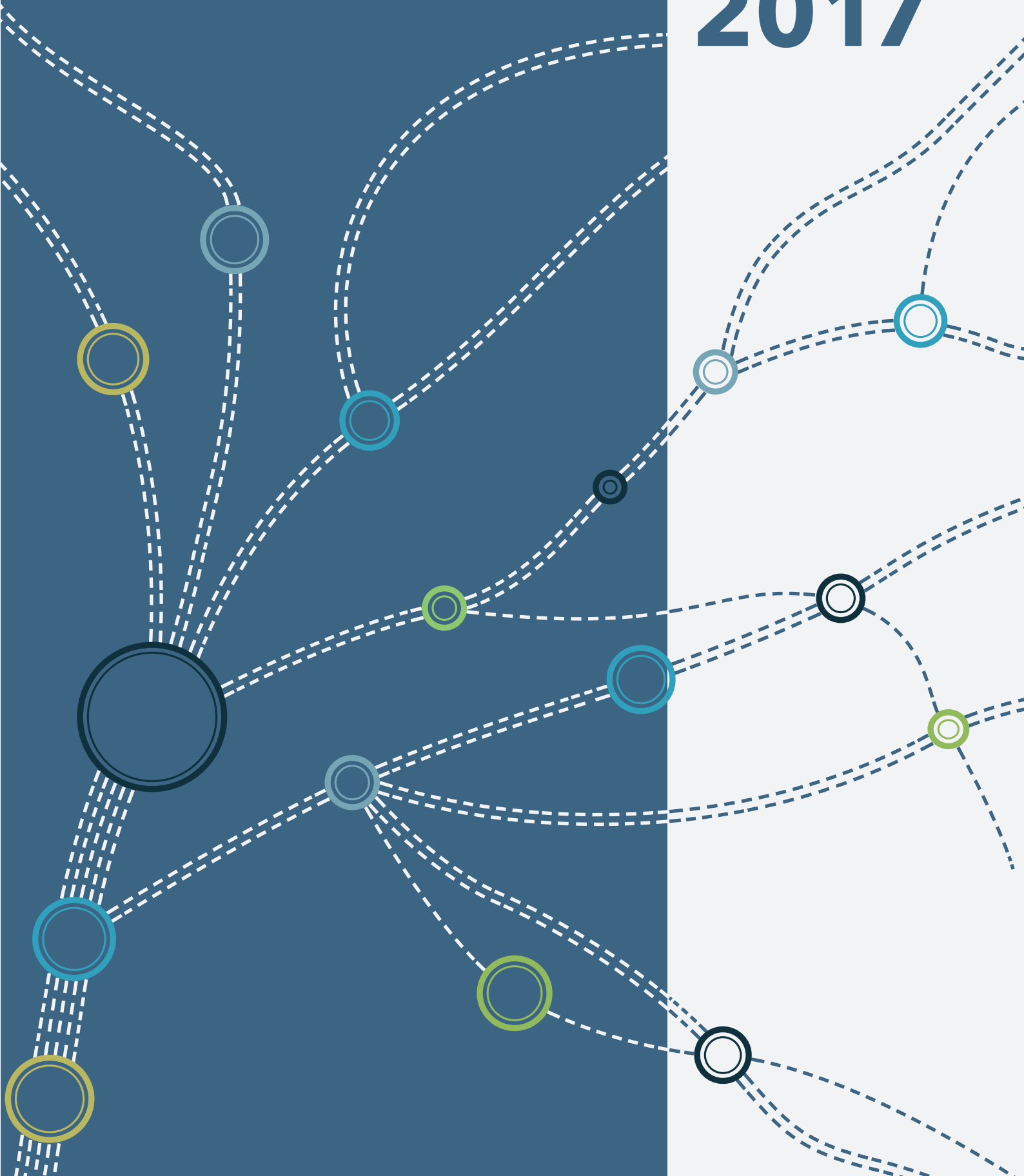


BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



Connessi al domani! Idee, persone e valori

2017





INDICE DEI CONTENUTI

Lettera agli Stakeholder	2	LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE	74
Nota metodologica	4	Consumi energetici e materie prime	77
Highlights 2017	9	Gestione dei rifiuti	81
IL GRUPPO SIAS E LA SOSTENIBILITÀ	10	Gestione del rumore	83
Profilo del Gruppo	14	Progetti per la protezione del territorio, la riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità	85
Azionariato	18	LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE	88
La mappa degli stakeholder e l'analisi di materialità	19	Le persone	90
Codice etico	24	Diversità e inclusione	95
Piano di Sostenibilità	25	Salute e sicurezza	100
Corporate governance	27	La gestione del capitale umano	103
Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi	29	Relazioni industriali	108
La risposta al rischio del Gruppo	31	RAPPORTI CON IL TERRITORIO E LE COMUNITÀ	110
Diritti umani, anticorruzione e privacy	32	Iniziative per la comunità	112
IL NOSTRO BUSINESS	34	IL BUSINESS TECNOLOGIA E IMPIANTI	114
Le nostre infrastrutture	37	Il business tecnologia e impianti	116
Le tariffe autostradali	41	FOCUS	124
Risultati economici	42	Ecorodovias	126
Valore economico generato e distribuito	43	ALLEGATI	128
Impact Measurement	44	Analisi di materialità - definizione dei temi materiali	130
Gestione della qualità e customer satisfaction	47	GRI Contenti Index	132
La catena di fornitura	50		
IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA	54		
La sicurezza sulle nostre strade	56		
La gestione della sicurezza	64		
Investimenti per la sicurezza	71		
La gestione delle emergenze	72		

Lettera agli Stakeholder

Signori Stakeholder,

con il Bilancio di Sostenibilità 2017, il Gruppo SIAS presenta il secondo Bilancio dedicato alle politiche di Corporate Social Responsibility (CSR) della sua storia.

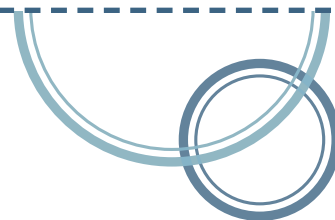
È il frutto del lavoro di un team di persone dedicate che, con grande entusiasmo e professionalità, hanno rendicontato, sotto il profilo quantitativo e qualitativo, tutte le attività del nostro Gruppo relativamente ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Il documento contiene diverse novità rispetto al Bilancio dello scorso anno.

La più evidente è rappresentata dal fatto che, a partire dall'esercizio 2017, per gli enti di interesse pubblico e di grandi dimensioni, quale il Gruppo, il Bilancio di Sostenibilità è diventato un obbligo previsto dalla legge (D.Lgs. 254/2016). Il legislatore ha voluto che, accanto al Bilancio finanziario, le imprese predispongano anche una Dichiarazione consolidata non finanziaria (per noi rappresentata dal nostro Bilancio di Sostenibilità) che contenga informazioni in materia ambientale, sociale, dei diritti delle persone.

Si tratta di una novità molto importante perché sancisce il ruolo strategico dei temi della CSR nella definizione delle strategie di una azienda. Se è vero che non c'è impresa se questa non genera risultati economici positivi, è altresì vero che non può esserci ricchezza a tutti i costi, a danno del territorio, dei dipendenti, dell'ambiente. Direi di più. Un'impresa sostenibile è un'impresa più ricca al proprio interno che è anche in grado di creare maggiore e un più duraturo valore nel tempo. A beneficio di tutti gli stakeholder.

Per espressa volontà del management e del Consiglio di Amministrazione, la Società ha anticipato allo





scorso anno, in maniera volontaristica, la redazione del proprio Bilancio di Sostenibilità perché pienamente consapevole della sua importanza e dei valori di trasparenza in esso contenuti.

I feedback che abbiamo registrato, sia internamente che con rappresentanti delle istituzioni, del territorio, dei media e del sistema finanziario, sono stati molto incoraggianti e ci spingono sempre più a migliorare nella convinzione che sostenibilità e business siano due temi strettamente connessi tra di loro e che entrambi concorrano al successo dell'azienda.

Nel mese di luglio 2017 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il proprio Piano strategico 2017-2021 che ha obiettivi industriali ambiziosi con una forte crescita della redditività e un forte sviluppo internazionale. Il Piano Strategico, in un'ottica di integrazione tra business e sostenibilità, si svilupperà parallelamente al nuovo Piano di Sostenibilità, adottato per la prima volta dal Gruppo che ci consentirà nei prossimi anni di consolidare e raggiungere importanti risultati in tema di CSR. Un piano con il quale il Gruppo vuole declinare gli impegni inerenti le tematiche di sostenibilità in azioni praticabili e risultati concreti, identificando obiettivi a medio-lungo termine in coerenza con il Piano strategico.

Da ultimo pongo alla vostra attenzione l'analisi, anch'essa contenuta nel Bilancio 2017, dell'impatto delle attività del Gruppo e del valore conseguente creato e distribuito sul territorio. Attraverso tale strumento vogliamo misurare e misurarci rispetto alle nostre capacità di generare ricchezza e impatto sul territorio.

Spero troviate il nostro Bilancio di Interesse e auguro a tutti una buona lettura.

Paolo Pierantoni

NOTA METODOLOGICA

Il presente documento rappresenta il secondo Bilancio di Sostenibilità della Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. (di seguito "SIAS" o "la Società") e delle proprie società controllate (il "Gruppo" o il "Gruppo SIAS") e illustra le iniziative ed i risultati raggiunti in ambito di sostenibilità dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2017 (periodo di rendicontazione dal 1° gennaio al 31 dicembre).

SIAS, pur essendo ricompresa nella dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") resa dalla controllante ASTM S.p.A., ha deciso di non avvalersi dell'esonero previsto dall'art. 6, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 254/2016 (il "Decreto") e di predisporre una propria DNF in conformità a tale Decreto al fine di garantire la massima trasparenza al mercato ed ai propri stakeholder.

Come previsto dall'art. 5 del Decreto il presente documento costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa.

La DNF, nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotta, copre i temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, che sono rilevanti tenuto conto delle attività e delle caratteristiche dell'impresa e delle aspettative degli stakeholder, come illustrato nella matrice di materialità, contenuta nel presente documento.

Il presente Bilancio di Sostenibilità è stato redatto in conformità agli standard «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati nel 2016 dal Global Reporting Initiative (GRI) secondo l'opzione "in accordance-core". In appendice al documento è presente il "GRI Content Index" con il dettaglio dei contenuti rendicontati in conformità al GRI.

Per la redazione del Bilancio di Sostenibilità si è, infine, fatto riferimento ai "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), alle Linee Guida ISO 26000:2010 (International Standard Organisation) e agli Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario della Commissione Europea.

I dati e le informazioni della DNF si riferiscono a tutte le società facenti parte del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2017 consolidate con il metodo integrale; eventuali eccezioni, oltre a quanto di seguito riportato, sono espressamente indicate nel testo.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento, si segnala che in data 29 novembre 2017 è stata ceduta la società Fiera Parking S.p.A..

Con riferimento alle fusioni delle società Autostrada Torino Savona S.p.A. in Autostrada dei Fiori S.p.A. e della società Autocamionale della Cisa in Società Autostrada Ligure Toscana p.A. avvenute con efficacia a far data dal 1° novembre 2017, non si segnala variazione nell'area di consolidamento in quanto le società incorporate risultavano già



consolidate con il “metodo integrale” nell’esercizio precedente.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati e delle informazioni nel tempo e valutare l’andamento delle attività del Gruppo, laddove possibile, è proposto il confronto con l’anno precedente. Inoltre, sono incluse anche le informazioni relative ad azioni intraprese negli anni precedenti che trovano tuttora applicazione nelle attività del Gruppo.

Il Gruppo ha predisposto un’analisi di materialità, come previsto dagli standard GRI, al fine di rendicontare gli argomenti di sostenibilità ritenuti rilevanti dai propri stakeholder e dall’organizzazione. Quest’analisi è stata condotta in continuità con quanto realizzato lo scorso anno e tenendo in conside-

razione i temi e gli ambiti previsti dall’art. 3 del Decreto.

Si è inoltre ritenuto utile prevedere, nell’ambito di quest’analisi, un confronto dei temi rilevanti emersi dalla nostra matrice di materialità (si veda paragrafo “La mappa degli stakeholder e l’analisi di materialità”) con le best practices di settore al fine di avere una comparazione e un confronto di ampio respiro.

Partendo dai temi considerati rilevanti, si è inoltre effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un’analisi dei rischi generati o subiti che derivano dall’attività del Gruppo, dai suoi servizi/prodotti, incluse ove rilevanti e disponibili le catene di fornitura e subappalto. I principali rischi inerenti collegati ai temi di sostenibilità si riferiscono

in particolare ai seguenti aspetti:

- compliance alle normative ambientali e di sicurezza sui luoghi di lavoro;
- interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- comportamento etico e mancanza di integrità nella conduzione del business;
- gestione sostenibile della catena di fornitura e subappalti;
- valorizzazione delle figure professionali chiave all'interno del Gruppo;
- Rapporti con il territorio (cosiddetto rischio "NIMBY").

Per un'analisi più approfondita su questo aspetto si rimanda al paragrafo "Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi".

Tutte le principali società del Gruppo hanno adottato inoltre un "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" ed il relativo "Codice Etico e di comportamento" a cui si rimanda nel presente documento per ulteriori dettagli.

Il Gruppo SIAS ha avviato un percorso di miglioramento continuo relativo agli aspetti di sostenibilità e ha declinato gli impegni assunti nel Piano di Sostenibilità 2017-2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SIAS S.p.A. nel mese di novembre 2017. Tale documento definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli stakeholder nel medio-lungo termine e li declina, a partire dall'analisi dei 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dall'ONU ad essi correlati, in obiettivi e azioni concrete.

Si riporta, a tal proposito, una sintesi delle azioni pianificate nei vari ambiti di sostenibilità al 2021:

AMBIENTE

Il Gruppo SIAS è impegnato nella ricerca costante di soluzioni volte a garantire un utilizzo responsabile delle risorse naturali, l'efficientamento dei consumi energetici, la gestione delle emissioni in atmosfera e la salvaguardia della biodiversità. Per tale ragione, nel Piano di Sostenibilità sono state previste azioni volte a contribuire alla protezione e salvaguardia dell'ambiente anche attraverso:

- i.** l'efficientamento dell'illuminazione sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo sempre più diffuso della tecnologia a LED;
- ii.** il proseguimento dei piani di risanamento acustico delle infrastrutture autostradali;
- iii.** la promozione, nell'ambito delle attività di manutenzione e di ammodernamento delle infrastrutture autostradali e, in un'ottica di economia circolare, dell'utilizzo di materiali da riuso;
- iv.** l'adesione, a partire dal 2018, al programma CDP Climate Change;
- v.** l'armonizzazione dei sistemi di gestione ambientali;
- vi.** l'adesione e la promozione di progetti per la protezione del territorio, la riduzione del consumo di suolo e la tutela della biodiversità.

ASPETTI SOCIALI

L'impegno sui temi sociali è da sempre al centro dei valori e de-

gli obiettivi del Gruppo SIAS che quotidianamente si impegna ad assicurare la sicurezza stradale e la qualità del servizio, promuovendo soluzioni per migliorare l'operatività dell'infrastruttura autostradale e la soddisfazione degli utenti.

Anche in tale ambito, il Piano di Sostenibilità prevede tra l'altro:

- i.** la promozione di comportamenti responsabili alla guida tramite lo sviluppo e la diffusione della campagna "Autostradafacendo";
- ii.** il conseguimento della certificazione ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale) per tutte le concessionarie del Gruppo;
- iii.** lo sviluppo di un'applicazione ("Infomobilità") che permetta agli utenti autostradali di essere aggiornati sulla viabilità in tempo reale;
- iv.** l'estensione del sistema di rilevazione della soddisfazione degli utenti autostradali a tutte le concessionarie del Gruppo;
- v.** l'investimento di circa 400 milioni di euro per la sicurezza stradale, per realizzare tra l'altro, più di 150 km di nuove barriere di sicurezza e adeguare la sicurezza delle gallerie secondo le vigenti normative.

PERSONALE

Il Gruppo SIAS ha già sviluppato diverse iniziative legate alla valorizzazione del proprio capitale umano, con particolare riferimento alla salute e sicurezza dei dipendenti, al welfare aziendale e alla diversità e inclusione. Anche in

questo ambito, il Piano di Sostenibilità prevede le seguenti attività:

- i.** l'armonizzazione dei sistemi di gestione sulla salute e sicurezza;
- ii.** l'implementazione di una politica sulla diversità e inclusione approvata contestualmente al presente Bilancio di Sostenibilità;
- iii.** lo sviluppo di una politica dei talenti attraverso un sistema integrato di gestione del capitale umano e attraverso programmi di sviluppo e formazione dei dipendenti finalizzati a creare una cultura aziendale condivisa basata su competenze e innovazione.

RISPETTO DEI DIRITTI UMANI

Il Gruppo SIAS riconosce il valore intrinseco di ogni persona ed opera costantemente per assicurare il rispetto dei diritti umani lungo l'intera catena del valore, promuovendo l'accessibilità senza alcuna forma di discriminazione e favorendo l'utilizzo del servizio da parte di persone a mobilità ridotta. Si ritiene di poter proseguire nei prossimi mesi il percorso progettuale identificato dal Piano di Sostenibilità e che prevede la realizzazione delle seguenti attività:

- i.** adozione di un Codice di Condotta dei fornitori approvato contestualmente al presente Bilancio di Sostenibilità;
- ii.** implementazione di una politica relativa al lavoro minorile e diritti umani che verrà approvata contestualmente al Bilancio di Sostenibilità 2018.

LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Al fine di poter sviluppare una gestione sempre più mirata alla lotta alla corruzione attiva e passiva, è stata approvata e adottata contestualmente al presente Bilancio di Sostenibilità una policy anti-corruzione in linea con le migliori best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali. In particolare in tale ambito sono previste, tra l'altro, le seguenti azioni:

- i.** implementazione di corsi di formazione sui rischi corruttivi per le figure apicali e il personale più esposto a tali rischi e attuazione di un piano di audit delle attività e dei processi aziendali più esposti a rischio corruttivo;
- ii.** implementazione di un albo fornitori di Gruppo e pianificare attività di audit sui fornitori stessi;
- iii.** attivazione di un canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrate nell'ambito del proprio rapporto professionale.

Si precisa che nel presente documento è stato limitato ove possibile il ricorso a stime, le quali, se presenti, sono opportunamente segnalate. Le stime si basano sulle migliori informazioni disponibili o su indagini a campione.

Si evidenzia infine che la rendicontazione sull'impatto che le attività del Gruppo hanno sul territorio e delle relative esternalità in termini di valore creato e distribuito, presenti al paragrafo "Impact Measure-

ment", non derivano dallo standard di rendicontazione GRI in quanto sono il risultato dell'applicazione del modello input-output con moltiplicatori che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

Il Consiglio di Amministrazione di SIAS S.p.A. ha approvato il presente Bilancio di Sostenibilità in data 14 marzo 2018.

Il presente documento è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte del revisore designato Deloitte & Touche S.p.A.. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della Società di Revisione Indipendente" riportata in calce al documento.

Il Bilancio di Sostenibilità 2017 del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2017 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo www.grupposias.it nella sezione "Sostenibilità".

Contatti
Comunicazione e Stampa
sostenibilita@grupposias.it
www.grupposias.it/sostenibilita

HIGHLIGHTS 2017

€ 1.137 Milioni*
RICAVI

€ 704 Milioni*
EBITDA

€ 3,5 miliardi
MARKET CAP al 29.12.17

€ 1.145 Milioni
VALORE ECONOMICO
GENERATO E DISTRIBUITO

*Dato da Relazione sulla Gestione 2017
del Gruppo SIAS



**IL GRUPPO SIAS E LA
SOSTENIBILITÀ**

2.334
DIPENDENTI

21%
DIPENDENTI DONNA

95%
DIPENDENTI CON CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

48%
DIPENDENTI NELLA FASCIA
D'ETÀ 30-50



**LA NOSTRA
RESPONSABILITÀ
VERSO LE PERSONE**

-1,2%
CONSUMI DI ENERGIA
rispetto al 2016

85%
RIFIUTI RICICLATI

95 km
BARRIERE ANTI RUMORE



**LA NOSTRA
RESPONSABILITÀ
VERSO L'AMBIENTE**

€ 190 Milioni
DI INVESTIMENTI IN BENI
AUTOSTRADALI

A5, A15, A33
0 INCIDENTI
MORTALI NEL 2017



**IL NOSTRO IMPEGNO
PER LA SICUREZZA**

Il Gruppo SIAS e la sostenibilità

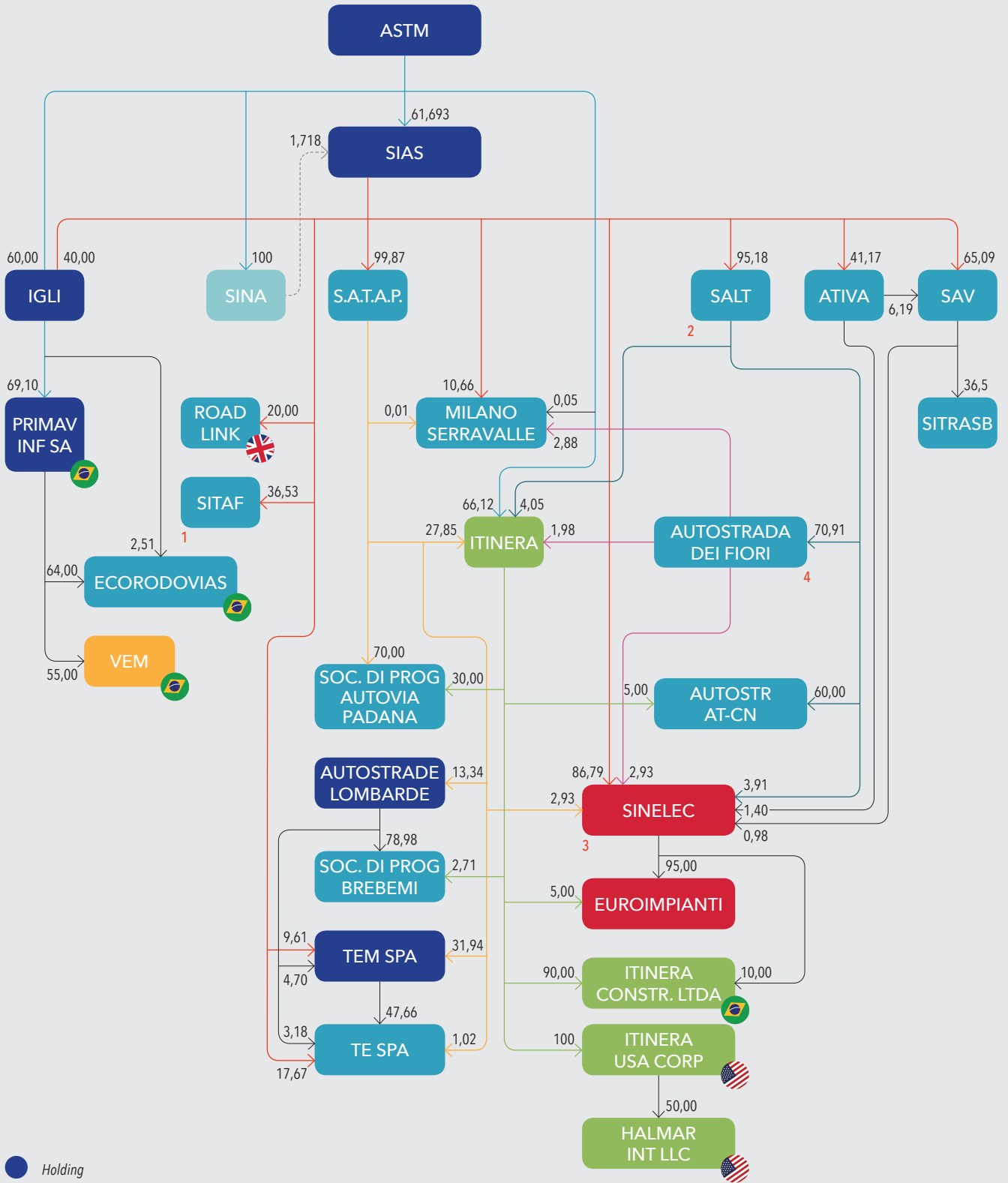






STRUTTURA DEL GRUPPO

Si riportano di seguito i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2017, con evidenza del settore di attività.



- Holding
- Concessionarie Autostradali
- Concessionarie di mobilità urbane
- Società di costruzioni
- Servizi Tecnologici (IT)
- Società di Engineering

- 1 da Ativa 1,08
- 2 da Sea 0,05
- 3 da Sitaf 1,08
- 4 di cui 1,86 da Albenga Garesio Ceva



Il Gruppo SIAS e la sostenibilità

PROFILO DEL GRUPPO

SIAS è una holding industriale con sede in Torino, Via Bonzanigo 22, che opera nel settore delle concessioni autostradali, "core business" delle proprie attività e nel settore dei servizi tecnologici, applicato, in particolare, alla mobilità nei trasporti e alla manutenzione dell'infrastruttura stradale e autostradale.

SIAS è oggi il quarto operatore al mondo nella gestione di autostrade a pedaggio con circa 4.150 km di rete in gestione in Italia ed in Brasile. In Italia, il Gruppo gestisce circa 1.423 km di rete nel nord-ovest del paese, in una delle aree con il maggior reddito pro-capite d'Europa, collocati lungo i principali corridoi infrastrutturali europei.

SIAS è una Società quotata alla Borsa italiana sottoposta alla attività di

direzione e coordinamento di Argo Finanziaria S.p.A. (Gruppo Aurelia).

In particolare SIAS controlla 9 concessioni autostradali:

- A4 Torino-Milano che collega con i suoi 130 km i due capoluoghi della Lombardia e del Piemonte;
- A21 Torino-Piacenza della lunghezza di 168 km che rappresenta l'asse di collegamento tra il Piemonte occidentale e l'Autostrada del Sole¹;
- A10 Savona-Ventimiglia della lunghezza di 113 km che attraversa la regione Liguria da Savona al confine francese;
- A6 Torino-Savona di 131 km che collega il capoluogo piemontese con il Ponente ligure all'altezza della città di Savona;

¹ Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A in regime di prorogatio



In data 13 maggio 2015 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aggiudicato al Grup-

po la concessione relativa all'autostrada "A21 Tronco autostradale Piacenza-Cremona-Brescia", della

lunghezza di 89 km che è diventata efficace a far data dal 1° marzo 2018.

- A12 Livorno-Sestri Levante, A11 Viareggio -Lucca, A15 Fornola-La Spezia, per un totale di 155 km;
- A15 Parma-La Spezia (101 km);
- A5 Quincinetto-Aosta Ovest (60 km) e raccordo A5-SS27 del Gran San Bernardo;
- A33 Asti-Cuneo, di circa 78 km (di cui 23 in costruzione);
- A21 Piacenza- Cremona- Brescia, di circa 112 km.

Inoltre esercita il controllo congiunto delle seguenti concessionarie:

- ATIVA - Tangenziale di Torino, To-

rino-Quincinetto, Ivrea-Santhià e Torino-Pinerolo (156 km);

- TE - Tangenziale Esterna di Milano (32 km).

Infine detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie:

- SITAF - Autostrada Torino - Bardonecchia e Traforo del Frejus (94 km);
- SITRASB - Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo (13 km);
- A69 Carlisle - Newcastle (UK) (84 km).





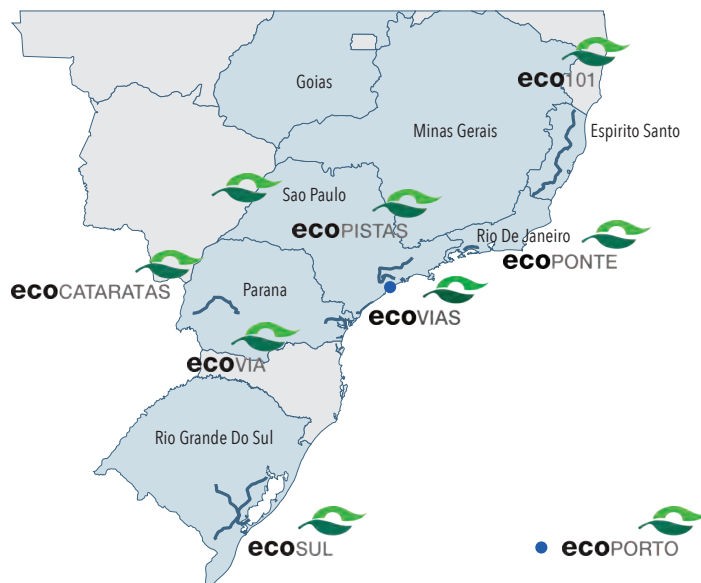
In Brasile il Gruppo, attraverso il co-controllo di Ecorodovias, quotata alla Borsa di San Paolo e tra i principali player infrastrutturali del Brasile, gestisce un network di circa 2.640 km di rete autostradale, collocata tra le aree di San Paolo, Rio de Janeiro e Curitiba, nell'ambito del corridoio sud-sud-est del paese in una delle aree più ricche e industriali con una forte densità abitativa. Ecorodovias ha chiuso l'esercizio 2017 con ricavi pari a 3,1 miliardi di Reais.

Ecorodovias controlla le seguenti società concessionarie:

- Ecovias dos Imigrantes che collega San Paolo al Porto di Santos (177 km);
- Ecopistas che collega San Paolo a Vale do Rio Paraiba (135 km);

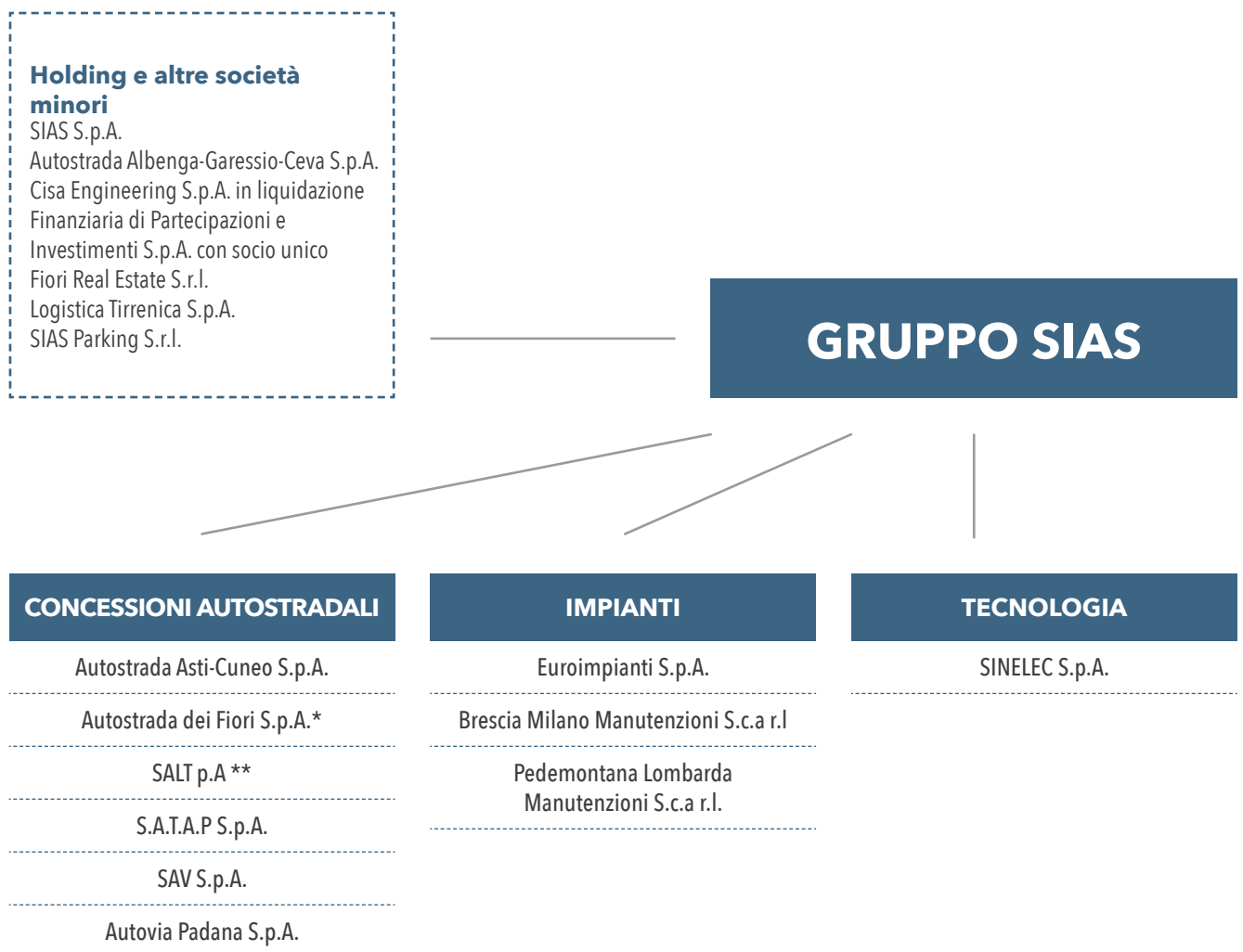
- Ecovia Comiho do Mar che collega Curitiba al porto di Parana-gua (137 km);
- Ecocataratas che collega Parana al cd. Triple Border, Brasile, Argentina, Paraguay (387 km);
- Ecosul che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto del Rio Grande (457 km);
- ECO101 che collega Macuri e Rio de Janeiro (476 km);
- Ecoponte che collega Rio de Janeiro con Niteroi (23 km);
- Rodoanel Norte che collega San Paolo e Northern Ring Road (48 km)*;
- MGO che collega Cistalina (Goias) a Delta (Minas Gerais) (437 km)*;
- BR-135 Montes Claros (Minas Gerais) (364 km)*.

* In attesa delle autorizzazioni previste per il closing



STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2017

Si riporta di seguito l'elenco delle società controllate da SIAS e consolidate integralmente nel bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2017



* Autostrada dei Fiori S.p.A. ha incorporato Autostrada Torino Savona S.p.A. con efficacia 1/11/2017

** SALT p.A. ha incorporato Autocamionale della Cisa S.p.A. con efficacia 1/11/2017



AZIONARIATO

SIAS è una società per azioni quotata all'MTA gestito da Borsa Italiana S.p.A. Al 31 dicembre 2017 il capitale sociale di SIAS, sottoscritto e versato, è pari ad Euro 113.771.078 ed è suddiviso in 227.542.156 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,50.

(1) ASTM S.p.A. 61,693%
Aurelia S.r.l. 6,844%
Sina S.p.A. 1,717%
Argo Finanziaria S.p.A. 0,155%

Gruppo Aurelia (1)	70,41%
--------------------	--------

Flottante	29,59%
-----------	--------

Gruppo Gavio (1)



Flottante



29,59%



70,41%

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER E L'ANALISI DI MATERIALITÀ

Il Gruppo SIAS, sulla base dell'evoluzione del contesto di riferimento e spinto dalla volontà di valorizzare il proprio impegno, ha sviluppato un'analisi sulle tematiche di sostenibilità. Tale percorso ha portato alla decisione di strutturare e comunicare le proprie politiche in tema di responsabilità sociale attraverso la redazione del secondo Bilancio di Sostenibilità. Un'influenza importante è stata esercitata dal ruolo centrale che il Gruppo attribuisce ai propri stakeholder e dalla volontà di condividere con essi i propri obiettivi e le proprie strategie. In tale contesto, in continuità con il percorso già intrapreso nel 2016, il Gruppo ha organizzato, il 20 settembre 2017 a Tortona, il 2° workshop di stakeholder engagement relativo al Progetto di Corporate Social Responsibility (CSR).

L'incontro ha coinvolto i rappresentanti delle principali funzioni aziendali e ha avuto l'obiettivo di allineare tutti i partecipanti sulle evoluzioni del Progetto CSR a livello di Gruppo e di aggiornare la matrice di materialità del Gruppo, mettendo a confronto voci e idee al fine di individuare le tematiche rilevanti oggetto di rendicontazione nel presente documento.

Per la prima volta inoltre è stata svolta una survey di "stakeholder engagement" estesa agli stakeholder esterni che ha coinvolto rappresentanti del mondo delle istituzioni, degli investitori, dei media,

delle associazioni dei consumatori, della catena di fornitura e dei committenti.

Nell'identificazione degli stakeholder rilevanti e nell'analisi di materialità, per ciascun settore di attività del Gruppo, sono stati coinvolti attivamente i rappresentanti di tutte le funzioni aziendali inerenti i temi di sostenibilità.





GLI STAKEHOLDER DEL GRUPPO SIAS



In conformità ai "GRI Standards" definiti nel 2016 dal GRI - Global Reporting Initiative - il Gruppo ha valorizzato il processo di analisi di materialità come punto di partenza per la rendicontazione degli aspetti rilevanti inclusi nel presente Bilancio.

Attraverso l'analisi di materialità è stato possibile individuare gli aspetti materiali, ossia quelli che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali significativi dell'organizzazione e che, in modo sostanziale, condizionano le valutazioni e le decisioni degli stakeholder.

I risultati dell'analisi sono stati elaborati e riassunti nella matrice di materialità tenendo in considerazione anche i temi previsti dall'Art. 3 del Decreto Legislativo 254/16. I risultati di questa analisi sono rap-

presentati nella pagina seguente. In particolare riteniamo utile specificare i seguenti aspetti:

- ciascun punto rappresenta una tematica di sostenibilità oggetto di valutazione;
- le tematiche sono suddivise in 7 categorie riconoscibili grazie all'utilizzo di diversi colori (economiche e di governance, lotta contro la corruzione, sociali, personale, diritti umani, ambientali e specifiche del settore);
- le tematiche sono posizionate nella matrice in base alla loro rilevanza per il Gruppo, anche in considerazione dei settori in cui opera, e per i suoi stakeholder;
- le tematiche materiali sono rappresentate nei due quadranti in alto (per semplicità e chiarezza sono state omesse le tematiche non ritenute materiali).

LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO SIAS



Le principali risultanze hanno riguardato:

- tematiche strettamente connesse ai business in cui opera il Gruppo: in continuità con l'anno precedente la sicurezza stradale, che si conferma quale tematica più rilevante, la gestione del traffico e delle emergenze e il miglioramento della qualità del servizio sono risultate le più rilevanti. A seguito dell'aggiornamento dell'analisi di materialità, assume maggiore importanza la tematica relative agli impatti delle nuove tecnologie;
- tematiche sociali e relative al personale: in continuità con l'anno precedente gli aspetti legati alla salute e sicurezza sul lavoro e alla gestione dei rischi socio-ambientali sono risultati le più rilevanti. A seguito dell'aggiornamento dell'analisi di materialità, accresce invece l'importanza dei temi legati alle pari opportunità e condizioni di lavoro;
- tematiche economiche e di Governance e lotta alla corruzione:

si consolida l'importanza della lotta alla corruzione, insieme alla sostenibilità economico finanziaria dell'organizzazione;

- tematiche ambientali: in continuità con l'anno precedente, l'impatto sul paesaggio, l'uso efficiente delle risorse naturali, la gestione dei terreni e l'inquinamento acustico rappresentano i temi più rilevanti anche in relazione al settore di appartenenza del Gruppo. Acquisisce invece maggiore importanza la tematica relativa all'utilizzo dei materiali.

Gli aspetti considerati rilevanti all'interno di questa matrice sono stati valutati, oltre ai fini di una rendicontazione coerente con quanto previsto dai GRI, anche al fine di un'analisi di coerenza con i rischi di sostenibilità a cui l'organizzazione è soggetta.

Maggiori informazioni relative a tali analisi sono riportate negli Allegati al presente Bilancio.



CODICE ETICO

Il Gruppo pone alla base della propria attività solidi principi etici formalizzati nel Codice Etico. Tutti i principi devono essere applicati da qualsiasi soggetto che opera per conto di SIAS o che venga in contatto con la stessa, prevedendo l'applicazione, in caso contrario, di sanzioni disciplinari e contrattuali per le eventuali violazioni. Il Codice è disponibile sul sito internet della Società www.grupposias.it.



LA POLITICA DI SOSTENIBILITÀ

Con il fine di integrare la sostenibilità in tutti i processi aziendali e in tutte le aree operative, il Gruppo ha sviluppato una politica di sostenibilità, applicata insieme a tutte le direttive vigenti nei paesi in cui il Gruppo opera, e a com-

pletamento di tutti i principi riportati nel Codice Etico. La politica si pone l'obiettivo di fornire una rappresentazione degli impegni del Gruppo in tema di sostenibilità, con riferimento a governance, dipendenti, ambiente, territorio, catena di fornitura, innovazione, sicurezza stradale e salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.



PIANO DI SOSTENIBILITÀ

Nel corso nel 2017 il Gruppo ha presentato il suo primo Piano di Sostenibilità denominato "Going Global Sustainably", un documento che declina gli impegni assunti inerenti le tematiche di sostenibilità in azioni praticabili e risultati concreti.

Il Piano identifica per ciascun ambito di impegno degli obiettivi qualitativi misurabili in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (2017-2021), in coerenza con i valori e con il Piano Strategico del Gruppo.

Inoltre, il Piano di Sostenibilità valorizza l'impegno del Gruppo sulle tematiche di sostenibilità, in un'ottica di miglioramento continuo delle performance e comunica in

modo chiaro a tutti i propri Stakeholder gli indirizzi strategici del Gruppo in tema di sostenibilità, condividendo obiettivi, principi e valori. In quest'ottica il Piano consente la definizione e il monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità, per accrescere il senso di responsabilità e la motivazione dei responsabili delle funzioni coinvolte.

Il Piano è stato predisposto attraverso l'analisi, l'integrazione e lo sviluppo di diversi elementi, tra i quali i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC) e le Linee Guida ISO 26000, l'analisi di materialità del Gruppo e i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dall'ONU.





**IL PIANO INCLUDE
I SEGUENTI
INDIRIZZI
STRATEGICI:**

**IMPLEMENTARE UNA GOVERNANCE DI SOSTENIBILITÀ
IN LINEA CON LE MIGLIORI BEST PRACTICE**

**CREARE VALORE SOSTENIBILE NEL MEDIO-LUNGO TERMINE
PER TUTTI GLI STAKEHOLDER, TUTELANDO E SVILUPPANDO
LA REPUTAZIONE DEL GRUPPO**

**PROMUOVERE POLITICHE VOLTE A MIGLIORARE
LA SICUREZZA STRADALE**

**SVILUPPARE IL CAPITALE UMANO VALORIZZANDO
LE COMPETENZE E LE DIVERSE CULTURE**

**GARANTIRE LA COMPLIANCE CON LA NORMATIVA
AMBIENTALE E PROMUOVERE POLITICHE DI
EFFICIENTAMENTO ENERGETICO**

ASSICURARE LA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO



Il Bilancio di Sostenibilità 2016 di SIAS è stato accreditato con il riconoscimento "Bilancio di Sostenibilità OK CODACONS" (Coordinamento delle Associazioni per la Difesa dell'Ambiente e dei Diritti

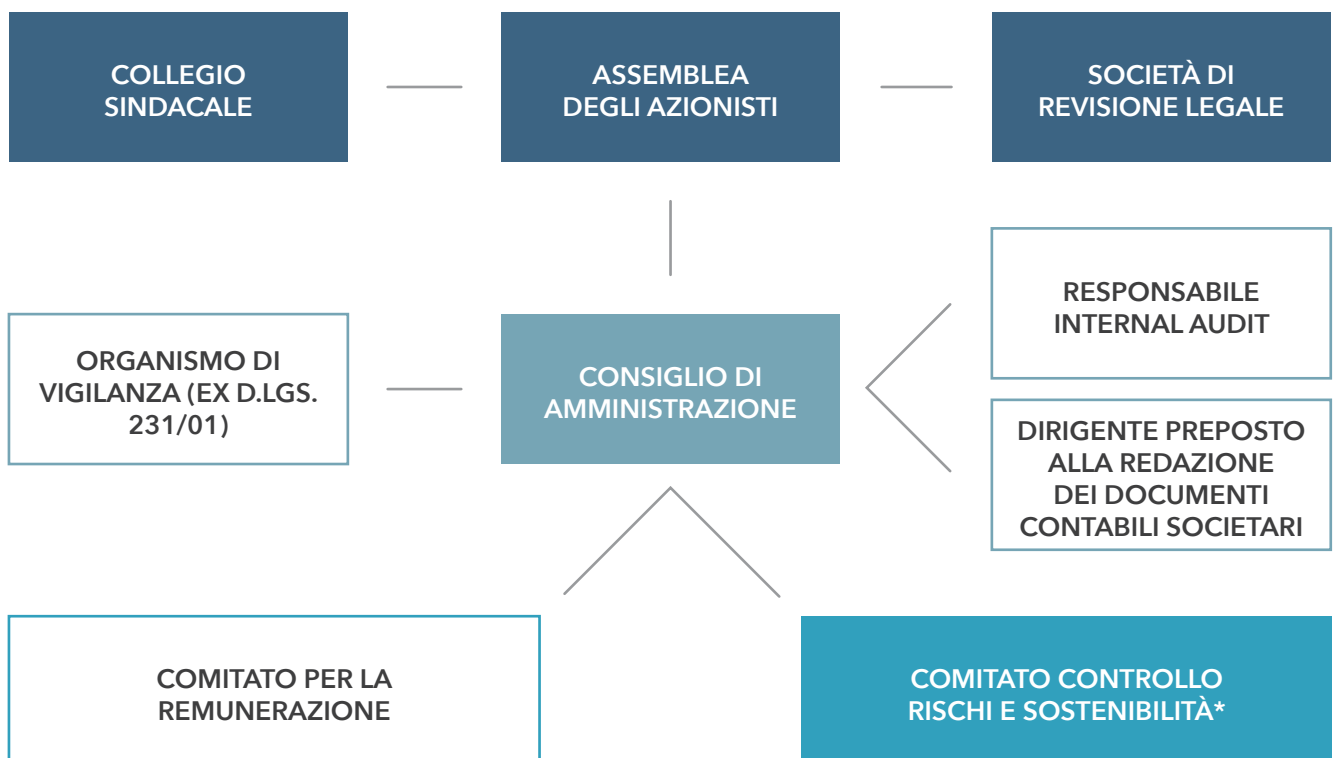
degli Utenti e dei Consumatori). Attraverso la Lettera al Consumatore CODACONS rende i contenuti del Bilancio di Sostenibilità accessibili con immediatezza e semplicità.



CORPORATE GOVERNANCE

Il modello di Corporate Governance del Gruppo è conforme alla normativa vigente ed è coerente con le previsioni del Codice di Autodisciplina approvato dal "Comitato per la corporate governance delle società quotate" di Borsa Italiana S.p.A. ("Codice di Autodisciplina"), a cui la Società dichiara di attenersi, e tiene conto della dimensione aziendale, dell'assetto azionario, nonché del settore di appartenenza. La Società adotta un sistema di amministrazione e controllo di tipo tradizionale. Il modello prevede i seguenti organi collegiali: Assemblea degli azionisti, Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e comitati interni al Consiglio di Amministrazione (il Comitato per la Remunerazione e il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità).

SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI SIAS



* Assolve anche la funzione di Comitato per le operazioni con parti correlate



Il Consiglio di Amministrazione è composto da 15 membri, di cui 4 donne, 1 membro appartenente alla fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni e i restanti appartenenti alla fascia di età superiore ai 50 anni. 7 Amministratori sono inoltre indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e 7 sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina.

In data 12 marzo 2018, il dott. Giovanni Angioni ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di consigliere di amministrazione. Il Consiglio del 14 marzo 2017, tenuto conto dell'imminente Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2017, ha ritenuto di non procedere a cooptazione, proponendo agli Azionisti di (i) confermare in 15 il numero dei componenti del Consiglio; (ii) procedere alla nomina di un nuovo amministratore in sostituzione del consigliere dimissionario Dott. Giovanni Angioni.

Per una più completa informativa sul sistema di Corporate Governance di SIAS e sulla composizione dei comitati interni e del Consiglio di Amministrazione si rinvia alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" disponibile nella sezione Investor Relation del sito internet della Società www.grupposias.it.

GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

Nel corso del 2017 il Gruppo ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità, definendo ruoli e responsabilità dei soggetti e degli organi coinvolti nonché le tempistiche e i flussi informativi delle informazioni non finanziarie.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione di SIAS definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore

per tutti gli stakeholder nel medio-lungo termine e approva il Piano di Sostenibilità, vigila sulla coerenza dell'attività d'impresa con il Codice Etico e la Politica di Sostenibilità e approva il Bilancio di Sostenibilità.

In data 9 agosto 2017 il Consiglio di Amministrazione di SIAS ha attribuito al Comitato Controllo e Rischi il compito di supervisionare le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli stakeholder.

Inoltre è stata istituita la Funzione Corporate Social Social Responsibility (CSR) che, in coerenza con gli indirizzi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione e avvalendosi del supporto di un gruppo di lavoro dedicato, si occupa principalmente di predisporre il Bilancio di Sostenibilità ed il Piano di Sostenibilità.

GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

A decorrere dal 1° gennaio 2011, risulta operativa la "Procedura relativa alle operazioni con parti correlate", approvata dal Consiglio di Amministrazione. La citata procedura, aggiornata una prima volta il 9 novembre 2012, è stata successivamente oggetto di rivisitazione in data 6 marzo 2014 e 23 gennaio 2017, nell'ambito della periodica attività ricognitiva raccomandata da Consob, su base triennale.

Tale procedura individua le regole che disciplinano l'approvazione, la gestione e l'informazione al pubblico delle operazioni con parti correlate poste in essere da SIAS al fine di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni.

Tale procedura è disponibile sul sito internet della Società www.grupposias.it nella sezione "Governance".

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi in relazione al quale ne definisce le linee di indirizzo e ne verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi risultino correttamente identificati, nonché adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, contribuendo ad una conduzione dell'impresa coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.

Il Modello di Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi adottato da SIAS è stato definito sulla base delle best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework (CoSO ERM) e ISO 31000:2009.

Il processo di gestione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi garantisce il presidio dei rischi connessi al perseguimento degli obiettivi strategici definiti nel Piano Strategico 2017-2021 del Gruppo.

Per ulteriori informazioni relative al Sistema di Controllo interno e Ge-

stione dei Rischi si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" di SIAS, disponibile sul sito internet della Società.

RISCHI

SIAS S.p.A. aderisce al Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana e sovrintende la gestione dei rischi attraverso l'Amministratore Incaricato e il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Il processo di gestione e controllo interno dei rischi, avvalendosi del supporto delle funzioni interne preposte, garantisce il presidio dei rischi connessi al perseguimento degli obiettivi strategici aziendali.

Nel 2017 sono stati aggiornati i principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva derivanti dalle attività d'impresa.

In particolare si riportano nella pagina successiva i principali rischi inerenti i temi di sostenibilità di SIAS S.p.A. e delle proprie società controllate.



RISCHIO DI INTERRUZIONE DELL'OPERATIVITÀ DELL'INFRASTRUTTURA:

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività dell'infrastruttura autostradale e rischi legati a circostanze che possano compromettere la sicurezza della circolazione autostradale.

RISCHIO "NIMBY" - RAPPORTO COL TERRITORIO:

Rischi connessi a eventi Not In My Back Yard ("Nimby"), ossia eventi legati alla possibilità che le comunità territoriali o associazioni di categoria avanzino contestazioni contro la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e/o di progetti di miglioramento della viabilità effettuati dal Gruppo.

RISCHIO LEGATO AL COMPORTAMENTO ETICO:

Rischio legato alla mancanza di integrità del management e del personale dipendente delle società del Gruppo che potrebbe causare comportamenti non etici, non autorizzati, illeciti o di frode, con particolare riferimento ai temi della corruzione attiva e passiva, della corruzione tra privati e dei diritti umani.

RISCHIO DI COMPLIANCE ALLE NORMATIVE AMBIENTALI E DI SICUREZZA SUL LAVORO:

Rischi connessi alla mancata compliance con la normativa ambientale (danno ambientale, inquinamento acustico, rischi di interferenza con aree contaminate, rischi collegati alle attività di costruzione e scavi, smaltimento di rifiuti e gestione acque) e con quella vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

RISCHIO LEGATO ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI:

Rischi connessi alla condotta di fornitori e subappaltatori e alla mancanza di visibilità e controllo sulle pratiche dei fornitori con particolare riferimento alle tematiche di salute e sicurezza sul luogo di lavoro, rispetto dei diritti umani, compliance alla normativa ambientale di riferimento e corruzione.

RISCHIO REGOLATORIO AMBIENTALE:

Rischio legato a modifiche legislative e regolamentari in ambito ambientale nei paesi in cui il Gruppo opera.

RISCHIO LEGATO AL PERSONALE:

Rischio legato ad una non adeguata gestione dei processi di attrazione, selezione, sviluppo, motivazione e retention delle figure professionali chiave all'interno del Gruppo.

LA RISPOSTA AL RISCHIO DEL GRUPPO

Il Gruppo gestisce e monitora i rischi determinandone il grado di compatibilità con una gestione dell'impresa coerente con gli obiettivi strategici individuati. Tutte le principali società del Gruppo hanno adottato un "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" (il "Modello 231") ed il relativo "Codice Etico e di comportamento" (il "Codice Etico") definendo, altresì, procedure, protocolli e un sistema disciplinare idoneo a sanzionare il mancato rispetto delle misure e dei principi contenuti in tali documenti.

Nel rispetto delle best practice esistenti in ambito nazionale e internazionale e riflesse nei contenuti del Codice di Autodisciplina delle società quotate, il Gruppo, nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, si è dotato, nel mese di marzo 2018, di un sistema di segnalazione delle irregolarità e di potenziali illeciti da parte di dipendenti e soggetti terzi, a integrazione dei canali già previsti per le segnalazioni all'Organismo di Vigilanza.



Il Gruppo monitora con attenzione i rischi inerenti la supply chain ed in particolare i fattori col-

legati alla corruzione, alla qualità dei materiali, alla tempestività dei servizi resi, al rispetto dei diritti

umani e all'applicazione di condizioni contrattuali eque ed economicamente sostenibili.



IL NUOVO SISTEMA DI WHISTLEBLOWING

Nel panorama nazionale ed internazionale, il whistleblowing si sta affermando come uno degli strumenti più efficaci per contrastare illeciti quali corruzione, frode, abuso d'ufficio e altri reati gravi. Il segnalatore o whistleblower è chi dà

l'allarme, richiamando l'attenzione su situazioni di potenziale pericolo, effettuando una segnalazione circostanziata.

In tale ottica, tale sistema promuove all'interno del Gruppo la cultura dell'etica e della legalità, intendendo il whistleblowing quale forma di collaborazione tra il Gruppo ed

i segnalanti e incentiva un clima di trasparenza ed un senso di partecipazione e appartenenza al Gruppo stesso. Quest'azione, quindi, concorre ad ottenere una maggiore presa di coscienza da parte del dipendente, che, fornisce il suo contributo per contrastare comportamenti disonesti.



DIRITTI UMANI, ANTICORRUZIONE E PRIVACY

DIRITTI UMANI

Il Gruppo richiede il massimo rispetto delle persone e della normativa applicabile in materia di lavoro e condanna fermamente il lavoro irregolare, forzato e quello minorile ponendo tra i propri obiettivi la creazione di un ambiente di lavoro in cui si tenga in espressa e costante considerazione il rispetto della persona, della sua dignità e dei suoi valori, evitando qualsivoglia discriminazione fondata sul sesso, l'origine razziale ed etnica, la nazionalità, l'età, le opinioni politiche, lo stato di salute, l'orientamento sessuale e le condizioni economico-sociali.

Il Gruppo, i suoi fornitori e partner più significativi, sono soggetti a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso a lavoro minorile e lavoro forzato.

Inoltre, le clausole standard inserite nei contratti richiedono l'osservanza degli obblighi in materia di sicurezza e igiene sul lavoro e delle leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale con l'applicazione dei contratti collettivi sul lavoro.

Il Gruppo si impegna a promuovere il rispetto dei diritti umani ispirandosi a standard internazionali quali i "sette principi" dell'UN Guiding Principles Reporting Framework delle Nazioni Unite, la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fonda-

mentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

ANTICORRUZIONE

Il Gruppo SIAS ha tra i suoi valori primari l'etica, la legalità, l'onestà, la correttezza e la trasparenza.

La consapevolezza dei rischi di corruzione guida SIAS ad andare oltre la pura compliance normativa, identificando le misure di prevenzione degli illeciti corruttivi come parte integrante della responsabilità sociale del Gruppo, al fine di proteggere la propria organizzazione e tutti gli stakeholder.

In tale contesto, in coordinamento con i principi riportati nel Codice Etico e di Comportamento e nel Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/2001, ed ispirandosi alle migliori best practice in tema di Anti Corruption Compliance Program ed allo standard internazionale ISO 37001:2016, SIAS ha definito una Policy Anti-Corruzione al fine di minimizzare il rischio di porre in essere comportamenti che possano essere riconducibili a fattispecie corruttive in tutti i paesi in cui il Gruppo opera.

La suddetta Policy Anti-Corruzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di SIAS S.p.A. in data 14 marzo 2018, contestualmente all'approvazione del presente documento.

Il Gruppo esplica la propria attività nel rispetto delle vigenti normative nazionali e internazionali e si impegna a mettere in atto tutte le misure necessarie a prevenire ed evitare fenomeni di corruzione attiva e passiva e conflitto di interesse.

PRIVACY

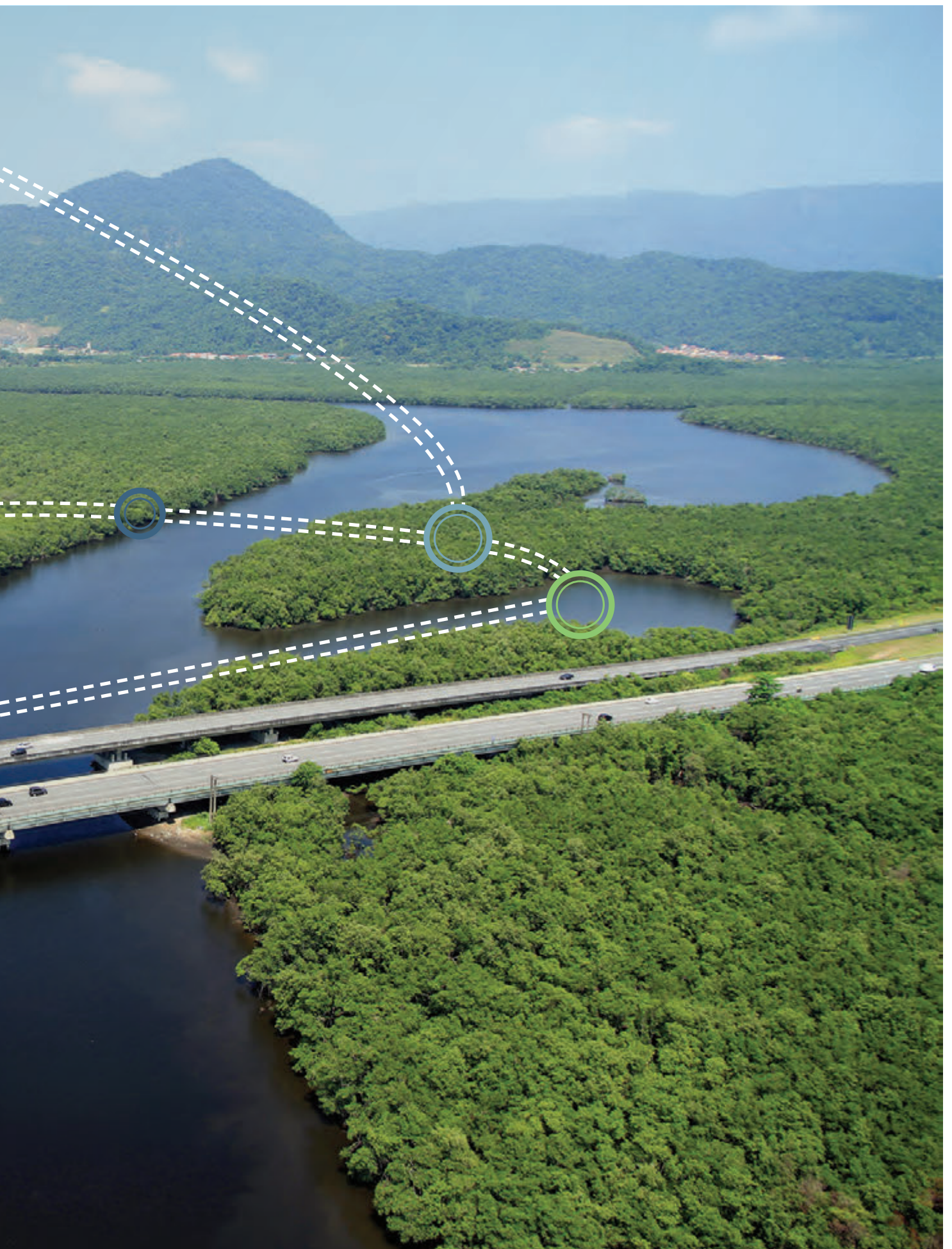
Il Gruppo per prevenire i rischi legati alla riservatezza delle informazioni (es. violazione, uso improprio e distruzione accidentale o illegale dei dati personali, accesso o modifica non autorizzata delle informazioni personali o sensibili trattate all'interno del contesto aziendale) e il rischio cyber security (ovvero la perdita dell'integrità, della

confidenzialità e della disponibilità delle informazioni gestite sui sistemi informativi aziendali e/o device mobile) e adottare un'adeguata gestione dei dati personali sia all'interno del contesto aziendale che nella gestione della relazione con le terze parti ha definito una struttura di IT governance di Gruppo e l'adozione di idonee misure organizzative, operative e tecnologiche al fine di garantire la conformità alle disposizioni del GDPR, General Data Protection (Regolamento UE 2016/679). Il processo di adeguamento a tale normativa è attualmente in corso al fine di garantire l'implementazione delle opportune misure di adeguamento entro maggio 2018.



Il nostro business

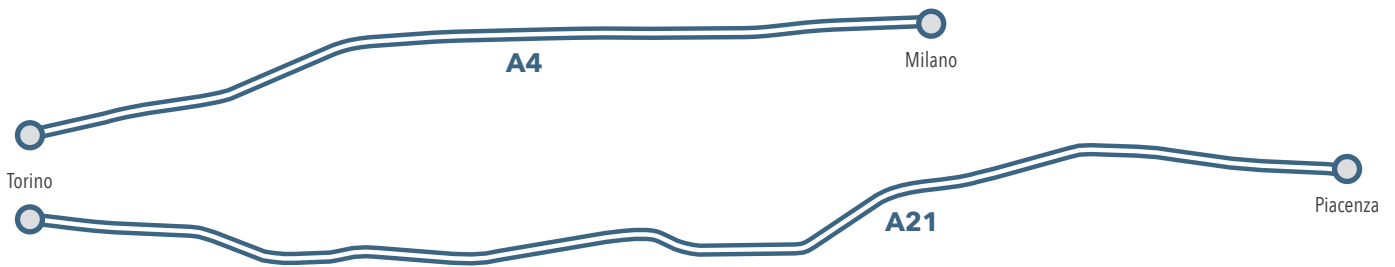






Il nostro business

LE NOSTRE INFRASTRUTTURE



S.A.T.A.P. S.p.A.

La società autostradale S.A.T.A.P. gestisce, in regime di concessione, le seguenti tratte autostradali:

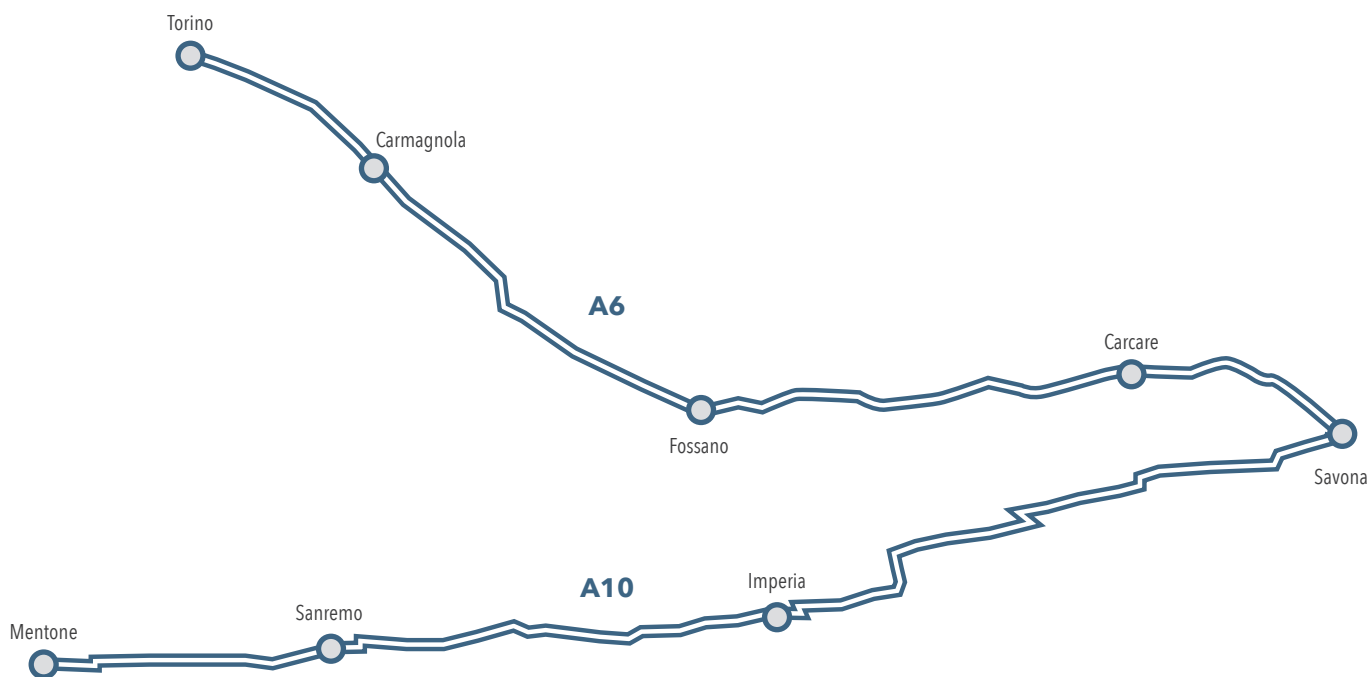
- A4 da Torino a Milano;
- A21 da Torino a Piacenza².

L'Autostrada A4 di competenza di S.A.T.A.P., che inizia a Torino e termina a Milano, misura in totale 130 km, per gran parte rettilinei, che attraversano numerosi fiumi (Dora Baltea, Sesia e Ticino) e tor-

renti (Malone, Orco, Elvo, Cervo, Rovasenda, Agogna, Terdoppio). Vi sono inoltre diversi scavalchi e attraversamenti.

Il tronco Torino-Piacenza della Autostrada A21 Torino-Brescia costituisce un collegamento tra il Piemonte occidentale e l'Autostrada del Sole e si estende su una lunghezza totale di 168 km. L'arteria attraversa terreni prevalentemente pianeggianti e si sviluppa solo per il 17% su ponti e viadotti.

² Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A in regime di prorogatio

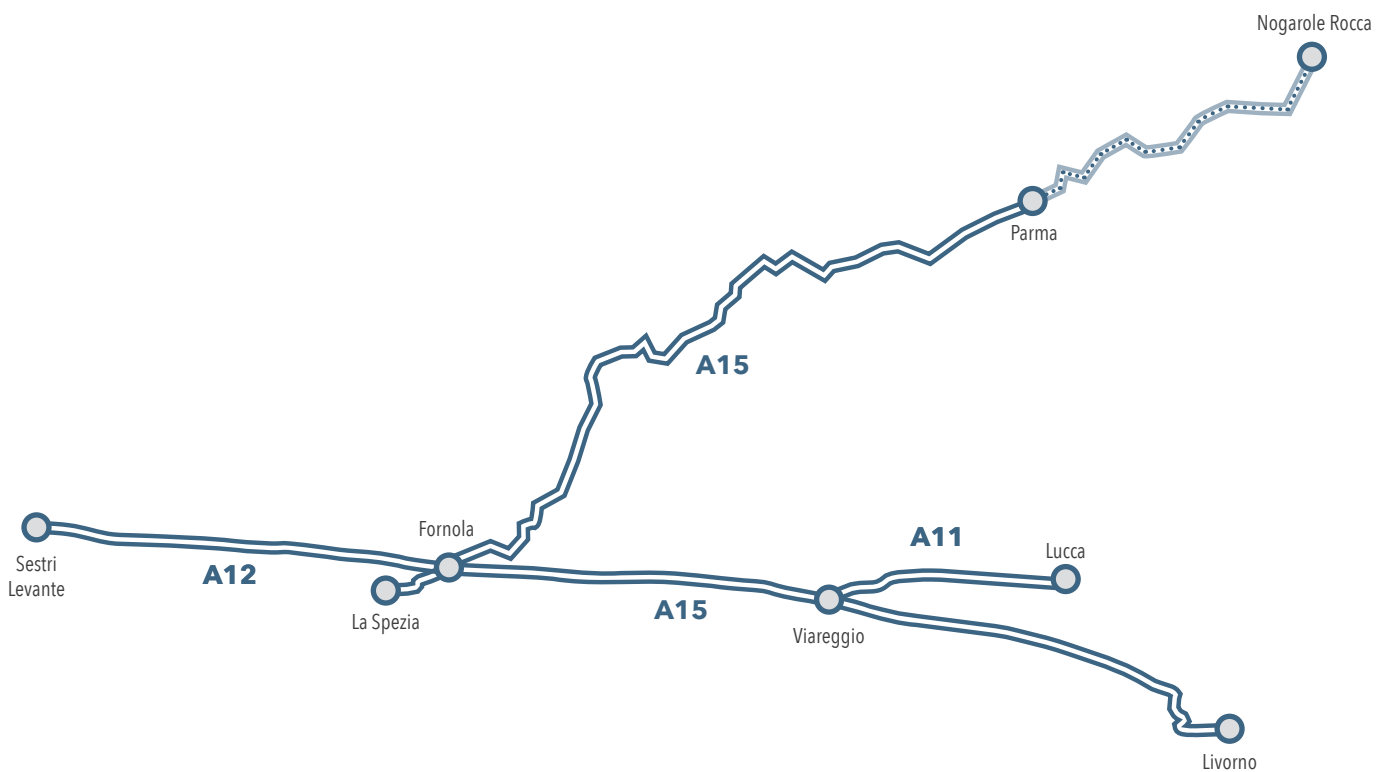


Autostrada dei Fiori S.p.A.

La società Autostrada dei Fiori gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale esteso tra Savona e il confine francese, passando per Ventimiglia (A10); e altre tratte minori di collegamento con la viabilità ordinaria. Il tracciato si svi-

luppa per 113 km attraversando il territorio della Liguria.

Inoltre, la società gestisce in regime di concessione, il tratto autostradale A6 di 131 km che collega il capoluogo piemontese con il Ponente Ligure.



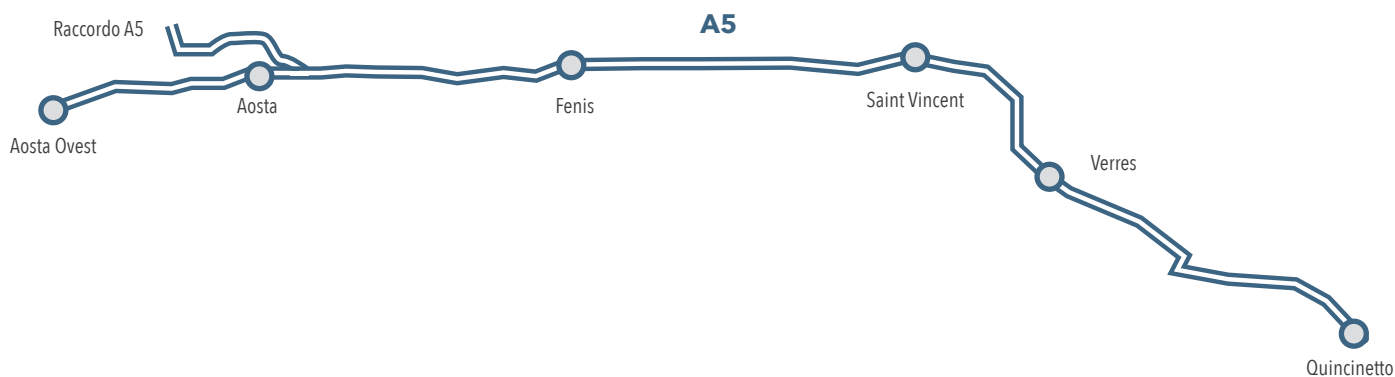
Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A.

La società autostradale SALT gestisce, in regime di concessione, le seguenti tratte autostradali:

- A12 da Livorno a Sestri Levante;
- A11 da Viareggio a Lucca;
- A15 da Fornola a La Spezia.

La società gestisce inoltre, in regime di concessione, il tratto autostradale compreso tra La Spezia e Parma (A15) per 101 km e in aggiunta ha avviato la realizzazione del primo lotto (circa 12 km) del raccordo di collegamento fra Parma e Nogarole Rocca (di complessivi 81 km).

Il tracciato si sviluppa complessivamente su 155 km, 80 in pianura e 75 in montagna, attraversando i territori della Liguria e della Toscana. Il tracciato svolge un ruolo di collegamento nord-sud importante per la viabilità nazionale attraversando un territorio economicamente dinamico, particolarmente ricco di piccole e medie imprese e straordinario per il patrimonio storico ed artistico. L'autostrada SALT costituisce inoltre un sistema di trasporti interregionale integrato ed avanzato collegando porti importanti quali La Spezia e Livorno e l'aeroporto di Pisa.



Società Autostrade Valdostane - SAV S.p.A.

La società autostradale SAV gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale A5 da Quincinetto a Aosta Ovest e raccordo A5-SS27 del Gran San Bernardo (A5).

Il tracciato si sviluppa complessivamente per 60 km e collega, at-

traverso i Trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo ed i "passi" del Piccolo e del Gran San Bernardo, la grande viabilità nazionale con la Francia e con la Svizzera.

Il tracciato autostradale si snoda lungo la valle principale del territorio valdostano, attraversando ripetutamente il corso del fiume Dora Baltea e accompagnando

i declivi naturali delle montagne circostanti; raggiunge dopo poco più di 47 km la barriera autostradale di Aosta, dove l'itinerario si divide in due rami: uno che porta al Traforo del Monte Bianco ed al valico del Piccolo San Bernardo, l'altro diretto ad Aosta, al Traforo ed al valico del Gran San Bernardo.



Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

La società Autostrada Asti Cuneo gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale da Asti a Cuneo (A33), articolato in due tronchi di complessivi 78 km (di cui 23 in

costruzione), tra loro connessi da un tratto di 20 km dell'autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini.

- Tronco 1 - dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimi-

- ni sulla A6 Torino-Savona;
- Tronco 2 - dagli svincoli di Asti Est ed Asti Ovest della A21 Torino Piacenza, sino allo svincolo di Marene sulla A6 Torino-Savona.

LE TARIFFE AUTOSTRADALI

La principale fonte di reddito del Gruppo è rappresentata dall'incasso del pedaggio autostradale, che gli utenti corrispondono a fronte dell'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, è la risultante della moltiplicazione tra km percorsi sulla rete autostradale del Gruppo per la tariffa, che è specifica per ogni singola concessione.

La tariffa è regolata sulla base della convenzione che ogni società concessionaria del Gruppo ha sottoscritto con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT").

La politica tariffaria delle concessionarie del Gruppo è, quindi, soggetta al rispetto di numerosi vincoli e disposizioni convenzionali che, pertanto, escludono qualsivoglia discrezionalità di applicazione da parte delle società e garantiscono la trasparenza e l'uniformità di applicazione nei confronti della clientela. Alla convenzione è, infatti, allegato uno specifico Piano Economico Finanziario ("PEF") che

risulta essere la base per la determinazione degli incrementi tariffari riconosciuti alle singole concessionarie. Tale calcolo si basa su quelli che vengono definiti costi ammessi e ricavi previsti fini regolatori, secondo la vigente normativa di regolamentazione del settore autostradale di cui alle Delibere CIPE n. 39/2007 e 27/2013.

La tariffa finale unitaria, che ogni utente corrisponde alle concessionarie, include tre componenti: la quota di competenza della concessionaria, il sovracanone, da devolvere allo Stato e l'IVA.

Le ultime due componenti, nel loro complesso, rappresentano la quota di tariffa che remunera direttamente l'Amministrazione Pubblica. La quota di tariffa di competenza della concessionaria consente invece di remunerare i capitali impiegati per gli investimenti effettuati nell'ammodernamento, innovazione ed incremento della sicurezza della rete gestita, così come assentita in concessione.



**TARIFFA FINALE UNITARIA
A KM (Tariffa unitaria di
competenza delle concessionarie
+ sovracanononi+ iva)**

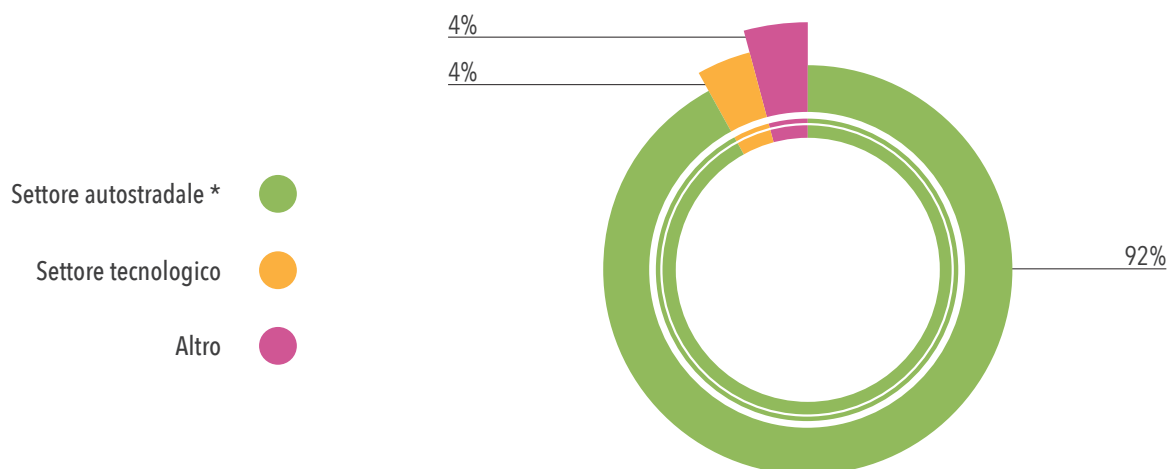
- Dipende dalla classe di veicolo e dalle caratteristiche dei tratti autostradali (pianura o montagna).
- È determinata in base ad un meccanismo previsto in convenzione.
- I sovracanononi devoluti allo Stato sono pari a 6 millesimi di euro/km per le classi di veicolo A e B e 18 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (Legge 102/2009 e 122/2010).

RISULTATI ECONOMICI

FOCUS SUI RICAVI

In linea con il 2016, anche per il 2017 il settore autostradale si conferma il settore più significativo del Gruppo SIAS in termini di ricavi generati (1.047 milioni di Euro). Seguono le attività relative al settore tecnologico (45 milioni di Euro) e altre attività di varia natura (45 milioni di Euro).

RICAVI 2017



* Al netto del canone/sovracanone da devolvere all'ANAS

** L'IFRIC12 prevede - in capo alle concessionarie autostradali - l'integrale rilevazione, nel c/Economico, dei costi e dei ricavi relativi all'"attività di costruzione" afferente i beni gratuitamente reversibili; ai fini di una migliore rappresentazione nel solo grafico sopra evidenziato, tali componenti sono stati stornati

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 chiude con un utile di 262 milioni di Euro rispetto ai 184 milioni di Euro del 2016, con un incremento di 78 milioni di Euro (+ 42%).

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo SIAS è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto Economico del Bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2017.

Nel 2017 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 1.145 milioni di euro, con un incremento del 9% rispetto all'anno precedente.

La maggior parte di tale valore, pari al 39% è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori"; tale voce è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime.

La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce il 17% ed include essenzialmente le imposte sul reddito e i canoni di concessione.

Segue la "Remunerazione del personale", tale voce (il 14%) include principalmente stipendi, "Trattamento di fine rapporto" e oneri sociali.

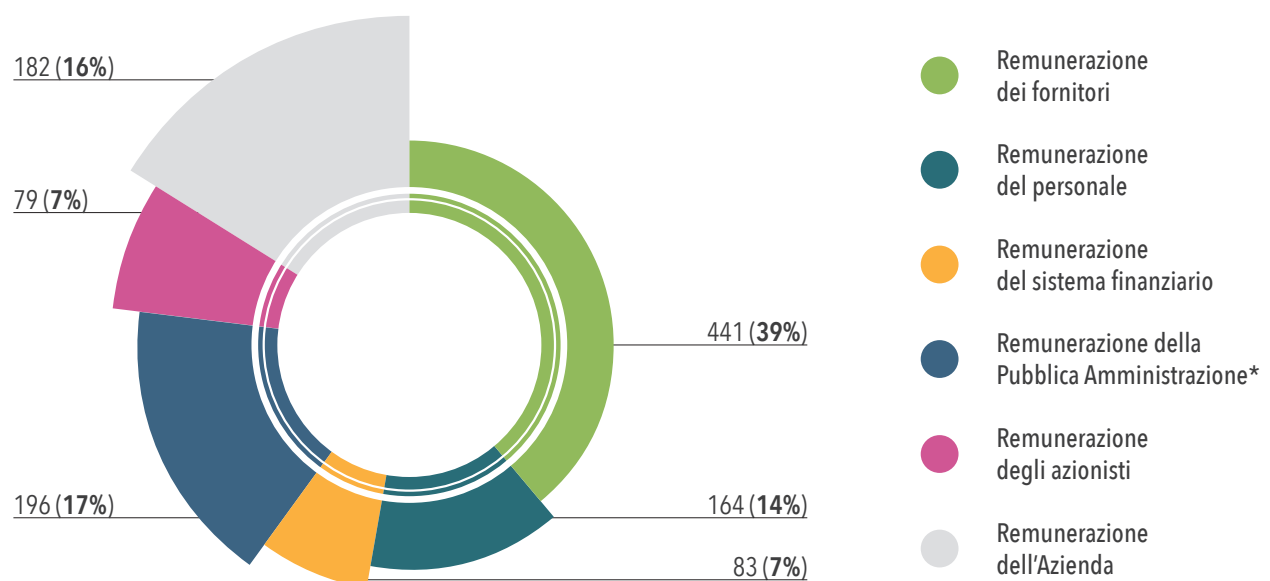
La "Remunerazione dell'azienda", pari al 16% sul totale include il valore trattenuto da SIAS per lo sviluppo futuro del Gruppo.

Infine, vi sono la "Remunerazione del sistema finanziario" e la "Remunerazione degli azionisti", pari rispettivamente al 7% e al 7%.

* di cui canoni di concessione 106.933 euro, imposte sul reddito dell'esercizio 89.459 euro.

DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO 2017

(in milioni di euro)



IMPACT MEASUREMENT

¹ Fonte: «Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto», Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture - CRMT - Unioncamere Lombardia

² Fonte: «L'industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica» a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi, ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

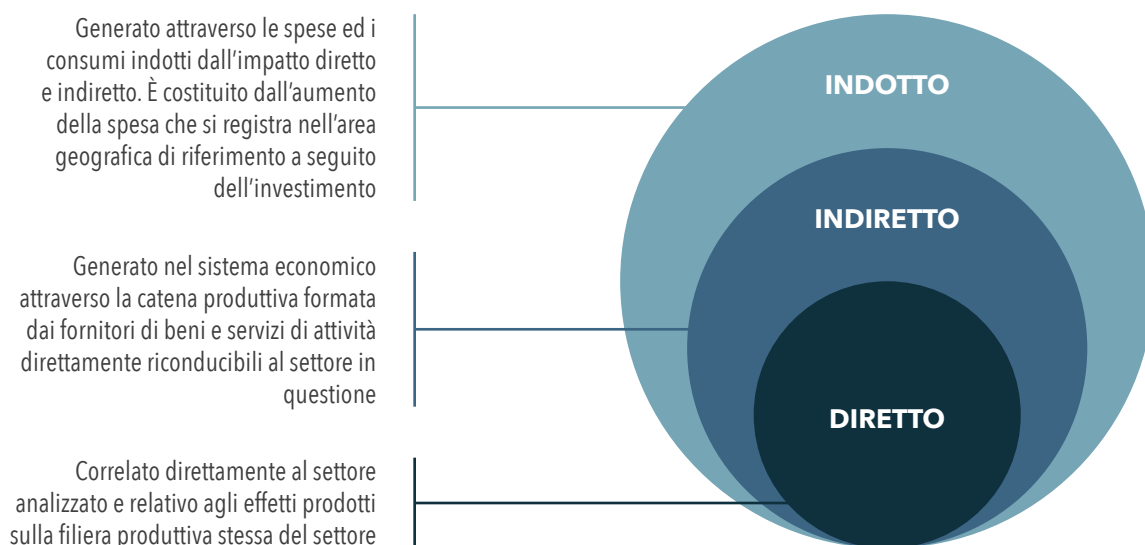
I business in cui opera SIAS, in particolar modo quello delle concessioni, rivestono un'importanza fondamentale per il sistema economico.

In relazione al settore delle concessioni autostradali, numerosi studi dimostrano la forte correlazione tra la dotazione infrastrutturale di un territorio e il tasso di sviluppo dello stesso. La crescita economica di una nazione è infatti legata necessariamente ad un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno.¹ Inoltre il contiguo settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale, acqui-

sendo beni e servizi da circa il 90% dei settori economici.²

La stima dell'impatto economico permette di misurare la ricchezza incrementale generata dalla realizzazione di un investimento nel settore di riferimento e quindi correlare l'attività di impresa ad altre variabili economiche quali il PIL e l'occupazione.

Per questa ragione, il Gruppo SIAS, consapevole degli impatti economici e sociali prodotti dalla propria attività d'impresa, ha sviluppato un modello di calcolo con l'obiettivo di quantificare i contributi diretti, indiretti ed indotti generati dal proprio business.



L'analisi si basa sul modello input-output³ che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

In sintesi la tavola input-output è una tavola in cui sono rappresentate tutte le interdipendenze settoriali di un territorio, ovvero una matrice a doppia entrata in cui trovano rappresentazione la produzione e la domanda di beni e ser-

vizi di un dato settore economico.

Attraverso questo modello è stato possibile stimare i moltiplicatori "indiretti", ovvero quelli che permettono di rappresentare il valore economico generato e distribuito dal Gruppo al sistema economico grazie all'interazione con le altre imprese del territorio di riferimento e quelli "indotti" che catturano anche l'effetto generato attraverso le spese e i consumi delle famiglie alle quali il Gruppo distribuisce ricchezza.

³ Modello sviluppato dall'economista Leontief, economista e scienziato di fama mondiale, vincitore del Premio Nobel per l'economia nel 1973 ed inventore del sistema input-output



CONTRIBUTI DIRETTI



CONTRIBUTI INDIRETTI



CONTRIBUTI INDOTTI



⁴ I moltiplicatori sono stati stimati applicando la metodologia Input-Output alle tavole delle risorse e degli impieghi dell'Italia redatta dall'Istat per l'anno 2010 (<https://www.istat.it/it/archivio/195028>) su 63 settori produttivi (classificazione NACE63)

Con riferimento al Gruppo SIAS l'analisi ha fornito una rappresentazione del contributo indiretto e indotto al PIL nazionale e all'occupazione generata⁴, partendo dal valore economico generato e distribuito nel 2017 ("Contributo diretto").

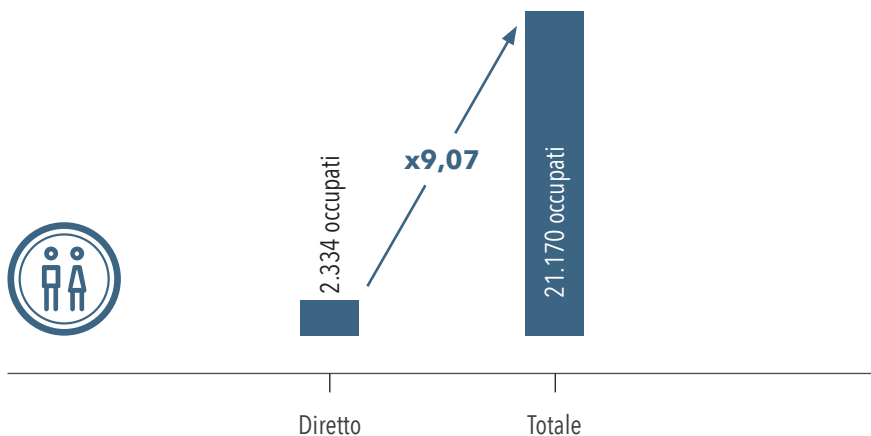
I risultati emersi dimostrano come il Gruppo SIAS e le proprie attività contribuiscono in maniera significativa alla creazione di valore eco-

nomico e all'occupazione del territorio in cui opera.

In particolare a fronte di un valore aggiunto di 1.145 milioni di euro (per maggior informazioni vedi paragrafo Valore economico generato e distribuito) si genera un contributo complessivo sul PIL ("Contributo diretto, indiretto e indotto al PIL") di circa **3,7 miliardi di euro**.



Inoltre, attraverso l'utilizzo di un moltiplicatore occupazionale indiretto, l'effetto complessivo sulla creazione di posti di lavoro (in termini di lavoratori effettivamente coinvolti nel processo) è stato stimato in oltre **21 mila lavoratori**.



Si evidenzia infine che, utilizzando un moltiplicatore occupazionale indotto, l'effetto complessivo sull'occupazione è stimato in circa **70 mila lavoratori**.

GESTIONE DELLA QUALITÀ E CUSTOMER SATISFACTION

POLITICHE E GESTIONE PER LA QUALITÀ

Il Gruppo SIAS considera la gestione per la qualità essenziale per la sostenibilità nel tempo dei propri obiettivi strategici di business.

Il Gruppo e le società di appartenenza hanno posto pertanto alla base delle relative politiche per la Qualità, il miglioramento della soddisfazione dei clienti e delle altre parti interessate che possono influire sulla capacità dell'organizzazione di raggiungere gli obiettivi e mantenere il successo nel tempo.

In tale ambito, si inquadra quale decisione strategica, l'adozione, da parte di pressoché tutte le società concessionarie autostradali del Gruppo, di un Sistema di Gestione per la Qualità, conforme alla norma UNI EN ISO 9001, con l'impegno a migliorarne nel tempo l'efficacia nell'aumentare la soddisfazione del Cliente Primario (Ente Concedente) e del Cliente Finale (utilizzatore dell'autostrada), con attenzione anche ai cambiamenti nel contesto e nelle esigenze e aspettative delle altre parti interessate rilevanti.

Per tale scopo, l'ambito di applicazione del Sistema di Gestione per la Qualità copre i principali prodotti e servizi resi dalla concessionaria; dalla progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture autostradali, all'erogazione e gestione dei servizi di esazione e mobilità, nonché al controllo delle aree di servizio, per

le tratte in esercizio.

Tutte le concessionarie del Gruppo sono dotate di Carte dei Servizi, in adempimento a quanto previsto dalla Convenzione di Concessione, dalla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102/09 e dalla "Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali" (DGVCA) dello stesso M.I.T.

Nelle stesse sono riportati gli indicatori della qualità e relativi standard di riferimento, richiesti dalla stessa DGVCA, di cui viene assicurato il puntuale rispetto. Tali dati sono riportati in figura a pagina 49.

È altresì volontà del Gruppo che il prescritto aggiornamento annuale delle Carte dei Servizi venga intrapreso da ogni concessionaria di appartenenza, anche quale occasione di riesame del servizio e del valore delle informazioni rivolte verso la clientela autostradale.

Consapevole dell'importanza delle norme tecniche, il Gruppo, partecipa da tempo a sostenere la predisposizione e lo sviluppo volontario delle norme per la qualità, sia in sede nazionale che internazionale, contribuendo ai lavori della Commissione Tecnica dell'UNI-Ente Nazionale di Normazione- sia del Comitato Tecnico dell'ISO -CT 176 "Gestione per la Qualità ed Assicurazione della Qualità".



LE PROCEDURE DI CUSTOMER SATISFACTION

Il Gruppo SIAS, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità adottata, è impegnato a monitorare la qualità percepita dai propri clienti.

A tal fine le concessionarie autostradali di appartenenza effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

Le procedure di rilevazione consistono generalmente nella predisposizione di questionari che vengono resi disponibili per la compilazione on line sul sito internet di ogni concessionaria o proposti, da personale appositamente addestrato, presso aree di servizio presenti sulla tratta autostradale gestita.

Il Gruppo, riconoscendone il valore aggiunto, intende nell'ambito dei prossimi obiettivi per la qualità, potenziare l'adozione di tali strumenti di indagine ed uniformare le metodiche utilizzate dalle diverse concessionarie, in modo da renderne il più possibile confrontabili i risultati.

Un primo traguardo in tal senso è stato raggiunto per le concessionarie A10 e A6, che anche nel 2017 hanno effettuato, nei rispettivi periodi caratterizzati da maggior traffico, una rilevazione della qualità percepita basata sulle medesime aree di indagine e relativi questionari, che è risultata nel suo complesso positiva.

Il vasto patrimonio di informazioni ottenuto attraverso le rilevazioni viene utilizzato dalle concessionarie del Gruppo anche per meglio comprendere i cambiamenti nel contesto e nelle esigenze ed aspettative del cliente autostradale e per indirizzare nel modo più efficace ed efficiente, con dati di fatto e misure, i processi decisori influenti sulla Qualità Percepita.

INDICATORI DI QUALITÀ CARTA DEI SERVIZI E STANDARD DI RIFERIMENTO

	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO
Fattore base: Sicurezza del viaggio Tempo di preavviso delle comunicazioni, tramite ordinanze, relative ai cantieri di durata > 5 gg	Tempo di preavviso in ore nell'85% dei casi	24 ore
Fattore base: Regolarità del Servizio Stato segnaletica orizzontale (retroreflessione)	(RL) Retroreflessione * (mcd lx-1 m-2)	100 RL
Fattore base: Confortevolezza del servizio Servizi in aree di servizio - numero di controlli al mese su almeno l'80% delle aree con controllo al mese sul 100% delle aree	Numero di controlli al mese	2 controlli
Fattore base: Servizi per viaggiatori diversamente abili Servizi aree di servizio - numero di controlli al mese su almeno il 90% delle aree con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	Numero di controlli al mese	2 controlli
Fattore base: Informazioni agli utenti Tempo di risposta a proposte e reclami ricevuti via e-mail	Tempo di risposta in giorni lavorativi nell'85% dei casi	10 giorni

20 km (standard non verificato nel periodo delle operazioni invernali), come da Convenzione ANAS. Il dato si riferisce esclusivamente a misurazioni effettuate lungo la striscia continua della corsia d'emergenza. Sono esclusi tratte in galleria, aree di servizio, cantieri e altre pertinenze



LA CATENA DI FORNITURA

Il Gruppo nella selezione e nella gestione delle relazioni con i fornitori, come nello svolgimento delle sue attività, si attiene scrupolosamente alle norme di legge, ai principi del Codice Etico ed alle procedure interne. Lo stesso richiede inoltre ai propri dipendenti e collaboratori, i quali sono tenuti a evitare qualunque situazione di conflitto di interessi con la Società.

Per tutte le società concessionarie la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge che le concessionarie sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. In particolare viene fissata una percentuale dei lavori complessivi che deve seguire una procedura di bando pubblico per l'affidamento e una percentuale che può seguire la procedura dell'affidamento diretto. Sia per gli affidamenti diretti che per gli affidamenti tramite gara esiste poi un prezzario ufficiale ANAS sulla base del quale vengono determinati i prezzi "soglia" degli interventi da svolgere (le gare sono effettuate a ribasso del prezzario ANAS). Inoltre si evidenzia che i "costi di progettazione e costruzione beni reversibili" e i "costi di manutenzione delle infrastrutture autostradali" sostenuti dalle società concessionarie autostradali sono soggetti a verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e

Trasporti ("MIT" o "Concedente"). In particolare i progetti relativi alla costruzione dei beni reversibili autostradali vengono predisposti sulla base dei prezzari ANAS e sono oggetto di approvazione da parte del MIT, così come i ribassi applicati nel caso di affidamenti infragruppo. La fase di aggiudicazione degli appalti, in caso di gara ad evidenza pubblica, ed in conformità con le normative di settore prevede la nomina di un'apposita commissione di gara composta da membri nominati direttamente dal MIT. La commissione opera in totale autonomia e al termine del proprio lavoro rende nota la classifica delle offerte presentate tramite cui la concessionaria procede all'affidamento dei contratti. L'avanzamento del progetto è monitorato da una apposita commissione di collaudo nominata dal MIT stesso. Infine, mensilmente, viene inviata una reportistica sul progredire delle manutenzioni e degli investimenti all'Ufficio Ispettivo Territoriale di competenza del MIT.

Il piano annuale di manutenzione delle infrastrutture autostradali è predisposto dalla concessionaria e viene condiviso con l'Ufficio Ispettivo Territoriale di competenza del MIT. I costi di manutenzione discendono per la quasi totalità dall'applicazione di contratti che prendono a riferimento i prezzari ANAS, al netto dei ribassi. Semestralmente le società concessionarie trasmettono al MIT il consuntivo

dell'attività di manutenzione svolta nel periodo, con confronto con il dato previsionale annuale inserito nel piano finanziario allegato alla convenzione.

In particolare, tutte le società concessionarie hanno un albo fornitori aggiornato e mantenuto in base alle procedure delle singole società dall'Ufficio Acquisti, Contratti o Qualità.

Per quanto riguarda invece gli aspetti significativi riguardanti il lavoro nella catena di fornitura e le relative azioni intraprese, nel caso in cui dall'esame della documentazione prodotta si evincesse una qualsiasi irregolarità (ad esempio quella contributiva), si ricorre alle clausole di risoluzione previste in ogni ordine/contratto.

Infine, in fase di stipula di un contratto di fornitura, viene inserita idonea clausola "ambientale" con

cui il fornitore si obbliga specificamente a rispettare tutta la normativa vigente in materia e manleva la società.

All'interno dei contratti è previsto, laddove necessario, il rispetto di una clausola relativa alle normative ambientali ed il rilascio di tutte le certificazioni/abilitazioni richieste dalle normative in essere. In caso di fornitori specializzati in ambito ambientale (ad esempio smaltimento rifiuti) le certificazioni vengono raccolte ed aggiornate nell'ambito della gestione dell'Albo Fornitori.

Nel corso del 2017, il Gruppo, sulla base dei propri principi etici e di sostenibilità, ha formalizzato un proprio Codice dei Fornitori, definendo gli standard di condotta che devono essere adottati da fornitori, partner, agenti commerciali e distributori individuando altresì le modalità di diffusione, condivisione e ingaggio dei fornitori.



CODICE DI CONDOTTA DEI FORNITORI

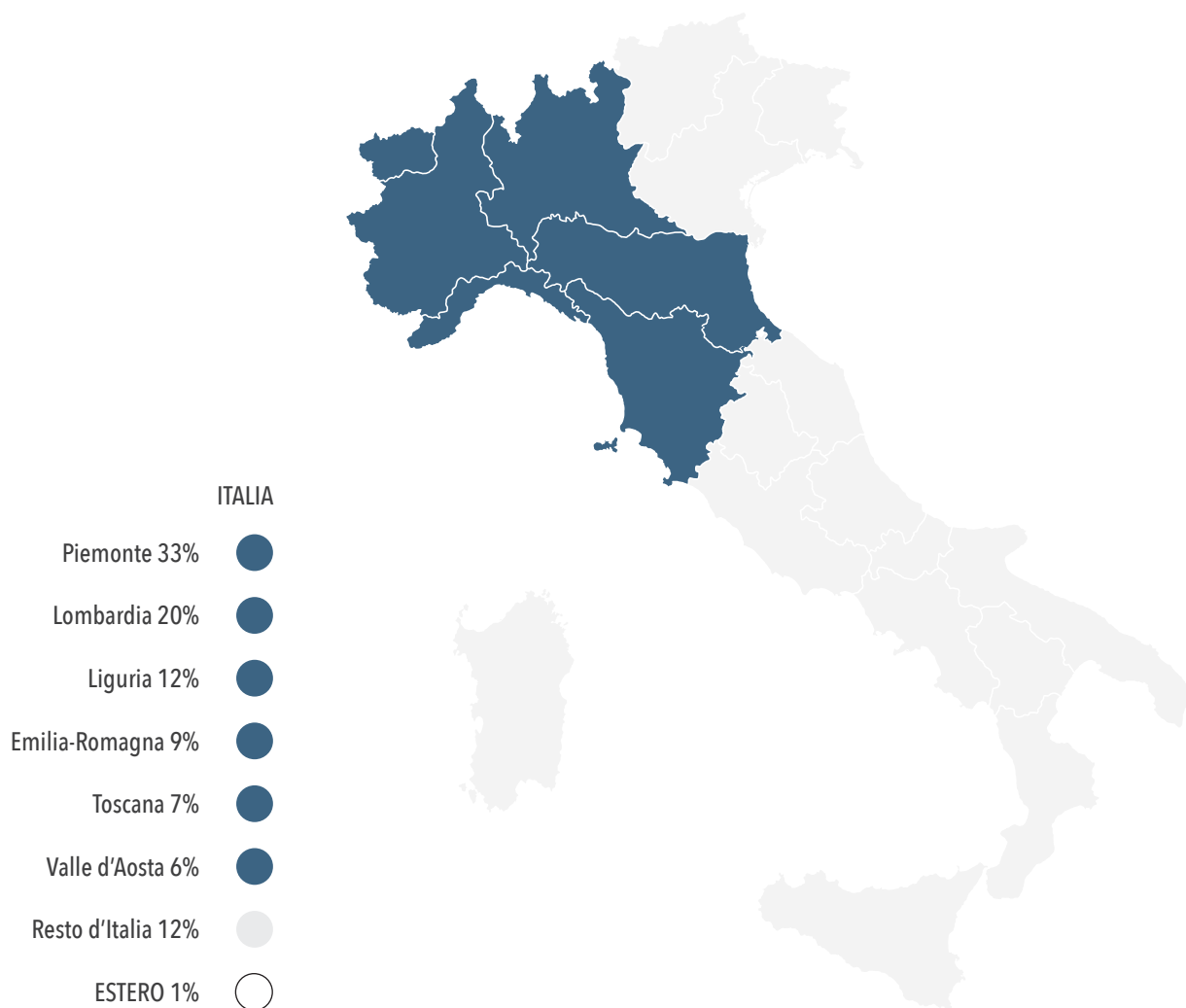
Il Gruppo SIAS si propone, attraverso il Codice di Condotta dei Fornitori, di coinvolgere i propri fornitori

nella costruzione di un ciclo di approvvigionamento sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico. Il suddetto Codice si applica unitamente a tutte le normative vigenti nei paesi in cui

il Gruppo opera e a integrazione di tutti i principi riportati nel Codice Etico e di Comportamento e nelle procedure aziendali vigenti.

PRINCIPALI CATEGORIE MERCEOLOGICHE ACQUISTATE NEL 2017

Si riporta di seguito il dettaglio delle principali classi merceologiche relative agli acquisti del 2017 suddivise per settore di attività. I dati includono gli acquisti effettuati nell'anno da tutte le società incluse nel perimetro di rendicontazione.



CATEGORIA MERCEOLOGICA	%
Impianti e materiale elettrico	54%
Prodotti petroliferi	23%
Barriere stradali	8%
Cloruri	8%
Carta e cancelleria	5%
Ferro e acciaio	2%

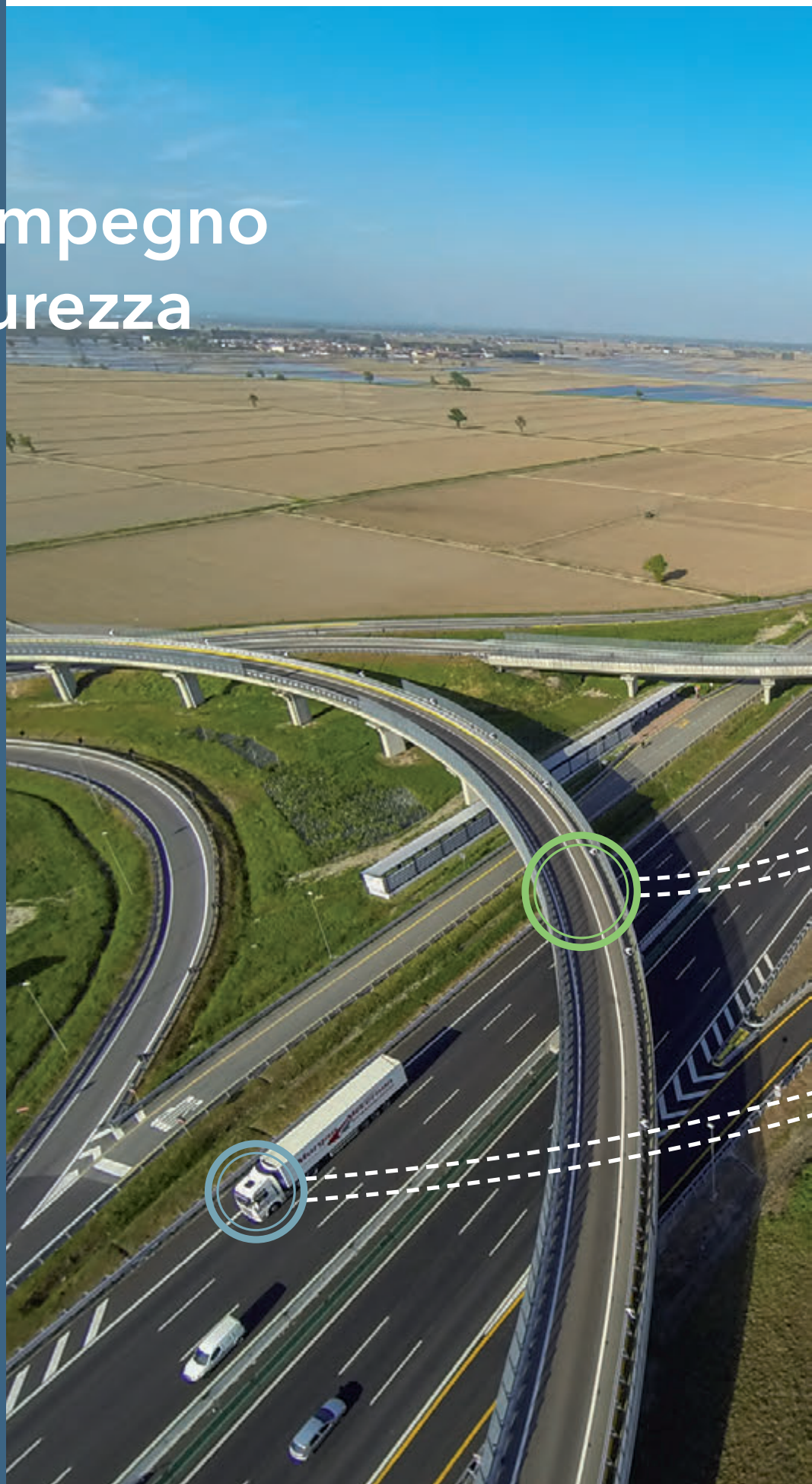


OLTRE 3.100
FORNITORI UTILIZZATI
NEL 2017 DAL GRUPPO

Circa il 85% degli acquisti è effettuato presso fornitori la cui sede è situata nell'area di maggiore attività del Gruppo (Nord Ovest).

Il nostro impegno per la sicurezza

La sicurezza della circolazione è elemento fondante della sostenibilità di qualunque sistema del trasporto e rappresenta tradizionalmente un punto che identifica e qualifica il ruolo e l'azione della concessionaria autostradale.







Il nostro impegno per la sicurezza

LA SICUREZZA SULLE NOSTRE STRADE

PER LA GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

Le strade progettate, costruite e gestite dalle concessionarie del Gruppo intendono far fronte alla richiesta di mobilità in sicurezza di persone e merci. In un sistema complesso e regolamentato, come quello stradale, la coerenza formale e l'aderenza alla normativa di settore risulta parte qualificante del processo di progettazione e gestione, ma ne rappresenta solo una parte. Se si scorrono i testi prodotti dalle più accreditate autorità internazionali risulta evidente che un "approccio di sistema" alla sicurezza stradale risulta tra gli obiettivi che vengono perseguiti. Infatti, consultando:

- gli esiti del consiglio informale dei ministri europei dei trasporti tenutosi il 29 marzo 2017 e dedicato specificamente al tema della sicurezza stradale
- i principi guida alla base del "Piano di Azione sulla sicurezza stradale delle Nazioni Unite per il Decennio 2011-2020"
- il manuale per la sicurezza stradale dell'Associazione Mondia-

le della Strada (documento peraltro in fase di evoluzione sotto la presidenza di un tecnico del Gruppo SIAS)

dovrebbe risultare evidente come tutti questi documenti indirizzino le amministrazioni stradali verso un approccio di sistema alla sicurezza ("safe system approach"), che riesca ad andare oltre i confini di una pura aderenza formale alla norma, riconoscendo dunque che la gestione in sicurezza della strada dipenda anche dalla capacità di integrare una pluralità di aspetti, da quelli tecnici a quelli psicologici alla base del comportamento dell'utente della strada.

Le concessionarie del Gruppo SIAS ormai da tempo hanno compreso la necessità di un approccio multifattoriale alla gestione della sicurezza stradale, scegliendo di aggiungere agli aspetti storicamente utilizzati nella gestione della sicurezza stradale anche criteri nei quali utenti della strada, veicoli e infrastruttura sono valutati e affrontati in modo integrato:

- **scelte progettuali e costruttive orientate alla sicurezza** all'interno di un ciclo di efficienza tecnica ed amministrativa, con



misure che mirano allo sviluppo o all'adeguamento di strade e che siano pensate per inglobare il fattore umano nei criteri di progettazione, al fine di prevenire gli incidenti o mitigarne le conseguenze sulla persona;

- **attenta manutenzione dell'infrastruttura:** le tecnologie di ispezione e i metodi messi a punto tendono sia ad accertare lo stato di consistenza e sicurezza dell'opera sia a prevederne l'evoluzione del degrado, mettendolo in relazione alle condizioni d'uso delle infrastrutture di cui l'opera stessa fa parte. L'attività si articola in ispezioni e verifiche di ponti e viadotti, controlli e monitoraggio di opere in sottoterraneo e gestione complessiva del patrimonio stradale;

- **gestione in sicurezza dell'infrastruttura:** con un attento monitoraggio del ritorno di esperienza delle autostrade gestite;
- **comunicazione pubblica e promozione della sicurezza** tramite la campagna Autostradafacendo.

Le metodologie progettuali adottate da SINA al fine di garantire sicurezza non si limitano all'aderenza formale alle norme vigenti ma puntano a considerare l'insieme dei fattori: utenti della strada, veicoli e rete stradale/ambiente sono affrontati in modo integrato, attraverso una vasta gamma di interventi, con una maggiore attenzione alla scelta delle velocità di progetto ed alla strutturazione di strade e relativi impianti.



GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

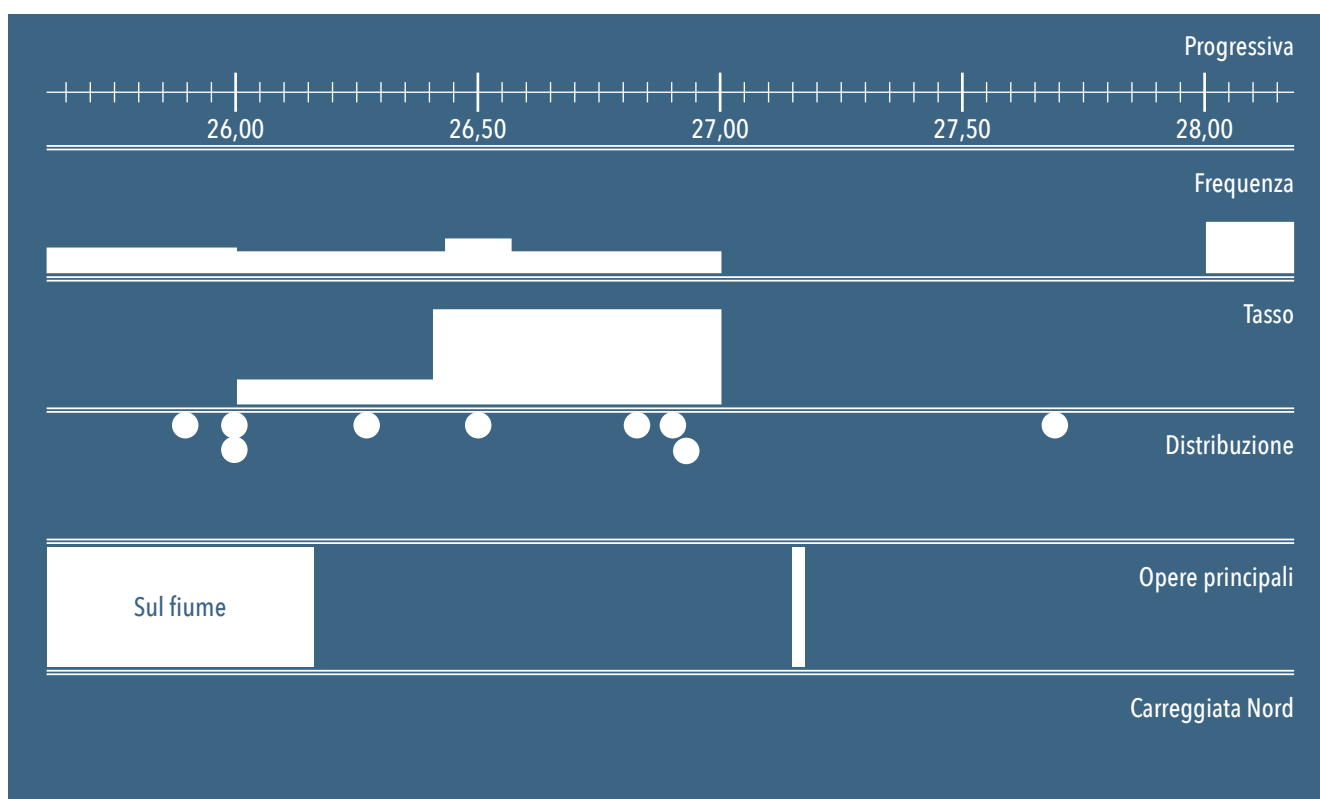
La gestione in sicurezza delle infrastrutture parte da un'attenta conoscenza delle condizioni di utilizzo, delle caratteristiche della circolazione e delle informazioni sugli incidenti: questi elementi rappresentano una base conoscitiva di straordinaria ricchezza in vista di un progressivo miglioramento delle condizioni di viaggio sulla rete stradale. Le società concessionarie nel 2017 ha perfezionato le proprie modalità di raccolta, catalogazione e valutazione di tale patrimonio

informativo mediante la messa a punto di un articolato sistema a supporto alle decisioni, capace di integrare diverse fonti di dati.

Il software, denominato ADAM® (Accidents Data Analyser Module), permette di:

- raccogliere in modo strutturato le informazioni sulla circolazione e sulla sicurezza stradale;
- contestualizzare i dati in relazione alla natura del tracciato e delle opere;
- elaborare un enorme insieme di informazioni predisponendo tutti gli indicatori che permet-

Esempio di rappresentazione ADAM®



tono di interpretare i fenomeni complessi;

- attuare le procedure per la valutazione dell'incidentalità stradale e conseguente gestione in sicurezza della rete autostradale di cui al D.Lgs. n°35/2011 di attuazione della direttiva 2008/96-CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- visualizzare, secondo diversi criteri, tutte le informazioni di interesse.

La piattaforma ADAM®, oggi attiva su tutta la rete del Gruppo SIAS, sta permettendo di:

1. creare un database descrittivo della strada, riportandone le caratteristiche tecniche, geometriche e statiche di interesse ricavate dalle misure di campo (viadotti, gallerie, curve, lunghezze, pendenze, caratteristiche pavimentazione, ecc.); dinamici del gestore che sono di interesse per le elaborazioni (traffico, incidenti, ecc.);
2. acquisire informazioni dinamiche del gestore che sono di interesse per le elaborazioni (traffico, incidenti, ecc.);
3. utilizzare i dati di cui sopra per generare un ampio insieme di

indicatori (es. tasso degli incidenti, indice di severità, costo sociale, ecc.);

4. calcolare gli indicatori sulla base di vari tipi di segmentazione della strada (a maglia fissa o con algoritmo automatico di segmentazione, guidato dagli indicatori);
5. creare dei "modelli" infrastrutturali basati sulle caratteristiche tecnico/geometriche dei tracciati in modo da fare dei confronti omogenei degli indicatori sull'arteria (es. confronto dei soli indicatori delle zone in cui il traffico è perturbato dagli svincoli);
6. confrontare le stesse sezioni autostradali su intervalli di tempo diversi, verificandone in questo modo l'efficacia o meno delle misure di sicurezza di volta in volta assunte.

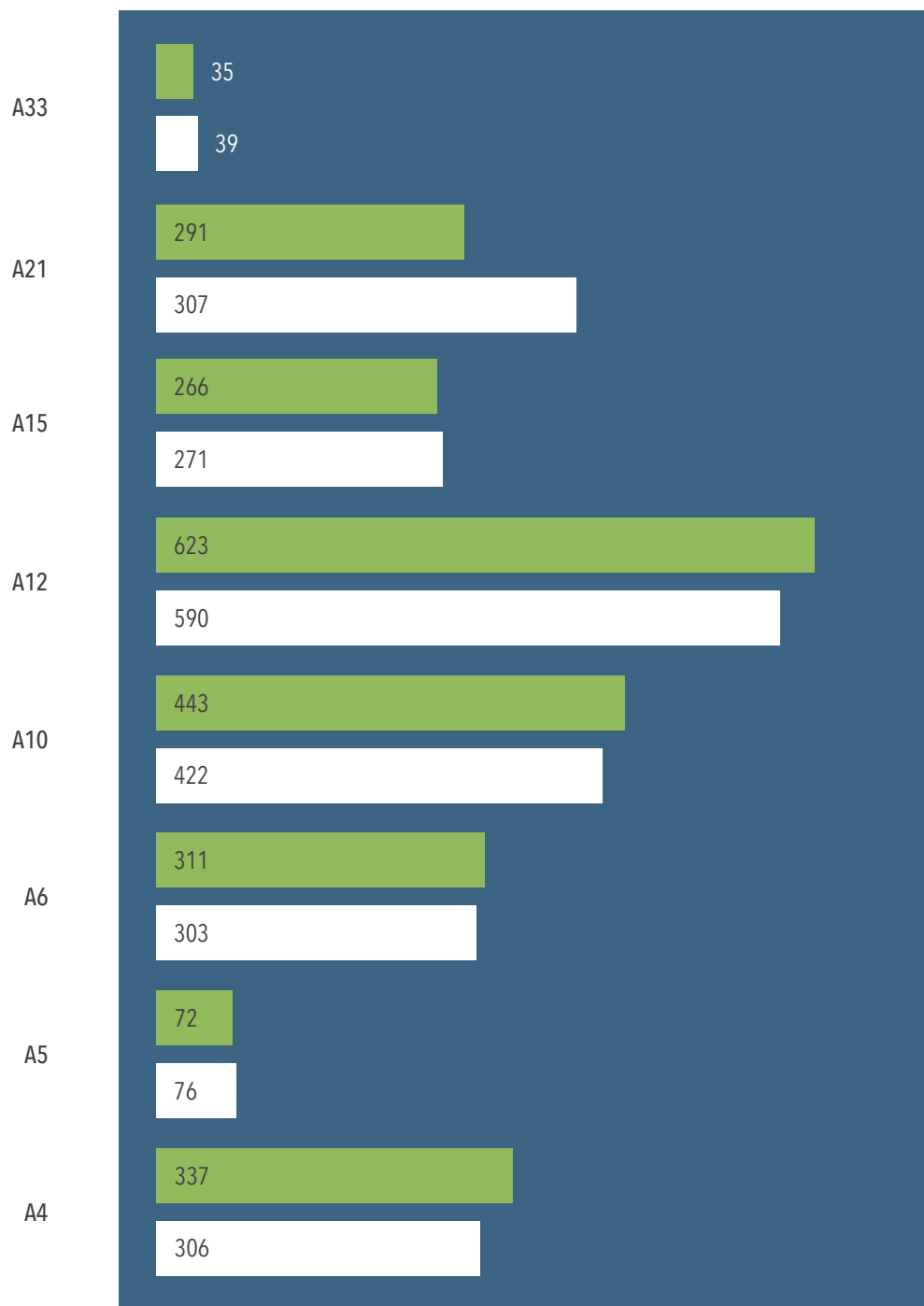
L'azione è stata lanciata al fine di attivare uno strumento utile per implementare un processo di miglioramento sulle misure di esercizio che vengono attuate nel ciclo ordinario di miglioramento della sicurezza stradale, ovvero scegliere le misure che, sulla base del ritorno di esperienza dell'esercizio, siano oggettivamente mirate ad una riduzione dell'incidentalità sulla rete.




A5, A15, A33
0 INCIDENTI MORTALI
NEL 2017



NUMERO DI INCIDENTI AUTOSTRADALI

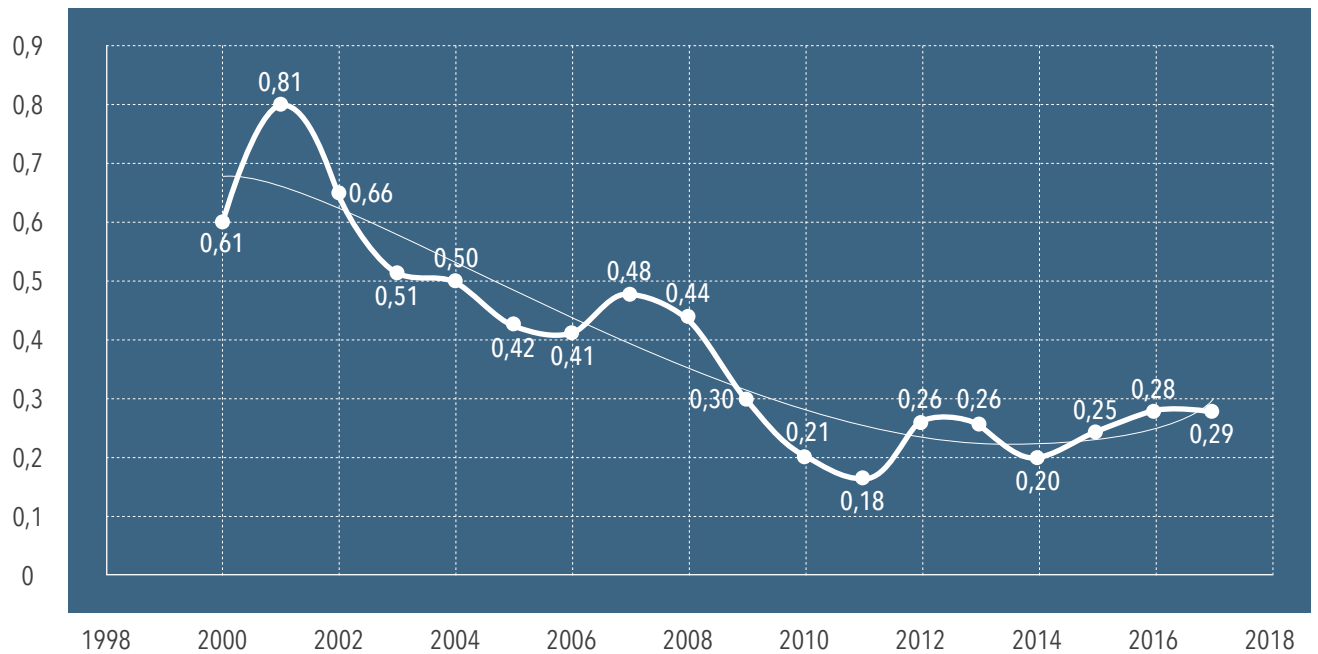


TOTALE:  2016 2.314

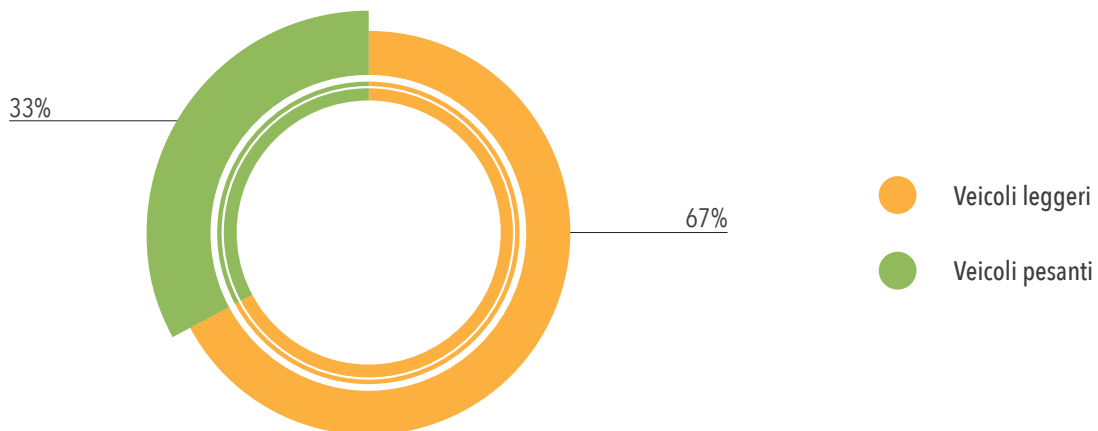
 2017 2.378



DIMINUIZIONE DEGLI INCIDENTI MORTALI SULLA RETE SIAS
(tasso anni 2000-2017)



INCIDENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO COINVOLTO



Nel 2017 si contano sulla rete delle società concessionarie controllate dal Gruppo un totale di 2.378 incidenti, di cui 27 mortali, con 1.366 feriti e 28 decessi.



ANALISI DELLA SICUREZZA CON L'INCIDENTALITÀ

Al fine di migliorare il processo

di gestione dell'infrastruttura stradale, tutte le Concessionarie del Gruppo hanno lanciato un processo di analisi dell'incidentalità

aderendo a un comune approccio metodologico.



IL RUOLO DELLA PREVENZIONE

Nella gestione delle politiche di sicurezza, un ruolo centrale è costituito dalla prevenzione. Le direzioni tecniche delle concessionarie SIAS sono affiancate dalle società di ingegneria, di costruzione e tecnologiche per lo sviluppo di una pluralità di azioni atte alla preven-

zione ed al miglioramento delle infrastrutture.

Per quanto riguarda l'adeguamento di sicurezza lungo le infrastrutture di trasporto stradali della rete Stradale Transeuropea (Trans European Road Network - TERN), in conformità con disposizioni normative specifiche sia a livello comunitario (Direttiva 2004/54/CE)

che nazionale (D.Lgs. 264/2006), il Gruppo ha definito il proprio impegno per garantire un adeguato livello di sicurezza mediante l'adozione di misure di prevenzione e di protezione entro il 30 aprile 2019. Stazioni e segnaletica di emergenza, ritrasmissione radio, e allestimento by-pass i requisiti minimi da garantire prefissati entro il 2019.



LA COLLABORAZIONE PAN-EUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE.

Il tavolo europeo per le tecnologie stradali (european ITS Platform - eu eiP) è il luogo dove cooperano i Ministeri, le autorità stradali nazionali, gli operatori autostradali ed i partner dei settori pubblico e privato provenienti dalla quasi totalità degli Stati Membri dell'Unione e dei paesi confinanti, al fine di

promuovere, accelerare, armonizzare ed ottimizzare gli attuali e futuri sviluppi dell'implementazione delle tecnologie stradali sulla rete Stradale trans-europea. Il tavolo europeo per le tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) è stato istituito e viene cofinanziato dalla Commissione europea (dG MoVe) e gestito dalle istituzioni europee tramite l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (ineA) con il coordinamento generale del Ministero italiano delle infrastrutture e

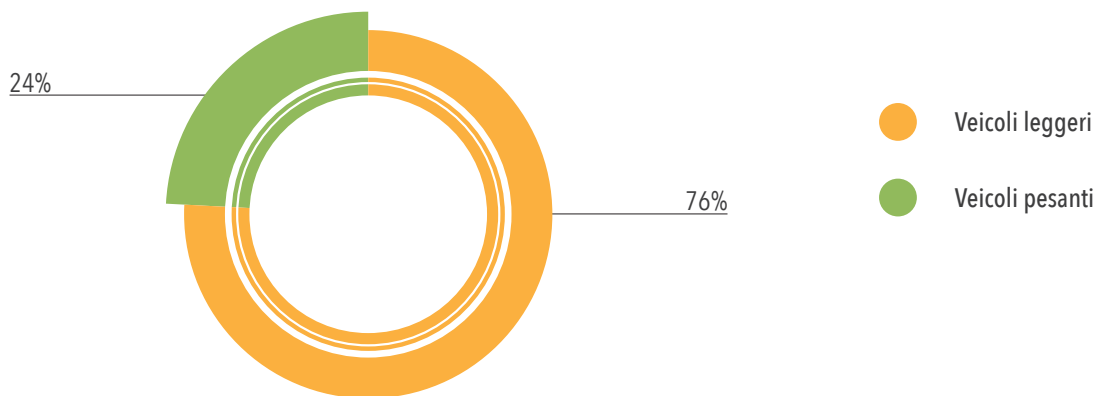
dei trasporti. Riunisce la maggior parte degli stakeholder europei con l'obiettivo cooperare in un forum aperto atto a fornire un valido contributo per la strategia futura nonché raccomandazioni per le nuove politiche europee tese ad un migliore sviluppo e d una più ampia diffusione dei servizi tecnologici lungo i Corridoi stradali europei. In seguito all'aggiudicazione di una specifica gara europea, il Gruppo assicura il project management dell'iniziativa fino al 2020.

DATI TRAFFICO

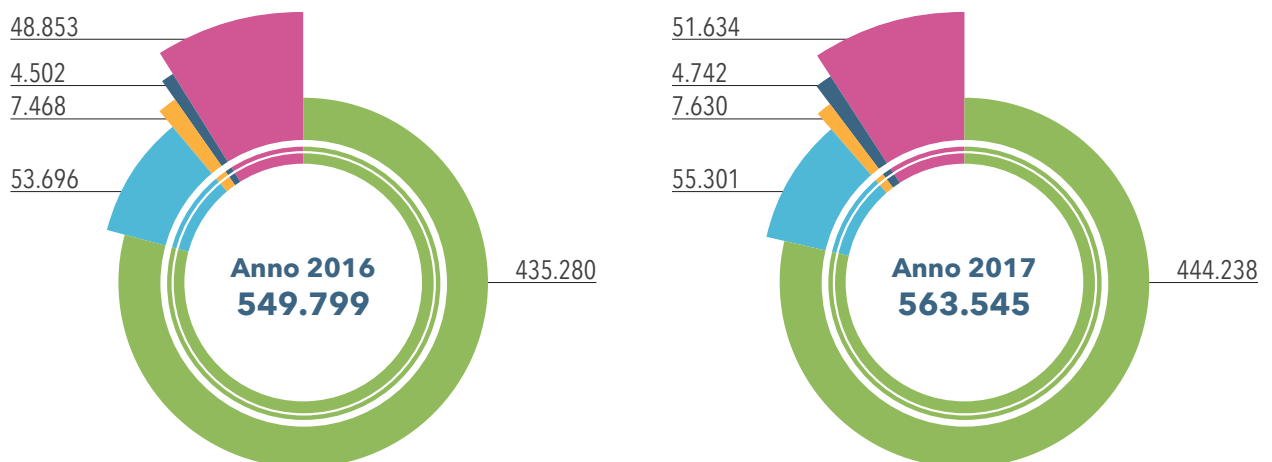
Di seguito sono riportati i grafici ed i dati di traffico servito giornalmente dalle concessionarie autostradali nel perimetro del Gruppo, dati che bene esprimono il servizio di interesse che viene erogato.

*Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti

PERCENTUALE DELLE PERCORRENZE VALUTATE IN VEICOLI-KM*



VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO*



- Classe A
(altezza ≤ 1,3 m)
- Classe B
(altezza > 1,3 mt)
- Classe 3
(veicoli e convogli a 3 assi)
- Classe 4
(veicoli e convogli a 4 assi)
- Classe 5
(veicoli e convogli a 5 o più assi)



LA GESTIONE DELLA SICUREZZA

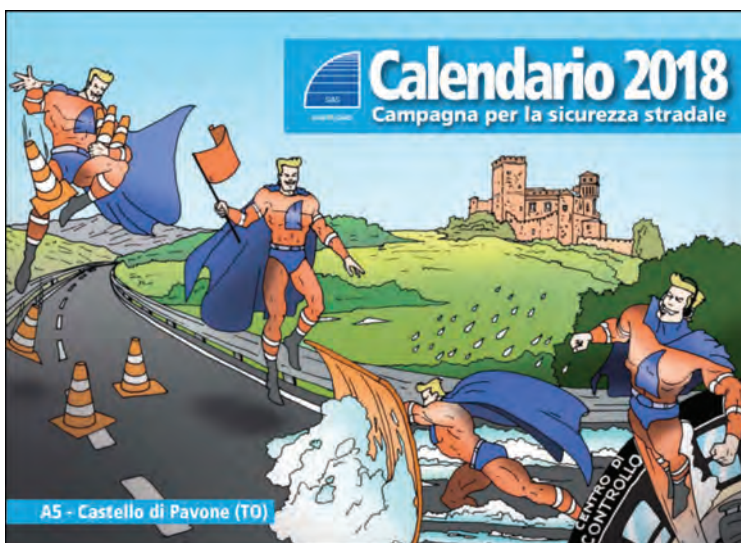
COMUNICAZIONE PUBBLICA E PROMOZIONE DELLA SICUREZZA TRAMITE LA CAMPAGNA **AUTOSTRADAFACENDO.IT**

Uno degli elementi fondamentali per la sicurezza stradale è rappresentato dal fattore umano come errori di calcolo, distrazione, colpo di sonno, imprudenza e guida sotto l'effetto di sostanze alteranti. Il Gruppo, consapevole dell'importanza di questo aspetto, cerca di sensibilizzare i propri utenti attraverso la Campagna di sicurezza stradale Autostradafacendo, che da alcuni anni sta guadagnando un buon successo. Essa intende incidere sul fattore umano mediante

un'azione di comunicazione all'utenza sui comportamenti virtuosi e su quelli scorretti.

Nell'ultimo anno, come nei cinque precedenti, il Gruppo SIAS ha partecipato a iniziative sul territorio di competenza delle autostrade del Gruppo, a eventi nelle piazze, a incontri nelle scuole con le Istituzioni nazionali ed internazionali, a cerimonie di premiazione, proponendo interventi, presentazioni, diffusione di materiale cartaceo, il tutto coadiuvato dal proprio sito internet www.autostradafacendo.it. Il portale, oltre a contenere tutto il materiale prodotto nel corso degli anni dalla campagna, raccoglie e divulga notizie da fonti nazionali e internazionali sui temi della sicurezza stradale.

Il calendario SIAS per la sicurezza stradale sviluppato nel 2017 ed il logo dei 70 anni della polizia stradale



Considerare il fattore umano nei criteri di progettazione e gestione della rete autostradale significa prevenire gli incidenti o mitigarne le conseguenze sulla persona ma non rappresenta l'unico elemento su cui il Gruppo sta puntando al fine di migliorare la sicurezza stradale sulla propria rete: anche nel 2017 si sono sviluppate iniziative in sinergia con la Polizia di Stato che, in occasione dei 70 anni dalla sua fondazione, ha attivamente animato, in collaborazione con il Gruppo SIAS, il "Pullman Azzurro".



Iniziative alle quali SIAS contribuisce: il Pullman Azzurro della Polizia Stradale, la Ruota della sicurezza stradale. Al centro il Prefetto Gabrielli intervistato davanti al pullman azzurro

Progetto Edward: SIAS partecipa alla "Giornata Europea senza morti sulle strade" voluta da TISPOL

Il Network Europeo delle Polizie Stradali "TISPOL", del quale la Polizia Stradale italiana che nel 2017 ha acquisito la presidenza, ha promosso l'iniziativa denominata "EDWARD" (European Day Without A Road Death) in cui i 31 Stati aderenti si sono impegnati, attraverso attività di comunicazione e maggior presidio sul territorio, a far sì che la giornata del 21 settembre fosse, in tutta Europa, caratterizzata da zero vittime sulle strade.



Il tavolo dei relatori con il prefetto Sgalla direttore delle specialità della polizia di stato, il direttore della polizia stradale (Bisogno), il presidente di Tispol (Cestra), il presidente di IBTTA (Stocchi) ed il rappresentante SIAS

Conferenza stampa TISPOL - Roma il 21 settembre alla Scuola superiore di Polizia



www.autostradafacendo.it

L'iniziativa, supportata dalla Commissione Europea, si è inserita nel quadro della Settimana della mobilità (16-22 settembre 2017) ed è nata dall'obiettivo della stessa CE di ridurre del 50% il numero delle vittime e dei feriti gravi su strada entro il 2020.

Per l'occasione, la Polizia Stradale ha predisposto sull'intero territorio nazionale molteplici servizi volti alla riduzione delle principali cause d'incidentalità, individuabili nell'elevata velocità, nel mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza e nell'uso di telefoni cellulari alla guida (principale fonte di distrazione e pericolo) e alla sensibilizzazione dei giovani, tramite il Convegno organizzato alla Scuola

superiore di Polizia a Roma che ha visto la partecipazione degli esperti di Tispol.

Il 21 settembre 2017 alla Scuola superiore di Polizia a Roma si è svolta la conferenza stampa di lancio dell'iniziativa alla presenza degli esperti europei aderenti alla rete Tispol, oltre al direttore della Polizia Stradale ed alcuni relatori di rilevanza mondiale nel settore quale il presidente di IBTTA, ed un rappresentante del Gruppo SIAS in qualità di Presidente del comitato per la sicurezza stradale dell'Associazione mondiale della strada.

*Premio Christian Campanelli, l'appuntamento
annuale della sicurezza stradale*



www.autostradafacendo.it

Il direttore della Polizia Stradale consegna uno dei premi

2017: Autostradafacendo nella giuria del premio Nazionale per la sicurezza stradale

Presso la Certosa di Padula, lo scorso 11 novembre 2017 si è tenuta la premiazione per la VI edizione del **Premio Nazionale per la Sicurezza Stradale Christian Campanelli**.

L'iniziativa si pone l'obiettivo di sostenere azioni di informazione, sensibilizzazione e prevenzione sul tema della sicurezza stradale andando a valorizzare le azioni e l'operato di quanti quotidianamente lavorano per la sicurezza stradale. Ad essere premiati sono stati rappresentanti delle forze dell'ordine, enti pubblici, case automobilistiche, associazioni, giornalisti. Anche quest'anno nella giuria è stato pre-

sente il Gruppo SIAS che ha contribuito ad assegnare i 7 premi in palio: premio d'oro, premio Banca Monte Pruno, premio enti, premio giornalistico, premio case automobilistiche, premio civili, premio d'argento speciale.

A4-S.A.T.A.P.: un'autostrada modello di integrazione e servizio al territorio

Nell'ottica di sviluppare un migliore servizio al territorio e garantire, tramite l'autostrada, un sempre più adeguato accesso alle aree urbane di Milano e Torino, S.A.T.A.P. ha predisposto un'infrastruttura che renda fruibile l'asse autostradale anche a quegli utenti che accedono a piedi ai servizi di trasporto.



Grazie a questa rete dedicata, i pullman di servizio alle aree urbane contribuiscono a rendere l'autostrada più efficiente e sostenibile seguendo i più moderni concetti di condivisione del veicolo.

Trattandosi di un'autostrada storica, che già dalla sua nascita era stata concepita con fermate di BUS si è reso necessario un riassetto. La nuova infrastruttura vede ora aree di interscambio in corrispondenza di 16 posizioni di cui 14 ricadono in prossimità degli svincoli autostradali e consta di:

- aree di parcheggio esterne al corpo autostradale e gratuite, ove gli utenti possono lasciare le proprie autovetture;
- percorsi pedonali protetti in cui i pedoni possono entrare nel sedime dell'infrastruttura ad aree sicure e protette dal traffico;
- aree di interscambio in cui gli

utenti possono attendere e salire sugli autobus.

L'infrastruttura autostradale offre un importante valore aggiunto grazie alle linee di bus che forniscono un servizio di interscambio ai territori attraversati, grazie alla capillarità delle fermate lungo il tracciato della A4 rispondendo così alle necessità.

L'utenza apprezza i parcheggi gestiti dalla S.A.T.A.P., offerti gratuitamente ad ogni casello.

La presenza di rampe dedicate ai disabili dimostra ulteriormente l'attenzione alla valorizzazione dell'accessibilità al territorio.

Le strutture delle fermate sono state realizzate in legno-lamellare per un miglior inserimento paesaggistico e pregio architettonico.

Nell'ambito di una commissione promossa dal governo francese per promuovere soluzioni innovative per potenziare l'accessibilità delle infrastrutture autostradale e urbane nell'area parigina, tecnici del Gruppo francese VINCI, tra le principali imprese mondiali nel settore delle concessioni e costruzioni hanno individuato nella concessionaria S.A.T.A.P. A4 un esempio di best practice meritevole di approfondimento. Gli esperti di VINCI hanno valutato il servizio offerto dagli autobus avente una velocità commerciale pari o superiore rispetto alla famosa RER parigina. Il video che hanno all'uopo predi-

sposto è accessibile tramite questo collegamento: <http://www.youtube.com/watch?v=Pmw6KFoVbSA>

Emergenza nebbia, su A58-TE-EM si accende la scia salva-vita

A58-TEEM, la nuova Tangenziale Est Esterna di Milano, attraversa un territorio caratterizzato, nei mesi invernali, da frequenti banchi di nebbia. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti anche in condizioni di scarsa visibilità, l'infrastruttura è stata dotata di una "scia salva-vita" composta da 2.000 led, attivati da sensori dislocati lungo la tratta, consentendo così ad automobilisti e autotrasportatori di guidare più sereni.





L'innovativo sistema di segnalazione adottato dalla Concessionaria Tangenziale Esterna S.p.A. circonda, d'altra parte, il rischio di incidenti per gli utenti in transito lungo i 33 chilometri che collegano Melegnano ad Agrate Brianza e risultano interconnessi a sud con A1 Milano-Napoli, al centro con A35-BreBeMi e a nord con A4 Torino-Venezia.

L'obiettivo della messa in funzione, laddove le condizioni di visibilità lo richiedessero, peraltro 24 ore su 24, dei 2.000 led (uno ogni 30 metri dei tracciati in direzione sud e nord) posizionati, a un'altezza di

90 centimetri dal piano di scorrimento, sullo spartitraffico tra i due sensi di marcia, è, infatti, quello di delineare una scia luminosa in grado di non fare mai smarrire l'orientamento a chi viaggia.

Questa sorta di traccia salva-vita, che sugli svincoli viene raddoppiata da una linea di led ubicata sui guard-rail di destra, rimane, di giorno come di notte, sempre percepibile e, rispetto a quella generata dai catadiottri montati sui new-jersey centrali, è più facile da individuare e da non perdere per gli automobilisti e per gli autotrasportatori in transito.



Il Pullman Azzurro della Polizia di Stato, operativo grazie ad una collaborazione tra il Gruppo e il Ministero dell'interno, è un'aula scolastica multimediale itinerante dove i poliziotti della Stradale diventano "maestri di sicurezza" per i più piccoli divulgando nei territori di competenza delle Concessionarie il messaggio di sicurezza della campagna Autostradafacendo. Lungo i 12 metri interni trova-

no posto cinque postazioni multimediali dove bambini, ragazzi ed adulti possono giocare, testare ed imparare gli argomenti che ruotano intorno alla sicurezza stradale: dal circolare in bicicletta all'abuso di alcol, fino alla conoscenza dei segnali stradali. Il Pullman Azzurro è stato dato in uso alla Polizia di Genova con anche una nuova livrea che richiama la collaborazione con il Gruppo.



INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA

Gli investimenti del Gruppo per la sicurezza afferiscono principalmente a due categorie. La prima, legata ad una componente di spesa annuale obbligatoria e prevista nelle convenzioni sottoscritte con il MIT, si riferisce alla manutenzione ordinaria nella quale rientrano, ad esempio, interventi sulle pavimentazioni, sulle opere d'arte, sul verde, sul ripristino della struttura a seguito di incidenti, sugli impianti, ecc. Questa componente, risulta, anche se non direttamente, strettamente legata alla sicurezza stradale in quanto una rete sulla quale viene effettuata re-

golarmente e attentamente manutenzione risulta una rete più sicura. La seconda tipologia di spese si riferisce agli investimenti direttamente correlati all'efficientamento e potenziamento della rete in termini di sicurezza. Tra questi vengono inclusi, le barriere di sicurezza, gli interventi per la sicurezza delle strutture e degli utenti e quelli per il miglioramento della fluidità del traffico. Infine, una categoria di investimenti residuale è dedicata alle barriere antirumore. Gli investimenti in beni autostradali pari a €190 milioni includono gli investimenti descritti nella seguente tabella.

SPESE PER INVESTIMENTI IN SICUREZZA E MANUTENZIONE (IMPORTI IN EURO/MIL)

	ANNO 2016		ANNO 2017	
	Manutenzione ordinaria	Investimenti (diretti e indiretti)	Manutenzione ordinaria	Investimenti (diretti e indiretti)
A4	29,5	99,3	29,5	39,1
A21	33,4	0,4	30,2	4,1
A6	15	14,3	15,9	10,83
A12-A11-A15	18,5	16,3	18,9	12,9
A15	18,4	25,9	18,5	87,1
A33	6,4	-	7,3	-
A10	24,9	6,8	24,5	7,5
A5	9,8	2,2	9,5	4,3
Totale	155,9	165,2	154,3	165,83



LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Il Gruppo si impegna a gestire ogni tipologia di rischio ed emergenza nel modo più efficiente possibile, in modo da assicurare, in ogni situazione e in caso di qualsiasi tipo di evento, la transitabilità delle sue tratte autostradali.

Le principali situazioni di emergenza che gli operatori delle società del Gruppo si trovano ad affrontare sono legate a fenomeni nevosi, allagamenti, incendi e frane e smottamenti.

Nel 2017 sono infatti stati gestiti un totale di 56 eventi nevosi (della durata totale di circa 760 ore) grazie all'impiego di 813 mezzi e circa 18.026 tonnellate di fondenti (sali e cloruri).

SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	2016	2017	
	n.eventi/durata		
Eventi nevosi	500	760	Ore neve
Allagamenti	21	3	n.eventi
Frane/smottamenti	2	-	n.eventi
Incendi	21	41	n.eventi

SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

CIRCA 1.370 KM
DI CARREGGIATA AUTOSTRADALE
DOTATA DI PAVIMENTAZIONE
DRENANTE/FONOASSORBENTE

Nel corso dell'anno sono stati gestiti 3 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 8 mezzi e 41 incendi per un impiego totale di 73 mezzi antincendio.

Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti, oltre che 1.355 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.

SIAS crea e gestisce infrastrutture secondo i più innovativi criteri, minimizzando gli impatti ambientali e concependo le opere come vere opportunità per ricostruire l'ambiente e il paesaggio.



La nostra responsabilità verso l'ambiente

SIAS crea
e gestisce
infrastrutture
secondo i più
innovativi criteri,
minimizzando gli
impatti ambientali
e concependo
le opere come
vere opportunità
per ricostruire
l'ambiente e il
paesaggio.







La nostra responsabilità verso l'ambiente

SIAS pone particolare attenzione alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente in cui opera. La sostenibilità ambientale è infatti un aspetto chiave che si integra con i piani strategici del Gruppo al fine di ridurre il proprio impatto ambientale, il rispetto del territorio e della comunità.

Per questa ragione SIAS è impegnata nella ricerca di soluzioni adeguate con l'obiettivo di utilizzare in modo responsabile le risorse, le materie prime e di ridurre i consumi idrici, i consumi energetici e le emissioni in atmosfera.



CONSUMI ENERGETICI E MATERIE PRIME

Nel 2017 i consumi di energia del Gruppo ammontano ad un totale di 469 migliaia di GJ, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Il Gruppo tiene fortemente in considerazione i consumi energetici, consapevole degli impatti ambientali che questi generano, per questo motivo sta attuando misure volte alla razionalizzazione dei consumi e investimenti in energie rinnovabili.

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO SIAS*

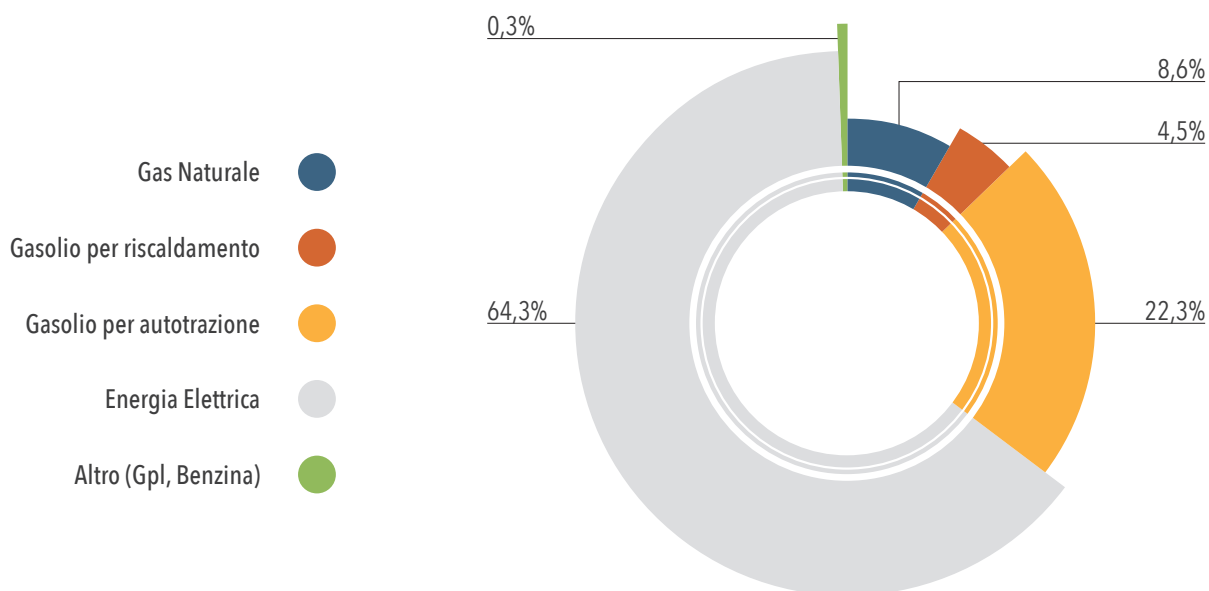
	2016	2017
Gas Naturale (m ³ /000)	642	1.029
Gasolio per riscaldamento (l /000)	601	576
Gasolio per autotrazione (l /000)	2.926	2.835
Olio combustibile (l /000)	-	-
Benzina (l /000)	3	2
Energia elettrica (kWh /000)	88.061	83.697
<i>di cui acquistata</i>	87.997	83.649
<i>di cui da fotovoltaico</i>	324	622
<i>Immessi in rete da fotovoltaico</i>	259	427
Gpl(l /000)	65	55

*Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili



CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO PER FONTE NEL 2017

(percentuali espresse sui valori in GJ)



CONCESSIONI AUTOSTRADALI: INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO

A10 Savona-Ventimiglia, A6 Torino-Savona, A15 Parma-La Spezia nel corso del 2017, hanno provveduto ad adottare corpi illuminanti a Led raggiungendo un notevole risparmio energetico.

In particolare:

- A10 Savona-Ventimiglia: ha sostituito le lampade ai vapori di

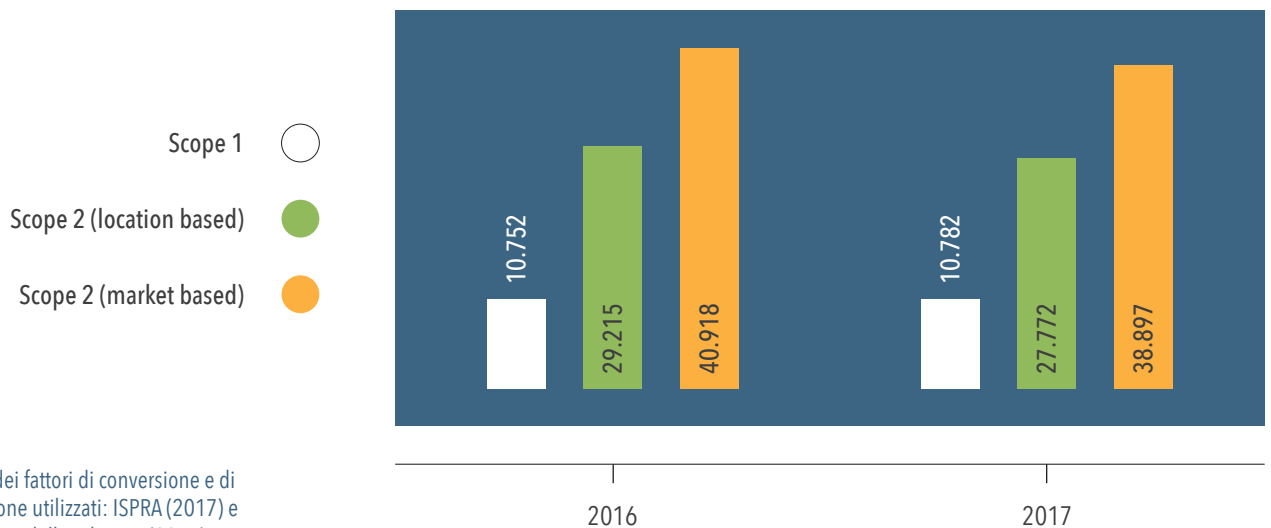
sodio (SAP) con quelle a LED negli svincoli di Albenga, Borghetto e Taggia raggiungendo un risparmio energetico complessivo del 12%;

- A6 Torino-Savona: ha adottato corpi illuminanti LED nelle gallerie DeMatteis e Franco e nei piazzali delle stazioni di Mondovì, Ceva e Altare raggiungendo un risparmio energetico complessivo del 20% circa;
- A15 Parma-La Spezia: ha sostituito alcune lampade al sodio con

quelle a led degli svincoli autostradali e ha inoltre installato dei rilevatori di presenze negli uffici della sede ottenendo un risparmio energetico di circa il 6%.

Anche presso Cherasco e Sant'Albano (A33 Asti-Cuneo) sono state sostituite le lampade SAP con LED ed è stato modificato l'impianto di riscaldamento con installazione di pompa di calore, ottenendo un risparmio energetico.

TOTALE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE 1) E INDIRETTE (SCOPE 2) (TCO₂)



Fonte dei fattori di conversione e di emissione utilizzati: ISPRA (2017) e Ministero dell'Ambiente (2017)



RISPARMIO ENERGETICO ILLUMINAZIONE A LED

La salvaguardia e la tutela dell'ambiente si raggiungono anche mediante l'uso razionale delle risorse, per questo motivo gli interventi di razionalizzazione dei consumi dati dagli impianti di illuminazione pubblica rappresentano un'importante misura di contenimento energetico. La Società Euroimpianti ha ideato una serie di attività all'interno dei progetti di Energy Saving che prevedono interventi di riqualificazione dell'il-

luminazione pubblica finalizzati all'abbattimento dei consumi elettrici, dell'inquinamento luminoso e al miglioramento delle performance grazie all'illuminazione LED. Inoltre le azioni prevedono:

- l'applicazione delle ultime tecnologie in abbinamento all'illuminazione pubblica per aumentare la fruibilità dei sistemi mediante la telegestione e l'integrazione della rete con servizi informativi per l'utenza, TVCC e WI-FI (Smart city);
- lo sviluppo di progetti di effi-

cienza energetica in modalità ESCO (Energy Service Company) con la conseguente diminuzione dei consumi di energia primaria a parità di servizi finali;

- lo sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di building a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).



*Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

**Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica

***Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili

**** Il dato relativo all'acquedotto è stato rideterminato rispetto a quanto riportato nel Bilancio di Sostenibilità 2016 a seguito di una rilevazione più precisa del dato

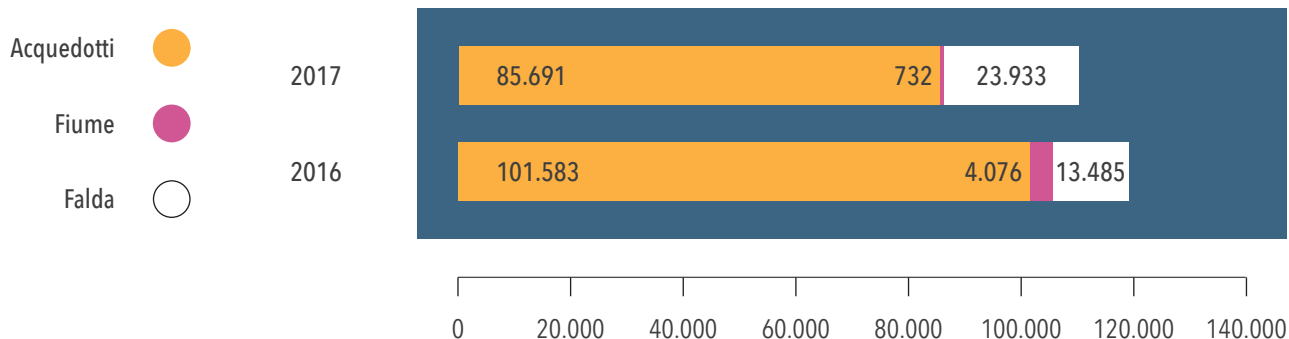
Sulla base di recenti report e studi scientifici a riguardo, le emissioni derivanti da autoveicoli sono generalmente in costante riduzione e, nell'ambito delle emissioni complessive in aree metropolitane, la maggior parte dei GHG (Greenhouse Gas) deriva da impianti termici e processi produttivi industriali.

Nel 2017 le emissioni dirette di CO_2 (Scope 1*) sono state pari a 10.782 tonnellate, mentre le emissioni indirette (Scope 2**) sono state pari a 27.772 tonnellate (location based) e 38.897 tonnellate (market based).

CONSUMI IDRICI

Le società del Gruppo SIAS utilizzano acqua principalmente per garantire la regolare attività dei cantieri manutentivi, la manutenzione ordinaria delle tratte autostradali e il funzionamento degli uffici. Nel 2017 il Gruppo ha consumato complessivamente 110.356 m³ d'acqua, con una diminuzione del 7% rispetto all'anno precedente. In particolare il 77% dell'acqua consumata è stata prelevata dall'acquedotto, l'1% da fiume e il 22% da falda.

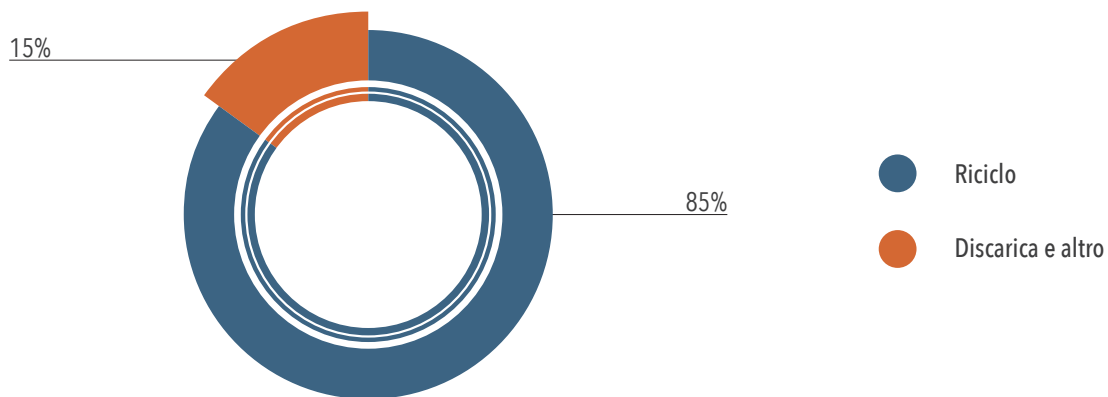
CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO SIAS*** /****



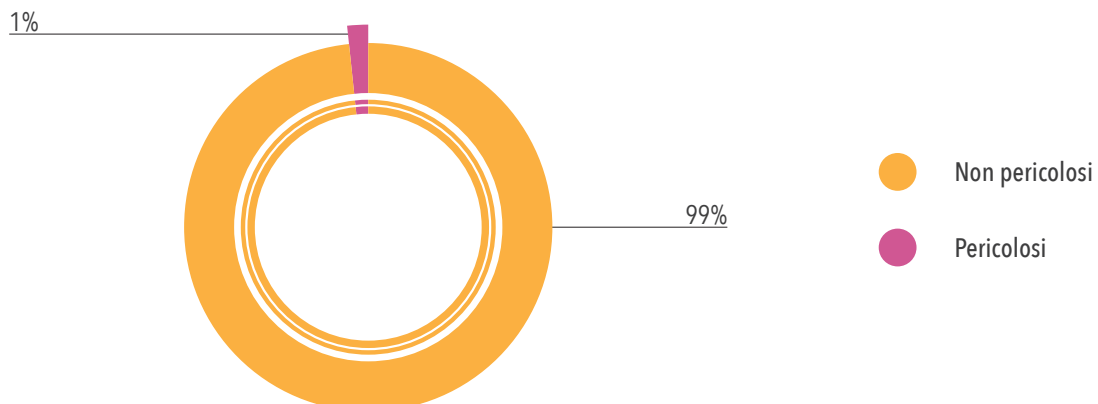
GESTIONE DEI RIFIUTI

Il Gruppo produce rifiuti principalmente in relazione alle attività di prevenzione della formazione di ghiaccio sulla rete autostradale in concessione, alle operazioni svolte nei cantieri manutentivi e al regolare funzionamento degli uffici. Per queste attività vengono utilizzati e smaltiti diversi semilavorati e prodotti finiti (ad esempio, cloruri, fluidi deicing, sali, materiali da cava e bitumi) il cui impatto sull'ambiente viene attentamente monitorato e mitigato.

RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO



RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA





I rifiuti prodotti sono, ogniqualvolta possibile, riciclati e, in caso contrario, smaltiti nei siti più idonei a seconda della tipologia del rifiuto stesso. La politica del Gruppo in tema di gestione dei rifiuti è orientata a garantire la gestione sostenibile degli stessi focalizzandosi sul riciclo e lo smaltimento sicuro dei rifiuti pericolosi.

Nel 2017 il Gruppo ha prodotto e/o raccolto tramite il servizio di nettezza delle infrastrutture autostradali complessivamente circa 3.537 tonnellate di rifiuti, con un aumento del 22% rispetto al 2016, di cui il 99% classificati come non pericolosi. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali di nettezza urbana e ditte specializzate.

RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA E METODO DI SMALTIMENTO

METODO DI SMALTIMENTO	2016				2017			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso e riciclo [t]	35	1.170	1.205	42%	17	2.998	3.015	85%
Discarica [t]	10	473	483	17%	34	460	493	14%
Altro [t]	17	1.183	1.200	41%	-	29	29	1%
Totale	62	2.826	2.888	100%	51	3.486	3.537	100%

GESTIONE DEL RUMORE

Le infrastrutture di trasporto e il traffico stradale e autostradale ad esse correlato rappresentano una fonte di inquinamento acustico ampiamente diffusa e significativa sul territorio. Tuttavia sull'impatto per la comunità e sulla percezione del rumore incide notevolmente la localizzazione dell'infrastruttura rispetto alle abitazioni e ai centri abitati.

Consapevole del potenziale effetto negativo sulla collettività il Gruppo ha avviato un'ampia azione di misura, studio degli impatti, progettazione e costruzione delle opere di mitigazione.

Nel 2017 sono stati effettuati investimenti in barriere antirumore pari a circa 12 milioni di euro dalle concessionarie Autostrada dei Fiori (A10 e A6), Società Autostrada Ligure Toscana - SALT (A12 e A15) e S.A.T.A.P. (A21).

Come per l'anno precedente sulla A4 sono state installate barriere

acustiche nell'ambito dei lavori di ammodernamento dell'autostrada.

Il Gruppo, anche nel periodo 2017-2021, prosegue con i piani di risanamento acustico delle proprie infrastrutture autostradali, prevedendo la realizzazione di almeno altri 30 km di barriere antirumore per un investimento di circa 50 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2017 lungo le tratte autostradali del Gruppo sono installati circa 95 km di barriere antirumore.

Si evidenzia altresì che la grande maggioranza dei tratti autostradali all'aperto sono dotati di pavimentazione drenante, caratterizzata da un conglomerato bituminoso ad alta percentuale di vuoti, che conferisce a tale tipo di pavimentazione anche proprietà fonoassorbenti. Nel complesso lo sviluppo della pavimentazione drenante/fonoassorbente ammonta a circa 1.370 km di carreggiata autostradale.



CIRCA 95 KM
DI BARRIERE ANTIRUMORE LUNGO
LE TRATTE AUTOSTRADALI DEL GRUPPO

**BARRIERE ANTIRUMORE**

	(sviluppo in km)
	2017
A4 Torino-Milano	25,1
A21 Torino-Piacenza	15,5
A6 Torino-Savona	7,7
A12 Livorno-Sestri Levante	23,4
A15 Parma-La Spezia	3,1
A33 Asti-Cuneo S.p.A.	8,4
A10 Savona-Ventimiglia	9,7
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	2,0
Totale	94,9

**S.A.T.A.P. (TRONCO A4 TORINO-MILANO)**

La pianificazione degli interventi di mitigazione acustica è stata

realizzata in modo integrato con la progettazione degli interventi di ammodernamento del tronco autostradale. Il progetto prevede l'inserimento di una serie di opere

di mitigazione al rumore, dimensionate in base agli indicatori e ai limiti nazionali.

PROGETTI PER LA PROTEZIONE DEL TERRITORIO, LA RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

Lo svolgimento dell'attività del Gruppo è improntato su principi e criteri di tutela dell'ambiente, inteso come patrimonio da tutelare e valorizzare nel percorso verso lo sviluppo sostenibile della società. I progetti di ammodernamento e di manutenzione della rete autostradale del Gruppo, come quelli di nuove tratte di infrastruttura, contemperano le caratteristiche dell'ambiente con le esigenze della comunità ed i programmi delle Istituzioni. Ogni intervento richiede quindi l'avvio di procedure di valutazione del rischio d'impatto ambientale (geomorfologico, idraulico, idrogeologico, acustico, atmosferico). Queste, indirizzano la pianificazione e la definizione dei progetti oltre che il monitoraggio ambientale nella fase di costruzione.

PROTEZIONE DEL TERRITORIO

Con l'intento di eliminare o compensare l'impatto negativo indotto dai progetti sull'ambiente, il Gruppo ha avviato degli interventi di mitigazione-compensazione tra cui la valorizzazione ambientale delle aree di proprietà tramite azioni di manutenzione programmata e specifica degli spazi verdi delle infrastrutture. Tra le opere di mitigazione (in aggiunta agli interventi di mitigazione acustica previsti nell'ambito dell'attuazione dei Piani di Risanamento Acustico del-

le singole Concessionarie) diverse attività sono state rivolte alla realizzazione di impianti di trattamento in continuo per le acque di prima pioggia, mediante un sistema di vasche di decantazione e filtri.

Nelle fasi di costruzione ed esercizio è anche previsto il controllo degli impatti sul territorio ed il controllo delle azioni di mitigazione poste in atto, attraverso l'attuazione delle attività di monitoraggio ambientale contemplate nei Progetti di Monitoraggio Ambientale.

RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO

L'impegno per la riduzione del consumo di suolo è testimoniato dall'eliminazione del fenomeno dei "reliquati" durante la fase di progettazione, ovvero di quelle porzioni di territorio che essendo poco accessibili vengono abbandonate dai proprietari, come successo ad esempio nel tratto Novara - Milano dell'Autostrada A4, dove il Gruppo ha cercato di valorizzare alcune porzioni di territorio fornendo una nuova funzionalità. Inoltre, per contenere alcuni fabbisogni e consumi, vengono attuati processi di riutilizzo (reimpiego delle terre, riduzione della produzione di rifiuti non pericolosi da conferire a smaltimento attraverso l'attivazione di processi di recupero/riciclo) e valorizzato l'utilizzo di materiali locali (materiali a km 0).



RIUTILIZZO MATERIALI

Per garantire uno sviluppo sostenibile nella fase di riammodernamento autostradale, il Gruppo si impegna a promuovere l'utilizzo di materie prime innovative a ridotto impatto ambientale. In tal senso si è espresso anche il legislatore italiano che ha inserito il concetto di sostenibilità nel D.Lgs.

18/04/2016 n.50 relativamente al Codice degli appalti. Una progettazione strategica, alla luce delle vigenti normative, implica un criterio di scelta dei materiali che prende in considerazione aspetti come la riciclabilità, l'equivalenza delle prestazioni, la convenienza economica e la reperibilità sul mercato/territorio/cantiere. In questo contesto si vanno a definire i CAM

(Criteri Ambientali Minimi) ovvero i requisiti di base, superiori alle previsioni di legge, per qualificare gli acquisiti e gli approvvigionamenti preferibili dal punto di vista della sostenibilità anche grazie alla qualificazione dei progettisti, all'impiego di materiali riciclati o recuperati, nel sottofondo e nella pavimentazione.

TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

L'impegno per la tutela della biodiversità è testimoniato nella progettazione di opere di mitigazione ambientale, attuata mediante un attento studio della vegetazione potenziale presente nelle aree d'inserimento e l'impiego di flora autoctona caratterizzata, secondo indicazioni di legge, da requisiti definiti e dimostrabili (passaporto verde). Le concessionarie S.A.T.A.P. A4 ed A33 Asti-Cuneo prevedono la realizzazione di 507.000 m² di opere per la mitigazione ambientale nell'ambito dei lotti di ammodernamento 2.1 e 2.2 dell'Autostrada A4 Torino. Nei prossimi anni sono previste azioni per favorire lo sviluppo della flora autoctona specifica del contesto attraversato, come mezzo di contenimento indiretto dello sviluppo delle specie infestanti e alloctone, attuato tramite interventi di manutenzione mirati e realizzati in periodi dell'anno ben determinati.

La nostra responsabilità verso le persone

SIAS può contare
su un patrimonio
di circa 2.334
persone che
lavorano in un
contesto dinamico
e in costante
sviluppo.







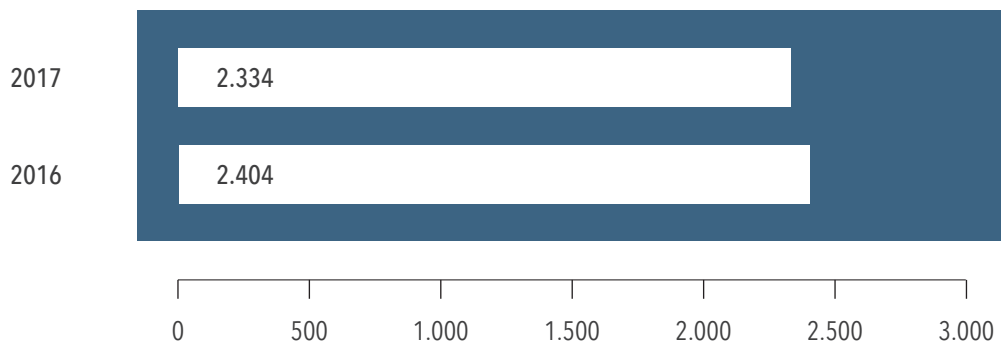
La nostra responsabilità verso le persone

LE PERSONE

Il Gruppo identifica nelle sue persone la risorsa più importante per lo sviluppo e il successo del proprio business. In quest'ottica il Gruppo promuove politiche volte a favorire la crescita professionale dei propri dipendenti, riconoscendone meriti e competenze. I dipendenti del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2017 sono 2.334, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (-3%) essenzialmente riconducibile ai piani di ristrutturazione aziendale del settore autostradale.



PERSONALE DEL GRUPPO



La composizione dell'organico del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2017 risulta così composta: gli impiegati rappresentano il 55% del personale totale del Gruppo, gli operai il 12%, i quadri il 2% e i dirigenti il 2%.

PERSONALE DEL GRUPPO PER GENERE E INQUADRAMENTO PROFESSIONALE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2016			AL 31 DICEMBRE 2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	40	7	47	43	6	49
Quadri	60	13	73	61	15	76
Impiegati	1.409	480	1.889	1.353	470	1.823
Operai	387	8	395	378	8	386
Totale	1.896	508	2.404	1.835	499	2.334

Il Gruppo si avvale anche di 10 collaboratori esterni (lavoratori interinali, stagisti e collaboratori esterni), di cui 6 uomini e 4 donne.

NUMERO DI COLLABORATORI ESTERNI DEL GRUPPO PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2016			AL 31 DICEMBRE 2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Altri collaboratori	9	1	10	6	4	10

Osservando la scomposizione del personale del Gruppo per tipologia contrattuale, nel 2017, in linea con l'anno precedente, il 95% dei dipendenti ha un contratto di lavoro a tempo indeterminato, a fronte di un 4% di dipendenti con contratto a tempo determinato.

**PERSONALE DEL GRUPPO PER GENERE E TIPOLOGIA CONTRATTUALE
(DETERMINATO, INDETERMINATO)**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2016			AL 31 DICEMBRE 2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	103	30	133	95	28	123
Tempo Indeterminato	1.793	478	2.271	1.740	471	2.211
Totale	1.896	508	2.404	1.835	499	2.334

Il 63% dei dipendenti usufruisce, nel 2017, di un contratto full-time, mentre il 37% ha scelto un contratto part-time. Gli uomini usufruiscono del 71% dei contratti part time.

PERSONALE DEL GRUPPO PER GENERE E TIPOLOGIA CONTRATTUALE (FULL TIME, PART TIME)

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2016			AL 31 DICEMBRE 2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full time	1.279	256	1.535	1.220	247	1.467
Part time	617	252	869	615	252	867
Totale	1.896	508	2.404	1.835	499	2.334

La totalità dei dipendenti SIAS è impiegata in Italia.

Il Gruppo, in un'ottica di un utilizzo efficiente delle risorse umane nonché di tutela dell'ambiente, privilegia, nell'individuazione degli organici, candidati provenienti geograficamente dal territorio in cui il Gruppo opera, se compatibile con le figure professionali necessarie per l'implementazione dei propri obiettivi.

Nel 2017, il 100% dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine.

Nel corso del 2017, inoltre, sono state assunte 312 persone, di cui il 32% donne e il 68% uomini. Il tasso di turnover in entrata risulta quindi pari a 13,37%. I nuovi assunti sono principalmente uomini appartenenti alla fascia d'età compresa tra i 30 e 50 anni.

NUOVO PERSONALE ASSUNTO DAL GRUPPO PER ETÀ E GENERE

GENERE	ETÀ	2016		2017	
		n. persone	Turnover%	n. persone	Turnover%
Donne	<30 anni	26		26	
	30-50 anni	44		54	
	> 50 anni	12		20	
Totale donne		82	16,14%	100	20,04%
Uomo	<30 anni	53		50	
	30-50 anni	134		116	
	> 50 anni	48		46	
Totale uomo		235	12,39%	212	11,55%
TOTALE		317	13,19%	312	13,37%



PERSONALE CHE HA INTERROTTO IL RAPPORTO DI LAVORO CON IL GRUPPO PER ETÀ E GENERE

GENERE	ETÀ	2016		2017	
		n. persone	Turnover%	n. persone	Turnover%
Donne	<30 anni	24		25	
	30-50 anni	43		58	
	> 50 anni	13		25	
Totale donne		80	15,75%	108	21,64%
Uomo	<30 anni	50		43	
	30-50 anni	123		123	
	> 50 anni	67		108	
Totale uomo		240	12,66%	274	14,93%
TOTALE		320	13,31%	382	16,37%

Nel 2017 il tasso di turnover in uscita si attesta al 16,37% (14,93% per gli uomini e 21,64% per le donne). Nel corso dell'anno le uscite totali ammontano a 382, di cui 274 uomini e 108 donne, per la maggior parte compresi nella fascia d'età 30-50.

Si evidenzia che il settore concessioni, per alcune peculiarità legate in particolare al presidio dei caselli autostradali, è caratterizzato da un'elevata stagionalità dei dipendenti.

PERSONALE DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



L' **84%** DELLE
NOSTRE PERSONE VANTA
UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE AI 5 ANNI

32% PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
INFERIORE A 10 ANNI

51% PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI

17% PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE A 29 ANNI

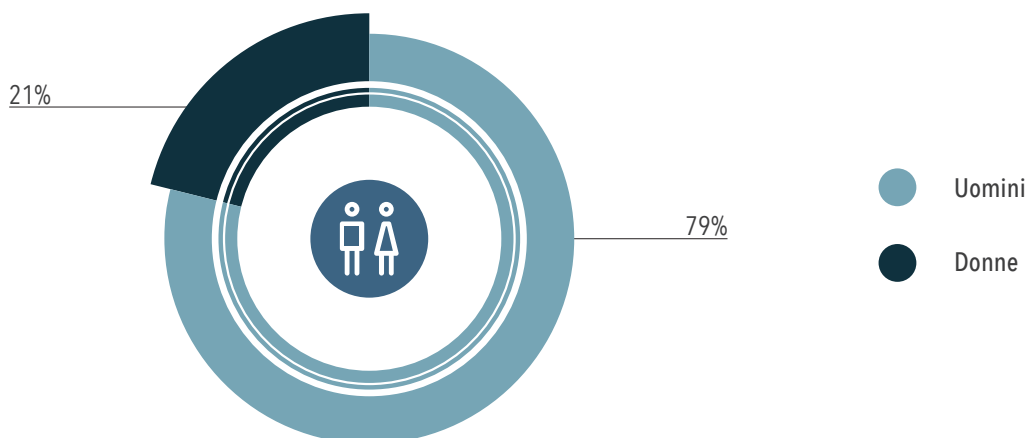
DIVERSITÀ E INCLUSIONE

“Valorizzare il capitale umano secondo criteri meritocratici, competenze professionali, correttezza di comportamento, onestà e fiducia, favorendo altresì un ambiente di lavoro in-

clusivo e aperto alle diversità, sono i criteri cui il Gruppo SIAS si ispira nel definire le proprie politiche del personale.”

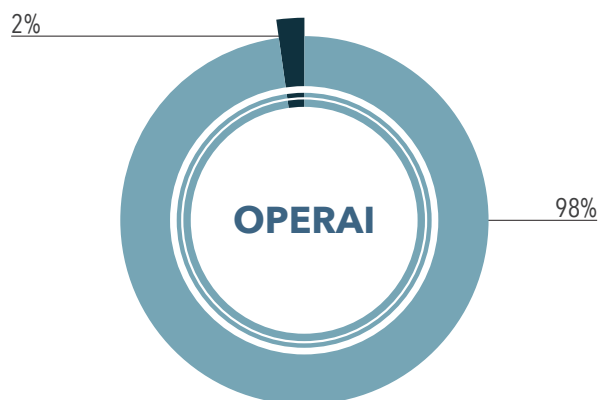
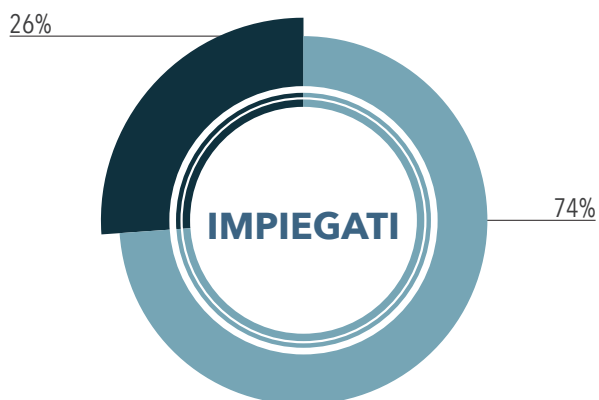
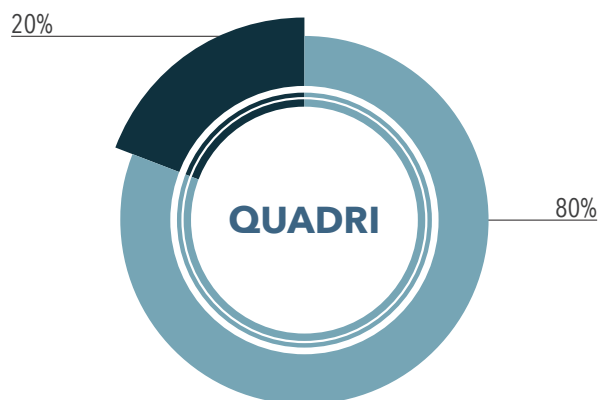
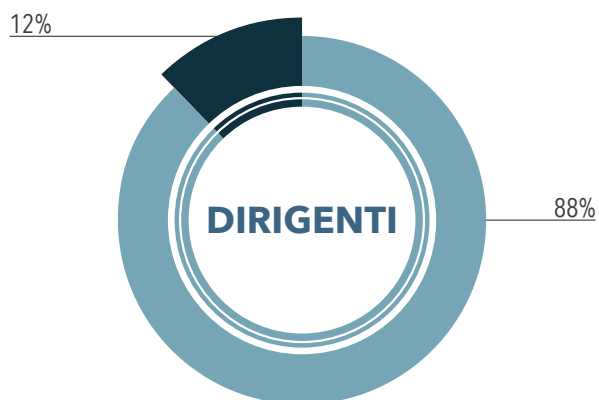
Politica Diversità e inclusione

Il personale del Gruppo è composto prevalentemente da uomini; tale fenomeno è giustificato dalla peculiarità del settore in cui il Gruppo opera.





PERCENTUALE DI DONNE DEL GRUPPO PER QUALIFICA



● Uomini ● Donne

Con riferimento alle politiche retributive, alla tipologia di inquadramenti e alle normative in vigore, il Gruppo SIAS non prevede differenziazioni di alcun genere tra uomo e donna.

Si evidenzia che, nel 2017, il rapporto tra lo stipendio delle donne e degli uomini risulta uniforme all'interno delle diverse categorie di inquadramento, registrando, per gli operai, un leggero sbilanciamento in favore della categoria femminile.

RAPPORTO TRA LO STIPENDIO BASE DELLE DONNE E DEGLI UOMINI DEL GRUPPO

MEDIA STIPENDIO BASE	2016	2017
	Rapporto donne/uomini	Rapporto donne/uomini
Dirigenti	0,79	0,88
Quadri	1,05	0,97
Impiegati	0,92	0,82
Operai	1,07	1,10
Totale	0,89	0,92

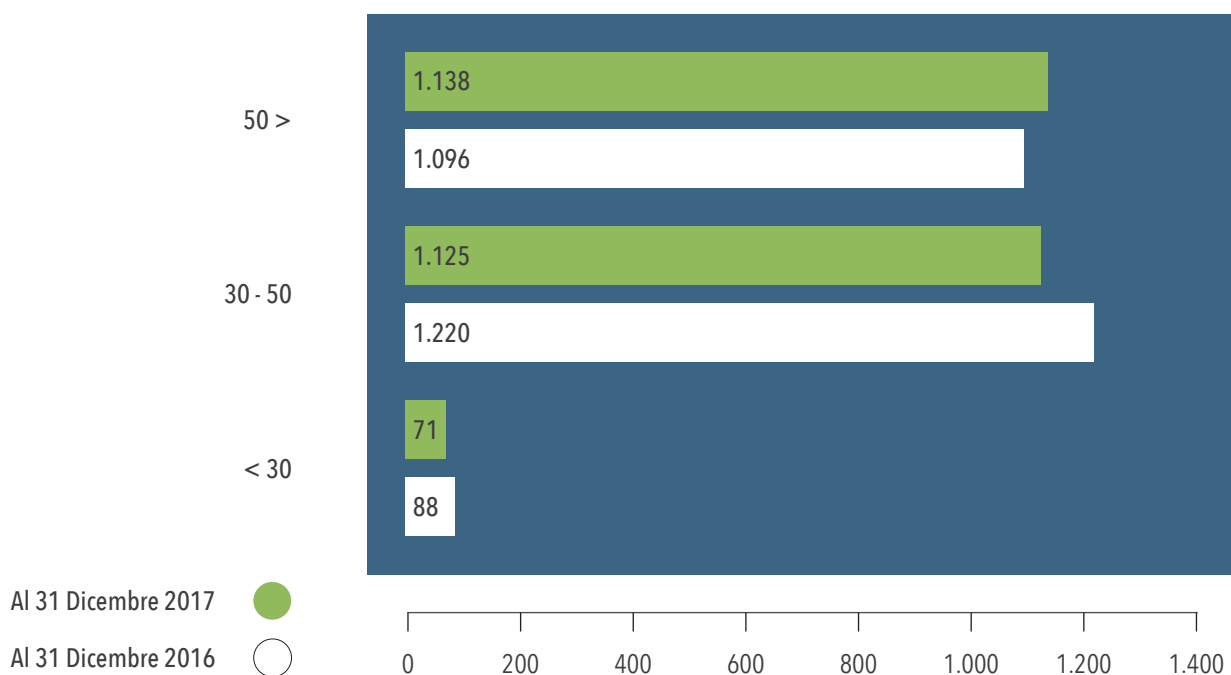




46 ANNI
ANZIANITÀ
ANAGRAFICA MEDIA

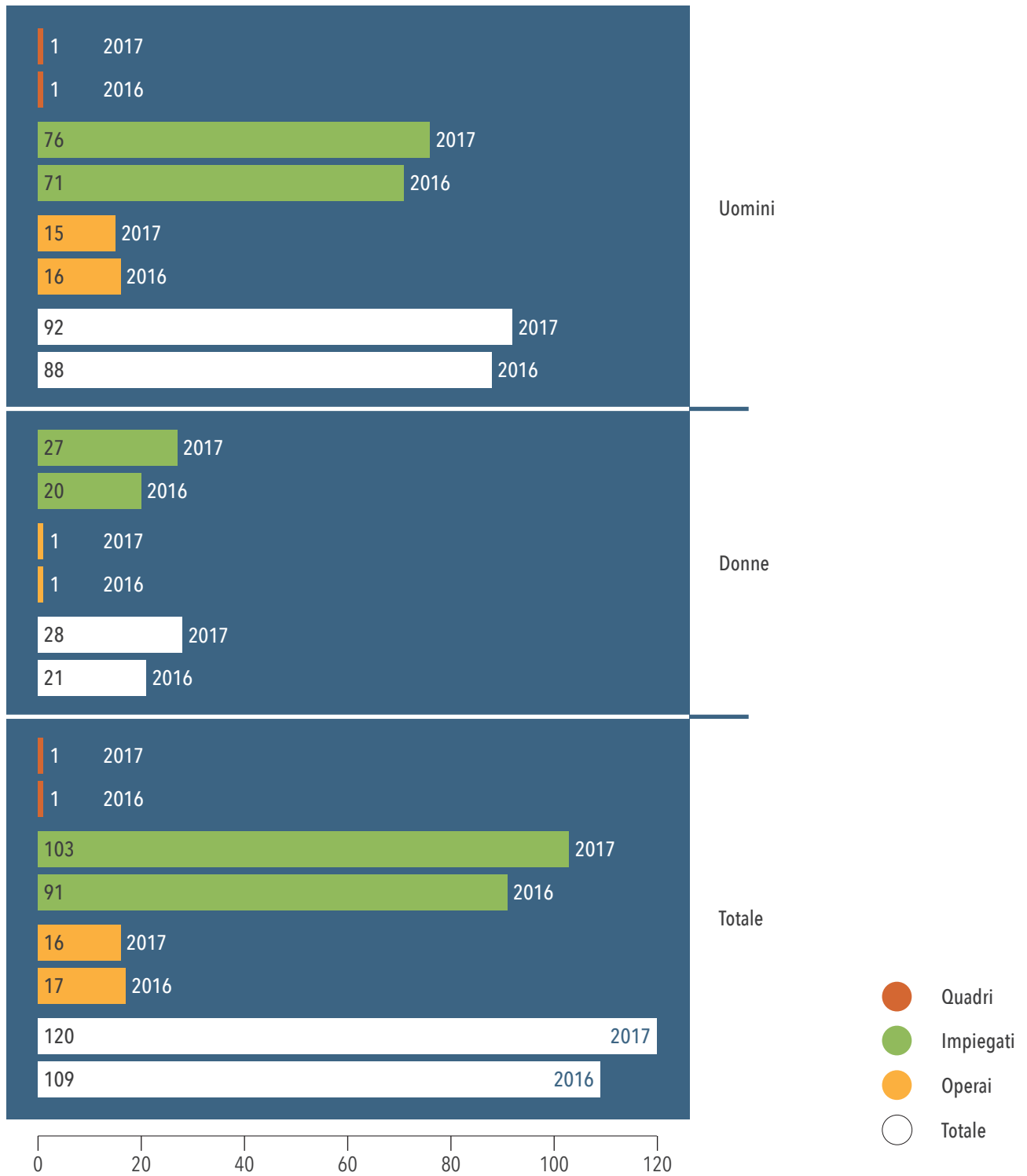
Come evidenziato dal grafico riportato di seguito la popolazione aziendale è in prevalenza rappresentata da lavoratori over 50 (49%), seguiti dagli appartenenti alla fascia d'età compresa tra 30 e 50 anni (48%) e infine dagli under 30 (3%).

PERSONALE DEL GRUPPO PER FASCE D'ETÀ



Infine, Il Piano di Sostenibilità prevede l'implementazione di una **politica diversità e inclusione** che verrà approvata contestualmente al Bilancio 2017.

PERSONALE DEL GRUPPO APPARTENENTE A CATEGORIE PROTETTE





SALUTE E SICUREZZA

Le società del Gruppo SIAS identificano nella sicurezza dei propri dipendenti un pilastro fondamentale per una corretta gestione dei propri cantieri e presidi operativi.

Attraverso una specifica funzione (Qualità, Sicurezza e Ambiente) ciascuna società monitora costantemente i rischi e la corretta implementazione delle misure volte a prevenire incidenti e infortuni. Durante l'anno 2017 sono stati registrati 46 infortuni, per la maggior parte avvenuti sul luogo di lavoro, con una diminuzione del 4% rispetto al 2016. I dati riportati di

seguito fanno riferimento alla forza lavoro totale del Gruppo (sono inclusi quindi anche interinali, stagisti e collaboratori esterni).

Consapevoli, inoltre, dell'impatto e dell'estensione del lavoro ai dipendenti delle ditte appaltatrici, il Gruppo si impegna a richiedere ai partner di competenza specifiche e stringenti qualifiche. I lavoratori sono poi tutelati attraverso la diffusione di una cultura sulla sicurezza, attraverso la promozione di comportamenti responsabili e mediante il monitoraggio e la valutazione delle situazioni di pericolo.

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI DEL PERSONALE DEL GRUPPO

N. CASI	2016			2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	1	-	1	-	-	-
Infotuni	40	8	48	38	8	46

TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEL PERSONALE DEL GRUPPO

N. CASI	2016			2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	30	5	35	33	6	39
Infortuni in itinere	10	3	13	5	2	7
Totale	40	8	48	38	8	46

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEL PERSONALE DEL GRUPPO

	2016			2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità ¹	0,34	0,15	0,30	0,39	0,39	0,39
Tasso di malattia professionale ²	0,07	-	0,05	-	-	-
Tasso di assenteismo ³	3,87	4,85	4,06	3,37	4,54	3,60
Tasso d'infortunio ⁴	13,44	11,81	13,14	13,09	11,92	12,87

¹ L'Indice di gravità degli infortuni è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa degli infortuni e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000

² Il tasso di malattia professionale è il rapporto tra il numero di casi di malattia professionale e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 200.000

³ Il Tasso di assenteismo è il rapporto tra il totale dei giorni di assenza e il totale dei giorni lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 100

⁴ Il Tasso di infortunio è il rapporto tra il numero totale di infortuni e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000.000

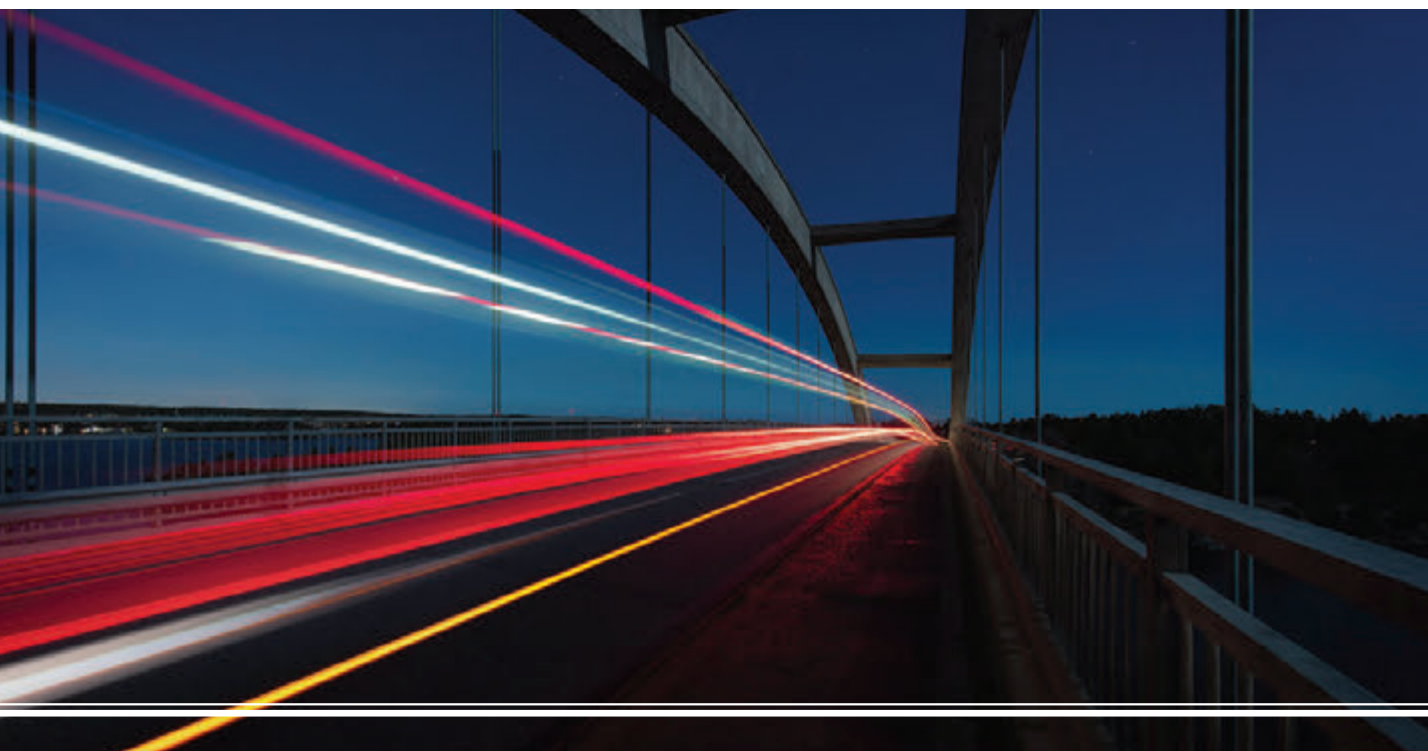
Nel 2017 il tasso di assenteismo di Gruppo è in lieve diminuzione rispetto al 2016 (3,60) così come il tasso di malattia professionale e il tasso d'infortunio (12,87).

**GIORNI DI ASSENZA DEL PERSONALE DEL GRUPPO**

N. GIORNI	2016			2017		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenza ¹	14.824	4.410	19.234	12.763	4.215	16.978
Giorni persi ²	1.041	112	1.153	1.181	291	1.472

¹ Per Assenze si intendono i giorni in cui il lavoratore non si è presentato al lavoro, non solamente come conseguenza di infortunio o malattia. Sono esclusi dalle assenze i giorni di permesso concordati come ad esempio vacanze, permessi di studio, maternità o paternità.

² Per Giorni Persi si intendono i giorni in cui non si è lavorato (e pertanto "persi") a causa dell'impossibilità del/i lavoratore/i di svolgere il lavoro abituale a causa di incidente sul lavoro o di una malattia professionale. Un rientro al lavoro con mansioni limitate o con un lavoro alternativo svolto per la stessa organizzazione non è conteggiato nei giorni persi.





LA FORMAZIONE

La formazione rappresenta per il Gruppo un'importante leva di crescita professionale strutturata per accrescere le competenze manageriali, tecnico-professionali e permettere ai dipendenti di maturare un'alta competenza nel proprio settore di attività. Nel corso dell'esercizio 2017 il Gruppo ha erogato 13.255 ore di formazione. Le ore pro-capite si sono attestate su un livello pari a 5,68.

La diminuzione delle ore di formazione rispetto al 2016 è dovuta principalmente a:

- S.A.T.A.P.: nel 2016 era compreso nelle ore di formazione l'aggiornamento quinquennale, per tutto il personale, ex art. 37 D.Lgs. 81/08, per un ammontare di oltre 5.000 ore;

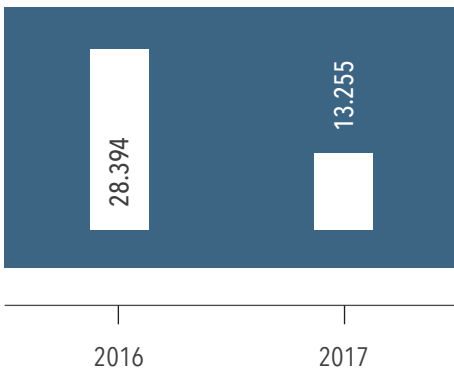
- Autostrada dei Fiori: la variazione significativa è dovuta ai corsi in ambito sicurezza che, avendo scadenza di Legge, vengono riproposti periodicamente (5 anni). Inoltre, nel 2016 è stata fatta formazione in ambito "Comunicazione" a tutto il personale individuato e quindi non è stata riproposta nel 2017. Le ore di formazione per i corsi di cui sopra ammontano a un totale di oltre 2.000 ore.

I principali obiettivi formativi hanno incluso lo sviluppo di leadership e competenze manageriali per le persone che ricoprono posizioni a più alto grado di responsabilità, l'acquisizione e l'aggiornamento di competenze trasversali applicabili a tutte le categorie professionali e l'acquisizione e il mantenimento di competenze professionali pratiche e teoriche.

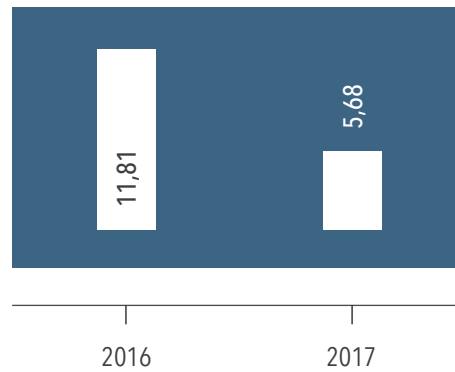


In quest'ottica, i principali corsi di formazione erogati dalle società del Gruppo si distinguono nelle aree di qualità, lingue straniere, informatica, comunicazione, tecniche e tecnologie di lavoro e produzione. Un ruolo particolarmente importante è inoltre riconosciuto ai corsi formativi che rientrano nella categoria di salute e sicurezza sul lavoro. Sono infine previsti corsi specifici su tematiche ambientali.

**ORE DI FORMAZIONE TOTALI
DEL PERSONALE DEL GRUPPO**



**ORE DI FORMAZIONE PRO-CAPITE
DEL PERSONALE DEL GRUPPO**





PROGRAMMI PER LA GESTIONE DELLE COMPETENZE E LA FORMAZIONE CONTINUA

Le società del Gruppo già da alcuni anni hanno mappato le competenze dei dipendenti, richiedendo in via telematica la compilazione di questionari sulle professionalità e sulle attitudini lavorative, non solo con riferimento al periodo di lavoro in azienda, ma comprendendo anche la formazione ricevuta presso precedenti datori di lavoro e i titoli di studio conseguiti ed eventuali abilitazioni a specifiche mansioni certificate da enti preposti alla formazione. Detta mappatura, che è oggetto di aggiornamento periodico, consente un'immediata individuazione delle figure necessarie all'azienda in un ampio scenario di Gruppo.

VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE E BENEFIT

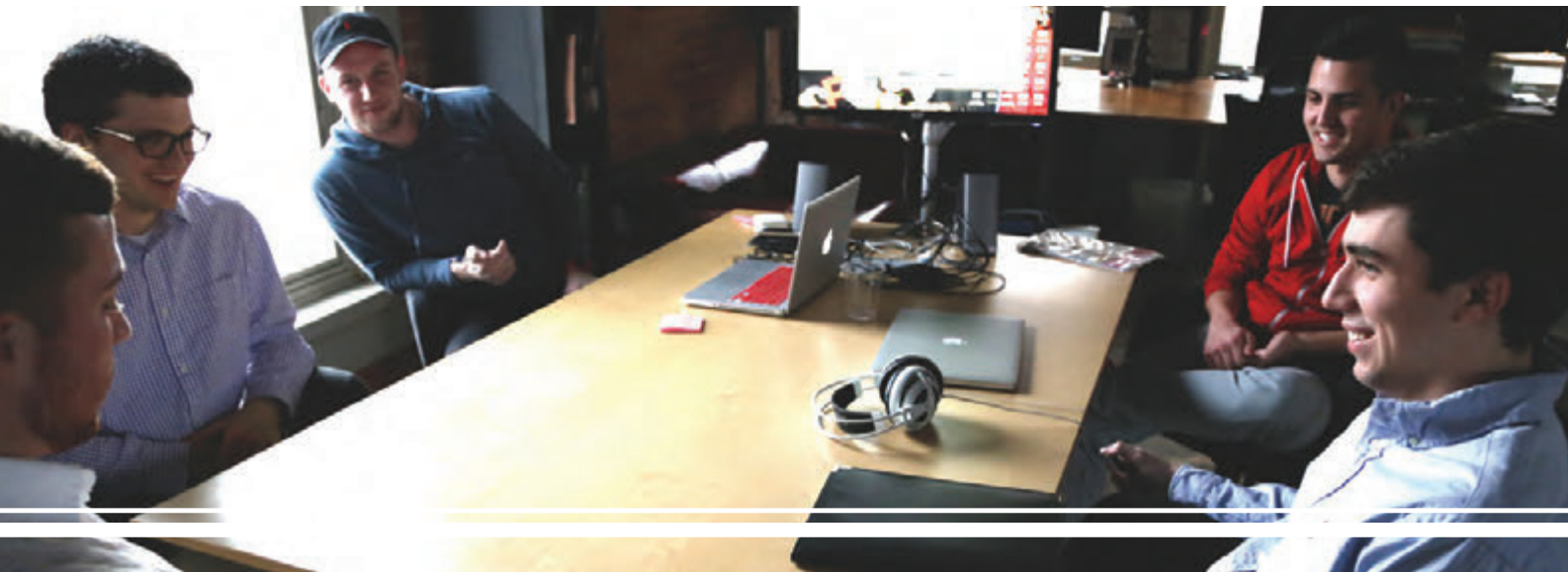
Particolare attenzione è riservata ai percorsi di carriera e corretto posizionamento contrattuale anche attraverso l'utilizzo in alcune aziende di diversi parametri retributivi di CCNL (Autostrade) al fine di ottenere e di verificare la "performance" dei dipendenti (progressioni orizzontali). Con cadenza annuale vengono analizzate dall'Alta Direzione le posizioni e i risultati delle risorse aziendali e stabiliti percorsi di miglioramento lavorativo con riflessi sugli inquadramenti contrattuali e variazione dei livelli retributivi in un progetto ampio e multiperiodale di premialità. È attivo dal 2017 un sistema di incentivazione

variabile annuale MBO, che prevede il raggiungimento di obiettivi assegnati a livello di target ed ha come scopo il premiare le performance individuali, valorizzando l'appartenenza al Gruppo e il contributo dei singoli alla realizzazione della strategia di Gruppo.

Nel rispetto di quanto stabilito dai CCNL applicati dalle società del Gruppo sono presenti trattamenti integrativi alle prestazioni che spesso hanno anticipato la vigente normativa welfare e che sono volti a integrare le prestazioni solitamente riconosciute dalla normativa di legge. Tali benefit, che sono previsti per i lavoratori a tempo pieno includono:

- polizze, anche alternative ai fondi negoziali, di integrazione trattamento pensionistico;
- polizze di rimborso spese mediche per i dipendenti e familiari anche se non previsti dal CCNL di riferimento;
- prestazioni di Long Term Care ("LTC");
- convenzioni di microcredito aziendale a supporto di esigenze economiche non previste in capo ai dipendenti;
- polizze e assistenze integrative di legge e contratto di lavoro (ad esempio, polizze sulla vita e polizze infortuni);
- accordi con organizzazioni sindacali volti ad anticipazioni/prestiti ai dipendenti a condizioni agevolate.

Sono altresì già attive in alcune società del Gruppo soluzioni, quali welfare che, in occasione della scadenza di alcuni contratti integrativi aziendali, sono stati oggetto di con-



fronto in un'ottica di ottimizzazione anche assistenziale dei dipendenti.

RAPPORTI CON I DIPENDENTI

La selezione e l'assunzione del personale avviene nel rigoroso rispetto della vigente normativa nonché delle regole definite dalle società del Gruppo e secondo criteri di trasparenza, nella valutazione dei requisiti di competenza, capacità e professionalità individuale.

Il Gruppo SIAS opera affinché le risorse umane selezionate corrispondano ai profili effettivamente necessari alle esigenze aziendali, evitando favoritismi ed agevolazioni di ogni sorta, perseguendo una politica volta al riconoscimento dei meriti, nel rispetto delle pari opportunità. A tal fine, il Gruppo considera il criterio meritocratico, della competenza professionale, dell'onestà e della correttezza di comportamento elementi fondamentali e privilegiati per l'adozione di ogni decisione concernente la carriera e ogni altro aspetto relativo al dipendente.

Il Gruppo SIAS, inoltre, richiede il massimo rispetto delle persone e della normativa applicabile in materia di lavoro e condanna fermamente il lavoro irregolare, forzato e minorile, ponendo tra i propri obiettivi la creazione di un posto di lavoro in cui si tenga in esplicita e costante considerazione il rispetto della persona, della sua dignità e dei suoi valori, evitando qualsivoglia discriminazione fondata sul sesso, l'origine razziale ed etnica, la nazionalità, l'età, le opinioni politiche, le credenze religiose, lo stato di salute, l'orientamento sessuale e le condizioni economico-sociali. I dipendenti sono tenuti a porre in essere una condotta costantemente rispettosa dei diritti e della personalità dei colleghi, dei collaboratori e dei terzi, indipendentemente dalla loro posizione gerarchica all'interno del Gruppo.

Il Gruppo provvede, infine, alla più ampia diffusione del Codice Etico presso i dipendenti, richiedendo agli stessi di osservarlo puntualmente verso tutti coloro con i quali sono in contatto per ragioni del loro ufficio.



RELAZIONI INDUSTRIALI

L'attività delle società che fanno riferimento al Gruppo SIAS copre un'ampia area operativa che interessa un numero significativo di contratti collettivi di lavoro e, quindi per ovvia conseguenza, un elevato numero di contratti di secondo livello sia aziendali sia territoriali e/o di bacino.

I contratti collettivi nazionali di lavoro più rappresentativi a livello di numero di dipendenti coperti sono:

- Autostrade e trafori;
- Manufatti cementizi;
- Metalmeccanico Industria (*nota: ccnl applicato a Sinelec, Euroimpianti*);
- Dirigenti industria.

Le aziende hanno come riferimento comune per la gestione delle relazioni industriali quanto stabilito dalla Legge 300 / 70 "statuto dei lavoratori" da cui discendono tutte le normative di Legge e di Contratto nazionale - territoriale e che sono capo saldo e riferimento in tutte le trattative sindacali.

Le aziende riconoscono nelle Organizzazioni Sindacali firmatarie dei contratti collettivi di lavoro nazionali e loro rappresentanze territoriali le controparti "naturali" in tutti i confronti e trattative, siano esse di carattere economico - normativo, siano esse per la gestione di situazioni di esubero.

Dato l'elevato numero di contratti oggi in essere, le relazioni indu-

striali occupano uno spazio significativo nella gestione delle risorse umane, tenuto altresì conto della ramificazione a livello geografico delle attività di Gruppo, sia in Italia che all'estero.

Nell'ambito delle strategie perseguite, che nel settore delle Risorse Umane sono finalizzate alla crescita e all'ottimizzazione della prestazione lavorativa ivi compresi i livelli di sicurezza e qualità, le aziende facenti riferimento al Gruppo SIAS hanno come obiettivo primario la valorizzazione del lavoro, la qualificazione professionale e il miglioramento dei livelli di soddisfazione dei dipendenti nell'ambito delle regole fissate, come detto, dalla normativa di Legge e di Contratto.

Strategico per il raggiungimento degli obiettivi è il coinvolgimento delle controparti sindacali in un sistema di relazioni industriali sempre più funzionale al perseguimento di risultati utili sia alle aziende sia ai dipendenti.

Fermo quanto sopra, nel corso dell'anno 2017, per quanto attiene al comparto autostradale, sono state poste le basi per la discussione e sottoscrizione con le Organizzazioni Sindacali nazionali di settore di un protocollo comune di relazioni industriali in continuità con la disciplina del rinnovato C.C.n.L. 2016 / 2018 - di cui le società del settore sono parte firmataria - che sarà improntato alla valorizzazione

dei rispettivi ruoli tenendo in considerazione l'evoluzione dello scenario in cui operano le aziende.

Sempre nel settore autostradale sono stati sottoscritti accordi per il potenziamento numerico e l'ottimizzazione della prestazione lavorativa del personale con contratto a tempo parziale attraverso un percorso di relazioni che ha raggiunto, con reciproca soddisfazione delle parti, un livello di flessibilità del rapporto di lavoro favorevole non solo all'azienda ma anche al singolo dipendente.

Nel corso del mese di dicembre 2017 si è tenuto in Torino - presso la sede di S.A.T.A.P. - un incontro con le Segreterie Nazionali di FIT CISL, FILT CGIL, UilTrasporti, SLA Cisl e UGL Trasporti a verifica dello stato delle relazioni industriali per le società Concessionarie Autostradali che fanno riferimento a SIAS.

In tale ambito con le OO.SS. citate si è convenuto di dare impulso ad una nuova stagione di trattative su temi già condivisi a livello aziendale quali Welfare, Previdenza Complementare, Assistenza Sanitaria, introducendo la possibilità di potenziare gli organismi paritetici del settore autostradale in vista delle imminenti fasi di rinnovo dei contratti di secondo livello.

Sempre nel corso dell'anno 2017 sono proseguiti in molti settori, soprattutto a livello aziendale, i confronti tra le parti per la gestione, ammodernamento e recepimento della normativa di legge sul welfare così come prevista nella Legge di stabilità 2016.

In quanto al comma che precede sarà di ulteriore stimolo per le parti nel trovare soluzioni, economicamente sostenibili, anche a livello di Gruppo con la controparte sin-

dacale nazionale, a potenziamento e integrazione di molti accordi che potranno dare ulteriore impulso alle già presenti forme di Welfare attivate in parte dalle società Concessionarie nel 2017.

Rientrano altresì in tale integrazione anche i progetti relativi all'assistenza sanitaria e previdenza complementare.

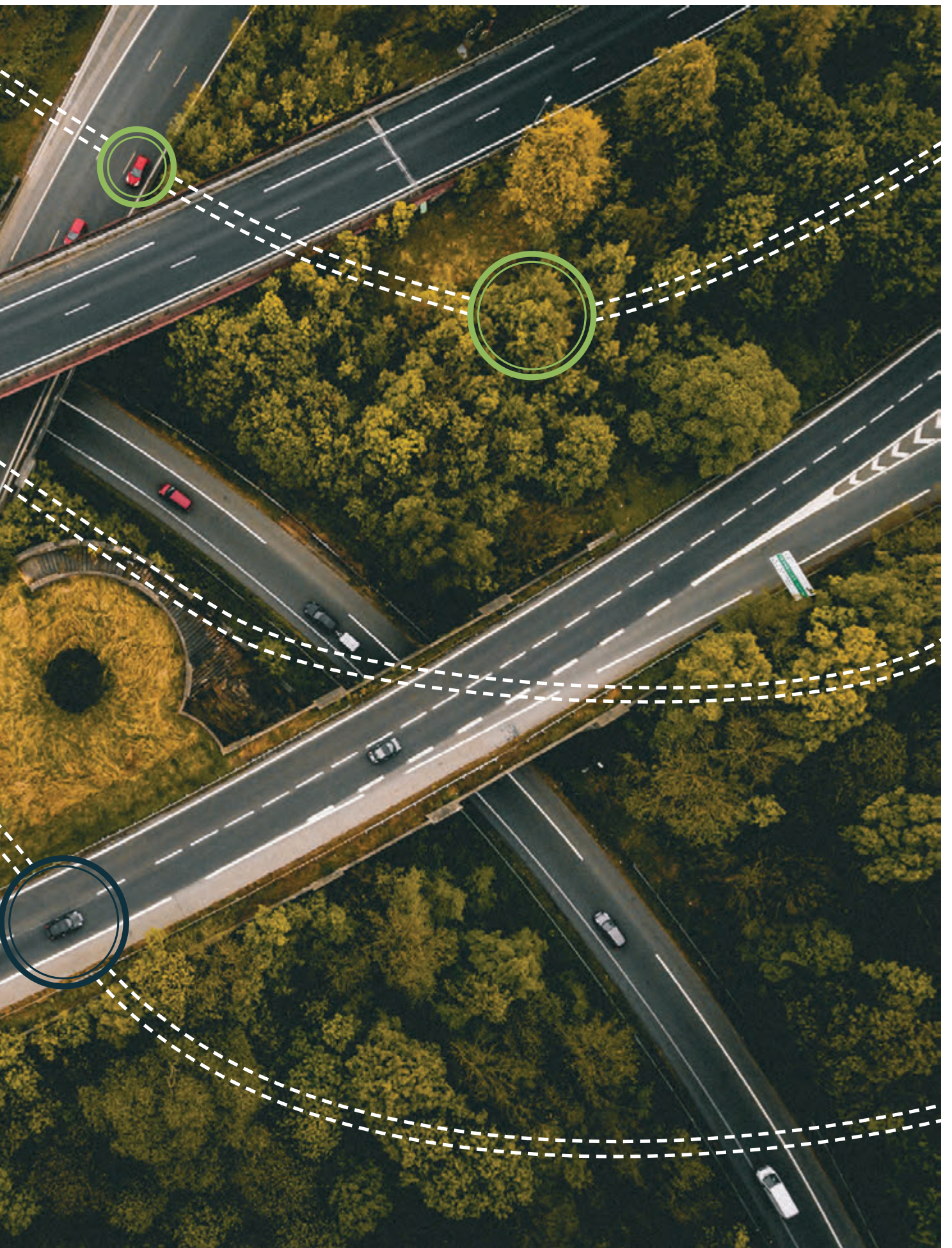
In alcune società, seppur in via ancora sperimentale, sono attivi contratti di lavoro così detti agili (smart working) ed è intenzione delle società valutare potenziamenti di tale forma di rapporto di lavoro, fermo le esigenze tecnico - operative delle società e la disponibilità da parte delle rappresentanze sindacali a tale soluzione.

Sempre all'interno delle relazioni industriali trova spazio tutta la contrattazione, spesso condivisa, relativa alla formazione professionale delle risorse che prevede il coinvolgimento sia delle rappresentanze sindacali sia dei lavoratori interessati al fine di mantenere elevati standard di professionalità. Le società hanno nel sistema Fondimpresa / Fondirigenti / Fonte un valido aiuto nella progettazione e redazione di percorsi formativi oltre ad un importante sostegno economico integrativo dei costi di formazione.

A completamento si segnala che a livello di Gruppo l'adesione alle Organizzazioni Sindacali si attesta mediamente intorno al 50% della forza lavoro con riferimento al comparto autostradale; l'adesione dei dipendenti alle forme pensionistiche complementari e polizze integrative di assistenza sanitaria, ove previste, risulta molto elevata tra degli aventi diritto.

Rapporti con il territorio e le comunità







Rapporti con il territorio e le comunità

INIZIATIVE PER LA COMUNITÀ

LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

Il Gruppo SIAS è pienamente consapevole che le proprie relazioni con la comunità locale rappresentano un'importante leva per la creazione di valore all'interno del territorio in cui opera.

Per questo si impegna a coinvolgere e consultare la comunità locale e a sviluppare iniziative che contribuiscano allo sviluppo economico, sociale e culturale del territorio.

Il Gruppo contribuisce quindi, direttamente o indirettamente, a

supportare e finanziare progetti e iniziative che abbiamo un impatto positivo sulle aree in cui opera. Nel 2017 l'importo complessivo erogato è stato pari a 221.250 euro.

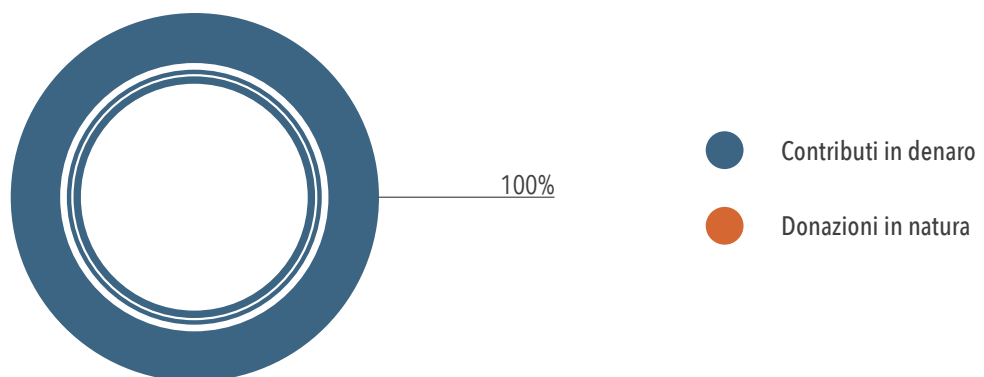
In particolare il Gruppo SIAS ha finanziato la fondazione Humanitas di Milano per il progetto di ricerca medico-scientifica "Studio Sinodar One", la Casa Generalizia dell'Ordine dei Frati Minori per sostenere tre borse di studio nell'ambito del programma "Ufficio sviluppo progetto periferie nel mondo" e l'Ospedale Gaslini.

TIPOLOGIA DI INIZIATIVE

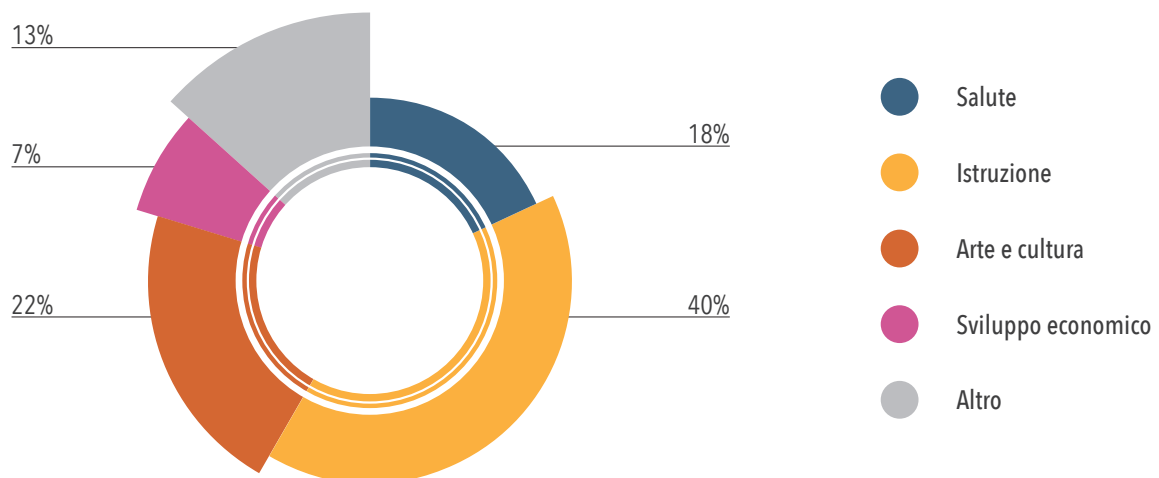
Liberalità ●
Iniziativa per la Comunità con risvolti commerciali ●



TIPOLOGIA DI CONTRIBUTI



AMBITO DI DONAZIONE



Il Gruppo considera iniziative per la comunità le liberalità (attività brevi o contributi una tantum a favore di organizzazioni non governative e no-profit), investimenti

nella comunità (iniziative di lunga durata volta a risolvere problemi socio-economici nella comunità dove l'azienda opera) e iniziative per la comunità con risvolti com-

merciali (iniziative svolte dal settore commerciale al fine di promuovere il brand e la corporate identity con un risvolto sociale).

Il business tecnologia e impianti







IL BUSINESS TECNOLOGIA E IMPIANTI



**92 MILIONI DI EURO
DI RICAVI NEL 2017***

*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2017 inclusivi dei rapporti intercompany

**357 DIPENDENTI
NEL 2017**

SINELEC

EUROIMPIANTI

**PROGETTAZIONE
E SVILUPPO
DI IMPIANTI COMPLETI PER
L'ESAZIONE DEL PEDAGGIO**



Il Gruppo opera nei settori delle telecomunicazioni e dei sistemi di gestione del traffico principalmente attraverso Euroimpianti e Sinelec, azienda specializzata nello studio, progettazione, installazione e manutenzione di sistemi avanzati per la raccolta e gestione dei dati sulla mobilità ed il trasporto, finalizzati all'esercizio autostradale ed all'incremento della sicurezza.

Le principali attività svolte dalla società comprendono:

- progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di esazione pedaggi;
- progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti di informazione all'utenza mediante PMV (Pannelli a Messaggio Va-



SINELEC

Fortemente radicata nel mondo delle tecnologie per infrastrutture stradali, Sinelec cura la progettazione, la realizzazione, l'installazione e la manutenzione di sistemi avanzati attinenti alla mobilità nei trasporti. Nel recente passato l'azienda ha dedicato significative risorse ai servizi di outsourcing IT, nonché a sistemi informatici mirati alla gestione strategica ed industriale dei processi delle aziende di trasporti. Il campo di azione di Sinelec si estende a tutti i sistemi

telematici intelligenti applicati ai trasporti, quali gli impianti tecnologici pertinenti alla rete viaria autostradale europea, i sistemi avanzati per l'esazione del pedaggio, i sistemi telematici per l'Infomobilità ed i sistemi di aiuto alla guida e di aumento della sicurezza.

Con l'obiettivo di rispondere ai nuovi bisogni degli utenti, ed essere in linea con l'evoluzione del mercato automotive, Sinelec sta valutando partnership con aziende del settore e con alcune concessionarie italiane per l'installazione

di colonnine di ricarica dedicate alle auto elettriche. Per quanto concerne l'esperienza di viaggio, in un'ottica di sempre maggiore soddisfazione del cliente, è in fase di sviluppo un'applicazione per dispositivi mobili che permette l'invio e la ricezione di aggiornamenti in tempo reale su lavori di manutenzione delle autostrade, incidenti e traffico. La finalità è avvicinarsi sempre di più ai sistemi che caratterizzano le cosiddette "Smart Road", sviluppando soluzioni innovative per una esperienza di viaggio più efficiente e sicura.



riabile), rilevamento dati meteo e traffico, telesoccorso, sistemi avanzati di videosorveglianza, controllo accessi, reti radio isofrequenziali, sistemi di comunicazione a fibre ottiche, dorsali in rame, sistemi di telecontrollo e tecnologici in genere;

- progettazione, realizzazione e manutenzione di centrali di comando e controllo e di sistemi di supervisione;
- gestione di sistemi autostradali di tipo aperto, chiuso e interconnesso sia dal punto di vista impiantistico che nel contesto dei processi di acquisizione, controllo ed elaborazione dei dati;
- sviluppo di sistemi applicativi specializzati per i sistemi di mobilità, con erogazione di servizi in housing e hosting;
- servizi di elaborazione dati in

outsourcing;

- sistemi di gestione del pedaggio (hardware e software) per trafori e ponti (es. traforo del Fréjus, traforo del G. S. Bernardo, ponti Vasco de Gama e XXV Abril di Lisbona);
- impianti elettrici, speciali, termici, meccanici.

SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

Dal 2011 Sinelec è entrata nel campo della progettazione e sviluppo di impianti completi per l'esazione del pedaggio.

Il sistema è operativamente installato in circa 900 varchi sul territorio nazionale, è naturalmente predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio interoperabile (EETS) di prossima introduzione nel comparto autostradale e risulta formalmente certificato dagli organismi notificati per la rispondenza alla norma ETSI EN 200674-1.

Per quanto concerne i processi di elaborazione dei dati, Sinelec ha sviluppato, sin dagli anni '90, la piattaforma nazionale più "aperta" per il processo di acquisizione, elaborazione e consuntivazione dei pedaggi autostradali, tuttora utilizzato con successo da 12 Concessionarie sul territorio nazionale; il sistema è gestito sotto forma di servizio "Software as a Service" presso il Data Center di Tortona (AL).

In virtù di questo fatto l'associazione nazionale delle concessionarie autostradali (AISCAT) nel 2013 ha affidato a Sinelec, in ATI con la società Autostrade Tech, la

progettazione, la realizzazione e la gestione triennale in esercizio del Sistema Centrale di Comparto per l'elaborazione dei dati relativi alla tariffazione autostradale in base alla percorrenza reale e l'integrazione nel processo di esazione del pedaggio italiano dei prossimi fornitori di servizi EETS (Servizio Europeo di Telepedaggio interoperabile), nel processo di esazione pedaggio italiano, secondo quanto richiesto dalla Decisione della Commissione Europea 2009/750/CE del 6 ottobre 2009.

Sinelec ha altresì maturato un'esperienza pluriennale nel settore delle manutenzioni degli impianti di esazione dei pedaggi, operando quotidianamente sia sui sistemi di produzione propria, recentemente installati in svariate realtà italiane, sia su quelli forniti da Autostrade per l'Italia S.p.A.

Il servizio è organizzato in squadre distribuite presso le diverse realtà e composte da tecnici altamente specializzati che garantiscono la continuità del servizio ventiquattro ore al giorno sette giorni su sette. Le squadre di manutenzione sono equipaggiate con strumentazione di avanguardia e dispongono in tutte le sedi operative di laboratori attrezzati con i più efficienti strumenti di misura, controllo e simulazione degli impianti in gestione.

L'esperienza consolidata nel settore consente a Sinelec di mantenere in efficienza gli impianti presenti in circa 1.500 km di autostrade, riuscendo a coniugare economia e qualità nel servizio offerto.

Nel corso del 2017 Sinelec ha iniziato le attività per la realizzazione

del Sistema di Telecontrollo Integrato Gallerie (STIG) di ANAS, essendosi aggiudicata in ATI con Tecnositaf la relativa gara di fornitura ed installazione. Si è inoltre aggiudicata un'altra importante gara indetta da ANAS per la realizzazione e fornitura in opera di un sistema per la rilevazione e sanzionamento della velocità media, da installarsi nel corso dei prossimi anni su tutta la rete ANAS del territorio nazionale.

SISTEMA DI TELECONTROLLO IMPIANTO GALLERIE

Negli ultimi anni, ANAS sta concentrando sempre di più la propria attenzione sulla natura delle tecnologie installate nelle gallerie stradali e sulla necessità di ottenere una corretta gestione sia in





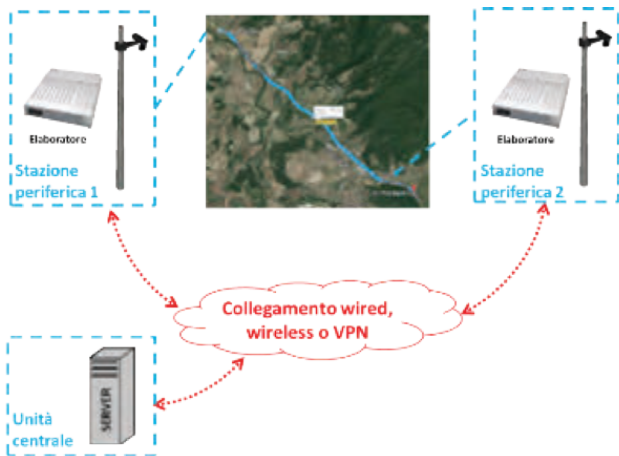
esercizio ordinario che durante le possibili fasi di emergenza. In quest'ambito si colloca il progetto STIG (Sistema di Telecontrollo Impianti Gallerie), di durata triennale, che Sinelec sta sviluppando in partnership con Tecnositaf. Lo sviluppo del sistema STIG è mirato all'armonizzazione ed all'integrazione di tutti i sistemi SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) stand-alone dedicati alla visualizzazione ed alla gestione dei segnali di allarme presso le sale operative compartimentali. Questa impostazione, propedeutica alla programmazione delle attività di manutenzione impiantistica, sarà implementata nelle funzionalità di una Sala Operativa moderna ed efficiente con l'intento di garantire una gestione centralizzata di più arterie stradali ed un supporto costante nelle decisioni. I principali sistemi tecnologici monitorati saranno i seguenti:

- Colonnine SOS, Telefoni di Emergenza e Diffusione Sonora;
- Luce e forza motrice (MT-BT);
- Rilevamento incendi;
- Ventilazione;
- Illuminazione permanente, picchetti e rinforzi;
- PMV (Pannelli a Messaggio Variabile);
- Sensoristica/telecamere ed analisi traffico;
- Impianti semaforici;
- Protezione e Controllo Accessi.

SISTEMA SANZIONATORIO VERGILIUS PLUS

Sinelec si è recentemente aggiudicata l'appalto pubblico, di durata triennale, relativo all' "Acquisizione, con Accordo Quadro, del sistema Vergilius Plus ANAS" da installare sull'intera rete viaria nazionale. "VERGILIUS Plus", frutto della collaborazione con Anas e Polizia Stradale, permetterà di rile-

- Reti Dati;



vare, in ogni condizione atmosferica, la velocità media di tutti i veicoli che percorrono una determinata tratta con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza su strade ed autostrade.

TECNOLOGIA DI SUPPORTO DI ESAZIONE PEDAGGI

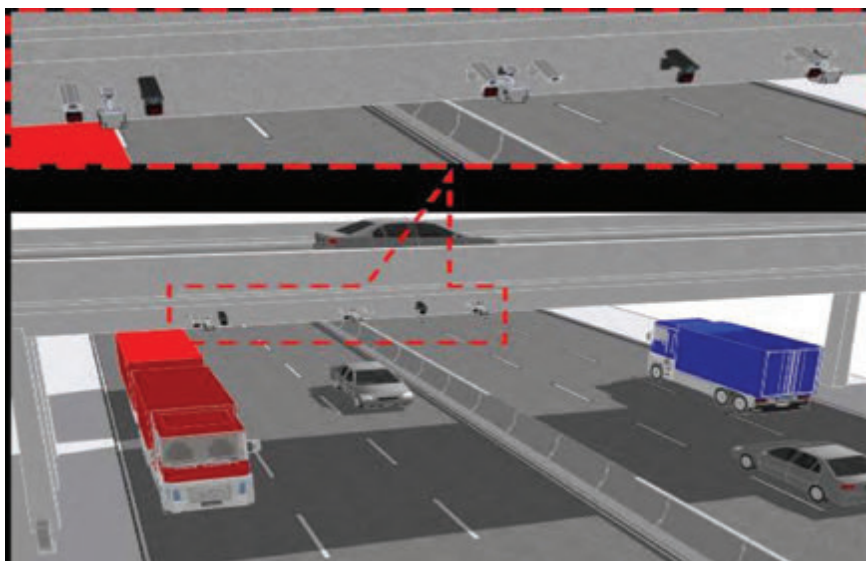
Particolarmente significativa è l'esperienza, condotta nel recente passato, con la realizzazione di un innovativo sistema di esazione, basato sulle più recenti tecnologie industriali, che Sinelec ha sviluppato per rispondere alle esigenze del mercato orientato ai servizi di interoperabilità nel contesto europeo.

Il sistema di esazione Sinelec è composto da un'infrastruttura impiantistica e tecnologica avanzata, che costituisce un significativo passo avanti rispetto ai sistemi attualmente presenti sul mercato.

In particolare, l'attenzione nello sviluppo della nuova tecnologia è stata posta in particolar modo alle parti del sistema più interessate dai nuovi processi e dalle nuove esigenze (es. EETS) e, non ultimo, dalla necessità di sopperire all'obsolescenza di alcuni componenti. La nuova architettura oggetto della proposta si basa su alcuni capisaldi che possono essere così riassunti:

- utilizzo di tecnologia industry standard, di mercato;
- migrazione dei protocolli di comunicazione dalla tecnologia seriale a rete IP, con conseguente aumento della velocità e dell'efficienza di trasmissione e semplificazione dei processi di controllo;
- sostituzione delle schede di controllo proprietarie con altre equivalenti, realizzate con architettura aperta e componenti di mercato;
- semplificazione dell'architettura





di configurazione, controllo remoto e monitoraggio tecnico, con l'introduzione di un centro di controllo multifunzionale centralizzato.

TECNOLOGIA DI ESAZIONE FREE FLOW MULTILANE

Sinelec ha collaborato con Autostrade Tech alla realizzazione del primo sistema italiano di esazione aperto in modalità Free Flow Multilane, installato su Autostrada Pedemontana Lombarda e Tangenziali di Como e Varese. Il sistema consente all'utente il pagamento del pedaggio senza dover obbligatoriamente transitare attraverso un varco di esazione, evitando dunque la possibile formazione di code.

I portali di esazione, disposti tra-

sversalmente alla direzione di marcia, sono equipaggiati con:

- un sistema di classificazione del veicolo,
- un sistema di rilevamento apparato DSRC (Dedicated Short Range Communications) ETSI EN 200674-1,
- un sistema di acquisizione delle immagini della targa del veicolo e del contesto del transito (photo tolling).

Sinelec cura inoltre le attività di manutenzione di tutti i portali di rilevazione in campo e delle relative infrastrutture, così come di tutti gli impianti speciali accessori a corollario della tecnologia di esazione.



EUROIMPIANTI

Euroimpianti vanta un'esperienza trentennale nell'ambito della progettazione, realizzazione e manutenzione d'impianti elettrici, speciali, termici e meccanici a servizio delle infrastrutture, oltre ad aver partecipato alla realizzazione di numerose gallerie, svincoli, caselli di esazione e aree di servizio sulla rete autostradale nazionale.

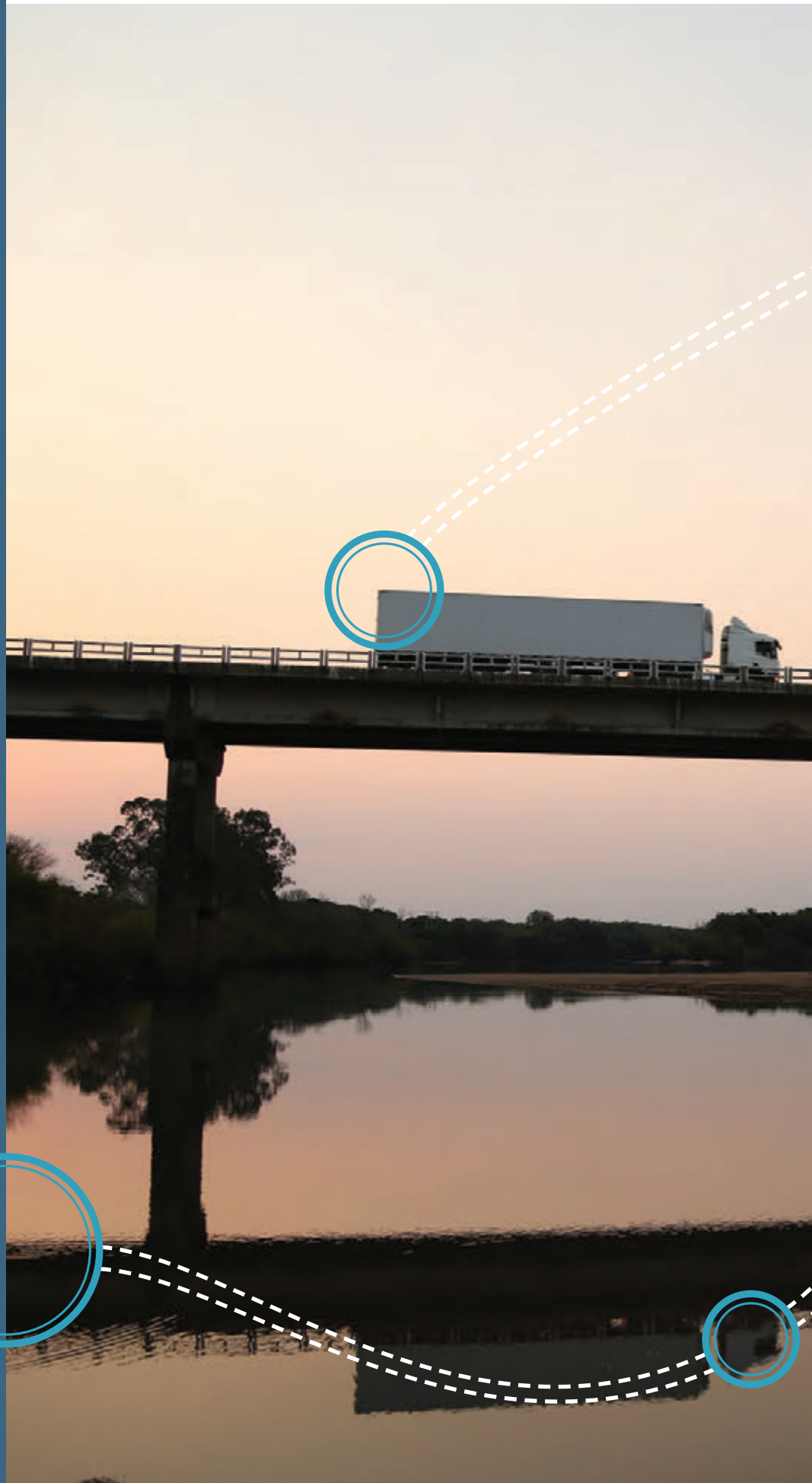
L'azienda gestisce la manutenzione elettrica e meccanica della maggior parte delle autostrade del nord ovest in concessione al Gruppo. Nel corso degli anni Euroimpianti ha ampliato la propria proposta commerciale nell'ambito dell'edilizia civile, terziaria ed industriale realizzando soluzioni

tecnologiche dedicate a centri commerciali, piattaforme logistiche portuali, musei e strutture residenziali. L'azienda presenta una divisione interna operante nel campo della quadristica industriale, con la progettazione e realizzazione di quadri elettrici di distribuzione in media e bassa tensione e quadri di automazione industriale per telegestione e supervisione. La società dimostra quotidianamente sensibilità alle problematiche per la salvaguardia e la tutela dell'ambiente, investendo risorse nello studio di tecnologie e realizzando numerosi impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, impianti di teleriscaldamento e cogenerazione nonché progetti di efficientamento energetico su impianti di pubblica

illuminazione mediante la formula del project financing.

Tra le attività più recenti di Euroimpianti spicca l'intervento di Energy Saving dell'impianto di illuminazione pubblica realizzato nel comune di Giaveno (TO). Il progetto prevede la concessione alla Società del servizio di gestione e manutenzione dell'intera rete comunale per 22 anni, con lo scopo di conseguire un miglioramento della qualità del servizio d'illuminazione pubblica, attraverso la riqualificazione, la messa norma e l'efficientamento energetico dell'impianto esistente. L'attività principale ha visto la riconversione di circa 2.000 corpi illuminanti con apparecchi con sorgente luminosa a led.

—
Focus
—





ECORODOVIAS

Fonte: Sustainability Report 2016
Gruppo Ecorodovias (ad esclusione di
EBITDA, ricavi e market cap)

A STM S.p.A. e SIAS S.p.A. detengono il co-controllo di Ecorodovias Infrastruttura e Logistica S.A. ("Ecorodovias"), società attiva nel settore dell'infrastruttura autostradale, che gestisce in Brasile circa 2.640 km di rete autostradale.



R\$6,9 MILIARDI*
MARKET CAP AL 29.12.2017

*Pari a 1,7 miliardi di euro



21.563
IMPRESE ATTIVE LUNGO
LA CATENA DI FORNITURA



4.500
DIPENDENTI



64%
DEI DIPENDENTI COINVOLTI
NEL PROGRAMMA DI
VALUTAZIONE DELLE
PERFORMANCE



83.233
ORE DI FORMAZIONE



PIÙ DI
R\$14 MILIONI*
INVESTITI IN PROGETTI E
INIZIATIVE AMBIENTALI

*Pari a 3,5 milioni di euro



5.057
MILIONI KWH
RIDUZIONE DEI CONSUMI
ENERGETICI NEL 2016



R\$ 9,1 MILIONI*
INVESTITI IN PROGETTI PER
LA COMUNITÀ

*Pari a 2,3 milioni di euro



100%
DELLE BUSINESS UNIT
SOTTOPOSTE A VALUTAZIONI
ANTI CORRUZIONE

Con più di 20 anni di storia, il Gruppo Ecorodovias rappresenta una delle realtà più grandi e importanti tra le concessioni autostradali in Brasile, con oltre 4.500 dipendenti, 21.563 fornitori attivi e 10* autostrade estese in 6 stati brasiliani. Ecorodovias è inoltre una società quotata alla Bovespa di San Paolo, che ha chiuso l'esercizio 2017 con ricavi pari a 2,6 miliardi di Reais** e un EBITDA pro forma pari a circa 1,7 miliardi di Reais**.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito internet della società all'indirizzo www.ecorodovias.com.br

* Di cui 3 in attesa delle autorizzazioni previste per il closing

**Da comunicato della società



ECORODOVIAS - PROMUOVERE L'ETICA E L'INTEGRITÀ

L'attività del Gruppo Ecorodovias si basa su principi etici di responsabilità, trasparenza e integrità. Per diffondere il suo impegno, il Gruppo ha deciso di strutturare un programma al fine di migliorare la sua tra-

sparenza verso gli stakeholder. Per questa ragione Ecorodovias ha reso disponibili sul proprio sito internet:

- la Politica anti-corrruzione che mira a chiarire quali pratiche sono considerate illegali, a spiegare perché sono inaccettabili e avvertire come queste possono essere evitate;
- il Codice di condotta che chiarisce quale sia il comportamento previsto dei dipendenti e i loro diritti all'interno dell'azienda;
- il Manuale anticorrruzione che informa gli stakeholder sulla legislazione;
- il documento che regola il funzionamento del Comitato Etico del Gruppo.



ITALIA PER SAN PAOLO

Nel 2017, il Gruppo Itinera ha av-

viato in Brasile il progetto Italia per San Paolo per la manutenzione conservativa e la riqualificazione

della Piazza Ramos de Azevedo, un punto di riferimento per la comunità locale.

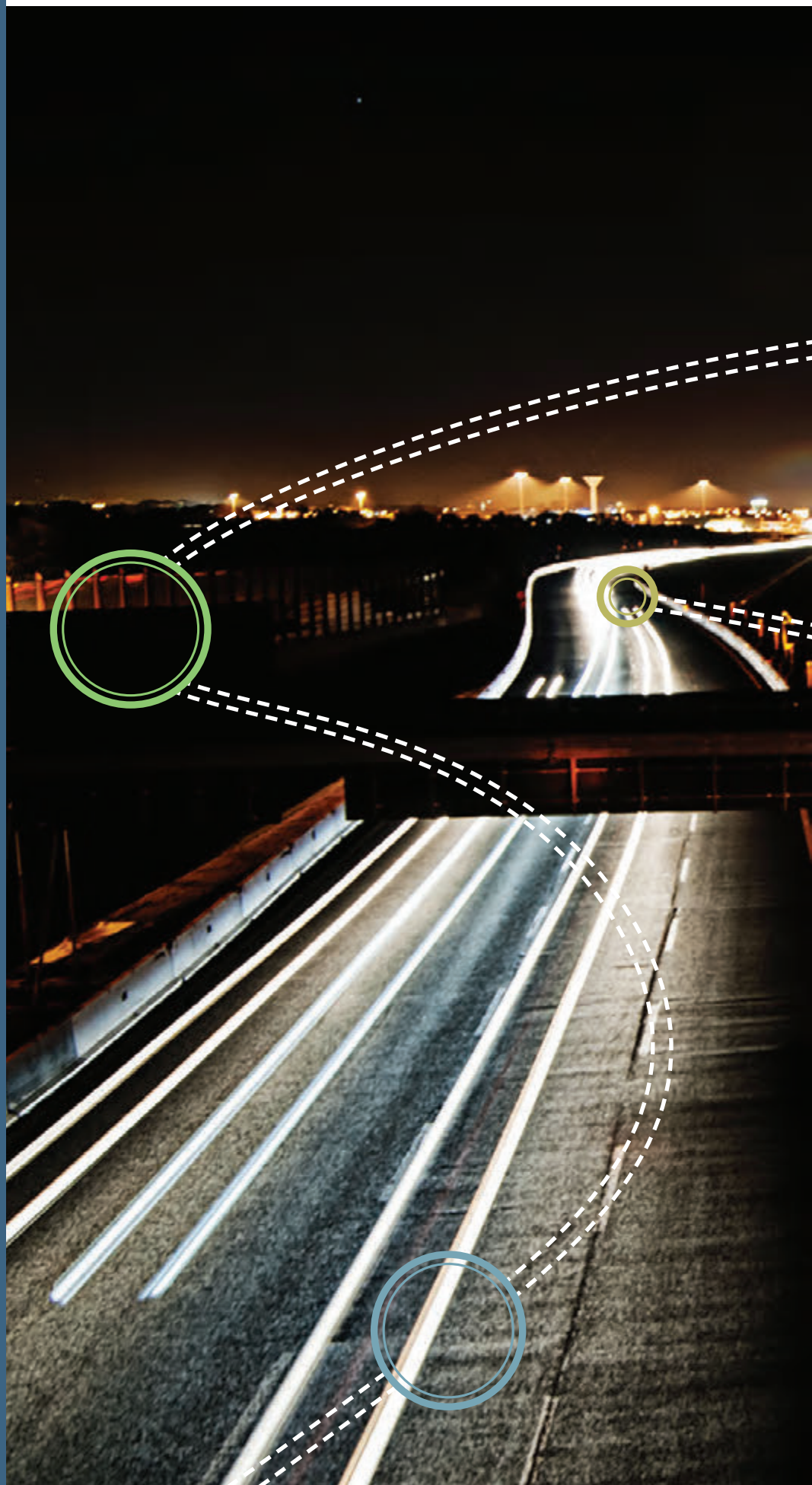


Nel corso dei primi tre mesi del 2018 Ecorodovias ha sviluppato il proprio network autostradale attraverso l'acquisizione della "Concessionaria de Rodovias Minas Gerais Golas S.A." ("MGO") che gestisce in concessione l'autostrada BR-050 (GO/MG) della

lunghezza di circa 437 km tra le città di Cristalina nello stato di Goiás e la città di Delta nello stato di Minas Gerais e l'aggiudicazione di due gare, la prima relativa alla concessionaria autostradale "Rodanel Norte" della lunghezza di 48 km, che rappresenta il tratto

a Nord del grande raccordo che circonda la capitale San Paolo, la seconda relativa a tre tratte autostradali, nello stato di Minas Gerais, costituite dalla "BR 135-Montes Claros", dalla "MG-231" e infine dalla "LMG-754" per un totale di 364 km.

Allegati





Allegati

ANALISI DI MATERIALITÀ - DEFINIZIONE DEI TEMI MATERIALI

TEMA MATERIALE	AMBITO	PRINCIPALE STAKEHOLDER INTERESSATO	BOUNDARY
Sicurezza stradale	Specifico di settore	Clienti	Tutte le società comprese nel perimetro
Salute e sicurezza sul lavoro	Personale	Dipendenti e associazioni sindacali	Tutte le società comprese nel perimetro
Anti-corruzione	Lotta alla corruzione	Tutti	Tutte le società comprese nel perimetro
Gestione del traffico e delle emergenze	Specifico di settore	Clienti	Tutte le società comprese nel perimetro
Pari opportunità e condizioni di lavoro	Personale	Dipendenti e associazioni sindacali	Tutte le società comprese nel perimetro
Inquinamento acustico	Ambientale	Comunità locale, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Sostenibilità economico-finanziaria	Economico e di Governance	Azionisti e finanziatori	Tutte le società comprese nel perimetro
Gestione dei rischi socio-ambientali	Sociale	Comunità locale, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Impatti sul paesaggio	Ambientale	Comunità locale, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Trasparenza nella governance	Economico e di Governance	Tutti	Tutte le società comprese nel perimetro
Accessibilità ai servizi e customer satisfaction	Sociali	Clienti	Tutte le società comprese nel perimetro

TEMA MATERIALE	AMBITO	PRINCIPALE STAKEHOLDER INTERESSATO	BOUNDARY
Gestione dei rapporti con il territorio e le comunità	Specifico di settore	Comunità locale, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Lavoro minorile e diritti umani	Diritti umani	Tutti	Tutte le società comprese nel perimetro / fornitori, business partner
Sviluppo e formazione dei dipendenti	Personale	Dipendenti e associazioni sindacali	Tutte le società comprese nel perimetro
Utilizzo dei materiali	Ambientale	Comunità locali, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Gestione dei terreni	Ambientale	Comunità locali, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Impatto delle nuove tecnologie	Specifico di settore	Clienti, Università e centri di ricerca	Tutte le società comprese nel perimetro
Uso efficiente delle risorse naturali	Ambientale	Comunità locali, Ambiente e territorio	Tutte le società comprese nel perimetro
Consumi energetici ed emissioni di GHG	Ambientale	Fornitori, business partner e appaltatori, Enti di regolamentazione, istituzioni e PA	Tutte le società comprese nel perimetro
Miglioramento della qualità del servizio e variazione tariffaria	Specifico di settore	Clienti	Tutte le società comprese nel perimetro
Privacy con i clienti	Sociale	Clienti	Tutte le società comprese nel perimetro

GRI CONTENT INDEX

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES (2017)				
Profilo dell'organizzazione				
102-1	Core	Nome dell'organizzazione	17	
102-2	Core	Principali marchi, prodotti e/o servizi	14-16	
102-3	Core	Sede principale	14	
102-4	Core	Aree geografiche di operatività	15-16	
102-5	Core	Assetto proprietario e forma legale	17-18	
102-6	Core	Mercati serviti	14-16	
102-7	Core	Dimensione dell'organizzazione	9, Bilancio Consolidato	
102-8	Core	Caratteristiche della forza lavoro	90-99	
102-9	Core	Catena di fornitura dell'Organizzazione	50-53	
102-10	Core	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione e della sua catena di fornitura	4-6	
102-11	Core	Applicazione dell'approccio prudentiale alla gestione dei rischi	29-31	
102-12	Core	Iniziative esterne	65-67	
102-13	Core	Principali partnership e affiliazioni	64-70	
Strategia				
102-14	Core	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale	2-3	
102-15		Principali impatti, rischi e opportunità	29-31	
Governance				
102-18	Core	Struttura di Governo dell'Organizzazione	17-18, 27	
Etica e integrità				
102-25		Processi volti ad impedire conflitti di interesse	28	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES (2017)				
102-29		Ruolo del più alto organo di governo nell'identificazione e gestione degli impatti dei rischi e delle opportunità legate ad aspetti economici, ambientali e sociali	28	
Coinvolgimento degli stakeholder				
102-40	Core	Elenco degli stakeholder	20	
102-41	Core	Accordi di contrattazione collettiva	108-109	
102-42	Core	Identificazione e selezione degli stakeholder	19-23	
102-43	Core	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	19-23	
102-44	Core	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli stakeholder	23	
Pratiche di reporting				
102-45	Core	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	17	
102-46	Core	Definizione dei contenuti del report e del perimetro dei topic materiali	19-23, 130-131	
102-47	Core	Elenco dei topic materiali	22, 130-131	
102-48	Core	Modifiche di informazioni contenute nei precedenti report	80	
102-49	Core	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	19-23	
102-50	Core	Periodo di rendicontazione	4	
102-51	Core	Data di pubblicazione del report più recente		Il presente Bilancio di Sostenibilità rappresenta il risultato del secondo lavoro di individuazione e rendicontazione dei dati e delle informazioni di sostenibilità delle società appartenenti al Gruppo costituito da SIAS S.p.A. e dalle sue controllate.
102-52	Core	Periodicità della rendicontazione		La periodicità della pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità è annuale.
102-53	Core	Contatti per informazioni sul report	8	
102-54	Core	Indicazione dell'opzione "In accordance" scelta	4	
102-55	Core	Indice dei contenuti GRI	132-141	
102-56	Core	Attestazione esterna	142-143	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
TOPIC-SPECIFIC STANDARDS				
GRI 200: ECONOMIC SERIES (2017)				
Topic: Performance economica				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	43	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	43, Bilancio Consolidato	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	43, Bilancio Consolidato	
GRI-201: Performance economica (2017)				
201-1		Valore economico direttamente generato e distribuito	42-43	
Topic: Presenza sul mercato				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	93	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	93	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	93	
GRI-202: Presenza sul mercato (2017)				
202-2		Porzione del senior management assunto localmente	93	
Topic: Impatti economici indiretti				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	44-45	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	44-45	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	44-45	
GRI-203: Impatti economici indiretti (2017)				
203-1		Investimenti in infrastrutture	71	
203-2		Impatti economici indiretti significativi	44-46	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Pratiche di approvvigionamento				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	50-51	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	50-51	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	50-51	
GRI-204: Pratiche di approvvigionamento (2017)				
204-1		Porzione della spesa da fornitori locali	50-53	
Topic: Anticorruzione				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	32	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	32	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	32	
GRI-205: Anticorruzione (2017)				
205-1		Operations valutate rispetto ai rischi di corruzione	32-33	
GRI 300: ENVIRONMENTAL SERIES (2017)				
Topic: Energia				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	76-77	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	76-77	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	76-77	
GRI-302: Energia (2017)				
302-1		Consumi energetici interni all'organizzazione	77-78	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Acqua				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	80	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	80	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	80	
GRI-303: Acqua (2017)				
303-1		Prelievo di acqua per fonte	80	
Topic: Emissioni				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	80	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	80	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	80	
GRI-305: Emissioni (2017)				
305-1		Emissioni dirette di gas ad effetto serra (Scopo 1)	79-80	
305-2		Emissioni indirette di gas ad effetto serra (Scopo 2)	79-80	
Topic: Scarichi e rifiuti				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	81-82	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	81-82	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	81-82	
GRI-306: Scarichi e rifiuti (2017)				
306-2		Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	81-82	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Conformità ambientale				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro		
103-2		Approccio alla gestione della tematica		
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI-307: Conformità ambientale (2017)				
307-1		Non-compliance a regolamenti e leggi in materia ambientale		Non sono state ricevute multe o sanzioni significative in materia ambientale nel 2017
Topic: Valutazione ambientale dei fornitori				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	50-51	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	50-51	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	50-51	
GRI-308: Valutazione ambientale dei fornitori (2017)				
308-1		Nuovi fornitori sottoposti a screening utilizzando criteri ambientali	50-51	
GRI 400: SOCIAL SERIES (2017)				
Topic: Occupazione				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	93	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	93	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	93	
GRI-401: Occupazione (2017)				
401-1		Nuovi assunti e turnover del personale	93-94	
401-2		Benefit offerti a dipendenti a tempo pieno che non sono offerti a dipendenti a tempo determinato o part-time	106	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Lavoro e relazioni industriali				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	106	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	106	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	106	
GRI-402: Lavoro e relazioni industriali (2017)				
402-1		Periodo minimo di preavviso per modifiche operative		Il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto del CCNL
Topic: Salute e sicurezza sul lavoro				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	100	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	100	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	100	
GRI-403: Salute e sicurezza sul lavoro (2017)				
403-2		Tipologie di infortuni, indice di frequenza, indice di gravità, tasso di assenteismo e numero di decessi correlati al lavoro	100-102	
Topic: Formazione e istruzione				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	104-105	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	104-105	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	104-105	
GRI-404: Formazione e istruzione (2017)				
404-1		Ore medie di formazione per anno e per dipendente	105	È in corso di implementazione un sistema di rilevazione dei dati relativi alla formazione che permetterà l'estrazione dei dati per categoria professionale e genere.

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Diversità e pari opportunità				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	95-99	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	95-99	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	95-99	
GRI-405: Diversità e pari opportunità (2017)				
405-1		Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	28,96	
405-2		Rapporto tra lo stipendio base e la remunerazione delle donne rispetto a quella degli uomini	97	
Topic: Non Discriminazione				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	32,107	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	32,107	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	32,107	
GRI-406: Non Discriminazione (2017)				
406-1		Casi di discriminazione e azioni intraprese		Nel 2017 non si sono verificati casi di discriminazione
Topic: Lavoro minorile				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	32	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	32	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	32	
GRI-408: Lavoro minorile (2017)				
408-1		Attività e fornitori a rischio significativo per incidenti di lavoro minorile	32	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Lavoro forzato				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	32	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	32	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	32	
GRI-409: Lavoro forzato (2017)				
409-1		Attività e fornitori a rischio significativo per incidenti di lavoro forzato	32	
Topic: Valutazione del rispetto dei diritti umani				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	50-51	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	50-51	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	50-51	
GRI-412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (2017)				
412-3		Accordi e contratti che includono clausole relative ai diritti umani o che sono state sottoposte a valutazione sui diritti umani	32,50-51	
Topic: Comunità locali				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	112	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	112	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	112	
GRI-413: Comunità locali (2017)				
413-1		Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione degli impatti e programmi di sviluppo	112-113	

GRI STANDARD	REQUIRED FOR CORE	DISCLOSURE	PAGINA / LINK	NOTE / RAGIONI DI OMISSIONE
Topic: Valutazione dei fornitori sulla base di tematiche sociali				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	51	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	51	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	51	
GRI-414: Valutazione dei fornitori sulla base di tematiche sociali (2017)				
414-1		Nuovi fornitori sottoposti a screening utilizzando criteri sociali	50-51	
414-2		Impatti sociali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	50-51	
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	56-59	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	56-59	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	56-59	
GRI-416: Salute e sicurezza dei consumatori (2017)				
416-1		Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza di categorie significative di prodotti e servizi	56-62	
Topic: Privacy dei consumatori				
GRI-103: Gestione della tematica (2017)				
103-1		Materialità e perimetro	33	
103-2		Approccio alla gestione della tematica	33	
103-3		Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	33	
GRI-418: Privacy dei consumatori (2017)				
418-1		Reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti		Nel 2017 non ci sono stati reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10 DEL D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 20267

Al Consiglio di Amministrazione di Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo SIAS") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 16 marzo 2018 (di seguito "DNF" o "Bilancio di Sostenibilità").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo SIAS e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo SIAS, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo SIAS, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo SIAS e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione 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 della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI *Standards*. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "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 la DNF 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 sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche dell'impresa rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario incluse nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo SIAS.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo SIAS, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. e con il personale delle principali società del Gruppo SIAS 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 della DNF.

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

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, 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;
- per le seguenti società, S.A.T.A.P. S.p.A., SALT S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SINELEC S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali 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 la DNF del Gruppo SIAS relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI *Standards*.

Altri aspetti

Con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, il Gruppo SIAS ha predisposto un Bilancio di Sostenibilità, i cui dati sono utilizzati a fini comparativi all'interno della DNF. Detto Bilancio di Sostenibilità non è stato sottoposto ad esame in conformità all'ISAE 3000.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Franco Amelio
Socio

Milano, 28 marzo 2018



NOTE

A series of horizontal dotted lines spanning the width of the page, providing a template for writing notes.







Connessi al domani! Idee, persone e valori

www.grupposias.it