

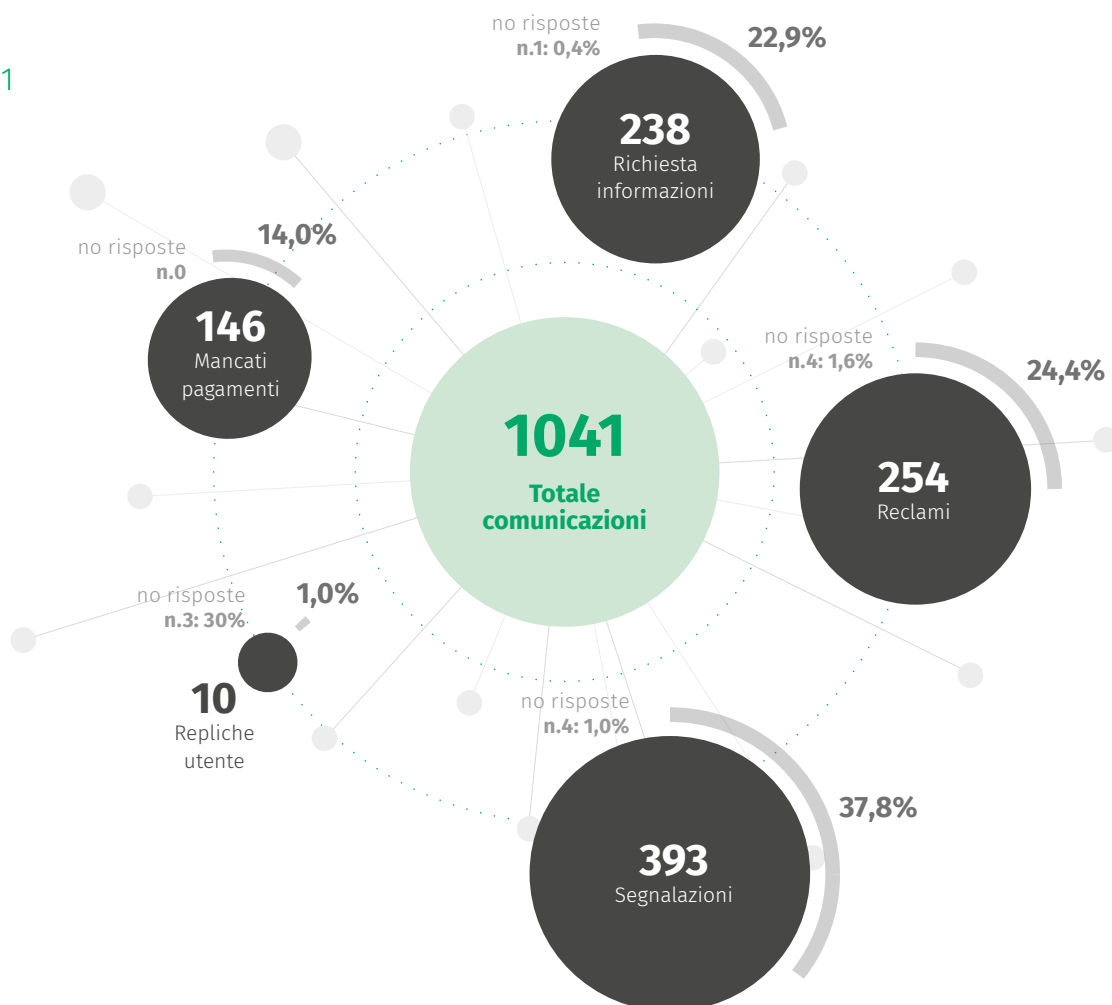


I reclami

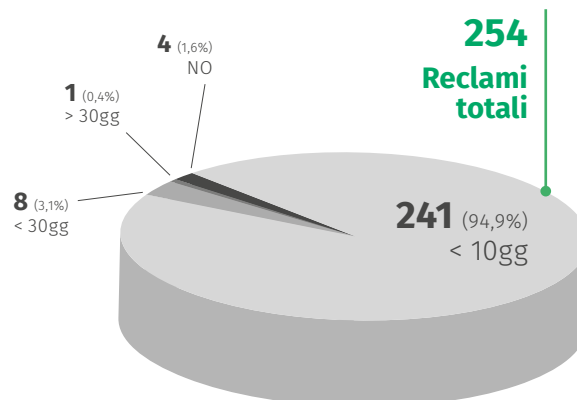
Autostrada del Brennero SpA è dotata di un efficiente Sistema di gestione dei reclami. In particolare, mette a disposizione dell'utenza diversi canali:

- lettera indirizzata ad Autostrada del Brennero SpA - via Berlino, 10 - 38121 TRENTO;
- e-mail all'indirizzo di posta elettronica a22@autobrennero.it;
- form "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 2021
(Autostrada
del Brennero SpA)



Tempi di risposta (Autostrada del Brennero SpA)



Il canale più utilizzato oggi è l'e-mail (98,27%), che permette di fornire una risposta in modo rapido e puntuale. Ne è riprova il fatto che Autostrada del Brennero SpA, a seguito dell'invio di report trimestrali e di alert da parte dell'Ufficio Comunicazione ai settori e direzioni competenti, ha registrato un incremento di reclami evasi entro i 10 giorni lavorativi del 9,7% tra il 2020 (86,7%) e il 2021 (96,4%). In totale, i reclami 2021 sono stati 254, numero assolutamente irrilevante se lo rapportiamo al numero di veicoli transitati lungo l'A22 (62.731.533 nel 2021), 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), SL (Settore Legale), in base alla competenza del servizio o attività oggetto di reclamo, e UC (Ufficio Comunicazione) 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.



.05

L'attenzione alle comunità locali

Autostrada del Brennero SpA nacque nel 1959 per volontà degli Enti pubblici dei territori che sarebbero stati collegati dall'A22. A tutt'oggi, l'85% delle azioni è detenuta da quegli stessi Soci. Pertanto, l'attenzione alle comunità locali è per il Gruppo Autobrennero naturale come per ogni società è naturale l'attenzione verso i propri Soci.

La redistribuzione del valore generato

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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.

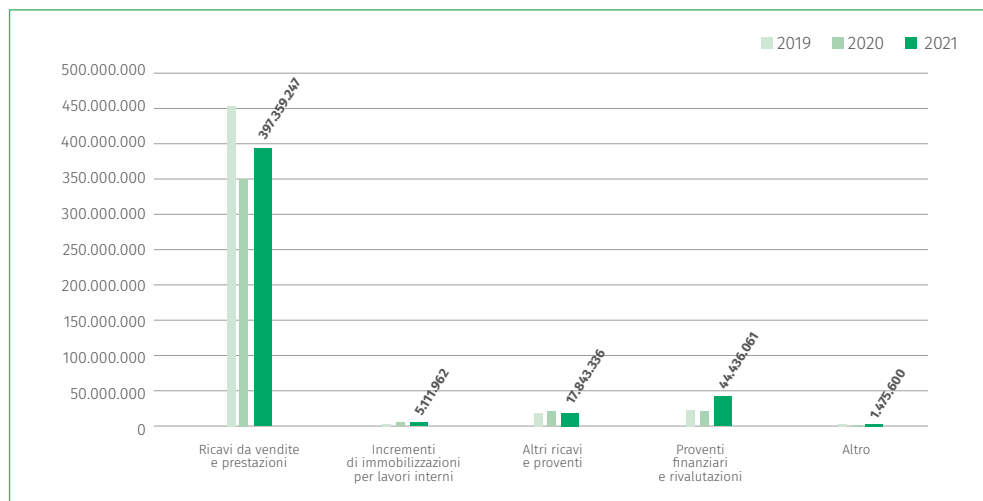
Il primo impatto positivo è quello prodotto attraverso la propria attività principale: favorire la mobilità delle persone e delle merci. L'agricoltura, l'industria, il commercio, il turismo, in sintesi ogni attività economica ricava un volano dalla propria vicinanza all'infrastruttura autostradale e 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 2020 le somme complessivamente accantonate ammontano a € 791.000.000.

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.

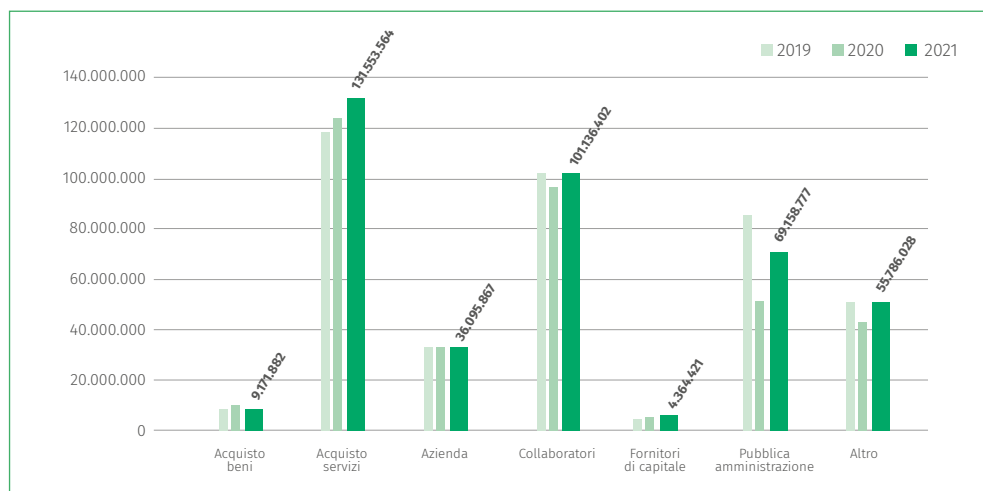
Totale valore economico generato (€)

2019: € 497.699.702
2020: € 397.478.613
2021: € 466.226.206



Totale valore economico distribuito (€)

2019: € 410.601.556
2020: € 374.033.350
2021: € 407.266.941



Totale valore economico trattenuto (€)

2019: € 87.098.146
2020: € 23.445.263
2021: € 58.959.265

Nel corso del 2021, il valore generato e distribuito è complessivamente aumentato (rispettivamente +17% e +9%) rispetto all'anno precedente, che è però da considerarsi come un esercizio anomalo a causa della situazione pandemica che ha fortemente impattato il bilancio della Società; sebbene i numeri confermino una progressiva ripresa, i risultati del 2021 hanno in parte continuato a risentire delle restrizioni messe in atto per parte dell'anno.

La tutela del territorio

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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

È un accordo tra Provincia Autonoma di Trento e Autostrada del Brennero SpA, valido fino al 30 novembre 2023, 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.

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

Per sottoscrivere le promozioni Urban Pass e Brennerpass, è possibile inviare i moduli per e-mail a **urbanpass@autobrennero.it** e **brennerpass@autobrennero.it** o consegnarli presso i Centri Servizi.

Viabilità ordinaria

All'interno di un più ampio piano di intervento che ha investito ed investe tutti i territori attraversati dall'A22, la Società Autostrada del Brennero SpA ha stanziato l'investimento di € 6.082.517,15 per la realizzazione, in collaborazione con la Provincia Autonoma di Trento, dello svincolo tra la tangenziale di Trento e la SP 235 dell'Interporto.

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 2021 la somma elargita, a fronte di tutte le richieste di liberalità sostenute, è pari a € 63.500.

€ 63.500

Somma elargita nel 2021
per le liberalità





€ 362.437

Somma elargita nel 2021
per le sponsorizzazioni

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 2021 la Società ha partecipato a 18 iniziative con un investimento complessivo pari a € 362.437,00.

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, 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,

Art Bonus

Un sostegno ad un settore in difficoltà

L'Art Bonus è dedicato ai mecenati di oggi che vogliono mantenere il patrimonio artistico italiano per l'Italia del domani. Si tratta di un *bonus* che consente un credito di imposta del 65% sull'importo donato con erogazioni liberali a sostegno del patrimonio culturale pubblico.

A seguito dell'emergenza da Coronavirus (Covid-19), nel corso del 2020 e del 2021 sono stati sospesi in più momenti, su tutto il territorio nazionale, i servizi di apertura al pubblico degli istituti e luoghi della cultura, nonché gli spettacoli di qualsiasi natura, inclusi quelli teatrali e cinematografici. Per fronteggiare gli effetti negativi derivanti da tale situazione, la Società ha voluto favorire la ripresa della produzione dell'offerta culturale dal vivo mettendo a disposizione degli enti culturali dello spettacolo dal vivo, presenti nelle sei province attraversate dall'A22, la somma di € 300.000,00, da destinarsi a sostegno delle attività artistico - culturali organizzate dagli stessi enti ai sensi del D.L. 31.5.2014, n. 83, "Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo", convertito con modificazioni in legge del 29.07.2014, n. 106, "Art bonus".

L'obiettivo è stato contribuire ad aumentare la percezione collettiva di un lento ma costante miglioramento della situazione e permettere ai cittadini di riappropriarsi di riti e occasioni di socializzazione più che mai fondamentali oggi, dopo il lungo periodo di distanziamento che ognuno ha dovuto vivere.



soprattutto quelle elettriche, che rappresentano la quasi totalità della flotta RTC SpA. La fonte principale di rumore è data dai carri che non sono di proprietà dell'impresa ferroviaria e sui quali RTC SpA non ha 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 01 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.

Autostrada del Brennero in Città

Progetto didattico di educazione stradale

L' "ABC – Autostrada del Brennero in Città. Progetto didattico di educazione stradale" è un progetto nato nel 2014 da un'idea di Autostrada del Brennero SpA e affiliato a "Icaro", un importante progetto di successo, rivolto agli studenti di ogni ordine e grado e finalizzato alla prevenzione e alla sicurezza stradale, di cui la Società è partner.

Lo scopo di ABC è proporre un contenitore formativo specificatamente dedicato ai comportamenti corretti da adottare in autostrada. Gli obiettivi sono quindi avvicinare i ragazzi al Codice della Strada, dare agli studenti in procinto di prendere la patente gli strumenti per una corretta valutazione del rischio e promuovere un comportamento corretto e responsabile quando si è in viaggio in autostrada.

A seguito della pandemia da Covid-19 e dell'impossibilità di offrire agli istituti scolastici la proposta di attività didattica nel tradizionale format in presenza, Autostrada del Brennero SpA ha preferito non sospendere l'iniziativa, ma ripensarla.

Per l'anno scolastico 2020/21, quindi, è stata pensata una proposta alternativa e interattiva che si rifaceva al format del webinar, più adatto al contesto in cui anche gli studenti erano chiamati a vivere l'offerta formativa.

Per ogni provincia attraversata dall'A22 è stata organizzata una formazione da remoto, registrata e trasmessa in diretta streaming dagli studi di registrazione della Fiera di Bolzano. Per ognuna di esse un formatore di Autobrennero e un formatore della Polizia Stradale della sezione di competenza hanno proposto ai ragazzi un momento della durata di 100 minuti durante il quale hanno mostrato i consueti



materiali didattici del progetto. Per garantire la massima interazione con gli studenti e le studentesse anche da remoto sono stati poi inseriti due strumenti. Il primo è stato il quiz a domande a risposta multipla, sottoposto ai ragazzi attraverso la piattaforma Kahoot!, a cui potevano partecipare come classe, permettendo ai formatori di intervallare la formazione con momenti di ascolto e confronto con chi seguiva. L'inserimento di un elemento di gamification ha così permesso di mantenere più alta la concentrazione dei ragazzi, incentivati anche dalla messa in palio, ad ogni webinar, di un premio a scelta tra 15 webcam, una lavagna interattiva LIM, un proiettore, 3 microscopi, da assegnare alla classe prima classificata. Il secondo strumento, utilizzato per ridurre al minimo la distanza tra formatori e ragazzi, è stato l'applicazione WhatsApp, attraverso la quale i ragazzi da remoto hanno avuto la possibilità di porre domande in tempo reale mediante l'invio di messaggi a un numero dedicato.

In ogni incontro sono stati portati i saluti istituzionali da parte dell'Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero SpA, del Prefetto, del Presidente della Provincia, 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 le 6 formazioni organizzate sono stati raggiunti: 6.832 studenti, 341 classi di 59 istituti scolastici coinvolti.







.06

Il benessere dei collaboratori

Il benessere dei collaboratori è un altro pilastro del Gruppo Autobrennero. Il fatto stesso che Autostrada del Brennero SpA abbia scelto di tenere "in casa" molte professionalità altrove esternalizzate, come i progettisti, testimonia quanto il Gruppo consideri i propri collaboratori il proprio principale patrimonio, da tutelare e valorizzare.

I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 102-8; 102-41; 401-1; 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:

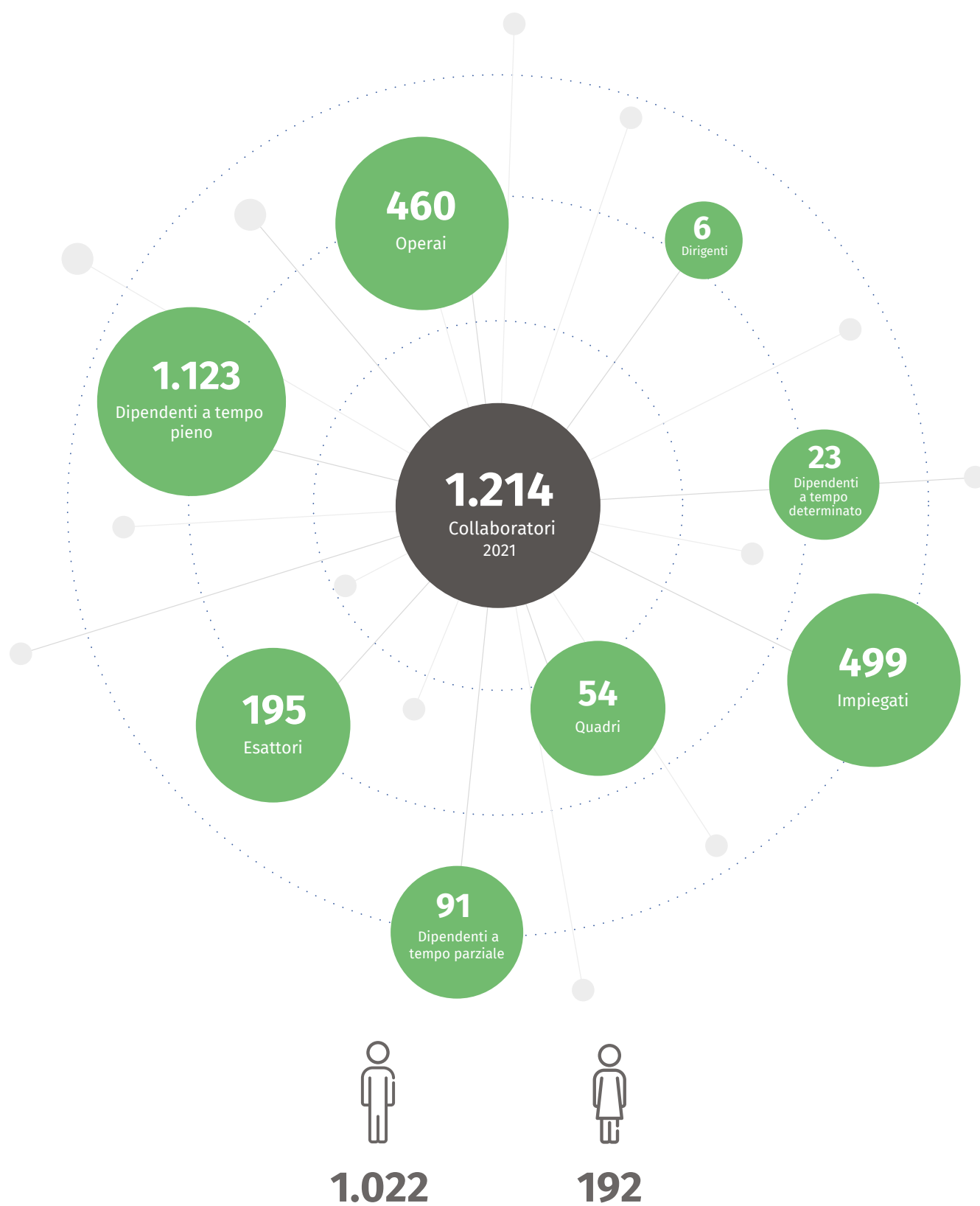
- condivisione dei valori e degli obiettivi;
- integrazione e partecipazione dei collaboratori alla vita aziendale;
- crescita personale e professionale dei dipendenti, a qualsiasi livello.

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 alla valutazione della necessità di nuove assunzioni attraverso la verifica degli 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, schede di valutazione individuali delle competenze e di monitoraggio dei compiti, che possono essere revisionate e modificate in ottica di miglioramento continuo del Sistema di gestione.

Fin dalla fondazione, RTC SpA promuove annualmente scuole di formazione per Allievi Macchinisti e Allievi Preparatori del treno, che al termine del percorso di formazione ed acquisizione delle abilitazioni ferroviarie sono inseriti in azienda ed avviati alla professione. Ad oggi, sono state realizzate 18 edizioni di Scuole Allievi Macchinisti, 7 edizioni di Scuole Allievi Preparatori, 2 edizioni di Scuole Allievi Accompagnatori treno e 2 edizioni di Scuole per Manovratori.



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 applica il “Contratto Collettivo Nazionale di lavoro per il Personale dipendente da Società e Consorzi concessionari di autostrade e trafori”, rinnovato il 16 dicembre 2019, che regola le modifiche organizzative intercorse nel periodo di rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità. A questo contratto si affianca il Contratto Integrativo di secondo livello aziendale, rinnovato il 25 settembre 2017 e attualmente in vigore sulla base di un temporaneo accordo ponte. A tutti i 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. Pertanto, tutti i dipendenti del Gruppo risultano coperti da accordi di contrattazione collettiva.

Il personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2021 è costituito da 1.191 dipendenti, con un decremento di 37 unità rispetto al 2020. Il numero dei dipendenti con contratto a tempo determinato è di 23 persone, con un leggero aumento (4 unità) rispetto al 2020.

Il tasso di turnover di Gruppo nel 2021 è pari al 7%, quasi la metà dell'anno precedente. Il tasso di assunzione è leggermente migliorato grazie al clima di ripresa post-pandemia, passando dal 3% nel 2020 al 4% nel 2021, con un totale di assunzioni rispettivamente pari a 53 e 33.

La natura stessa delle attività svolte dal Gruppo comporta uno sbilanciamento in termini di diversità verso i dipendenti di genere maschile, che nel 2021 rappresentano circa l'84% del totale dell'organico: il fattore fisico accentua tale composizione soprattutto tra gli operai, che sono rappresentati circa al 99% 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 dal 15% al 25% (2020 vs 2021).

Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (Gruppo Autobrennero)									
	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
TIPOLOGIA DI CONTRATTO									
Dipendenti a tempo indeterminato	180	1.045	1.225	184	1.044	1.228	186	1.005	1.191
<i>di cui provenienti dal Trentino-Alto Adige</i>	147	598	745	153	587	740	152	567	719
<i>di cui provenienti da fuori regione</i>	33	447	480	31	457	488	34	438	472
Dipendenti a tempo determinato	42	93	135	4	15	19	6	17	23
<i>di cui provenienti dal Trentino-Alto Adige</i>	29	65	94	2	9	11	4	12	16
<i>di cui provenienti da fuori regione</i>	13	28	41	2	6	8	2	5	7
Collaboratori stagionali	0	0	0	6	11	17	0	0	0
<i>di cui provenienti dal Trentino-Alto Adige</i>	0	0	0	5	9	14	0	0	0
<i>di cui provenienti da fuori regione</i>	0	0	0	1	2	3	0	0	0
TIPOLOGIA DI IMPIEGO									
Dipendenti a tempo pieno	124	763	887	132	1.029	1.161	132	991	1.123
Dipendenti a tempo parziale	98	78	176	56	30	86	60	31	91
AREA GEOGRAFICA DI NASCITA									
Dipendenti	222	1.138	1.360	188	1.059	1.247	192	1.022	1.214
<i>Trentino-Alto Adige</i>	152	595	747	131	547	678	132	530	662
<i>Fuori Regione</i>	70	543	613	57	512	569	60	492	552
Collaboratori Stagionali	0	0	0	6	11	17	0	0	0
<i>Trentino-Alto Adige</i>	0	0	0	3	8	11	0	0	0
<i>Fuori Regione</i>	0	0	0	3	3	6	0	0	0
TOTALE ORGANICO	222	1.138	1.360	194	1.070	1.264	192	1.022	1.214

Nuove assunzioni e turnover (Gruppo Autobrennero)									
	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
ASSUNTI									
Totale nuove assunzioni	72	146	218	5	28	33	13	40	53
<i>fino a 21 anni</i>	3	5	8	0	0	0	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	35	61	96	3	13	16	4	17	21
<i>da 31 a 40 anni</i>	20	38	58	1	12	13	6	15	21
<i>da 41 a 50 anni</i>	12	25	37	1	3	4	3	4	7
<i>da 51 a 60 anni</i>	2	15	17	0	0	0	0	2	2
<i>oltre 60 anni</i>	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Tasso nuove assunzioni totale	32%	13%	16%	3%	3%	3%	7%	4%	4%
<i>fino a 21 anni</i>	100%	83%	89%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
<i>da 21 a 30 anni</i>	81%	47%	56%	15%	13%	13%	29%	22%	23%
<i>da 31 a 40 anni</i>	39%	15%	19%	2%	5%	5%	11%	7%	7%
<i>da 41 a 50 anni</i>	17%	8%	9%	2%	1%	1%	5%	1%	2%
<i>da 51 a 60 anni</i>	4%	5%	4%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
<i>oltre 60 anni</i>	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
CESSATI									
Totale Cessati	45	112	157	39	107	146	10	76	86
<i>fino a 21 anni</i>	2	5	7	1	3	4	1	0	1
<i>da 21 a 30 anni</i>	21	35	56	25	34	59	2	10	12
<i>da 31 a 40 anni</i>	13	22	35	5	12	17	0	17	17
<i>da 41 a 50 anni</i>	7	16	23	4	13	17	2	8	10
<i>da 51 a 60 anni</i>	2	7	9	2	15	17	3	15	18
<i>oltre 60 anni</i>	0	27	27	2	30	32	2	26	28
Tasso turnover totale	20%	10%	12%	21%	10%	12%	5%	7%	7%
<i>fino a 21 anni</i>	67%	83%	78%	0%	0%	0%	0%	0%	50%
<i>da 21 a 30 anni</i>	49%	27%	33%	125%	34%	49%	14%	13%	13%
<i>da 31 a 40 anni</i>	25%	9%	12%	10%	5%	6%	0%	8%	6%
<i>da 41 a 50 anni</i>	10%	5%	6%	6%	4%	5%	3%	3%	3%
<i>da 51 a 60 anni</i>	4%	2%	2%	4%	4%	4%	6%	4%	4%
<i>oltre 60 anni</i>	0%	28%	27%	67%	48%	49%	33%	40%	39%

Diversità tra i dipendenti (Gruppo Autobrennero)									
	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Totale dipendenti	223	1.136	1.359	188	1.059	1.247	192	1.022	1.214
<i>fino a 21 anni</i>	3	6	9	0	0	0	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	43	129	172	20	100	120	14	79	93
<i>da 31 a 40 anni</i>	51	247	298	48	235	283	56	226	282
<i>da 41 a 50 anni</i>	69	332	401	63	298	361	64	299	363
<i>da 51 a 60 anni</i>	52	327	379	54	364	418	52	351	403
<i>oltre 60 anni</i>	5	95	100	3	62	65	6	65	71
Dirigenti	1	8	9	1	8	9	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	5	6	1	5	6	1	3	4
<i>da 51 a 60 anni</i>	0	1	1	0	1	1	0	1	1
<i>oltre 60 anni</i>	0	2	2	0	2	2	0	1	1
Quadri	5	46	51	7	44	51	7	47	54
<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	5	6	1	5	6	1	2	3
<i>da 41 a 50 anni</i>	2	14	16	4	12	16	4	18	22
<i>da 51 a 60 anni</i>	2	17	19	2	21	23	2	19	21
<i>oltre 60 anni</i>	0	10	10	0	6	6	0	8	8
Impiegati	158	325	483	156	327	483	162	337	499
<i>fino a 21 anni</i>	0	1	1	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	17	20	37	18	19	37	13	16	29
<i>da 31 a 40 anni</i>	39	78	117	37	80	117	44	87	131
<i>da 41 a 50 anni</i>	58	118	176	54	114	168	55	114	169
<i>da 51 a 60 anni</i>	42	82	124	45	94	139	45	97	142
<i>oltre 60 anni</i>	2	26	28	2	20	22	5	23	28
Esattori	48	271	319	17	204	221	17	178	195
<i>fino a 21 anni</i>	3	5	8	0	0	0	0	0	0
<i>da 21 a 30 anni</i>	25	31	56	2	4	6	1	2	3
<i>da 31 a 40 anni</i>	10	17	27	8	7	15	9	5	14
<i>da 41 a 50 anni</i>	7	61	68	4	46	50	4	37	41
<i>da 51 a 60 anni</i>	3	114	117	3	118	121	3	109	112
<i>oltre 60 anni</i>	0	43	43	0	29	29	0	25	25
Operai	11	486	497	7	476	483	5	455	460
<i>fino a 21 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	2	2
<i>da 21 a 30 anni</i>	1	78	79	0	77	77	0	61	61
<i>da 31 a 40 anni</i>	1	147	148	2	143	145	2	132	134
<i>da 41 a 50 anni</i>	1	134	135	0	121	121	0	127	127
<i>da 51 a 60 anni</i>	5	113	118	4	130	134	2	125	127
<i>oltre 60 anni</i>	3	14	17	1	5	6	1	8	9

Diversità tra i dipendenti (Gruppo Autobrennero)									
	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Totale collaboratori stagionali	0	0	0	6	11	17	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	4	8	12	0	0	0
<i>da 31 a 40 anni</i>	0	0	0	2	1	3	0	0	0
<i>da 41 a 50 anni</i>	0	0	0	0	1	1	0	0	0
<i>da 51 a 60 anni</i>	0	0	0	0	1	1	0	0	0
<i>oltre 60 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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. Particolare attenzione viene prestata alla formazione dei nuovi assunti e del personale al quale vengono affidate nuove mansioni. Tra i principali temi affrontati dalla formazione vi sono i rischi specifici del settore autostradale e l'utilizzo in sicurezza di macchine e attrezzature.

Nel caso della pianificazione della formazione di RTC SpA, la Società ha in essere una Academy interna che, sulla base dei risultati della valutazione 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.

La crisi pandemica ha comportato l'annullamento della quasi totalità della formazione in presenza per il 2020, al netto di quella esplicitamente ammessa dal disposto normativo, ovvero la formazione essenziale attinente alla sfera della salute e della sicurezza.

Per far fronte alle nuove metodologie di lavoro rese necessarie dalla pandemia Covid-19, il Gruppo ha investito nel processo di digitalizzazione della formazione ed ha attivato una piattaforma e-learning certificata per l'erogazione della formazione a distanza, accessibile da tutti i dipendenti societari. In aggiunta, sono stati posizionati presso alcune strutture periferiche, site lungo l'asse autostradale, dei monitor atti alla formazione e all'informazione a distanza.

Nonostante i periodi di crisi sanitaria incontrati anche nel 2021, l'impegno e gli investimenti del Gruppo hanno permesso di riprendere a pieno l'attività di formazione, arrivando circa ai livelli del 2019, recuperando in questo modo i percorsi formativi interrotti nell'anno precedente: sono state erogate 30.388 ore di formazione totali, per una media di 25 ore a dipendente.

Ore medie di formazione annua per dipendente (Gruppo Autobrennero)									
	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
ORE TOTALI DI FORMAZIONE									
Ore totali di formazione	4.585	27.137	31.722	1.496	8.321	9.816	4.239	26.149	30.388
<i>Di cui a Dirigenti</i>	17	302	319	3	87	90	3	124	127
<i>Di cui a Quadri</i>	281	2.216	2.497	115	592	706	193	1.395	1.587
<i>Di cui a Impiegati</i>	3.676	12.164	15.841	1.340	3.434	4.774	3.872	10.812	14.684
<i>Di cui a Esattori</i>	602	3.105	3.707	22	248	270	141	389	529
<i>Di cui a Operai</i>	8	9.350	9.358	16	3.961	3.977	32	13.430	13.462
ORE MEDIE DI FORMAZIONE PER DIPENDENTE									
Ore medie di formazione	21	24	23	8	8	8	22	26	25
<i>Di cui a Dirigenti</i>	17	38	35	3	11	10	3	25	21
<i>Di cui a Quadri</i>	56	48	49	16	13	14	28	30	29
<i>Di cui a Impiegati</i>	23	37	33	9	11	10	24	32	29
<i>Di cui a Esattori</i>	13	11	12	1	1	1	8	2	3
<i>Di cui a Operai</i>	1	19	19	2	8	8	6	30	29

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.

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

- stage/tirocini formativi curricolari ed extracurricolari: 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, giunta alla sua quarta edizione.

La sicurezza dei collaboratori

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 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 2021, 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 circa € 1.070.229.55.

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 di Settore e di Area, i quali devono essere coerenti alle disposizioni generali contenute nella "Politica per la Qualità, l'Ambiente e la Sicurezza", 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 il 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 Integrato;
- l'adozione delle opportune misure preventive affinché il Sistema sia efficacemente e costantemente applicato;
- interventi con opportune azioni correttive e preventive, ove necessario;
- la pianificazione dei propri processi con un approccio risk-based thinking al fine di attuare le azioni più idonee per valutare e trattare i rischi associati ai processi e per sfruttare e rafforzare le opportunità identificate.

Per quanto concerne l'attività di RTC SpA, all'interno del Sistema di gestione della Sicurezza Ferroviaria, condizione necessaria per poter svolgere l'attività principale dell'organizzazione, è contenuta la "Politica Aziendale", al cui interno vengono stabiliti i principi a cui tutte le funzioni aziendali devono ispirarsi per il raggiungimento della mission aziendale.

Fino all'anno 2018, l'organizzazione aveva implementato e certificato un proprio Sistema di gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, con riferimento alla norma BS OHSAS 18001:2007. Per motivi legati alla riorganizzazione dei vertici aziendali, la certificazione del SGSSL è stata sospesa. Nel 2019, trascorsi i termini massimi esigibili, l'organizzazione, considerando la nuova norma di riferimento UNI ISO 45001:2018, obbligatoria dal marzo 2021, ha deciso di non procedere al rinnovo. È stato quindi implementato un SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018 "Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro - Requisiti e guida per l'uso", al fine di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, che contempli la prevenzione di lesioni e malattie correlate al lavoro nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni in termini di salute e sicurezza sul lavoro, con la consulenza di Polistudio SpA. Tale SGSSL è in corso di certificazione. 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, che corrisponde a tutte le attività e ai servizi svolti in RTC SpA, a tutte le diverse sedi aziendali in cui operano i lavoratori dell'organizzazione e in particolare l'attività di erogazione del servizio di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci tradizionale e intermodale. Il sistema SGSSL è strettamente connesso con il Sistema di gestione della Sicurezza Ferroviaria. Il SGSSL si applica ai siti: 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), Brescia Est Fascio Merci, 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 Molo V). Il SGSSL si basa sul concetto del ciclo di Deming (o ciclo di PDCA), 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 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). L'impegno della Società è indirizzato anche alle attività istituzionali quali l'aggiornamento della valutazione dei rischi, il costante aggiornamento dei dispositivi di protezione individuale a disposizione dei lavoratori e le misure di prevenzione incendi e di primo soccorso, l'organizzazione della sorveglianza sanitaria e dei corsi di formazione e di informazione ai lavoratori sulle tematiche legate alla salute e alla sicurezza.

Modalità di gestione dei rischi

L'organizzazione ha individuato, anche 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 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 misure 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 e la verifica dello stato di salute generale 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 500 visite mediche/annue comprensive di tutti gli accertamenti diagnostici previsti dal Protocollo sanitario necessari a valutare l'idoneità alla mansione specifica (es. spirometria, audiometria, elettrocardiogramma, visite oculistiche, screening per sostanze psicotrope, alcol test, ecc.).

Come previsto dall'art. 38 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 fornire indicazioni sul significato di detti risultati ai fini dell'attuazione delle misure per la tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno o a cadenza diversa stabilita in base alla valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori i cui risultati gli sono forniti con tempestività ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria. Nel caso della società RTC 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.

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 2021 sono state erogate ai dipendenti in forza ad Autostrada del Brennero SpA 10.185 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.

INFORTUNI SUL LAVORO (Gruppo Autobrennero)			
	2019	2020	2021
TOTALE INFORTUNI SUL LAVORO	30	22	30
<i>di cui decessi</i>	0	0	0
<i>di cui infortuni gravi (>40gg)</i>	6	8	8
<i>di cui infortuni gravi (>180 gg)</i>	2	0	1
TOTALE ORE LAVORATE	2.125.052	1.830.409	1.960.941
<i>Tasso di infortuni</i>	14,1	12,0	15,3
<i>Tasso di decessi</i>	0,0	0,0	0,0
<i>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (>40gg)</i>	2,8	4,4	4,1
<i>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (>180 gg)</i>	0,9	0,0	0,5

SUDDIVISIONE INFORTUNI PER TIPOLOGIA (Gruppo Autobrennero)			
	2019	2020	2021
Piede in fallo / scivolamento	13	10	11
Sollevando / spostando	3	4	3
Schiacciato / colpito da corpi estranei	0	4	3
Attrezzature in uso	0	2	4
Contatti / schiacciamenti con materiali, macchine	3	0	2
Investimento da veicolo in transito	1	0	0
Incidente in servizio	4	0	2
Movimento incoordinato	4	1	2
Altro	2	1	3
TOTALE	30	22	30

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 2021. Nonostante il numero complessivo degli infortuni sia tornato ai livelli del 2019 a causa del ritorno in presenza della massima parte dei collaboratori del Gruppo, il fenomeno si mantiene nell'alveo del fisiologico, con una netta prevalenza di "piede in fallo/scivolamento" tra le cause.

Annualmente il Servizio di Prevenzione e Protezione provvede all'analisi degli infortuni occorsi nel Gruppo nell'anno precedente considerando 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 propedeutica a successive azioni di miglioramento. Gli stessi vengono poi restituiti ai RLS nel corso dei vari incontri programmati durante l'anno. La Società inoltre ha proseguito l'attività di gestione del sistema di rendicontazione ed analisi dei mancati infortuni.

Il benessere oltre il lavoro

GRI 103-1; 103-2; 103-3; 401-2

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 e confermata il 1° agosto 2019. Con l'ottenimento della certificazione Family Audit, 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;
- book-crossing 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 cesta del sorriso”: un servizio di spesa a domicilio totalmente sociale, locale e sostenibile destinato a tutto il personale di Autostrada del Brennero SpA, con la finalità di offrire un carrello della spesa on-line costituito da prodotti solidali, freschi e di stagione. L’iniziativa costituisce un servizio di spesa Covidfree alternativo ai supermercati, ma ancor più un’opportunità di spesa sociale a sostegno delle difficoltà attraversate dal territorio. Difatti i prodotti provengono direttamente dai laboratori di agricoltura e ristorazione sociale de La bottega di Samuele, dove trovano aiuto persone con difficoltà ad inserirsi nel mondo del lavoro, oppure da produttori selezionati scelti per impatto sociale, sostenibilità ambientale e filiera corta.

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 welfare a cui accedere ha sottoscritto con le organizzazioni sindacali un accordo triennale in materia di sistema premiante, offrendo con questo la possibilità al proprio personale di destinare una quota (parziale o totale) del premio di risultato annuo verso servizi resi disponibili attraverso la piattaforma aziendale dedicata. 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. Nell’anno 2020 è stata inoltre attivata dalla Società una copertura assicurativa sanitaria destinata a tutto il personale in forza, in caso di ricovero a seguito di infezione da Covid-19 e a tutela di eventuali conseguenze derivanti dall’epidemia Covid-19.





Appendice

Appendice

Nota metodologica

GRI 102-50; 102-52; 102-54

Il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglie indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee guida internazionalmente riconosciute “GRI Sustainability Reporting Standards”, pubblicate nel 2016 e successivamente aggiornate dalla Global Reporting Initiative (GRI). L’approccio adottato dal Gruppo è quello “GRI core”, con la rendicontazione di una serie storica triennale (2019-2020-2021) e la previsione di un aggiornamento costante a cadenza annuale*. 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 2021” - Department for Business, Energy & Industrial Strategy (DEFRA);
- “Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico” - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA);
- “Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2018” - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA);
- “European Residual Mixes 2021” - Association of Issuing Bodies (AIB).

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 acquisita per la parte contrattualizzata ed i fattori emissivi residui per la restante parte.

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;
- i 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 di 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 SpA e Sadobre SpA; si precisa che la Capogruppo estende il proprio impegno anche all'area occupata dalla società controllata Sadobre SpA;
- 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 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 invece non ha controllo sulle misure infrastrutturali per la riduzione del rumore, in quanto non ha 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 alla

propria attività primaria, che si concretizza nella realizzazione di un servizio, RTC SpA non monitora i consumi relativi alle materie prime;

- in considerazione della utilità rispetto alla propria attività primaria, che si concretizza nella realizzazione di un servizio, e della dimensione organizzativa della società, Sadobre SpA non monitora i consumi relativi alle materie prime;
- in considerazione della presenza di solo due dipendenti, Sadobre SpA presenta consumi idrici estremamente contenuti e limitati agli usi igienico sanitari, che non sono monitorati dalla società;
- 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.

Rispetto al Bilancio di Sostenibilità 2019-2022, il presente Bilancio presenta delle differenze nei dati relativi al valore economico generato e al valore economico distribuito. Tale variazione è legata alla scelta di escludere dalla tabella la voce "Variazione delle rimanenze dei prodotti".

*: Si rimanda all'appendice "GRI Content Index" per la specifica delle versioni degli indicatori presi in considerazione per la predisposizione del presente documento.



Relazione di revisione limitata sul Bilancio di Sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero SpA

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*limited assurance engagement*) del Bilancio di Sostenibilità di Gruppo Autostrada del Brennero relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 (di seguito il "Bilancio").

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori di Autostrada del Brennero SpA sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards* definiti nel 2016 ed aggiornate nel 2020 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), come descritto nella sezione "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un bilancio di sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

La nostra indipendenza e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel *International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial*

PricewaterhouseCoopers Business Services Srl

Società a responsabilità limitata a socio unico

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 725091 Cap. Soc. Euro 100.000,00 i.v. - C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 06234620968 - Altri Uffici: **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640311 Fax 080 5640349 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Cagliari** 09125 Viale Diaz 29 Tel. 070 6848774 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 Fax 055 2482899 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873431 Fax 049 8734399 | **Rubano** 35030 Via Belle Putte 36 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 6256313 Fax 091 7829221 | **90139 Via Roma** 457 Tel. 091 6752111 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 Fax 0521 781844 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 6920731 Fax 06 69207330 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 5773211 Fax 011 5773299 - **Trento** 38121 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 Fax 0461 239077 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 315711 Fax 0422 315798 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 Fax 040 364737 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento della PricewaterhouseCoopers Italia Srl
www.pwc.com/it



Information (di seguito anche “ISAE 3000 Revised”), emanato dall’*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un’estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l’ISAE 3000 *Revised* (*reasonable assurance engagement*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Bilancio si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale delle società del Gruppo responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all’acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nei bilanci d’esercizio delle Società;
3. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio di Sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale delle Direzioni di Autostrada del Brennero SpA, RTC SpA e Sadobre SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l’aggregazione, l’elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche delle società del Gruppo:

- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nel Bilancio abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati, inoltre, ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.



Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità di Gruppo Autostrada del Brennero, come definito nel primo paragrafo, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio stesso.

Trento, 24 ottobre 2022

PricewaterhouseCoopers Business Services Srl

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Bersani".

Paolo Bersani
(Partner)

GRI Content Index

GRI 102-55

Versione GRI	Indicatori GRI Standard	Capitolo / Paragrafo	Pagina
INFORMATIVA GENERALE			
PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE			
2016	GRI 102-1	Nome dell'organizzazione	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-3	Luogo della sede principale	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-4	Luogo delle attività	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-5	Proprietà e forma giuridica	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-6	Mercati serviti	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-7	Dimensioni dell'organizzazione	Il Gruppo Autobrennero 12
2016	GRI 102-8	Informazioni sui dipendenti ed altri lavoratori	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale 122
2016	GRI 102-9	Catena di fornitura	La catena di fornitura 48
2016	GRI 102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	Introduzione Il Gruppo Autobrennero La catena di fornitura 6 12 48
2016	GRI 102-11	Principio di precauzione	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo 28
2016	GRI 102-12	Iniziative esterne	Il Gruppo Autobrennero Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile 12 36
2016	GRI 102-13	Adesione ad associazioni	Il Gruppo Autobrennero 12
STRATEGIA			
2016	GRI 102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera agli stakeholder 5
2016	GRI 102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo 28
ETICA ED INTEGRITÀ			
2016	GRI 102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo 28
GOVERNANCE			
2016	GRI 102-18	Struttura della Governance	La Governance del Gruppo 26
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER			
2016	GRI 102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	Gli stakeholder del Gruppo 40

2016	GRI 102-41	Accordi di contrattazione collettiva	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
2016	GRI 102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	Gli stakeholder del Gruppo	40
2016	GRI 102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Gli stakeholder del Gruppo	40
2016	GRI 102-44	Temi e criticità chiave sollevati	Gli stakeholder del Gruppo	40
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE				
2016	GRI 102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Introduzione	6
2016	GRI 102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	L'analisi di materialità	44
2016	GRI 102-47	Elenco dei temi materiali	L'analisi di materialità	44
2016	GRI 102-48	Revisione delle informazioni	Introduzione	6
2016	GRI 102-49	Modifiche nella rendicontazione	Introduzione	6
2016	GRI 102-50	Periodo di rendicontazione	Nota Metodologica	142
2016	GRI 102-51	Data del report più recente	Introduzione	6
2016	GRI 102-52	Periodicità della rendicontazione	Introduzione Nota Metodologica	6 142
2016	GRI 102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Introduzione	6
2016	GRI 102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Introduzione Nota Metodologica	6 142
2016	GRI 102-55	Indice dei contenuti GRI	Appendice - GRI Content Index	147
2016	GRI 102-56	Assurance esterna	Appendice - Relazione della società di revisione	144
PERFORMANCE ECONOMICA				
2016	GRI 201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	La redistribuzione del valore generato	112
2016	GRI 203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Investimenti	51
2016	GRI 204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	La catena di fornitura	48
2019	GRI 207-1	Approccio alla fiscalità	L'approccio alla fiscalità	34
2019	GRI 207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	L'approccio alla fiscalità	34
2019	GRI 207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	L'approccio alla fiscalità	34
PERFORMANCE AMBIENTALE				
2016	GRI 301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	Le materie prime	87
		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 SpA e Sadobre SpA.		

2016	GRI 301-2	Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Le materie prime	87
		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 SpA e Sadobre SpA.		
2016	GRI 302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	L'energia e le fonti rinnovabili	70
		NOTA: A causa della natura condominiale di alcune sedi di RTC SpA, 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	90
2018	GRI 303-3	Prelievo idrico	Le risorse idriche e la loro tutela	90
		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 SpA e sono stati pertanto omessi.		
2016	GRI 305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	L'inquinamento atmosferico	74
		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	74
		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	84
2020	GRI 306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	84
2020	GRI 306-3	Rifiuti prodotti	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	84
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla società Sadobre SpA 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.		
2020	GRI 306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	84
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla società Sadobre SpA 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.		
2020	GRI 306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	La tutela del suolo e la gestione dei rifiuti	84
		NOTA: I rifiuti prodotti dalla società Sadobre SpA 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.		
PERFORMANCE SOCIALE				
2016	GRI 401-1	Nuove assunzioni e turnover	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
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	138
2018	GRI 403-1	Sistema di gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	La sicurezza dei collaboratori	131
2018	GRI 403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	La sicurezza dei collaboratori	131
2018	GRI 403-3	Servizi di medicina del lavoro	La sicurezza dei collaboratori	131

2018	GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	131
2018	GRI 403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	131
2018	GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori	La sicurezza dei collaboratori	131
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	131
2018	GRI 403-9	Infortuni sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	131
2016	GRI 404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	122
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
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	102

Versione GRI		Indicatori GRI Standard
INDICATORI RENDICONTATI PER CIASCUN TEMA MATERIALE INCONTRATO		
		Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro
2016	GRI 103-1	NOTA: I presenti indicatori non sono stati rendicontati per le tematiche "Consumi responsabili dei materiali", "Tutela del territorio e delle risorse naturali", "Gestione dei rifiuti" e "Inquinamento del suolo" in quanto emerse come rilevanti ma non materiali.
		La modalità di gestione e le sue componenti
2016	GRI 103-2	NOTA: I presenti indicatori non sono stati rendicontati per le tematiche "Consumi responsabili dei materiali", "Tutela del territorio e delle risorse naturali", "Gestione dei rifiuti" e "Inquinamento del suolo" in quanto emerse come rilevanti ma non materiali.
		Valutazione delle modalità di gestione
2016	GRI 103-3	NOTA: I presenti indicatori non sono stati rendicontati per le tematiche "Consumi responsabili dei materiali", "Tutela del territorio e delle risorse naturali", "Gestione dei rifiuti" e "Inquinamento del suolo" in quanto emerse come rilevanti ma non materiali.

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	54	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.			
Non GRI 2	Nuovi progetti di ricerca e digitalizzazione attivati	Innovazione e digitalizzazione	54	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.			
PERFORMANCE AMBIENTALE							
Non GRI 3	Nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici	La mobilità del domani	65	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 Autobrennero.			
		NOTA: L'indicatore è applicabile solamente alle società Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA; 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	82	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 SpA e Sadobre SpA; 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	84	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.			
PERFORMANCE SOCIALE							
NON GRI 6	Numero di defibrillatori installati e ore di formazione erogate	La sicurezza degli utenti	94	Sono stati rendicontati i nuovi defibrillatori installati dal Gruppo e le ore di formazione nel triennio 2019-2021.			
NON GRI 7	Attività di Manutenzione	La sicurezza degli utenti	94	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.			
NON GRI 8	Tasso incidentalità	La sicurezza degli utenti	94	È stato rendicontato il tasso di incidentalità totale riscontrato da Autostrada del Brennero SpA: 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 alla società Autostrada del Brennero SpA.					
NON GRI 9	Reclami	La soddisfazione degli utenti	94	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 SpA.					

autobrennero.it

railtraction.it

sadobre.it