

Report sostenibilità 2024

RENDICONTAZIONE DATI
DAL 1.1.2024 AL 31.12.2024



Autostrada
Pedemontana
Lombarda



Report sostenibilità 2024

RENDICONTAZIONE DATI
DAL 1.1.2024 AL 31.12.2024



1

Una nuova autostrada nel cuore della Brianza

Tracciato e territorio	14
La rete di Autostrada Pedemontana Lombarda	16
Il 2024: l'anno dei turnaround	19
La svolta finanziaria	19
Il rilancio della comunicazione	22

2

I cantieri dell'A36

Le bonifiche ambientali dell'area Ex-Icmesa	33
L'avvio dei cantieri e le attività di scavo	37

3

La rete in esercizio

Gestione, manutenzione e sicurezza	42
I servizi che mettono gli utenti al centro	49
Innovazione nella rete in esercizio	53
Sostenibilità nella rete in esercizio	53

4

L'approccio globale alla sostenibilità

Pianificazione e progettazione al servizio della sostenibilità dell'opera: una visione d'insieme	58
La tecnologia a servizio di un'infrastruttura intelligente	61
Interventi di mitigazione ambientale	63
Opere di compensazione ambientale	65

5

La Società Autostrada Pedemontana Lombarda

Governance della Società	69
Integrità nella conduzione del business e gestione del rischio	71
Il valore generato e distribuito	72
Le persone	72
La catena di fornitura	78

6

Appendici

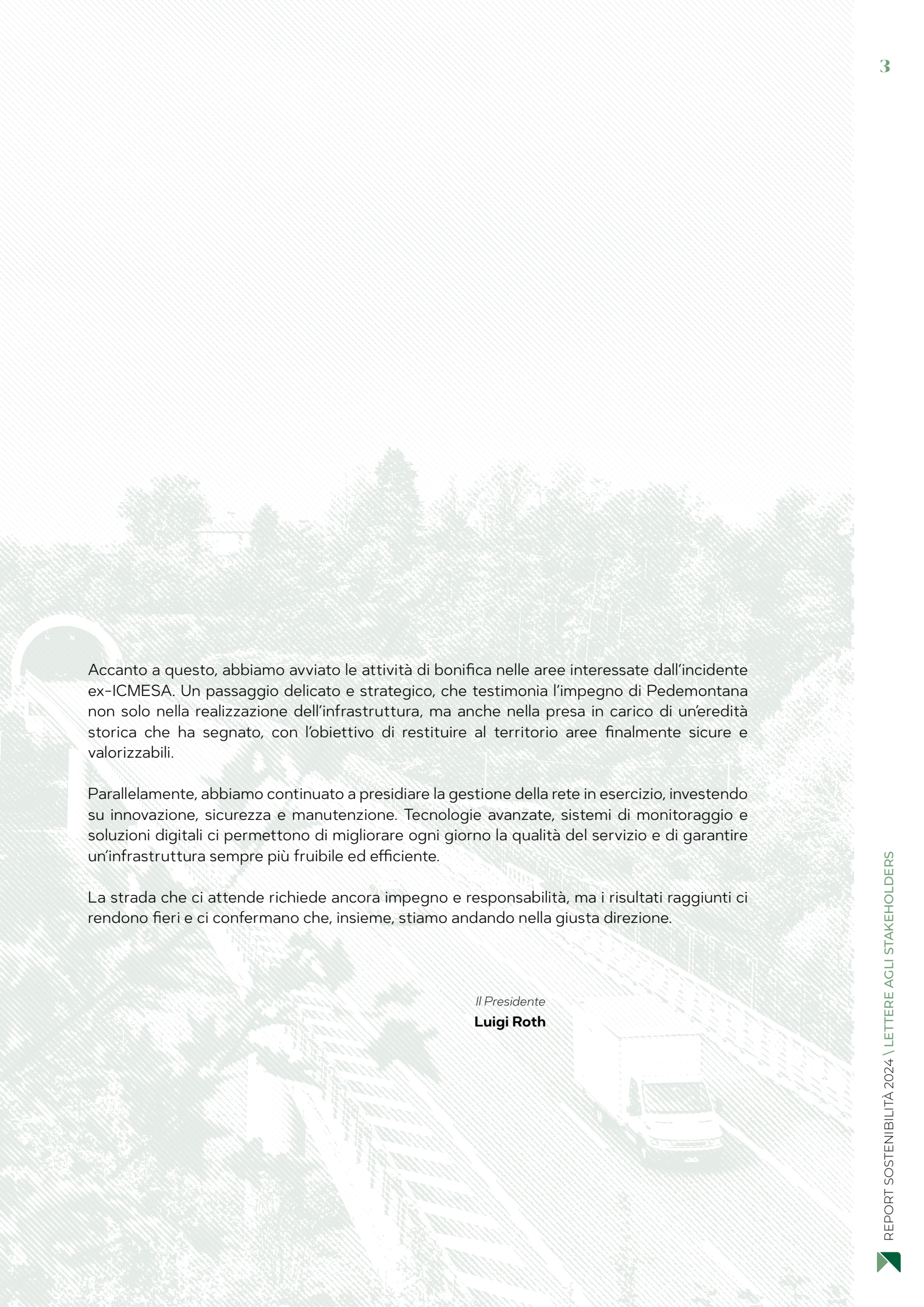
Nota metodologica	82
Riferimenti GRI	83
Principali dati di performance	86

Il 2024, l'anno della svolta

Il 2024 è stato un anno di svolta per Autostrada Pedemontana Lombarda. Un anno che ha visto la maturazione di percorsi avviati negli anni precedenti e che oggi si traducono in risultati concreti: l'approvazione del progetto esecutivo delle nuove tratte, l'erogazione del finanziamento Senior 1 e la consegna formale dei lavori al Contraente generale.

Sono state tappe decisive che hanno richiesto impegno, coordinamento e un dialogo costante con istituzioni, enti locali, comunità e stakeholder. Abbiamo affrontato un processo complesso, che ha richiesto di coniugare le esigenze tecniche e finanziarie con la capacità di ascolto e di relazione, elementi che consideriamo parte integrante del nostro modo di operare.

Il 2024 è stato anche l'anno del rilancio della comunicazione e del rafforzamento della trasparenza verso cittadini e stakeholders. Abbiamo aperto nuovi canali di informazione e abbiamo partecipato a numerosi momenti di confronto pubblico, con l'obiettivo di condividere in modo chiaro e tempestivo i passi del progetto e i benefici attesi per il territorio.

An aerial photograph of a multi-lane highway. A white truck is driving on the right side of the road. To the left of the highway, there is a tunnel entrance. The surrounding area is lush with green trees and vegetation. The image is used as a background for the text.

Accanto a questo, abbiamo avviato le attività di bonifica nelle aree interessate dall'incidente ex-ICMESA. Un passaggio delicato e strategico, che testimonia l'impegno di Pedemontana non solo nella realizzazione dell'infrastruttura, ma anche nella presa in carico di un'eredità storica che ha segnato, con l'obiettivo di restituire al territorio aree finalmente sicure e valorizzabili.

Parallelamente, abbiamo continuato a presidiare la gestione della rete in esercizio, investendo su innovazione, sicurezza e manutenzione. Tecnologie avanzate, sistemi di monitoraggio e soluzioni digitali ci permettono di migliorare ogni giorno la qualità del servizio e di garantire un'infrastruttura sempre più fruibile ed efficiente.

La strada che ci attende richiede ancora impegno e responsabilità, ma i risultati raggiunti ci rendono fieri e ci confermano che, insieme, stiamo andando nella giusta direzione.

Il Presidente
Luigi Roth

Highlights 2024

LAVAGGIO GALLERIE

84mila
METRI QUADRATI

CUSTOMER CARE

33mila
E-MAIL

OLTRE

50 incontri
CON IL TERRITORIO IN DUE ANNI

PAVIMENTAZIONE

25.300
METRI QUADRATI
DI RIPRISTINI

OLTRE

3mila
ORE DI FORMAZIONE
EROGATE AI DIPENDENTI
MEDIAMENTE 20,5 ORE/PERSONA

100%

DEI DIPENDENTI
CON UN CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

71

COMUNI ATTRAVERSATI
DALLA RETE AUTOSTRADALE
IN UN'AREA METROPOLITANA
DI CIRCA 4 MILIONI DI ABITANTI
(CIRCA 2.000 ABITANTI/KM2)

PIÙ DI

500mila

IMPRESE NELLE PROVINCE POTENZIALMENTE
SERVITE DALL'INFRASTRUTTURA
PARI AL 16% DELLE IMPRESE ITALIANE

33,3%

PERCENTUALE DI DONNE
DIPENDENTI DELLA SOCIETÀ
DATO AL 31.12.2024

147

DIPENDENTI
AL 31.12.2024



66,8 milioni

TOTALE TRANSITI VEICOLI
LEGGERI E VEICOLI PESANTI
A36 + A59 + A60

22.778 K€

IL VALORE AGGIUNTO DISTRIBUITO
AGLI STAKEHOLDER

3,6 milioni

VEICOLI
SULLA RETE DI
AUTOSTRADA
PEDEMONTANA
LOMBARDA

OPERE DI COMPENSAZIONE

200 milioni

PER LA GREENWAY
PER I COMUNI IN CUI PASSA L'OPERA
PER INSERIMENTO PAESISTICO AMBIENTALE
E MITIGAZIONE ACUSTICA

MANUTENZIONE IMPIANTI

4.488 ore

ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE
ORDINARIA

867

CONTROLLI / INTERVENTI DI
MANUTENZIONE STRAORDINARIA
PER CIRCA 12.500 ORE UOMO

SEGNALETICA

250mila

METRI DI RIPASSO VERNICE

VERIFICHE SU RECINZIONE

68mila

METRI

MANUTENZIONE CIVILI
SERRAGGIO BULLONI

15mila

VERIFICHE SULLE BARRIERE
DI SICUREZZA

10mila

VERIFICHE SUI CAVALCAVIA

CUSTOMER CARE

57mila

CHIAMATE

Espropri delle aree

INTERESSATE
DALLE NUOVE TRATTE

CONFRONTI SUL PIANO DI

Bonifica aree ex Icmesa

PRIMI CANTIERI

Bonifiche belliche

TAVOLI SULLE

Cantierizzazioni

Parere favorevole CIPESS

SU PIANO DI INVESTIMENTI DI
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

20

INCONTRI CON LE

Istituzioni del territorio

EROGAZIONE DELLA LINEA A TASSO FISSO PER

678 milioni di euro

DA BEI E CDP



Sperimentazione nuove tecnologie

PER FREE FLOW® E SICUREZZA

DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE
PER UNA GARANZIA SUPPLEMENTARE
DI OLTRE

600 milioni €

PER LE NUOVE TRATTE AUTOSTRADALI

APPROVAZIONE

Piano di sostenibilità

CON 11 OBIETTIVI ENTRO IL 2027

Primo aumento di Capitale Sociale

DA PARTE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI

Consegna lavori

AL CONTRAENTE GENERALE

DEFINIZIONE DEL

Progetto esecutivo

FINANZIAMENTO DI OLTRE

1.700 milioni di euro

DA PARTE DI 7 ISTITUTI FINANZIATORI



Il Piano di sostenibilità 2024-2027

PILLAR	 LAVORARE CON AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA				 RELAZIONI CON IL TERRITORIO E GLI ALTRI STAKEHOLDER				 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE INFRASTRUTTURA			 MOBILITÀ SMART E SOSTENIBILE			 SICUREZZA ED EFFICIENZA DELL'INFRASTRUTTURA E DELLA CIRCOLAZIONE									
DESCRIZIONE AZIONE	Realizzare Carta dei valori .	Far crescere le competenze delle persone parallelamente all'evoluzione dell'azienda e del contesto attraverso iniziative di formazione tecnica e di potenziamento delle soft skills .	Rafforzare le collaborazioni e il dialogo con istituti di ricerca e università con il fine di promuovere l'innovazione, la crescita delle competenze e la diffusione di buone pratiche nel settore infrastrutturale.	Realizzare un' analisi di clima al fine di individuare punti di forza e aree di miglioramento su cui avviare azioni correttive.	Analisi degli impatti socio economici sul territorio dell'A36 e sul mondo delle imprese. La ricerca è stata svolta tra 2023 e 2024.	Incontrare istituzioni e rappresentazioni locali e presenziare a iniziative pubbliche su loro invito al fine di favorire una maggiore comprensione degli obiettivi del progetto e ridurre le criticità percepite.	Produrre strumenti e materiali di comunicazione utili a informare i cittadini sul progetto, sulle bonifiche e i cantieri.	Presentare Autostrada Pedemontana Lombarda al mondo delle scuole e dell'università al fine di rafforzare il brand e attrarre talenti.	Seguire e facilitare l'iter delle opere di compensazione , a beneficio dei comuni interessati dal passaggio del tracciato.	Ottenere la certificazione Envision™ al fine di comprendere il proprio posizionamento in chiave di sostenibilità.	Realizzare una valutazione dell'impronta carbonica dell'infrastruttura per individuare un percorso di de-carbonizzazione sia in attuazione degli obiettivi europei in tema di abbattimento delle emissioni (Fitfor55 e carbon Zero) sia per il raggiungimento dell'indipendenza energetica.	Progetto per l' installazione di pannelli fotovoltaici volti a ridurre l'approvvigionamento di energia dalla rete e mitigare la produzione di CO ₂ .	Allestimento di un nuovo portale di esazione per migliorare sia la capacità di correlazione dei dati di transito sia il riconoscimento delle targhe.	Integrazione delle modalità di pagamento dei pedaggi per facilitarne e migliorarne la fruibilità.	Riduzione dei tempi e degli errori nel controllo delle targhe.	Assessment del patrimonio intellettuale, tutela dei marchi e del know-how aziendale , brevettabilità del servizio di pagamento Conto Targa.	Implementazione di tecnologie di comunicazione veicolo-infrastruttura sulle nuove tratte.	Progetto in partnership con Politecnico di Milano per la rilevazione dello stato di conservazione di una parte dell'infrastruttura stradale , attraverso sensori di ultima generazione.	Predisposizione di PMS (Pavement Management System) , ovvero di un programma di analisi continuativo e periodico dello stato della pavimentazione stradale, che renda strutturali le indagini, gli interventi di manutenzione e l'ottimizzazione del budget.	Sperimentazione dell'applicazione in una galleria dell'A36 di sensori acustici che utilizzano l' intelligenza artificiale per migliorare la sicurezza dei viaggiatori.	Posizionamento di nuovi sensori di rilevazione ghiaccio non invasivi , in sostituzione degli attuali sensori nella pavimentazione, su portali PMV (Pannelli a Messaggio Variabile) e su pali dedicati. Tale iniziativa consente la misurazione, a distanza, delle condizioni della strada, senza impattare sul traffico veicolare.	Creazione di un modello digitale come strumento predittivo in cui inserire tutte le caratteristiche tecniche e le certificazioni dei materiali utilizzati per le opere.	Implementazione della progettazione in BIM per le tratte B2, C (prevista per il 2025) e D (prevista per il 2026).	Sviluppo di un modello digitale integrato per la gestione del cantiere delle tratte B2, C e D.
PERIMETRO	Prevista per il 2025	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	Prevista per il 2026	Prevista per il 2025	Prevista per il 2026	2024	2024	Prevista per il 2025	2024	Prevista per il 2027	2024	Prevista per il 2026	Prevista per il 2025	2024	Prevista per il 2027	Prevista per il 2026	Prevista per il 2025
BREVE DESCRIZIONE	Nel 2025, Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato la definizione della propria Carta dei valori , un documento identitario che esprime la cultura aziendale e i principi condivisi . Attraverso incontri partecipativi, sono stati raccolti contributi utili a delineare un manifesto autentico , destinato a rafforzare il posizionamento strategico e l'attrattività dell'organizzazione. La pubblicazione è prevista entro fine 2025.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha rafforzato la propria people strategy investendo nella formazione tecnica e trasversale , con una media di 20,5 ore per dipendente. Le attività formative hanno riguardato competenze specialistiche, manageriali e tematiche di salute, sicurezza e privacy.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha rafforzato il dialogo con il mondo accademico , attivando 5 stage formativi e stipulando 4 convenzioni con università e centri di ricerca.	Tra ottobre e dicembre 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha condotto un' indagine di clima per raccogliere opinioni sui principali temi aziendali. I risultati hanno evidenziato un forte senso di appartenenza , una buona organizzazione del lavoro e una comunicazione interna efficace . Sono emerse criticità legate allo sviluppo professionale e ai meccanismi di riconoscimento. In risposta, nel 2025 sono stati avviati interventi mirati come la formalizzazione della Carta dei Valori, l'introduzione di piani formativi inclusivi, le iniziative per il benessere e l'avviamento di un sistema incentivante variabile legato al merito.	Tra il 2023 e il 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha promosso una ricerca condotta da Analytics Arts per comprendere le percezioni e i comportamenti degli utenti. L'indagine, articolata in analisi desk, qualitativa e quantitativa , ha evidenziato un apprezzamento crescente dell'infrastruttura: oltre il 60% dei lombardi esprime un'opinione positiva e l'80% ha migliorato la propria valutazione grazie alla riduzione del traffico e alla maggiore accessibilità.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha rafforzato il dialogo con stakeholder istituzionali e cittadini , promuovendo trasparenza e ascolto attivo. Sono stati istituiti tavoli tecnici con Regione Lombardia e i comuni interessati per condividere in anticipo le attività di cantiere e ridurre l'impatto sulla viabilità locale. L'approccio partecipativo ha portato anche a oltre 19 incontri pubblici aperti ai cittadini .	Il 2024 è stato caratterizzato dal rilascio del sito web aziendale , fonte ufficiale di tutto il materiale prodotto da Autostrada Pedemontana Lombarda, per informare sulla Società, il progetto e le tratte oltre che trovare documenti utili come la Carta dei servizi, il Bilancio, il Report di sostenibilità. Nel 2024 il sito è stato lo strumento con cui è iniziata la diffusione di materiali informativi sulle bonifiche da diossina dell'area ex-IC-MESA e dei comunicati stampa , resi disponibili su un'area media aggiornata. La comunicazione con i cittadini passa anche attraverso gli incontri con le istituzioni locali e il territorio, a seguito dei quali vengono sempre diffuse presentazioni PowerPoint di dettaglio con informazioni aggiornati e specifiche al territorio di riferimento.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha rafforzato il legame con scuole e università attraverso visite didattiche, laboratori e collaborazioni per tesi di laurea . Il caso aziendale è stato oggetto di studio al Politecnico di Milano, all'Università IULM e all'Università Cattolica . A due studenti sono state assegnate borse di studio per ricerche su governance e project financing, valorizzando il ruolo dell'infrastruttura come modello di innovazione.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha continuato il dialogo con i comuni interessati dalle nuove tratte, promuovendo un approccio partecipativo alla definizione del percorso di approfondimento sul progetto esecutivo. Nel 2025, insieme al Contraente generale, sta completando la documentazione per la certificazione Envision™. L'impegno è trasmettere ufficialmente il ruolo del certificatore ICMQ entro fine 2025.	Dal 2019, i consulenti di Serravalle hanno predisposto lo studio preliminare di assessment per le tratte B2 e C. Nel 2023, Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un percorso di approfondimento sul progetto esecutivo. Nel 2025, insieme al Contraente generale, sta completando la documentazione per la certificazione Envision™. L'impegno è trasmettere ufficialmente il ruolo del certificatore ICMQ entro fine 2025.	È stato realizzato uno studio di fattibilità per l'installazione di impianti fotovoltaici nelle aree infrastrutturate, con l'obiettivo di favorire l'autonomia energetica da fonti rinnovabili , in un'ottica di sostenibilità, avente come obiettivo anche quello di mitigare le emissioni climalteranti, avere indipendenza energetica, contenere l'urbanizzazione e utilizzare il suolo in modo reversibile.	Nel corso del 2024 è iniziato lo studio di pre fattibilità relativo all'implementazione di un impianto di produzione di energia derivante da fonti rinnovabili, in un'ottica di sostenibilità, avente come obiettivo anche quello di mitigare le emissioni climalteranti, avere indipendenza energetica, contenere l'urbanizzazione e utilizzare il suolo in modo reversibile.	Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un intervento di aggiornamento tecnologico del sistema di esazione , con l'installazione di nuovi portali dotati di telecamere TVCC e sistemi OCR evoluti basati su reti neurali . Questi dispositivi migliorano il riconoscimento targhe e la correlazione dei dati di transito, aumentando efficienza, precisione e sicurezza . I risultati ottenuti hanno portato alla pianificazione, per il 2025, della sostituzione progressiva delle telecamere su tutta la rete.	Nel corso del 2024 si sono svolte le attività preparatorie volte a valutare la fattibilità tecnica di includere altri sistemi di pagamento quali Satispay e American Express. Nel corso del 2025 sono state avviate le attività tecnico-amministrative preliminari all'attivazione dei servizi, i cui primi esiti sono attesi entro la fine del 2025.	Nel corso del 2024 il progetto è stato condotto condizionando l'algoritmo di intelligenza artificiale nella lettura corretta e puntuale delle targhe automobilistiche di tutte le nazionalità.	Nel corso del 2024 è stata avviata una consultazione che ha portato, nel 2025, all'affidamento di un progetto volto ad approfondire le modalità con cui conseguire la brevettabilità del servizio Conto Targa e che porterà ulteriori elementi di analisi nel corso del 2025.	Nel 2024 è stato approvato il Progetto esecutivo delle tratte B2 e C che prevede l' installazione degli impianti di Smart Road .	In collaborazione con il Politecnico di Milano e altri partner, Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un progetto di ricerca finanziato dal PNRR per il monitoraggio avanzato delle infrastrutture tramite sensori di ultima generazione. Il sistema raccoglie e analizza dati in tempo reale, supportando la manutenzione e la sicurezza. Il progetto valorizza il dialogo tra impresa e ricerca , promuovendo l'adozione di tecnologie innovative per la gestione sostenibile delle opere.	Nel corso del 2024 è stata avviata una consultazione che ha portato all'affidamento di un progetto volto ad approfondire le modalità con cui approcciare in modo sistemico l'esecuzione delle attività di rifacimento delle pavimentazioni stradali . È atteso entro il 2025 l'avvio di una nuova consultazione volta a verificare modalità e strumenti necessari per dotare la Società, auspicabilmente entro il 2026, di un software di PMS.	Nel corso del 2024 è stata completata l'installazione degli impianti volti all'attivazione della sperimentazione il cui avvio è atteso per la fine del 2025.	Nel corso del 2024 è stata finalizzata l' installazione dei nuovi sensori di rilevazione ghiaccio che saranno attivi con l'inizio della stagione invernale 2025.	Nel 2024 sono stati creati i modelli digitali delle principali opere d'arte della Tratta A .	Nel 2024 è stato approvato il Progetto esecutivo delle tratte B2 e C redatto con tecnologia BIM.	Il modello BIM delle tratte B2 e C verrà alimentato con le informazioni relative alla costruzione durante tutta la fase realizzativa.
DOVE NE PARLIAMO	 Le persone	Le persone	Le persone	Le persone	Il rilancio della comunicazione	Il rilancio della comunicazione	Il rilancio della comunicazione	Il rilancio della comunicazione	Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità	Sostenibilità nella rete in esercizio	Sostenibilità nella rete in esercizio	Approccio globale alla sostenibilità	La rete in esercizio			Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità	Innovazione nella rete in esercizio	Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità	Approccio globale alla sostenibilità



Gli eventi futuri

Se il 2024 ha rappresentato un anno di consolidamento e di svolta, i prossimi anni saranno quelli della messa a terra delle nostre ambizioni. Con il Piano di Sostenibilità 2024-2027 abbiamo definito una traiettoria chiara: non solo realizzare un'infrastruttura strategica per la mobilità regionale, ma costruire un modello che sappia coniugare innovazione, responsabilità sociale e rispetto dell'ambiente.

Il nostro impegno è quello di guardare oltre il presente, per immaginare una Pedemontana capace di generare valore condiviso e duraturo. Questo significa integrare criteri di sostenibilità in ogni fase progettuale ed esecutiva, lavorare per ridurre l'impronta carbonica dell'infrastruttura, promuovere l'efficienza energetica e avvicinarci a standard internazionali come la certificazione Envision™. Significa anche abilitare nuove forme di mobilità intelligente, con sistemi tecnologici avanzati che rendano la circolazione più sicura, fluida e sostenibile.

Ma sostenibilità non è solo ambiente e tecnologia. È anche cultura organizzativa, crescita delle persone e capacità di dialogo. Per questo continueremo a investire nel capitale umano, rafforzando le competenze e i valori condivisi, e a mantenere un confronto aperto con istituzioni, comunità e cittadini. La costruzione di un'opera così complessa non può prescindere da un approccio inclusivo, che sappia ascoltare e integrare punti di vista diversi. Ci attendono sfide importanti, ma anche grandi opportunità. Ogni cantiere che si apre, ogni protocollo che sottoscriviamo, ogni innovazione che introduciamo, contribuisce a delineare un'infrastruttura che non è soltanto un collegamento stradale, ma un fattore di sviluppo, coesione e competitività per la Lombardia.

Il futuro che immaginiamo è quello di una Pedemontana che diventa parte integrante del territorio, in grado di accompagnarne la trasformazione con equilibrio e responsabilità.

Direttore generale

Sabato Fusco







01

**Una nuova
autostrada
nel cuore
della Brianza**

Una nuova autostrada nel cuore della Brianza

Tracciato e territorio

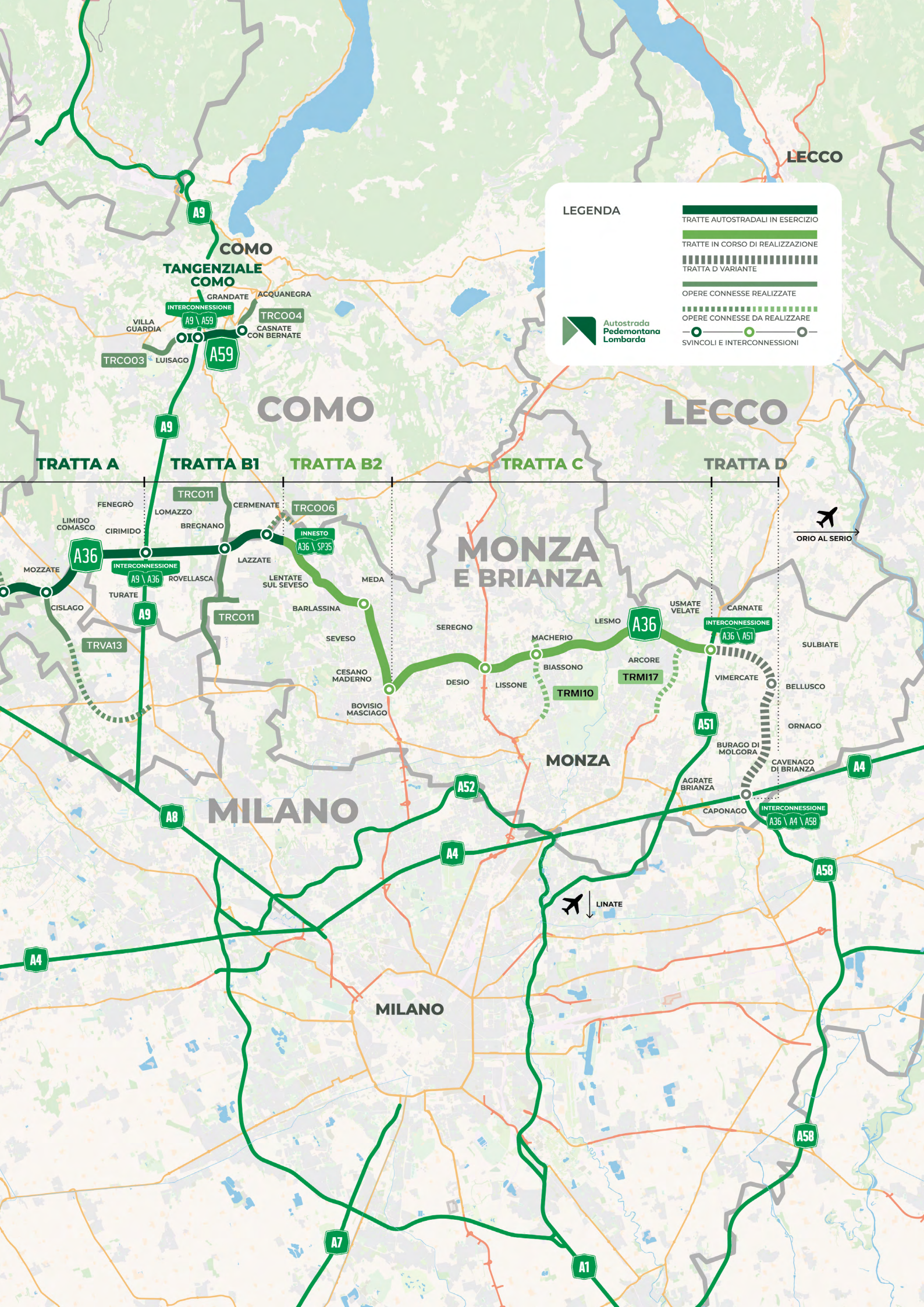
Di Autostrada Pedemontana Lombarda si parlava già nel secolo scorso, come infrastruttura utile a **collegare la Lombardia da ovest a est** in modo efficiente. Per la verità, l'idea originaria era che passasse vicino all'arco prealpino, da cui il nome "pedemontana", tuttavia, per ragioni legate allo sviluppo dei territori e delle loro economie, fu presa la decisione di posizionare il tracciato nella configurazione attuale.

È del 2009 l'approvazione da parte del CIPESS¹ (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) del Progetto definitivo, e il conseguente inizio delle fasi di realizzazione dell'opera.

L'intuizione di allora è oggi ancora più valida: **collegare velocemente alcune delle zone più urbanizzate della Lombardia** senza passare per il nodo tangenziale di Milano. L'area oggi interessata dalla rete di Autostrada Pedemontana Lombarda sfiora Milano e tocca le città pedemontane di Varese e Como. Lambisce le province di Lecco e Bergamo e attraversa tutta la provincia di Monza e Brianza, territorio densamente popolato e attivo che però conserva importanti siti naturalistici e paesaggistici.

 1. Il **CIPESS** – Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile – è l'attuale denominazione del comitato governativo responsabile della programmazione strategica degli investimenti pubblici. Nato nel 1967 come **CIPE** (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), ha assunto nel tempo anche la denominazione **CIPE-CIPESS** durante la fase di transizione normativa, fino alla definitiva riformulazione nel 2021. In questo Report ne faremo sempre riferimento con il nome attuale.





La sfida insita nel progetto è, sin dalle sue prime fasi, quella di **bilanciare le esigenze di mobilità e infrastrutture con l'identità delle comunità locali** e con una **particolare attenzione all'ambiente**, grazie all'adozione di tecnologie avanzate e buone pratiche di sostenibilità.

La rete di Autostrada Pedemontana Lombarda

La rete di Autostrada Pedemontana Lombarda comprende l'**autostrada A36**, di cui sono operative le prime due **tratte A e B1** (da Cassano Magnago a Lentate sul Seveso). Le **tratte B2 e C** sono oggi in corso di realizzazione (da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno e fino a Usmate-Velate), mentre della variante D dell'A36 è stato presentato il progetto definitivo.

La rete di Autostrada Pedemontana Lombarda comprende anche due tangenziali: **A59 tangenziale di Como** e **A60 tangenziale di Varese**.

TRATTE IN ESERCIZIO		Sviluppo asse autostradale km	Sviluppo svincoli km	Sviluppo opere connesse km	Lunghezza chilometrica a pedaggio km*
A (A36)	da Cassano Magnago (A8) a Turate (A9)	14,2	8,2	5,8	20,4
B1 (A36)	da Turate (A9) a Cermenate	7,3	14,7	13,5	9,8
B2 (A36)	da Cermenate a Lentate sul Seveso	0,6	-	-	-
A36 = A + B1 + B2		22,1	22,9	19,3	30,2
Tang. Como (A59)	da Grandate (A9) ad Acquanegra	3,1	6,3	4,2	4,3
Tang. Varese (A60)	da Gazzada (A8) a Vedano Olona (SS712)	4,9	2,5	-	7,0
A59 + A60		8,0	8,8	4,2	11,3
TOTALE TRATTE IN ESERCIZIO A36 + A59 + A60		30,1	31,7	23,5	41,5

TRATTE DA REALIZZARE		Sviluppo asse autostradale km	Sviluppo svincoli km	Sviluppo opere connesse km	Lunghezza chilometrica a pedaggio km*
B2 (A36)	da Cermenate a Lentate sul Seveso	-	-	-	0,6
	da Lentate sul Seveso (SS35) a Cesano Maderno	9,6	4,1	-	12,2
C (A36)	da Cesano Maderno a Usmate (A51)	16,6	25,2	9,5	20,8
D (A36)	da Usmate (A51) ad Agrate Brianza (A4)	8,9	12,6	2,2	13,4
TRVA 13-14 (opera connessa)	da Mozzate a Tradate e da Cislago a Uboldo	-	-	13,8	-
TOTALE TRATTE DA REALIZZARE A36		35,1	41,9	25,5	47,0

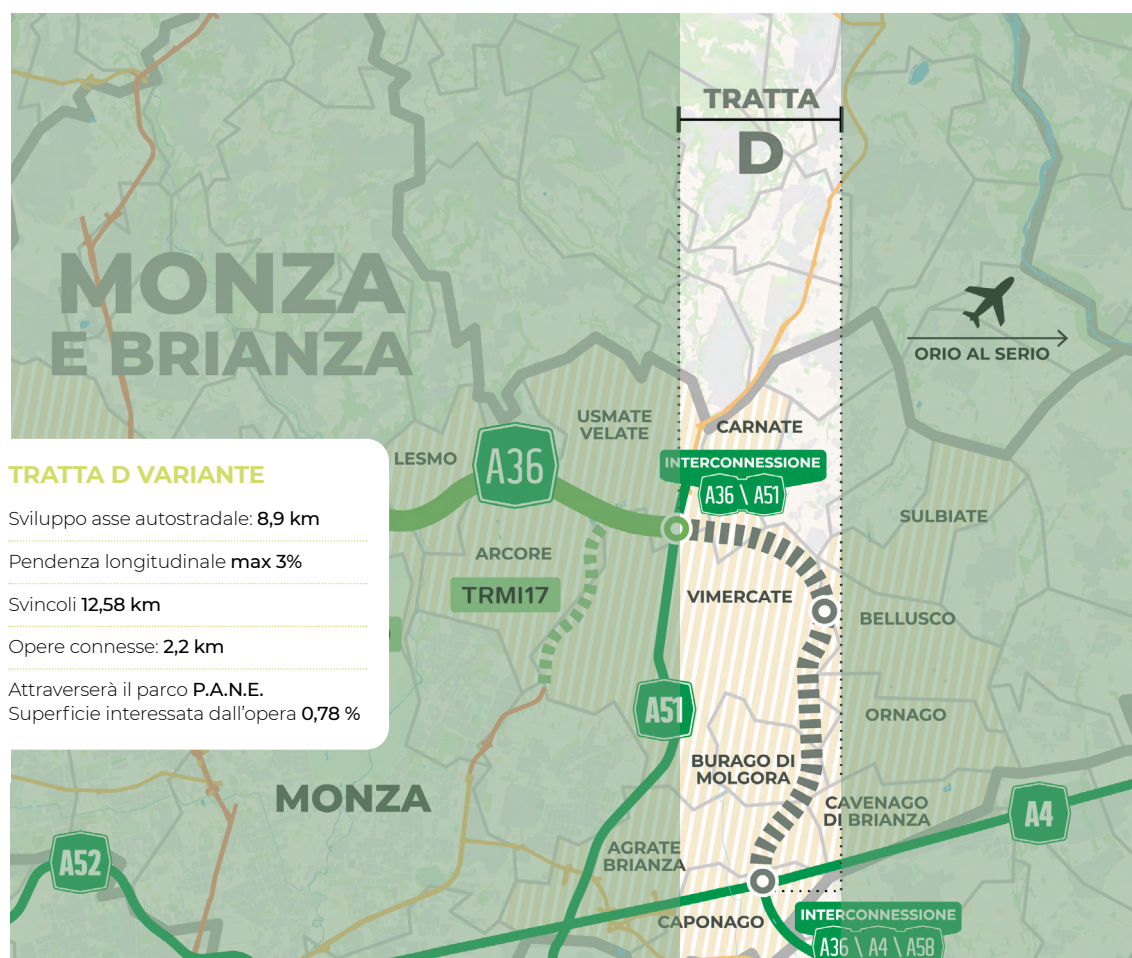
* La lunghezza chilometrica a pedaggio è costituita dalla somma dello sviluppo autostradale e di una percentuale dello sviluppo degli svincoli.



La **tratta D dell'A36** merita alcune osservazioni aggiuntive: il progetto di Autostrada Pedemontana Lombarda approvato nel 2009 prevedeva che l'ultima tratta del tracciato terminasse in provincia di Bergamo, a Osio Sotto, per connettersi in quel punto con la A4. Un cambiamento all'interno del progetto ha portato a **una variante del tracciato originario, attualmente in corso di approvazione**. La tratta D variante andrà quindi da Usmate Velate ad Agrate Brianza, sempre in connessione con l'autostrada A4, ma all'altezza della TEEM Tangenziale esterna di Milano, con cui è collegata.

Rispetto quindi al progetto originario, la D variante è più breve rispetto alla precedente progettazione di circa 10 km, con una riduzione dell'impatto ambientale dell'opera e dei costi di investimento.

All'interno di questo Report, quindi, **i dati e le informazioni riportati fanno riferimento alla tratta D variante**.



La opere collegate

Quando si parla di tratte autostradali, inoltre, dobbiamo fare un'importante distinzione: oltre al sistema viabilistico autostradale, quello composto dalle tratte principali, sono previste alcune **opere collegate**, utili allo sviluppo complessivo del sistema. Esse sono:

- **opere connesse alla viabilità ordinaria**, per garantire i collegamenti tra i nuovi svincoli dell'autostrada in progetto e il resto della rete. Questi interventi che sono finanziati e realizzati nell'ambito del Progetto Autostrada Pedemontana Lombarda per un totale di 49 km;
- **interventi di mitigazione ambientale**, per ridurre l'impatto visivo e uditivo dell'autostrada e per favorire la continuità ecologica delle aree attraversate, come ad esempio barriere verdi e barriere fonoassorbenti;
- **opere di compensazione ambientale**, a beneficio dei cittadini dei comuni attraversati (vedi capitolo L'approccio globale alla sostenibilità, Opere di compensazione ambientale, pagina 59).

Un'opera utile al territorio: l'autostrada che accompagna il cambiamento

La ricerca condotta da Analytics Arts sugli impatti socioeconomici ha evidenziato come l'**A36 Autostrada Pedemontana Lombarda** rappresenti molto più di una semplice infrastruttura viaria: **è un elemento trasformativo**, capace di accompagnare il territorio in ogni fase del suo sviluppo. Dalla progettazione alla cantierizzazione, fino alla piena operatività, **l'autostrada incide sulle abitudini quotidiane**, sulle dinamiche economiche e sulla percezione collettiva. È proprio in questo processo di adattamento e trasformazione che si misura la sua utilità: un'opera che non si impone, ma si integra, generando valore sociale e stimolando nuove opportunità per cittadini e imprese.

I risultati della ricerca vengono approfonditi nel paragrafo **Il rilancio della comunicazione**, "Capire per connettere: la ricerca come strumento di ascolto" pagina 29.

Cosa significa che la A36 è un'opera utile al territorio?

Una grande opera come una nuova autostrada è senza dubbio **un cambiamento importante per il territorio** nel quale si insedia. Lo è per le fasi di incertezza che precedono i lavori, nelle quali si identificano il tracciato, le aree interessate dagli espropri, le modifiche alle viabilità, il posizionamento delle aree di cantiere. Lo è durante i periodi della cantierizzazione, caratterizzati dal progressivo incremento delle lavorazioni, fino alla chiusura delle aree di cantiere, e lo è quando l'opera entra in funzione, perché gradualmente **cambia le abitudini delle persone e delle imprese**, con impatti socioeconomici di breve e medio-lungo termine.

Per quanto riguarda la A36 Autostrada Pedemontana Lombarda, studi e fasi successive di progetto e pianificazione hanno evidenziato i principali benefici, individuati da Regione Lombardia sin dalle prime fasi che hanno portato alla decisione di realizzare l'opera.

- Il primo beneficio è quello di **garantire la mobilità entro i confini - e all'esterno - di una delle aree più densamente urbanizzate e industrializzate della Lombardia**, per sostenere lo sviluppo policentrico della Regione. Il territorio tra Milano e le città pedemontane di Varese, Como, Lecco, Monza e Brianza e Bergamo ospita la maggior parte della popolazione e delle attività produttive della Lombardia, con **oltre 3 milioni di abitanti e più di 250 mila imprese**, molte delle quali contribuiscono significativamente al PIL nazionale, eppure presenta una carenza di collegamenti trasversali est-ovest con la conseguenza di un intenso traffico che si riversa sulla tangenziale di Milano;
- Il secondo è quello di creare, per le Province del Nord della Lombardia, un **collegamento più rapido con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e Orio al Serio**, evitando

di transitare nello snodo di Milano, e un'ulteriore connessione da e verso il Canton Ticino;

- Il terzo è generare un **cambiamento nelle dinamiche del traffico**. Riorganizzando il sistema stradale e trasferendo il traffico su nuove infrastrutture più efficienti, si può migliorare la viabilità ordinaria, riducendo incidenti e inquinamento acustico e atmosferico, specialmente nei centri abitati. Questo effetto è già visibile nella tratta da Cassano Magnago a Lentate sul Sessio, che velocizza i trasferimenti da Varese a Como e verso la Svizzera, con una riduzione significativa dei tempi di percorrenza;
- Il quarto è **integrare la rete della viabilità regionale**. Con Autostrada Pedemontana Lombarda si realizza l'interconnessione delle grandi radiali su Milano (A8, A9, superstrada Comasina e Valassina, Tangenziale Est Esterna TEEM, arrivando fino alla connessione con l'A4), in un nuovo disegno a maglia ortogonale.

Cosa dicono gli studi di traffico?

Dall'ultimo studio di traffico, condotto nel 2023² a supporto del piano finanziario e della progettazione e basato su stime e modelli previsionali, emergono volumi di traffico medi su tutto l'asse autostradale stimati in **oltre 38.000 veicoli al giorno, con punte di oltre 51.000**.

Le stime modellistiche indicano inoltre che la realizzazione di Autostrada Pedemontana Lombarda **porterà a un significativo riequilibrio del traffico**, e a beneficiarne sarà soprattutto la rete stradale minore. Infatti, gran parte del traffico sarà assorbito dall'autostrada, alleviando la congestione nelle strade esistenti che attraversano i centri abitati.



Questi valori incidono nella determinazione del reddito futuro derivante dai pedaggi, e – insieme ad altri indicatori – hanno contribuito alla determinazione del finanziamento dell'opera che, per le tratte in corso di realizzazione, è stato stanziato dal pool di banche finanziatrici in 1,7 miliardi di euro.

Il 2024: l'anno dei turnaround

Il 2024 ha rappresentato un anno significativo nel percorso di crescita e consolidamento di Autostrada Pedemontana Lombarda. Un anno che ha segnato **il passaggio dalla pianificazione alla realizzazione**, grazie alla **consegna dei lavori** e all'**approvazione del progetto esecutivo**, momenti che testimoniano la maturità di un cammino avviato negli scorsi anni. Sul piano finanziario e regolatorio, si è giunti all'erogazione della **prima tranche del finanziamento Senior 1**, formalizzata nel dicembre 2024: un risultato che ha richiesto un intenso lavoro di preparazione, dialogo istituzionale e visione strategica. Parallelamente, il 2024 ha visto **una rinnovata apertura verso gli stakeholder**, con un impegno diretto da parte dei vertici aziendali nel riallacciare relazioni, ascoltare e costruire fiducia. La comunicazione ha assunto un ruolo centrale, non più solo strumento informativo, ma leva fondamentale per generare valore condiviso. La sistematizzazione delle attività comunicative ha permesso di dare coerenza e continuità al racconto del progetto, rafforzando il legame con il territorio e con le comunità coinvolte. Il 2024 non è stato solo un anno di avanzamento operativo, ma un momento di consapevolezza e responsabilità, in cui visione, azione e ascolto si sono intrecciati per dare forma a un'infrastruttura che guarda al futuro con ambizione.

La svolta finanziaria

Prima l'opera o prima i fondi necessari? Questa domanda necessariamente accompagna ogni grande infrastruttura realizzata con il **Project financing**. Si tratta infatti di due elementi inscindibili: chi avvierebbe l'investimento e la costruzione senza la garanzia di avere i fondi necessari? Quale finanziatore è disposto a prendere il rischio del credito senza la ragionevole certezza che l'opera possa essere completata? Deve arrivare prima la garanzia dei "fondi" o la garanzia di "arrivare in fondo"?

Nel caso di Autostrada Pedemontana Lombarda **il percorso per la realizzazione delle due nuove tratte è stato significativo**. Il reperimento dei finanziamenti e la gara per l'affidamento al Contraente generale sono infatti proceduti in parallelo, tanto che i momenti decisionali (ad esempio le deliberazioni del Consiglio di amministrazione) relativi all'affidamento dei lavori e alla sottoscrizione della Documentazione finanziaria, risultavano interconnessi. Di fatto l'affidamento dei lavori era condizionato alla disponibilità dei fondi, ma l'erogazione dei finanziamenti aveva quale condizione sospensiva l'approvazione del progetto stesso.

Questa complessa interdipendenza è stata superata grazie a **un intenso lavoro di istruttoria tecnica** con gli advisor e gli istituti finanziari ai quali è stata fornita la documentazione di conferma della fattibilità dell'opera e della disponibilità dei fondi, sbloccando il processo in concomitanza. È evidente che in mezzo a questi due poli, e con decine di attori coinvolti, **Autostrada Pedemontana Lombarda ha svolto un ruolo di raccordo fondamentale**, dialogando con un pool di sette istituti finanziari con natura ed esigenze di istruttoria spesso anche diverse; con il Concedente, con i Soci e non da ultimo con il Contraente generale. Ognuno con i propri interessi, ma tutti accomunati dall'obiettivo finale: realizzare l'opera.

Quella raccontata è la sintesi delle attività che si sono concentrate nel 2024, con specifico focus nel secondo semestre, ma il risultato è frutto di un percorso decisamente più lungo. Negli

2. Studio di traffico realizzato da Steer Davies & Gleave Ltd a supporto del Progetto definitivo della variante alla tratta D



ultimi tre anni e mezzo la Società si è concentrata sul superamento delle condizioni sospensive per l'erogazione del finanziamento Senior 1 sottoscritto ad agosto 2021, assicurando il **full funding** – ovvero la raccolta di tutti i fondi necessari a finanziare il progetto – in un contesto mutato da fattori esterni rilevanti:

- un contenzioso avviato dal secondo classificato alla gara per il Contraente generale che ha bloccato la sottoscrizione del Contratto e l'inizio dei lavori nell'attesa dell'esito del procedimento;
- l'incremento eccezionale dei prezzi conseguente al rialzo del prezzo delle materie prime e dell'energia, anche in conseguenza del conflitto Russia-Ucraina;
- la crescita dei tassi di interesse, ricordando che buona parte del finanziamento Senior 1 è a tasso variabile.

In questo percorso Autostrada Pedemontana Lombarda si è trovata spesso davanti a vere e proprie "tagliole": la mancata finalizzazione di alcune attività nei tempi previsti da norme, e contratti e dei molti documenti che ruotano intorno a un investimento miliardario, avrebbero potuto modificare troppo il processo o azzerarlo.

Entro il 31 agosto 2021 era fondamentale – per obbligo di concessione – sottoscrivere il Finanziamento Senior 1 per avere accesso a "misure di defiscalizzazione" riconosciute nel 2014 e pari a circa 800 milioni di euro. La data di dicembre 2024 era la finestra per l'erogazione della parte di finanziamento Senior 1 a tasso fisso negoziato nel 2021 alle stesse condizioni: va da sé che riequilibrare 800 milioni di euro o un tasso d'interesse molto più alto in un nuovo finanziamento avrebbe portato a un ridisegno complessivo del progetto di costruzione delle due tratte autostradali.

Si è trattato di vincoli stringenti che, se da un lato hanno imposto scelte sempre difficili, dall'altro hanno spinto tutte le parti coinvolte ad agire senza procrastinare, accelerando istruttorie, attività, riscontri, risposte e decisioni cruciali.

Un aspetto innovativo di questo percorso è stato anche la capacità di **rendere compatibili al progetto strumenti finanziari diversi**. Dal 2021 al 2024 si è trattato in particolare di conciliare una linea del finanziamento Senior 1, di cui una parte a tasso fisso (per sua natura quindi con tempistiche e scadenze rigide) con un cantiere condizionato dagli eventi straordinari descritti, dove il momento esatto degli investimenti non poteva essere perfettamente delineabile. Nel 2024 le difficoltà di rendere compatibili i tempi delle erogazioni finanziarie con quelli dell'avanzamento dei lavori si sono accentuate in una definizione di "full funding" che includesse gli effetti dell'incremento eccezionale dei prezzi. Regione Lombardia, socio di maggioranza, ha messo quindi a disposizione gli importi necessari a garantire il completamento dell'opera anche in tale evenienza con lo strumento dell'aumento di capitale. Certamente la solidità patrimoniale di tale strumento ha aiutato la finanziabilità del progetto, ma è stato difficile da attivare perché la necessità di fondi – a coprire gli extracosti – si presentava come un'eventualità, come prima cosa. L'altra difficoltà è stata ipotizzare la restituzione prima della fine della concessione, mettendo in campo strumenti amministrativi complessi, e modifiche allo Statuto della Società.

Si è spesso portati a pensare che la finanza e le materie contabili amministrative e di controllo seguano binari rigidi e predefiniti. In realtà, per un progetto di questa portata, la capacità di adattamento richiesto al mutare delle esigenze in corso d'opera è stata elevatissima; per quanto si possa prevedere, basandosi sulla massima solidità delle assunzioni anche soggette alle più blasonate validazioni esterne, le variabili sono davvero tante e in questo caso anche straordinarie nel senso letterale del termine (come il conflitto Russia e Ucraina, o la pandemia). La vera sfida è stata quella di tenere vivo e aggiornare un progetto rimasto fermo a lungo, riportandolo sul tavolo dei Soci, degli istituti finanziari, del Contraente generale e di tutti gli attori coinvolti, scongiurando il pericolo di dover "ricominciare da zero".

A fine 2024 questo percorso complesso ha trovato un epilogo positivo, restituendo piena concretezza alla realizzazione dell'opera.



Il Project financing: cos'è e come funziona

Cos'è il Project financing

Il Project financing è una **forma di finanziamento a medio-lungo termine** utilizzata per realizzare grandi opere, spesso di interesse pubblico. A differenza di un normale mutuo, non si basa principalmente sulla solidità economica dei soggetti promotori, ma sulla **capacità del progetto stesso di generare entrate future**.

Perché è importante

Il Project financing è particolarmente usato nelle collaborazioni pubblico-privato:

- il settore pubblico può realizzare infrastrutture senza dover sostenere subito tutto il costo;
- **il privato partecipa al progetto investendo risorse e competenze**, e ottiene il ritorno economico dalla gestione dell'opera.

Come funziona in pratica

Un'operazione di Project financing si sviluppa in più fasi:

1. Progettazione e costruzione – vengono reperiti i fondi e avviati i lavori, spesso con il coinvolgimento di più banche verificando tempi, qualità e sostenibilità economica del progetto.
2. Gestione operativa – **l'opera entra in funzione e genera i ricavi necessari a ripagare i finanziamenti**, coprire i costi di gestione e dare un'adeguata remunerazione ai Soci.

In sintesi, il Project financing è uno strumento che unisce finanza, impresa e interesse pubblico, rendendo possibile la realizzazione di infrastrutture complesse senza gravare sulle risorse dello Stato.



Il rilancio della comunicazione

Per Autostrada Pedemontana Lombarda realizzare opere significa intervenire sul territorio accompagnando le comunità interessate verso **la comprensione e la valutazione obiettiva degli impatti legati alla realizzazione dell'infrastruttura**. Ciò con il fine ultimo di creare le condizioni per un dialogo costruttivo e costante che accompagni l'intera fase di cantierizzazione. Questo avviene da un lato conoscendo gli stakeholder, dall'altro aprendosi all'ascolto, dimostrando in modo concreto che l'impegno della Società è quello di gestire le attività di cantiere con trasparenza e serietà.

È iniziato nel 2022, il turnaround della comunicazione. Con un primo assessment di quanto era stato fatto nel passato, e sullo stato dell'arte, a quel momento. L'analisi ha riguardato in primo luogo gli strumenti di comunicazione – il modo di porsi della Società verso l'esterno – e poi la storia passata. All'inizio gli stakeholder sono stati mappati con uno sguardo generale, e la prima cosa che è emersa è stata **l'esigenza di una strategia per raccontare Autostrada Pedemontana Lombarda a tutti i suoi pubblici**. Poi sempre più nel dettaglio, per capire le differenti posizioni e la storia di ciascuna porzione di territorio. Quello che è subito apparso evidente è che la storia di questo progetto, che ha vissuto fasi complesse e molto critiche dal suo inizio, fosse raccontata negli ultimi anni solo dagli altri, e mai con la viva voce dei suoi protagonisti. Un progetto di qualità, utile, attento agli impatti "fisici" sul territorio, lasciato al racconto di chi non lo voleva, alle voci passate, a prese di posizione parziali, inesatte e preconcepite.

La seconda cosa che mancava era l'ascolto. Perché prima di parlare bisogna capire. Il primo touch point con questa narrazione distorta è stato in un incontro pubblico di fine 2022, a cui i nuovi vertici hanno partecipato, che si è trasformato in una discussione senza costrutto, tra posizioni avverse: come se il progetto non fosse osservato per quello che era ma per quello che rappresentava. Questo accade **quando si perde l'identità, e si diventa strumento**. È la ragione per cui nei primi mesi del 2023, a piccoli passi, è iniziato un programma di stakeholder engagement, sia verso il territorio nel quale il progetto si sarebbe realizzato sia verso le istituzioni locali e regionali, e poi anche nazionali. L'obiettivo era capire – al di fuori dei proclami che spesso agitano l'arrivo di una nuova infrastruttura su un territorio – **quali fossero le esigenze e le difficoltà concrete, e mettersi al tavolo – tecnico – a discuterne**. Che cosa mancasse, e cosa si sarebbe potuto fare.



Il programma **ha portato i vertici della Società a partecipare a incontri di diverso tipo**: con i sindaci, con gruppi di rappresentanti delle istituzioni locali, con le istituzioni regionali, commissioni e sottocommissioni, presentazioni in consigli comunali o consessi più ristretti, incontri pubblici, tavoli su temi specifici (il più rilevante quello sulle bonifiche delle aree ex-Icmesa), ambientali, fino ai tavoli per definire gli aspetti tecnici e viabilistici delle ormai prossime cantierizzazioni.

L'altro grande tema è stato quello del rapporto con i media. Da un lato quelli locali, per cui Autostrada Pedemontana Lombarda era bersaglio, argomento di cui parlare periodicamente o "l'eterna incompiuta" da citare come esempio, spesso in modo non circostanziato. Dall'altro lato quelli nazionali, su cui si era spenta l'attenzione perché – forse – nessuno credeva più di poterla vedere ultimata, e quindi meglio evitare di entrare nel dibattito. Da ultimo, come riflesso della storia raccontata da altri, circolavano molte informazioni e dati inesatti, che ogni volta, da vecchi comunicati e approssimativi copia-incolla, riapparivano sulle pagine, sui siti, sui social.

Alla fine del 2023 un primo momento corale, un evento con tutta la squadra – Ministro, Regione Lombardia, Assessore, Concedente, General contractor, rappresentanti delle Istituzioni centrali e la Società – sullo stesso palco, a rilanciare il progetto. Da lì un primo segnale che indicava un cambio di passo: la comunicazione stava iniziando a sentire che le incertezze sul progetto erano più deboli.

Un altro anno di lavoro, tecnico e amministrativo-finanziario, per giungere all'approvazione del progetto esecutivo, alla consegna dei lavori e alla erogazione del finanziamento. **L'Autostrada Pedemontana Lombarda si farà** – la realtà dei fatti inizia a farsi strada – e **l'interlocuzione dall'esterno diventa più dialogica**, sul "come farla meglio" e il piano del discorso nuovamente si sposta.

Questo per dire che **non basta comunicare, ma bisogna fare, e fare bene**. Però comunicare è una parte del fare, perché aiuta a chiarire, a rendere semplici le questioni difficili, a frammentare il racconto, di un grande progetto complesso in tavoli più piccoli di discussione su questioni concrete, cui si possono trovare soluzioni condivise.





Il dialogo con gli stakeholder al centro del nostro operare

Nel corso del 2024, **il rapporto tra Autostrada Pedemontana Lombarda e gli stakeholder ha registrato un punto di svolta** quindi, segnando un passo importante verso una maggiore accettazione dell'infrastruttura e una più solida fiducia reciproca. Questo risultato è stato reso possibile grazie a **un approccio basato sull'ascolto attivo**, sul coinvolgimento costante degli attori territoriali e sulla trasparenza nella comunicazione. In particolare, il rafforzamento del dialogo con le amministrazioni locali, i cittadini e il mondo accademico ha favorito una maggiore comprensione degli obiettivi del progetto e delle sue ricadute positive sul territorio. L'apertura di canali di confronto strutturati e la condivisione preventiva delle informazioni hanno contribuito a ridurre le criticità percepite, consolidando una rete di relazioni improntata alla collaborazione e alla responsabilità condivisa.

Autostrada Pedemontana Lombarda ha infatti da sempre ritenuto fondamentale **lavorare, a partire dalle fasi di cantiere, a stretto contatto con le Istituzioni locali e con i cittadini**, consapevole che i lavori di costruzione comportino inevitabili disagi per la comunità. Già in passato, durante la realizzazione delle prime due tratte dell'A36 e delle tangenziali di Como e Varese (A59 e A60), la Società ha posto grande cura nel dialogo con gli stakeholder direttamente coinvolti – dal singolo cittadino alle grandi imprese – affrontando temi quali gli espropri, lo sviluppo del tracciato e le fasi di cantierizzazione.

Anni dopo, quando la realizzazione delle tratte B2 e C ha ripreso il suo corso, questa attenzione è ritornata prioritaria. Nella progettazione esecutiva e nella realizzazione dell'opera, infatti, una delle principali richieste rivolte al Contraente generale è stata quella di **gestire con particolare attenzione la fase di cantierizzazione**, minimizzando per quanto possibile l'impatto sulla viabilità locale e sulla vita quotidiana dei cittadini. Questo approccio tiene conto della specificità del territorio brianzolo, fortemente urbanizzato e produttivo, già soggetto a elevati livelli di traffico.

A partire dal 2024, sono stati infatti istituiti dei **tavoli specifici dedicati alle cantierizzazioni**, in collaborazione con Regione Lombardia, Concessioni Autostradali Lombarde e il Contraente generale. Questo per coinvolgere i Comuni in piccoli gruppi, informandoli in anticipo sulle attività di cantiere e sui relativi impatti sul territorio. L'obiettivo è condividere e coordinare gli interventi, raccogliendo eventuali esigenze specifiche utili a ridurre al minimo gli effetti negativi, soprattutto in situazioni particolarmente sensibili. Durante gli incontri vengono esaminati e illustrati i principali temi legati ai seguenti aspetti:

- localizzazione aree di cantiere, campi base, cantieri operativi, aree deposito terre, ecc.;
- illustrazione delle attività svolte all'interno delle aree di cantiere e interventi di mitigazione previsti;
- illustrazione del Piano gestione delle emergenze;
- individuazione e illustrazione delle viabilità di cantiere e transito mezzi operativi;
- individuazione dei percorsi alternativi in occasione di chiusure temporanee di cavalcavia e sottopassi, da condividere con i singoli comuni;
- illustrazione del cronoprogramma specifico di cantierizzazione e comunicazione ai cittadini sui tempi di realizzazione e sui percorsi alternativi individuati per limitare i disagi;
- costante comunicazione e confronto con le Istituzioni del territorio, per aggiornamento sull'avanzamento lavori;
- informativa specifica in merito al monitoraggio ambientale in corso d'opera.

Le attività di coinvolgimento degli stakeholder istituzionali, in particolare per le tratte B2 e C, hanno preso avvio nel 2022 e hanno avuto espressione nel 2024 in **oltre 19 incontri pubblici** (con i cittadini, consigli comunali, ecc.) con i comuni interessati. Questi incontri sono stati anche dedicati alla condivisione e alla definizione dei progetti di compensazione ambientale. Non si contano invece gli incontri operativi e costanti contatti tra la direzione tecnica, ambientale, direzione lavori, comunicazione, ufficio gare e contratti, ufficio espropri e altri, per lavorare su temi specifici.



19 INCONTRI
CON I COMUNI

29 EVENTI E INCONTRI
CON STAKEHOLDER

Un'autostrada che fa rete: la collaborazione con associazioni di categoria ed enti no profit

Autostrada Pedemontana Lombarda crede nel **valore della collaborazione come leva per generare impatti positivi e duraturi**. Per questo, ha attivato e consolidato partnership con realtà di riferimento nel panorama infrastrutturale e sociale italiano, contribuendo a costruire una rete di competenze, innovazione e conoscenza.

- Tra queste relazioni si distingue quella con **AISCAT** – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – che rappresenta il punto di riferimento per il confronto tra le concessionarie italiane. Attraverso AISCAT, Autostrada Pedemontana Lombarda partecipa attivamente a **tavoli di lavoro su temi strategici** come la sostenibilità, la digitalizzazione, la sicurezza della rete autostradale, comunicazione e confronto con realtà internazionali.
- Con l'ingresso nel consorzio **ELIS**, realtà no profit impegnata nella trasformazione digitale e nella formazione, è stato avviato **un progetto innovativo di digitalizzazione operativa dei cantieri**, volto a migliorare l'efficienza nella gestione documentale, aumentare la sicurezza e garantire una maggiore tracciabilità delle attività. Il progetto ha portato a una riduzione del 40% dei tempi di gestione documentale e a un incremento della capacità decisionale in tempo reale.
- Infine, la collaborazione con **ALIS** – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile – **rafforza il dialogo con il mondo della logistica e dei trasporti**, promuovendo soluzioni integrate e sostenibili per la mobilità delle merci e delle persone. L'ingresso di Autostrada Pedemontana Lombarda tra i Soci ALIS avvenuto nel 2025 testimonia l'impegno dell'azienda nel contribuire attivamente alla transizione verso un sistema infrastrutturale più efficiente e rispettoso dell'ambiente.





Al fianco di scuole e Università

L'impegno di Autostrada Pedemontana Lombarda nei confronti del territorio si manifesta anche attraverso un dialogo costante e proattivo con il mondo della scuola e dell'università, con l'obiettivo di valorizzare la cultura tecnica e manageriale legata alle grandi infrastrutture. In quest'ottica, la Società ha promosso diverse iniziative di carattere formativo e divulgativo rivolte agli studenti. Tra queste, la visita all'infrastruttura, al Centro Radio di Grandate e al Centro Manutenzione di Mozzate da parte degli studenti del **Politecnico di Milano** che hanno seguito il corso **Project management: principles & tools** del professor Edoardo Favari. Oltre alla visita nei punti chiave dell'A36, gli studenti hanno avuto modo di approfondire gli argomenti che più li hanno incuriositi sul caso di Autostrada Pedemontana Lombarda con domande al direttore Sabato Fusco e ai colleghi responsabili dell'area tecnica e di quella dedicata al traffico e alla viabilità.

Il caso di Autostrada Pedemontana Lombarda è stato poi presentato come oggetto di studio agli studenti del **Laboratorio di scrittura per i social media** del professore Alessandro Lucchini dell'**Università IULM**. Durante il laboratorio, il focus è stata la comunicazione online e su come questa possa essere affrontata in relazione a un progetto spesso protagonista, nel bene e nel

male, su media sia tradizionali che digitali. Inoltre, grazie alla collaborazione con l'**Università Cattolica del Sacro Cuore**, Autostrada Pedemontana Lombarda è stata scelta come caso studio per le **tesi di laurea di due studenti che hanno scelto di approfondire le tematiche specifiche legate all'attività dell'azienda supportati dalla Direzione Amministrativa, finanziaria e controllo**. Le tesi, *Governance e controllo di gestione nelle infrastrutture: approcci e best practices nel contesto normativo italiano* e *Controllo di gestione nel Project financing: interazioni tra la reportistica e la costruzione e il ruolo dei sistemi informativi: il caso di Autostrada Pedemontana Lombarda SpA, entrambe con relatore il professor Daniele Beretta, hanno approfondito, rispettivamente, il tema del sistema di gestione aziendale e quello del Project financing.*

Per valorizzare questa esperienza, ai due tesisti sono state consegnate **due borse di studio** durante una cerimonia in cui hanno partecipato, oltre ai vertici aziendali, anche quelli di Regione Lombardia: l'evento [foto] è stato ideato per premiare e dare la giusta importanza alla ricerca e alla riflessione sui modelli infrastrutturali sostenibili e all'avanguardia.



I TEMI AL CENTRO DEL CONFRONTO CON GLI STAKEHOLDER

TEMA	STAKEHOLDER COINVOLTO	IL NOSTRO APPROCCIO
 L'utilità dell'opera	Stakeholder istituzionali e imprese	Dinamismo sul sistema delle imprese (<i>Sostenibilità nei cantieri</i> , pag. 27). Riequilibrio del traffico (<i>Tracciato e territorio</i> , pag. 14, <i>Cosa dicono gli studi di traffico?</i> , pag. 18). Impatto sull'intero sistema infrastrutturale della regione (<i>Cosa significa che la A36 è un'opera utile al territorio?</i> , pag. 18)
 Gli effetti del cantiere	Comuni e imprese in prossimità dell'apertura dei cantieri	Dialogo con i comuni attraverso tavoli organizzati da Regione Lombardia, CAL e con Contraente generale dedicati agli impatti sui singoli territori (<i>Il dialogo con gli stakeholder al centro del nostro operare</i> pag. 24)
 Gli impatti su ambiente, consumo di suolo e qualità dell'aria	Cittadini	Dialogo con associazioni e comuni sugli impatti ambientali e il lavoro di Autostrada Pedemontana Lombarda in tema di mitigazioni e compensazioni (<i>Il dialogo con gli stakeholder al centro del nostro operare</i> , pag. 24) Gestione degli impatti ambientali (<i>Interventi di mitigazione ambientale</i> , pag. 27) Presentazioni pubbliche (<i>Il dialogo con gli stakeholder al centro del nostro operare</i> , pag. 24) Lavoro con i media per fornire informazioni precise sui temi più critici: Autostrada Pedemontana Lombarda si impegna a fornire, anche attraverso i media (per esempio, favorendo interviste con figure aziendali di riferimento) informazioni puntuali e precise sulle tematiche che più interessano cittadini e utenti.
 Il pedaggiamento del tratto Milano-Meda	Utenti finali, istituzioni e imprese	Tavoli di confronto con le istituzioni Autostrada Pedemontana Lombarda partecipa a un percorso di confronto promosso da Regione Lombardia e dal concedente CAL per discutere del tema con le istituzioni locali, condivide dati, scenari e proposte, con l'obiettivo di permettere il confronto tenendo conto delle esigenze del territorio e della sostenibilità economica dell'infrastruttura.
 Fonti di finanziamento dell'opera	Finanziatori e Soci	L'uso del Project financing per la realizzazione di un'opera di rilevanza territoriale e nazionale (<i>Il Project financing: cos'è e come funziona</i> , pag. 21) Il finanziamento Senior 1: innovazione a sostegno di un'opera territoriale (<i>La svolta finanziaria</i> , pag. 19)



TEMA	STAKEHOLDER COINVOLTO	IL NOSTRO APPROCCIO
 Il rapporto con la stampa locale e nazionale	Media	Incontri di confronto con la stampa nazionale e locale Autostrada Pedemontana Lombarda considera il rapporto con la stampa locale e nazionale un elemento fondamentale del proprio impegno verso la trasparenza e di comunicazione con i cittadini delle aree toccate dalla sua presenza. La Società è aperta agli incontri con i giornalisti, offrendo occasioni di confronto diretto e accesso a dati e aggiornamenti sull'avanzamento dell'opera. Questo approccio vuole favorire una comunicazione chiara e responsabile, contribuendo a costruire un racconto condiviso e preciso nei dati e nelle informazioni dell'opera e del suo impatto sul territorio.
 L'esecuzione delle opere di bonifica dell'area ex-ICMESA	Associazioni ambientaliste, istituzioni territoriali e imprese	Dialogo con le associazioni ambientaliste e i comuni coinvolti dalle bonifiche (<i>Un tavolo di confronto permanente con le associazioni del territorio</i> , pag. 36) Dialogo con comuni e istituti del territorio, commissioni, partecipazione a incontri pubblici promossi dalle istituzioni (<i>Un tavolo di confronto permanente con il territorio</i> , pag. 36)
 Le opere e di compensazione	Comuni, associazioni ambientaliste, cittadini	Dialogo con i comuni per la realizzazione di opere di compensazione utili al territorio (<i>Opere di compensazione ambientale</i> , pag. 65)
 Il monitoraggio e la manutenzione delle Opere d'arte	Istituzioni locali, autorità di controllo, imprese e utenti della rete	Monitoraggio costante e introduzione di sistemi tecnologici per integrare le fonti di informazione e controllo (<i>L'impegno per un'autostrada sicura</i> , pag. 47) Partnership con istituti di ricerca e tecnologici per l'utilizzo di tecniche di monitoraggio innovative (<i>Collaborazione con il Politecnico di Milano</i> , pag. 49) Il monitoraggio e la manutenzione e la loro importanza per la sicurezza degli utenti (<i>La sicurezza passa dalla manutenzione</i> , pag. 48)
 Espropri	Cittadini e imprese	Incontri con espropriati Autostrada Pedemontana Lombarda si impegna a garantire un dialogo costante e trasparente con i cittadini coinvolti nei procedimenti di esproprio. Per questo, sono stati organizzati numerosi incontri dedicati e momenti di confronto individuale nei comuni interessati, con l'obiettivo di offrire ascolto, chiarimenti e supporto lungo tutto il percorso.
 Sistema di pagamento del pedaggio	Utenti della rete	Sistema di comunicazione con i clienti registrati (<i>Carta dei servizi</i> , pag. 49) Dialogo con i cittadini e risposta ai reclami (<i>La gestione dei reclami</i> , pag. 52) Risoluzione delle problematiche tramite call center (<i>Carta dei servizi</i> , pag. 49) Dialogo con la stampa in caso di pubblicazione di segnalazioni relative all'esazione Autostrada Pedemontana Lombarda risponde direttamente alla segnalazione, sia con approfondimenti sulle testate in cui sono state pubblicate, sia favorendo un contatto diretto con l'utente interessato.



Capire per connettere: la ricerca come strumento di ascolto

Per progettare **un'infrastruttura che sia davvero al servizio del territorio**, è necessario partire dall'ascolto. Autostrada Pedemontana Lombarda ha scelto di investire nella **ricerca sociale e territoriale** come leva strategica per comprendere in profondità le esigenze, le percezioni e i comportamenti di chi vive e lavora lungo il tracciato dell'A36.

La ricerca, condotta tra il 2023 e il 2024 dall'**istituto Analytics Arts** di Milano, ha restituito una fotografia chiara e articolata del rapporto tra cittadini e infrastruttura. Oggi, **due lombardi su tre** esprimono un'opinione positiva sull'autostrada, con un apprezzamento in crescita rispetto al periodo precedente all'apertura delle prime tratte. **L'80% degli utenti** ha migliorato la propria opinione grazie alla riduzione del traffico locale e alla maggiore accessibilità.

L'indagine si è articolata in tre fasi complementari:

- **analisi desk e sentiment analysis:** raccolta di dati socioeconomici e imprenditoriali nei comuni interessati (relativi agli anni 2012–2020) e analisi delle opinioni espresse online (con riferimento agli anni 2018–2023), per cogliere l'evoluzione del sentiment pubblico;
- **ricerca qualitativa:** interviste in profondità a cittadini, imprenditori e lavoratori per esplorare vissuti, aspettative e criticità;
- **ricerca quantitativa:** indagine telefonica su un campione rappresentativo della popolazione residente, per misurare la diffusione delle percezioni e stimare l'impatto atteso delle nuove tratte.

Uno degli elementi più interessanti emersi dall'indagine è la **diversità generazionale nell'utilizzo dell'autostrada**. Le generazioni più giovani — Millennials e Gen Z — si confermano i principali utilizzatori dell'A36, mentre le fasce più adulte ne garantiscono una fedeltà regolare. Questa lettura intergenerazionale consente di orientare le scelte strategiche verso servizi sempre più inclusivi, accessibili e relativi ai bisogni reali dell'utenza.

Dall'analisi, inoltre, emergono tre concetti chiave che definiscono il valore percepito di Autostrada Pedemontana Lombarda:

- **accessibilità che stimola lo sviluppo**
Le aree prossime agli svincoli dell'A36 hanno registrato un tasso più elevato di nascita di nuove imprese tra il 2015 e il 2020. In territori già industrializzati come la Brianza, l'infrastruttura ha contribuito a **ridisegnare gli equilibri economici**, favorendo una crescita più distribuita. Il reddito medio pro-capite cresce più rapidamente nei comuni più vicini all'autostrada;
- **efficienza operativa per imprese e cittadini**
Il 43% degli operatori B2B utilizza l'autostrada per attività professionali, il 28% per raggiungere clienti e fornitori, mentre il 19% la impiega per il tragitto casa-lavoro: questi dati confermano il suo **ruolo strategico per la competitività del tessuto produttivo**. Anche i cittadini ne riconoscono il valore: il 43% la utilizza per motivi familiari, il 39% per il tempo libero;
- **rapidità e qualità del servizio**
Il sistema Free Flow®, l'assenza di caselli e la fluidità del traffico garantiscono **un risparmio di tempo concreto e una mobilità più semplice**. L'infrastruttura stimola inoltre la realizzazione di opere complementari, rafforzando l'integrazione con il territorio.

Il cambiamento nella percezione collettiva è evidente: se prima dell'apertura delle prime tratte solo il 51% degli intervistati esprimeva un'opinione positiva sull'opera, oggi questa percentuale **è salita al 65%**. Un segnale chiaro: **quando un'infrastruttura funziona, le persone la riconoscono, la apprezzano e la integrano nella propria quotidianità.**



Per leggere l'abstract della ricerca







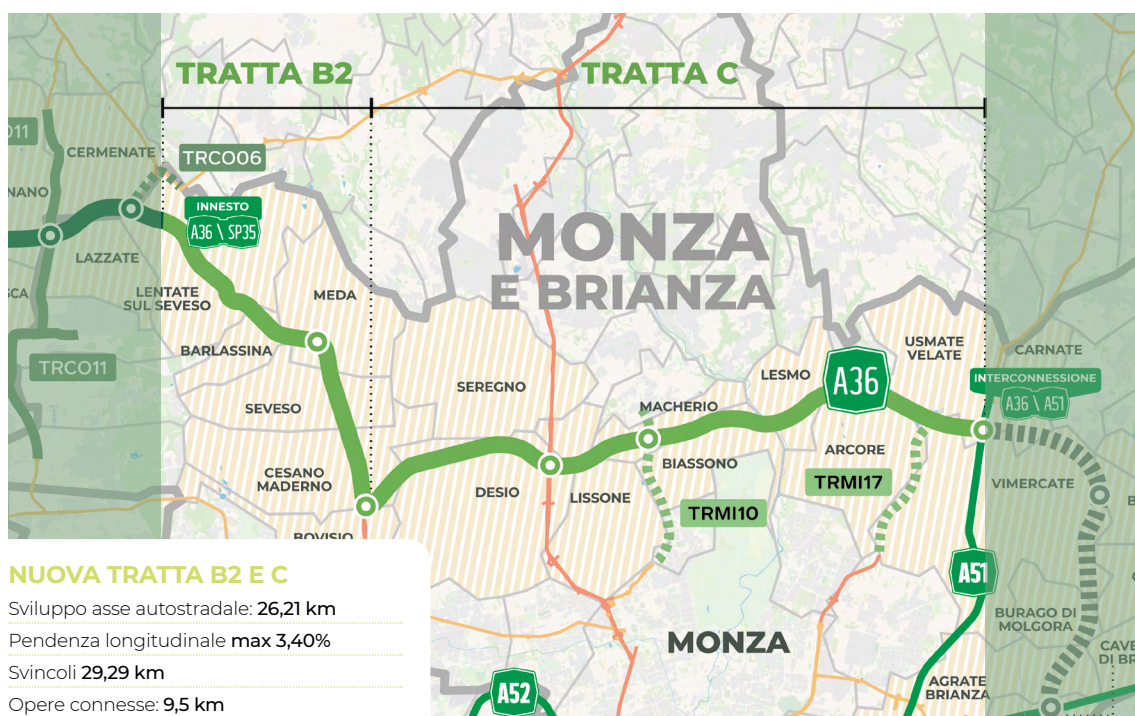
02

**I cantieri
dell'A36**

I cantieri dell'A36

Abbiamo visto come il 2024 sia stato per Autostrada Pedemontana Lombarda un anno decisivo, particolarmente perché ha segnato l'avvio della costruzione della nuova parte di tracciato.

Nel corso dell'anno, il Consiglio d'amministrazione ha infatti approvato il **progetto esecutivo delle tratte B2 e C** da Lentate sul Seveso a Usmate Velate, sono state effettuate le prime **erogazioni sostanziali del finanziamento Senior 1**, per procedere infine alla **consegna completa dei lavori** al Contraente generale, Webuild, che opera attraverso la sua Società consortile Pedemontana Nuova.



Per approfondire gli adempimenti legati all'iter approvativo del progetto esecutivo.

Inizio lavori e bonifiche

Nel dicembre 2024 hanno preso avvio le **attività propedeutiche lungo il tracciato delle tratte B2 e C**, e in precedenza si sono avviate le **bonifiche ambientali** — tra cui quella dell'ex area ICMESSA —, la bonifica da ordigni bellici su tutto il tracciato e la predisposizione di alcune aree cantierizzate, con interventi mirati nei territori di Macherio, Desio, Vimercate, Arcore e Biassono.



Le bonifiche ambientali dell'area Ex-Icmesa

Una parte delle aree attraversate dai lavori di realizzazione della nuova autostrada – nei comuni di Seveso, Cesano Maderno, Meda e Desio – sono state interessate quasi cinquant'anni fa da un evento, che destò molta preoccupazione e letteralmente cambiò la vita quotidiana di molte persone: **l'incidente industriale nell'azienda ICMESA di Meda**, che causò la fuoriuscita e la dispersione nell'atmosfera di una nube di **diossina TCDD**, una sostanza artificiale tossica. La nube investì una vasta area di terreni dei comuni limitrofi della bassa Brianza, particolarmente quello di Seveso. Dopo l'incidente, vennero eseguite **operazioni per bonificare i terreni, per eliminare le macerie e per permettere alle persone di ritornare alla loro vita**. L'accaduto non fu mai dimenticato, e ancora oggi è presente sia nei ricordi delle persone che lo vissero direttamente, sia nelle giovani generazioni.

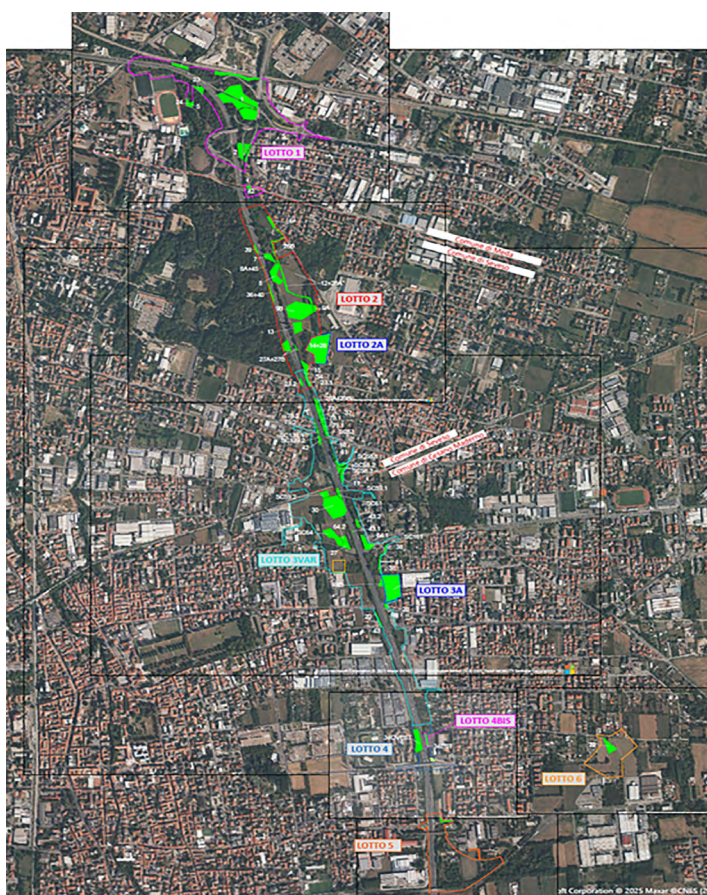
La bonifica sul tracciato della nuova Autostrada Pedemontana Lombarda

L'iniziativa di bonifica territoriale intrapresa da Autostrada Pedemontana Lombarda non rappresenta un evento isolato, bensì si colloca in un contesto più ampio di interventi simili che in passato sono stati condotti da vari enti in risposta agli eventi del 1976 presso gli impianti ICMESA di Meda.

Autostrada Pedemontana Lombarda, oggi, soggetto interessato ma non responsabile dall'inquinamento, intraprende un ulteriore **processo di bonifica nelle aree interessate dal suo passaggio, che garantirà una maggiore sicurezza per i territori attraversati dalla nuova infrastruttura**.

Questo percorso è stato indicato da Regione Lombardia, nel corso di diverse Conferenze dei Servizi, che ha previsto delle verifiche sulle aree ad ampio raggio, e di conseguenza hanno portato all'individuazione di alcune zone "aree sorgenti" da bonificare prima di insediare i cantieri per la realizzazione dell'infrastruttura.

I tecnici hanno **attentamente studiato e pianificato il percorso di bonifica da affrontare**, suddividendo il territorio in lotti funzionali, ciascuno con caratteristiche di intervento specifiche anche a partire dai lavori svolti dalle bonifiche che sono state realizzate in passato in questi luoghi.



Come sono state condotte le indagini sul terreno negli anni recenti

Le **analisi ambientali** sono state eseguite negli anni **dal 2008 al 2019**, per verificare lo stato di inquinamento del terreno e definire la distribuzione dell'agente contaminante. In particolare, gli studi hanno cercato di analizzare se e come la diossina si fosse accumulata: se a livello superficiale o nei livelli più profondi del suolo.

La prima indagine è stata realizzata nel 2009 e ha analizzato principalmente **campioni di terreno superficiale** (*TopSoil*), identificando alcune situazioni di esubero rispetto ai limiti normativi in aree che sono state delimitate.

Nel 2012, ulteriori campagne di analisi hanno verificato lo stato di contaminazione della zona, prelevando in questo caso anche campioni profondi di terreno.

Nel 2016, per arricchire e aggiornare le informazioni ottenute nelle fasi precedenti, sono stati eseguiti altri sondaggi (a livello superficiale, intermedio e profondo), distribuiti in modo uniforme lungo il futuro tracciato autostradale e, in parte, lungo quello della viabilità secondaria.

Infine, nel 2019 in corrispondenza dell'attuale strada SP35, sono state eseguite altre analisi per verificare l'effettiva assenza di contaminazione al di sotto del manto stradale. Qui, è stato confermato che i terreni al di sotto della pavimentazione non presentavano concentrazioni di agenti contaminanti superiori a quelle previste a livello normativo.

In totale sono stati sottoposti ad analisi **oltre 660 campioni di terreno, prelevati da quasi 350 punti di indagine**, come riassunto nello schema riportato di seguito:

SINTESI INDAGINI DI CARATTERIZZAZIONE AREE EX ICMESSA							
SCS (Concentrazioni Soglia Contaminazione) per il parametro Diossine (Tabella 1 Colonna A e B dell'allegato 5 al Titolo V Parte IV del D. Lgs 152/06)							
Colonna A - Verde/Residenziale	10 ng/kg	nanogrammi/kilogrammi (di campione)					
Colonna B - Commerciale/Industriale	100 ng/kg	nanogrammi/kilogrammi (di campione)					
CAMPAGNA DI INDAGINE	Aprile/ maggio 2008	Ottobre 2008	Agosto/ dicembre 2012	Maggio/ giugno 2016	Gennaio/ febbraio 2019	Totale	Percentuale superamenti
Punti di indagine	63	20	32	214	17	346	
Campioni analizzati	127	34	94	387	19	661	
Superamenti Colonna A	44	11	6	68	0	129	20%
Superamenti Colonna B	10	5	0	5	1	21	3%
Superamenti totali (A + B)	54	16	6	73	1	150	23%

Come si svolge la bonifica?

Le **attività preliminari** alla bonifica previste nel piano sono divisibili in due categorie:

- **attività propedeutiche generali**, ovvero la realizzazione delle piste di cantiere, la bonifica da eventuali ordigni bellici, lo sfalcio dei terreni, la demolizione di eventuali strutture, e lo smaltimento dei rifiuti;
- **attività collegate alla bonifica**, ovvero l'allestimento delle aree di cantiere, con mezzi e materiali, dei dispositivi di sicurezza [nella foto, un cannon fog, che produce acqua nebulizzata per evitare la dispersione delle polveri, parte della pista di sicurezza per il passaggio dei camion, teli di sicurezza] e dei cartelli informativi di cantiere. Vengono poi eseguiti dei rilievi topografici, l'identificazione delle aree di scavo e la "caratterizzazione" preliminare, ovvero l'identificazione precisa del contenuto di diossina nelle aree da bonificare suddividendo il terreno in riquadri di piccole dimensioni. Prima dell'avvio delle attività di scavo, è importante infatti identificare il tenore di diossina nei terreni, al fine di poter definire la corretta tipologia di discarica dove procedere allo smaltimento degli stessi. Questa fase costituisce un momento di importanza cruciale per il corretto avvio del cantiere.

Dopo aver diviso il terreno in aree distinte, in funzione dello strato in cui è stato rilevato l'agente contaminante, vengono realizzati dei test da sottoporre a **uno studio accurato**. I campioni raccolti contribuiranno a determinare il corretto sistema e luogo per lo smaltimento.

Le attività di scavo

Dopo aver concluso le attività di analisi dei terreni, i materiali da smaltire vengono scavati e rimossi e le aree recintate e sorvegliate, al fine di **garantire i massimi livelli di sicurezza**. Il materiale scavato viene, poi, caricato su camion chiusi posizionati fuori dall'area di scavo, per essere trasportato a un centro di smaltimento specializzato.





Per questa fase, Pedelombarda Nuova ha **previsto ulteriori sistemi volti a minimizzare la dispersione di polveri nell'ambiente**, che includono l'utilizzo di nebulizzatori speciali (cannon fog) per bagnare le strade e le piste posizionati strategicamente nell'area. Inoltre, per limitare il contatto diretto dei veicoli con il terreno contaminato, vengono utilizzate piste provvisorie realizzate con materiali appositi. È stato pianificato un regolare programma di pulizia delle strade circostanti e delle ruote dei veicoli. Sono state inoltre installate reti di contenimento e, qualora le condizioni meteorologiche lo richiedano, le attività di scavo vengono temporaneamente sospese (per esempio durante le giornate ventose). È stata, infine, prevista la copertura dell'area degli scavi con teli in LDPE (*Low-Density Polyethylene*, in italiano *Polietilene a bassa densità* - PEBD) opportunamente fissati.

I rifiuti derivanti dalle attività di bonifica (i terreni contaminati, i teli in LDPE di copertura delle aree di scavo e il geotessuto alla base delle piste del cantiere, i rifiuti biodegradabili derivanti dallo sfalcio e il legno derivante dalle attività di scavo delle aree intermedie) vengono classificati e poi trasportati a un impianto esterno di gestione dei rifiuti, assieme a tutte le informazioni e documentazioni relative al contenuto trasportato (FIR – Formulario di Identificazione del Rifiuto). L'impresa coinvolta nell'operazione dovrà essere regolarmente iscritta all'ANGA – Albo Nazionale Gestori Ambientali- in riferimento alla tipologia di attività svolta. Gli impianti di smaltimento a cui vengono conferiti i rifiuti prodotti devono essere regolarmente autorizzati, ai sensi della normativa vigente in materia di gestione rifiuti.

Al termine degli scavi, vengono svolte delle **verifiche e analisi finalizzate al collaudo** dei terreni di fondo di scavo e delle pareti delle aree di intervento. Queste attività, condotte **in accordo e alla presenza di ARPA Lombardia**, prevedono il prelievo di campioni dalle aree di scavo da sottoporre ad analisi chimiche finalizzate alla **determinazione della concentrazione del parametro diossine e furani**, al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi della bonifica.

A conclusione dei lavori di bonifica, eseguito il collaudo, verranno redatte le **relazioni finali (per ogni lotto di bonifica)**, contenenti informazioni dettagliate sulle attività svolte, necessarie alle Autorità per verificare l'effettivo successo delle attività e, quindi, ottenere la **certificazione di avvenuta bonifica del terreno da parte della Provincia**.

La storia: che cos'è l'incidente ICMESA

Il 10 luglio 1976, dall'impianto chimico dell'ICMESA a Meda, durante il ciclo di lavorazione del triclorofenolo, fu rilasciata una nube tossica contenente diossina (*Tetraclorodibenzo-p-diossina* "TCDD") che ebbe un impatto sulla salute della popolazione locale, e che generò un crescente panico a causa della mancanza di comunicazione tra l'azienda e le autorità. **Il caso era senza precedenti:** solo dopo alcuni giorni dalla fuoriuscita della sostanza fu vietato l'accesso all'area circostante l'impianto e la popolazione messa in allerta. Le autorità, al fine di limitare l'esposizione e prevenire l'ingresso della TCDD nella catena alimentare, raccomandarono un'igiene scrupolosa delle mani e dei vestiti, invitando i cittadini a evitare il contatto con ortaggi, terra, erba e animali nella zona delimitata. Sebbene nessun decesso umano sia mai stato ufficialmente attribuito al disastro dell'ICMESA, molte persone furono colpite da cloracne, un eritema causato dal contatto con la diossina.



Intervento di emergenza dopo il rilascio della nube tossica

Cos'è successo dopo?

Negli anni, quanto accaduto a Meda è stato oggetto di **numerosi studi e reazioni da parte della società civile**. Tra i più noti risultati, si annoverano le **ricerche condotte da Paolo Mocarelli**, Professore ordinario di Biochimica Clinica presso l'Università Bicocca di Milano e Direttore del Servizio Clinicizzato di Patologia Clinica dell'Ospedale di Desio. Dal 1976 ad oggi, il Professore ha studiato e monitorato la popolazione esposta immediatamente dopo l'incidente, organizzando anche diversi congressi scientifici mondiali su diossine e inquinanti organici.

Il disastro ha poi dato origine a due organismi di vigilanza. **Nel 1986 è nata Fondazione Lombardia per l'Ambiente (FLA)**, un ente di carattere morale e scientifico per valorizzare l'esperienza e le competenze tecniche acquisite in seguito all'incidente ICMESA a Seveso del 1976. **Nel 2010, poi, è stato fondato l'Osservatorio Ambientale**, un organismo di natura scientifica con lo scopo di garantire un'informazione puntuale e completa alla cittadinanza in merito alla tutela dell'ambiente e ai suoi riflessi sulla salute pubblica.

Un tavolo di confronto permanente con le associazioni del territorio

Nell'aprile del 2024, presso la sede di ARPA Lombardia, è stato istituito il **tavolo di confronto tra Autostrada Pedemontana Lombarda, le istituzioni e le associazioni del territorio interessato dal passaggio della tratta B2 dell'opera**. L'incontro, frutto dell'operato dei sindaci dei Comuni vicini al passaggio dell'autostrada, coordinati dal primo cittadino di Cesano Maderno Gianpiero Bocca, rappresenta **un momento di dialogo tra gli attori del territorio**. Obiettivo comune è stato quello di creare un sistema di monitoraggio e comunicazione delle attività di bonifica, che veicoli e illustri le informazioni tecnico scientifiche in modo puntuale e tenga informati i cittadini. Sono parte del tavolo di lavoro anche il Sindaco di Seveso Alessia Borroni, le Associazioni Ambientaliste dei territori interessati, i vertici di ARPA Lombardia, di Autostrada Pedemontana Lombarda e Pedelombarda Nuova Scpa. Il tavolo si riunisce in incontri periodici, ma vi sono stati anche numerosi scambi di richieste di precisazioni e risposte tra i soggetti al tavolo, per chiarire punti ritenuti importanti.

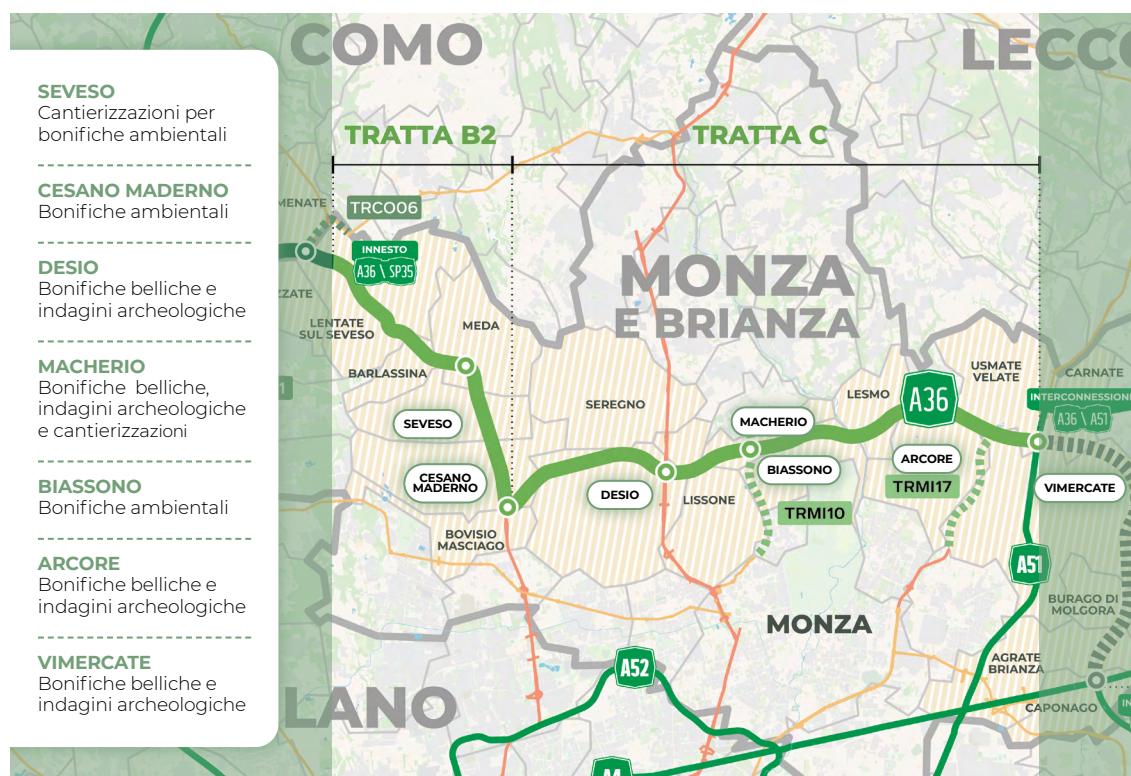


Per approfondire l'avanzamento delle bonifiche e consultare i documenti tecnici.

L'avvio dei cantieri e le attività di scavo

La gestione dei materiali da scavo dell'intera area di cantiere rappresenta, a tutti gli effetti, una delle sfide ambientali e logistiche centrali del progetto: la movimentazione stimata è pari a circa **17 milioni di metri cubi**, con un impatto logistico e ambientale significativo. L'obiettivo condiviso con il Contraente generale è quello di massimizzare il riutilizzo in situ delle terre, riducendo al minimo il trasporto esterno per conferimenti dei materiali in esubero e per gli approvvigionamenti da cava, attraverso la caratterizzazione ambientale e geotecnica dei materiali nei cantieri. A questo proposito è in corso un approfondito lavoro tecnico per raggiungere una quota di riutilizzo pari ad almeno 7 milioni di metri cubi, grazie a un sistema di classificazione già integrato nei criteri di gara, sebbene la definizione operativa della caratterizzazione sia tuttora in fase di sviluppo.

Rispetto all'approvvigionamento delle materie prime, grazie alla revisione del capitolato avvenuta nel corso dell'anno, è stato possibile inserire requisiti più chiari e in linea con le recenti normative per quanto concerne il riutilizzo dei materiali di scavo direttamente nelle aree di cantiere, mentre per altri materiali come calcestruzzo e acciaio, componenti strutturali principali da cui è costituita l'opera, sono state definite prove più efficaci per valutare la regola d'arte in fase esecutiva. Parallelamente, sono state avviate iniziative volontarie e negoziazioni puntuali per migliorare le performance ambientali degli altri materiali.



Sostenibilità nei cantieri

Come già avvenuto in passato, nelle fasi di cantierizzazione delle nuove tratte B2 e C della A36, la Società si impegna a gestire e a minimizzare gli impatti sul territorio che riguarderanno principalmente il suolo, l'atmosfera e il rumore di cantiere, mettendo in campo un'organizzazione qualificata e le migliori pratiche sia sotto l'aspetto tecnico sia gestionale. Il progetto esecutivo prevede un **piano di monitoraggio continuo**, che viene attuato prima, durante e dopo i lavori, finalizzato a garantire il rispetto dei parametri ambientali stabiliti dal capitolato e dalle normative vigenti.

In particolare, il **ruolo di controllo e gestione ambientale è affidato a un referente dedicato**, con la qualifica di **direttore operativo per l'ambiente** che, con l'ausilio di ispettori ha il compito di verificare che i requisiti del progetto esecutivo in campo ambientale vengano messi in

pratica e che vengano effettivamente implementate le misure previste per ridurre gli impatti ambientali. Il referente analizza inoltre le cause di potenziali non conformità e individua gli interventi correttivi necessari, lavorando a stretto contatto con un team di esperti specializzati. Le verifiche del direttore operativo si concentreranno pertanto oltre che sul monitoraggio degli impatti principali, anche sulla gestione di rifiuti e sulle bonifiche ambientali, garantendo che i parametri ambientali non superino i valori di riferimento previsti.

Tra il 2022 e il 2023, nelle aree interessate dal cantiere, è stato avviato il **monitoraggio ambientale ante operam**, finalizzato a scattare una “fotografia” dello stato di salute del territorio. Questo passaggio è fondamentale per definire un benchmark ambientale, utile a confrontare i dati raccolti con quelli che emergeranno una volta conclusa l’opera.

Durante la fase realizzativa, viene poi attivato un monitoraggio ambientale continuo, attraverso campagne periodiche, effettuate sotto il controllo diretto o indiretto di ARPA Lombardia, che consentono di rilevare eventuali criticità e intervenire tempestivamente.

Il **monitoraggio in corso d’opera**, che ha preso il via a gennaio 2025 dopo la consegna dei lavori di dicembre 2024, rappresenta uno strumento essenziale per garantire il rispetto degli standard ambientali e il contenimento degli impatti negativi potenziali.

Gli aspetti di natura ambientale oggetto di tali analisi sono:

- **atmosfera**: rilevamento dei livelli di inquinanti da traffico (PM_{10} , $PM_{2.5}$, ecc.) e parametri meteorologici³;
- **ambiente idrico superficiale**: studio del deflusso idrico, del regime idraulico e della qualità delle acque in corrispondenza delle sezioni in cui si verifica l’interferenza fra l’opera e i corsi d’acqua;
- **ambiente idrico sotterraneo**: monitoraggio della qualità delle acque sotterranee in corrispondenza di aree che presentano caratteristiche geologiche o idrogeologiche che potrebbero determinare la migrazione e la propagazione di eventuali inquinanti;
- **suolo**: analisi dei parametri relativi alla composizione del suolo (ph, tessitura, metalli, quantità di sostanza organica, ecc.) lungo tutto il tracciato con particolare attenzione ai cantieri temporanei e alla viabilità di cantiere.
- **vegetazione, fauna ed ecosistemi**: osservazione nelle aree di particolare vulnerabilità delle specie faunistiche e vegetali per verificare eventuali impatti sugli ecosistemi locali;
- **paesaggio**: valutazioni visuali-percettive per monitorare l’integrazione dell’opera nel contesto paesaggistico, l’interazione con beni storico-architettonici e l’evoluzione del contesto territoriale rispetto all’infrastruttura;
- **rumore**: indagine acustica in aree che coinvolgono il tracciato stradale, le aree di cantiere e di stoccaggio;
- **vibrazioni**: monitoraggio degli edifici residenziali, le attività sensibili come ospedali, industrie di precisione e le emergenze storico-culturali che risultano particolarmente sensibili alle vibrazioni prodotte dalle lavorazioni.

Con l’apertura al traffico delle nuove tratte prenderà avvio **la fase di monitoraggio post operam** per tutte le componenti ambientali, con durata variabile sulla base dei potenziali impatti che si prevede di intercettare. Le componenti **atmosfera, acque superficiali e sotterranee, suolo, vibrazioni, rumore**, che risentono nell’immediato di eventuali cambiamenti, verranno monitorate **per un intero anno dopo l’entrata in esercizio** delle tratte B2 e C. Componenti con tempi di risposta più lunghi, come quella relativa al **paesaggio** e alla **vegetazione** e fauna, saranno tenute sotto controllo **fino a 3-5 anni successivi all’apertura** al traffico delle tratte.



Per approfondire il tema dei monitoraggi ambientali.

3. Gli inquinanti da traffico vengono misurati solo nelle fasi di ante operam e post operam per i seguenti parametri: NO_2 , CO , O_3 , ecc. Nella fase di corso d’opera, dove il disturbo è legato alla polvere, vengono monitorati PM_{10} e $PM_{2.5}$. Parametri meteo sono acquisiti per tutte e tre le fasi.



Azioni previste dal progetto esecutivo volte a minimizzare gli impatti delle cantierizzazioni

- **sistemi di contenimento delle polveri** (irrigazione degli scavi e delle piste di cantiere per evitare la dispersione di polveri);
- **barriere acustiche** per ridurre il rumore nelle aree di cantiere;
- **dune provvisorie** con terreno vegetale;
- **impianti** per il trattamento dei reflui.







03

La rete in esercizio

**FINE AUTOSTRADA
A PEDAGGIO SENZA BARRIERE**
PAGAMENTO ENTRO 15 GIORNI
**END TOLL ROAD
WITHOUT TOLLGATES**
PAYMENT WITHIN 15 DAYS
WWW.PEDEMONTANA.COM
02.39.460.460

La rete in esercizio

Gestione, manutenzione e sicurezza

Tratte aperte al traffico

Autostrada Pedemontana Lombarda è un’opera in costante trasformazione, che cresce insieme al territorio che attraversa. Oggi la rete in esercizio comprende l’A36, articolata nelle tratte A (interconnessione A8-A9) e B1 (dall’A9 fino a Lentate sul Seveso), la tangenziale di Varese (A60) e la tangenziale di Como (A59), per un’estensione complessiva di 41,53 km di chilometrica a pedaggio⁴.

Questa rete rappresenta il primo passo di un sistema infrastrutturale più ampio, pensato per connettere in modo sostenibile e intelligente le province lombarde, accompagnando la mobilità con soluzioni tecnologiche avanzate e un’attenzione costante alla qualità del servizio.

TRATTE IN ESERCIZIO		Sviluppo asse autostradale km	Sviluppo svincoli km	Sviluppo opere connesse km	Chilometrica a pedaggio km
A (A36)	da Cassano Magnago (A8) a Turate (A9)	14,24	8,25	5,8	20,41
B1 (A36)	da Turate (A9) a Cermenate	7,31	14,65	13,54	9,78
B2 (A36)	da Cermenate a Lentate sul Seveso	0,6	-	-	-
A36 = A + B1 + B2		22,15	22,9	19,34	30,19
Tangenziale Como (A59)	da Grandate (A9) ad Acquanegra	3,05	6,29	4,19	4,31
Tangenziale Varese (A60)	da Gazzada (A8) a Vedano Olona (SS712)	4,87	2,47	-	7,03
A59 + A60		7,92	8,76	4,19	11,34
TOTALE TRATTE IN ESERCIZIO A36 + A59 + A60		30,07	31,66	23,53	41,53

Nel 2024, la rete di Autostrada Pedemontana Lombarda ha registrato un volume di traffico pari a 323,5 milioni di veicoli-km, di cui 266 milioni riferiti alla sola A36. Si tratta di un incremento del 3% rispetto al 2023, che conferma un trend di crescita costante.

4. I numeri riportati si riferiscono alla chilometrica a pedaggio, ovvero la somma dei chilometri dell’asse principale più una quota di svincoli.



Questi dati, che mostrano una crescita del traffico superiore alla media nazionale che si è attesa al 2,2%⁵, testimoniano non solo l'efficienza dell'infrastruttura, ma anche la fiducia crescente degli utenti in un sistema autostradale che punta su fluidità, sicurezza e innovazione.

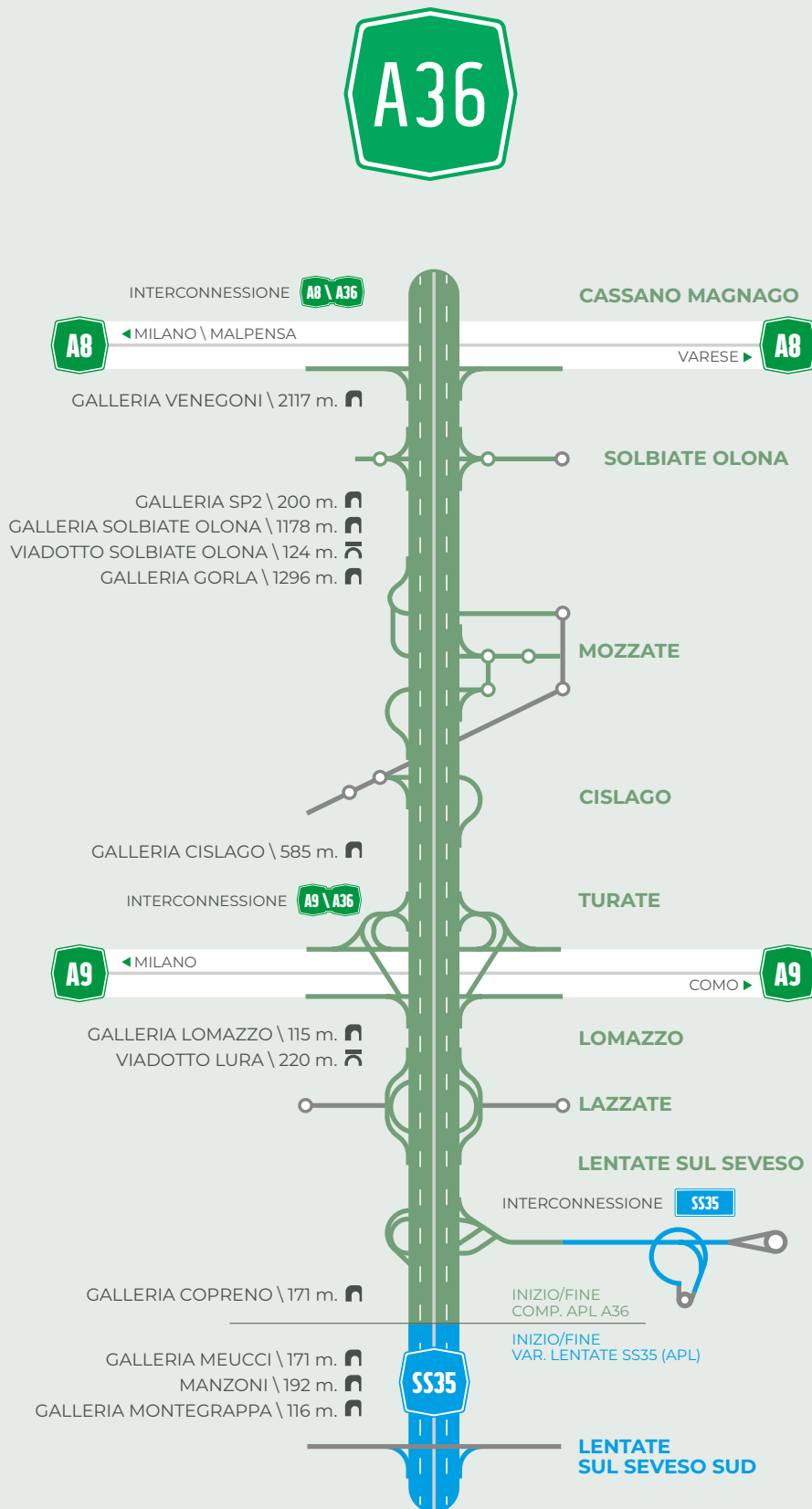
TRAFFICO (VEICOLI-KM)									
Tratta	km totali	Veicoli totali km Anno 2024	%	Veicoli totali km Anno 2023	%	Veicoli totali km Anno 2022	%	Variazione 2024 Vs 2023	Variazione 2024 Vs 2022
Tratta A	20,4	164.076.059	51%	158.642.569	50%	151.065.145	50%	3%	9%
Tratta B1	9,8	101.988.667	32%	99.959.719	31%	97.398.596	32%	2%	5%
A36	30,2	266.064.727	82%	258.602.288	81%	248.463.741	83%	3%	7%
Tang. di Como	4,3	23.185.480	7%	22.102.858	7%	20.749.871	7%	5%	12%
A59	4,3	23.185.480	7%	22.102.858	7%	20.749.871	7%	5%	12%
Tang. di Varese	7,0	34.240.735	11%	37.075.454	12%	31.281.163	10%	-8%*	9%
A60	7,0	34.240.735	11%	37.075.454	12%	31.281.163	10%	-8%*	9%
TOTALE	41,52	323.490.942	100%	317.780.599	100%	300.494.774	100%	2%	8%

* La flessione registrata nei dati di traffico riferiti all'A60 è da collegare anche alla chiusura del viadotto Vedano, avvenuta negli ultimi mesi del 2024.

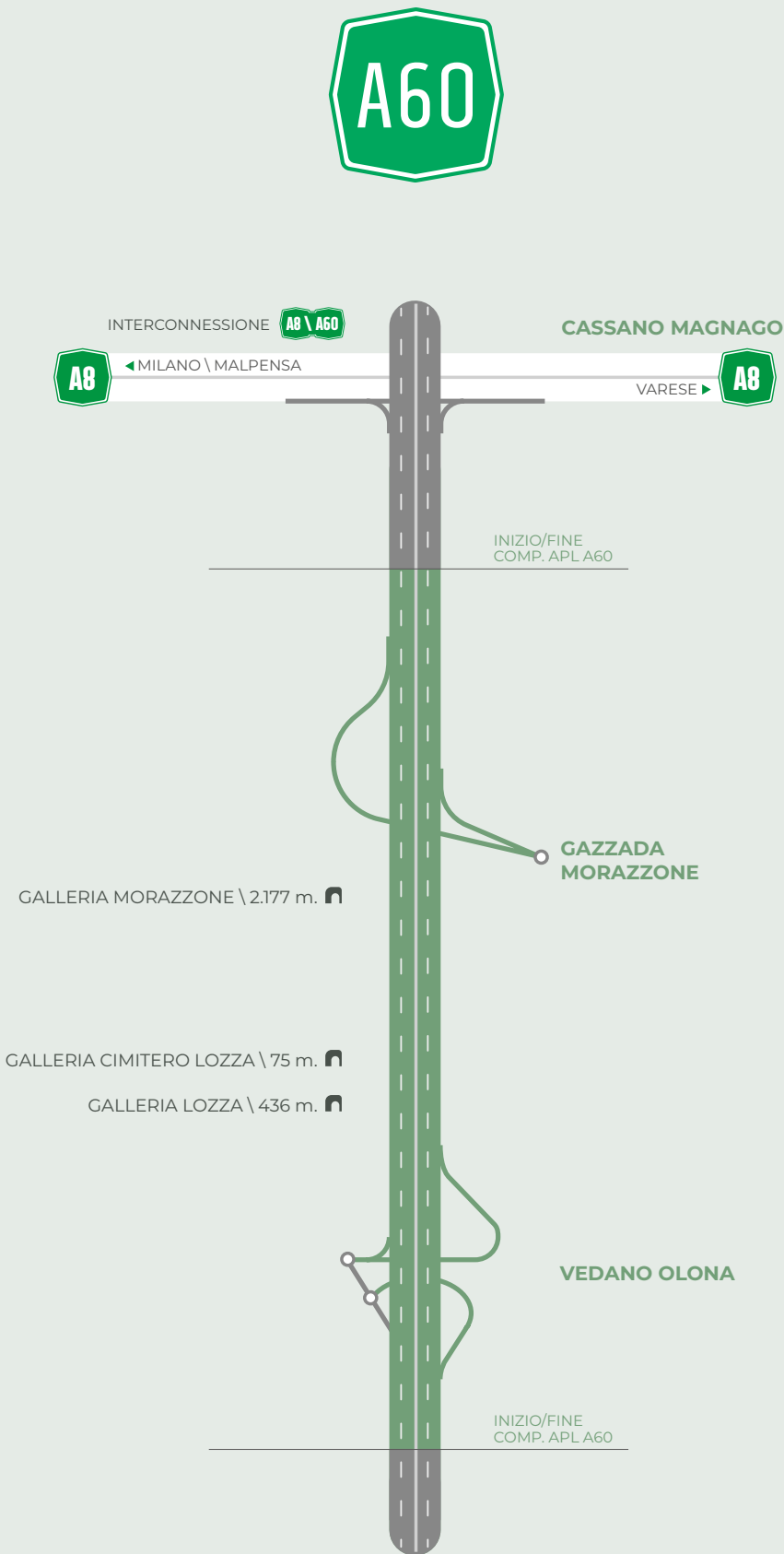


5. Fonte ISTAT - Incidenti stradali in Italia – 2024. La fonte fa riferimento ai dati AISCAT (il dato 2024 non tiene conto dei flussi di traffico dell'A22 Autostrada del Brennero).

Le tratte in esercizio







Politiche e sistemi di gestione

Gestire un'infrastruttura complessa come Autostrada Pedemontana Lombarda significa garantire non solo efficienza operativa, ma anche trasparenza, sicurezza e rispetto per l'ambiente. Per questo, la Società ha adottato un **Sistema di Gestione Integrato** che coinvolge tutti i processi decisionali e operativi, esteso anche alle strutture periferiche come il Centro Radio Informativo di Grandate (CO) e i centri di manutenzione di Mozzate, Villa Guardia (CO) e Vedano Olona (VA).

Il sistema è certificato da enti terzi secondo i principali standard internazionali:

UNI EN ISO 9001:2015 – per la gestione della qualità, a garanzia di processi efficienti e orientati alla soddisfazione dell'utenza.

UNI EN ISO 14001:2015 – per la gestione ambientale, a tutela del territorio e delle risorse naturali.

UNI ISO 45001:2018 – per la salute e sicurezza sul lavoro, a protezione del personale e degli utenti.

ISO/IEC 27001:2022 – per la sicurezza delle informazioni, a presidio dei dati e dei sistemi digitali.

Queste certificazioni si affiancano all'adozione del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01, che rafforza il sistema di controllo interno e la responsabilità etica dell'azienda.

Gli impegni verso gli utenti sono formalizzati nella **Carta dei Servizi**, disponibile in versione aggiornata sul sito **pedemontana.com**, che rappresenta un patto di trasparenza e qualità tra la Società e chi ogni giorno percorre la rete autostradale.

L'impegno per un'autostrada sicura

Nel 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha investito oltre 5 milioni di euro in **interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria** sulla propria rete. Tra le attività principali figurano la riparazione di danni da incidenti o vandalismi, il controllo delle prestazioni dell'infrastruttura (portanza, regolarità, aderenza, drenaggio) nei tratti con pavimentazione drenante e fonoassorbente, e la manutenzione del verde lungo le aree esterne all'asse stradale.

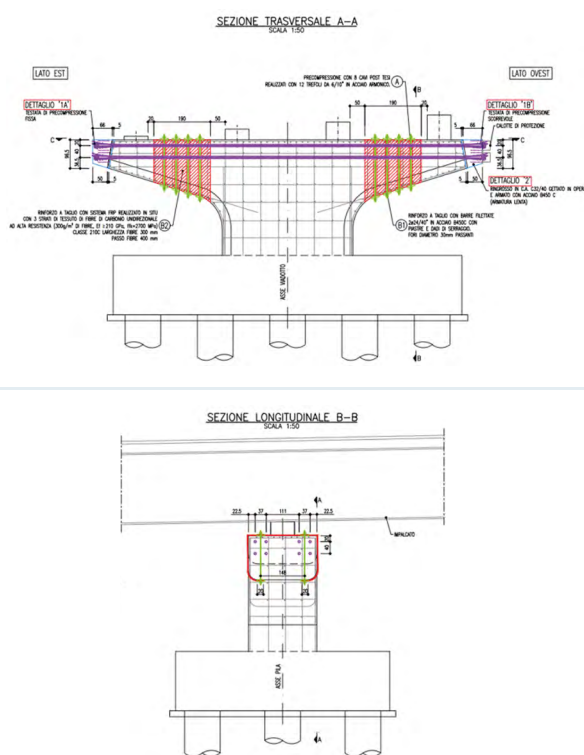
Sono stati inoltre eseguiti **il monitoraggio e l'ispezione di opere** come ponti, viadotti, muri e gallerie, il completamento e ripasso della segnaletica orizzontale con materiale termo-spruzzato plastico, e prove di retroriflettenza. Circa 185.000 euro sono stati destinati alla preparazione dei cantieri per garantire condizioni di sicurezza durante gli interventi.



La sicurezza passa dalla manutenzione: la chiusura del Viadotto di Vedano sull'A60

Dalle ispezioni alla chiusura

Il viadotto Vedano è un'opera della Tangenziale di Varese A60 costituita da un impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo, il quale poggia su 11 pile in calcestruzzo. È lungo 380 metri ed è suddiviso in 12 campate di lunghezza variabile tra i 20 e i 64 metri.



Nel corso delle campagne periodiche di monitoraggio sono state rilevate delle fessure capillari in corrispondenza dei pulvini, ovvero gli elementi di raccordo tra le pile e l'impalcato del viadotto, che non ne hanno inficiato la stabilità in nessun momento dell'esercizio. **Queste anomalie sono state monitorate trimestralmente e analizzate nel dettaglio** da Autostrada Pedemontana Lombarda con l'ulteriore ausilio di un sistema di sensori per il monitoraggio dinamico dei ponti installati nell'ambito di una sperimentazione con il Politecnico di Milano. Nel corso dell'ultima ispezione è stata constatata

un'evoluzione dell'ampiezza delle fessure, che ha richiesto dei supplementi di indagine, prontamente effettuati.

Autostrada Pedemontana Lombarda, a fine 2024, ha chiuso il viadotto per due ragioni: la prima è **garantire il massimo livello di sicurezza per le persone**, la seconda è stata la necessità di effettuare le verifiche – e i conseguenti lavori di ripristino – a viadotto scarico.

Le fasi per il ripristino

A seguito da quanto emerso dall'attività di ispezione e monitoraggio dell'opera e delle verifiche speditive condotte dai tecnici di Autostrada Pedemontana Lombarda, si è reso necessario eseguire una campagna di indagine sui pulvini delle 11 pile. Questa prima fase ha anche permesso di confermare i dati disponibili dagli elaborati progettuali e le cause del problema, accertandone l'origine. La seconda fase è stata la progettazione dell'intervento, che si è subito presentato più complesso da eseguire, sia per la delicatezza connessa al fatto di lavorare su una struttura esistente, sia per la posizione dell'opera, posta tra i meandri del fiume Olona e le rampe di svincolo aperte al traffico. La terza fase è stata l'affidamento all'impresa esecutrice, che si è svolta in parallelo alla progettazione e nell'attesa di avere tutte le autorizzazioni necessarie, sia dal concedente CAL (Concessioni Autostradali Lombarde) sia dal Ministero. Quarta e ultima fase, la realizzazione dell'intervento e il collaudo del viadotto, prima della riapertura.

Sicurezza al primo posto

Autostrada Pedemontana Lombarda si è impegnata da subito per completare al meglio e nel tempo più breve possibile l'intervento. Sebbene la chiusura sia stata una fonte di disagio per chi percorre la A60 ogni giorno, ha dimostrato però ancora di più quanto sia importante la **qualità del servizio** e la **sicurezza di chi viaggia sulla rete**.



Per vedere il video che racconta tutte le fasi dell'intervento al Viadotto Vedano.



Autostrada Pedemontana Lombarda, in collaborazione con il **Politecnico di Milano**, master *Vibration-based structural health monitoring: innovation in data analysis and validation in the monitoring of bridges* diretto dal professor Carmelo Gentile e altri partner, ha avviato **un progetto di ricerca finanziato dal PNRR per monitorare lo stato di conservazione di alcune strutture autostradali tramite sensori di ultima generazione**. Completate l'installazione e la calibrazione dei dispositivi, insieme allo sviluppo della piattaforma digitale dedicata, il sistema è ora pienamente operativo: i sensori raccolgono dati in continuo, che vengono centralizzati, elaborati e convertiti in informazioni utili per la manutenzione e la sicurezza dell'infrastruttura. Il team del Politecnico di Milano si occupa dell'analisi dei dati, contribuendo a trasformare il flusso informativo in conoscenza tecnica a supporto delle decisioni gestionali e manutentive.

I servizi che mettono gli utenti al centro

La gestione dei pedaggi

Il pedaggio è il mezzo attraverso cui Autostrada Pedemontana Lombarda sostiene il proprio modello di gestione. I ricavi generati consentono di recuperare gli investimenti infrastrutturali, coprire i costi di esercizio e manutenzione, e finanziare interventi di miglioramento continuo della rete, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più sicuro, efficiente e sostenibile.

La modalità con cui viene calcolata la tariffa, le possibilità di pagamento e i canali attraverso i quali presentare i reclami sono descritti in modo approfondito nella **Carta dei Servizi**, rilasciata in versione aggiornata nel corso del 2025 e presente sul sito qui.



Le tariffe applicate al pedaggio sono rimaste invariate dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2023. A decorrere dal 1° gennaio 2024, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto l'adeguamento della tariffa unitaria media in misura pari al +2,30%.



La Delibera ART 132/2024: diritti, trasparenza e qualità al centro della gestione autostradale

Nel mese di settembre 2024, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emanato la **Delibera n. 132/2024**, introducendo nuove misure volte a **rafforzare i diritti degli utenti** e a promuovere una gestione più trasparente ed **efficiente** delle infrastrutture autostradali.

La delibera definisce il contenuto minimo dei diritti esigibili dagli utenti, anche di natura risarcitoria, nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi presenti nelle aree di servizio. Tra i principali ambiti di intervento richiesti vi sono:

- la **trasparenza informativa** sui servizi offerti e sulle condizioni di accessibilità;
- l'adozione di **standard di qualità misurabili** per la gestione dell'infrastruttura;
- l'introduzione di **procedure di tutela e indennizzo** in caso di disservizi o difformità rispetto alle informazioni pubblicate;
- il rafforzamento del **monitoraggio delle performance e della comunicazione con gli utenti**.

Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un **percorso di adeguamento alle nuove disposizioni**, in linea con i tempi specificati nella Delibera, integrando questi principi nella propria governance e nei processi operativi, con l'obiettivo di garantire un servizio sempre più orientato all'utente.



Nel 2024, il servizio telepedaggio si è confermato come la modalità di pagamento preferita dagli utenti, con una quota pari all'80,35%. Un dato in crescita rispetto al 2023 (78,75%) e agli anni precedenti, che evidenzia la fiducia consolidata nel sistema, nonostante l'aumento dell'utenza occasionale, meno avvezzata all'uso di strumenti di pagamento automatici.

Parallelamente, si è registrata una flessione nell'utilizzo del **servizio Conto Targa**, compensata da una crescita nell'adozione di altri sistemi di pagamento digitali, frutto di una maggiore familiarità con l'infrastruttura e dell'impegno continuo della Società nel rendere l'accesso ai servizi di pagamento ordinari sempre più semplice e inclusivo.

La percentuale complessiva dei pedaggi non pagati nel termine di 15 giorni è pari a circa il 12%, in lieve diminuzione negli ultimi due anni, che poi si riduce gradatamente del 50% circa a valle del completamento dell'articolato processo di recupero crediti.



Nel corso dell'anno, al fine di rendere il sistema di esazione sempre più efficace è stato avviato un importante intervento di aggiornamento tecnologico. Il progetto ha previsto l'allestimento di **un nuovo portale di esazione dotato di telecamere TVCC di ultima generazione**, l'installazione di una nuova architettura hardware e l'evoluzione delle applicazioni software. Questi interventi consentono un miglioramento significativo nella capacità di correlazione dei dati di transito e del **riconoscimento delle targhe**, grazie all'impiego di sistemi OCR (Optical Character Recognition) basati su reti neurali, in grado di evolversi e migliorare le proprie performance nel tempo. Tutti gli apparati sono stati installati con l'obiettivo di massimizzarne l'efficienza operativa, inclusa l'introduzione di telecamere tattili per una maggiore precisione nella raccolta dei dati. L'obiettivo futuro è estendere progressivamente il revamping tecnologico a tutto il sistema di esazione, garantendo standard sempre più elevati in termini di affidabilità, sicurezza e performance. I risultati riscontrati nel 2024 hanno portato alla decisione di avviare, per il 2025, un processo di sostituzione delle telecamere con sistemi OCR di ultima generazione basati su reti neurali.

Cybersecurity e tutela della riservatezza

In un'infrastruttura digitale avanzata come quella di Autostrada Pedemontana Lombarda, la sicurezza informatica non è un'opzione, ma un pilastro strategico. Per garantire la protezione dei dati e la continuità operativa in un modello "senza barriere", la Società ha adottato una rete **privata basata su tecnologia MPLS** (Multiprotocol Label Switching). Questa architettura, priva di accesso diretto a Internet, consente la comunicazione tra le sedi operative in un ambiente isolato, sicuro e ad alta integrità.

I dati personali raccolti attraverso le **piattaforme web** di Autostrada Pedemontana Lombarda, **l'app mobile Pedemontana Lombarda** e altri canali digitali sono trattati esclusivamente per finalità legate all'erogazione dei servizi richiesti. La conservazione è limitata al tempo strettamente necessario, con cancellazione automatica al venir meno delle finalità. Nel 2024, non si sono verificate violazioni di sicurezza e non sono state inoltrate segnalazioni al Garante per la protezione dei dati personali, a conferma dell'efficacia delle misure adottate.

L'approccio alla cybersecurity, inoltre, si applica anche alla gestione interna. Nel 2024 è stato rafforzato attraverso un insieme articolato di misure tecniche e organizzative, tra cui:

- autenticazione a più fattori (MFA) per gli account Microsoft 365 e VPN;
- cifratura IPsec per i flussi di rete ad accesso elevato;
- gestione separata delle identità privilegiate, con controllo centralizzato e tracciamento delle modifiche;
- monitoraggio dettagliato delle connessioni VPN, con report settimanali per ogni dominio virtuale (VDM);
- segmentazione avanzata delle reti tramite VLAN e VDM dedicati;
- gestione centralizzata delle vulnerabilità e verifica della compliance dei dispositivi;
- controllo degli accessi di rete (NAC) per dispositivi cablati e wireless, tramite FortiNAC Server.

Queste azioni, già in parte implementate e in parte in corso, dimostrano un impegno concreto per garantire la sicurezza digitale dell'infrastruttura e la protezione dei dati aziendali e personali.





La qualità del servizio erogato

In termini di servizio reso all'utenza, Autostrada Pedemontana Lombarda è impegnata a mantenere alcuni standard, misurati attraverso indicatori specifici di qualità erogata⁶, che sono articolati in tre ambiti: sicurezza stradale, regolarità del servizio e informazione agli utenti. Più in particolare, gli aspetti monitorati sono l'informazione preventiva sulla presenza di cantieri; la visibilità della segnaletica orizzontale e la tempestività nel rispondere alle proposte e reclami inviati. **Nel 2024, tutti i parametri definiti sono stati rispettati.**

ASPETTO	INDICATORE	PARAMETRO DA RISPETTARE
Informazione preventiva sulla presenza di cantieri	Tempo di preavviso delle comunicazioni agli utenti per cantieri della durata maggiore di 5 giorni	Deve essere di almeno 24 ore per l'85% dei casi
Visibilità della segnaletica orizzontale	Misura della capacità della segnaletica di riflettere la luce e quindi di essere visibile	Indice di retroflessione risulta pari a 100 (*)
Capacità nel rispondere a proposte e reclami via e-mail	Tempo di risposta	L'85% delle richieste devono essere evase entro 10 gg. lavorativi

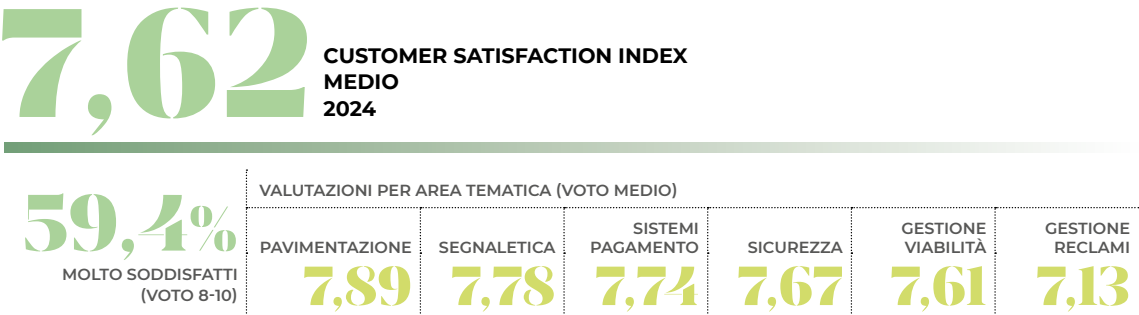
* Il dato fa riferimento esclusivamente alle misurazioni effettuate in carreggiata lungo la striscia continua di emergenza. Non sono considerate tratte in galleria, aree di servizio, pertinenze e aree di cantiere e il rispetto dello standard si verifica (escluso il periodo delle operazioni invernali) per il 90% su tratte minime di 20 km, in coerenza con la Convenzione unica con il concedente Concessioni Autostradali Lombarde.

6. Gli indicatori monitorati hanno carattere di sperimentazione, e sono conformi alle disposizioni della Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102 del 19 febbraio 2009.



L'impegno di ascolto verso i clienti

Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un'indagine di customer satisfaction, articolata in due rilevazioni (luglio 2023 e maggio 2024), con l'obiettivo di misurare in modo oggettivo la qualità percepita dai propri utenti e individuare le aree di miglioramento. Attraverso oltre 6.000 interviste complessive condotte con metodologia integrata CATI (Computer Assisted Telephone Interview) e CAWI (Computer Assisted Web Interview), è stato costruito un indice di soddisfazione (Customer Satisfaction Index - CSI) che restituisce una fotografia dettagliata dell'esperienza degli utenti lungo l'autostrada A36, la tangenziale di Como A59 e quella di Varese A60. Il giudizio complessivo si conferma positivo, con un voto medio di 7,61 durante la seconda rilevazione e il 59,4% di utenti molto soddisfatti. Tra i punti di forza emergono la pavimentazione (voto medio 7,89), la segnaletica (7,78) e il servizio di pagamento del pedaggio, particolarmente apprezzato per semplicità e affidabilità. Il Net Promoter Score (NPS), che misura la propensione a raccomandare la tratta, è in lieve miglioramento, segnalando una crescente fidelizzazione.



La gestione dei reclami

Autostrada Pedemontana Lombarda si impegna a mantenere un dialogo continuo con gli utenti, i quali possono richiedere assistenza, segnalare disservizi o fornire suggerimenti tramite Call Center, sito web, e-mail o recandosi direttamente ai Punti Assistenza sul territorio.

I reclami possono essere presentati con modalità tradizionali, come la raccomandata, oppure attraverso e-mail e form online. Nel 2024 sono stati registrati 2.417 reclami, con un calo dello 0,9% rispetto all'anno precedente. La maggior parte delle segnalazioni riguarda il pagamento del pedaggio, indicando che il sistema Free Flow® ha bisogno ancora di tempo per essere completamente assimilato e adottato in modo fluido dagli utenti.

NUMERO DI RECLAMI	2023	2024
(i) Stato/manutenzione dell'infrastruttura	31	11
(ii) Informazione / infoviabilità	23	13
(iii) Esazione	2.400	2.377
(iv) Viabilità/mobilità	13	11
(v) Aree di servizio	0	0
(vi) Relazioni con il cliente	18	5
(vii) Altro	0	0
TOTALE	2.439	2.417

Innovazione nella rete in esercizio

Tecnologia e persone alla base della sicurezza

Lungo tutta la rete in esercizio, Autostrada Pedemontana Lombarda dispone di **impianti tecnologici avanzati per garantire la sicurezza del traffico**. Nel dettaglio:

- Tutti gli svincoli sono illuminati e, in caso di maltempo, è attivo un impianto luminoso di guida ottica;
- Le gallerie sono dotate di illuminazione a LED (permanente e di rinforzo) e di sistemi di guida luminosa laterale in caso di incidente. Quelle di oltre 1.000 metri dispongono anche di ventilazione sanitaria per emergenze incendio;
- Il tracciato è sorvegliato da oltre 450 telecamere e 132 colonnine SOS, di cui 83 in galleria (ogni ~150 m), 12 nelle vie di fuga e 11 nei by-pass. Le colonnine collegano direttamente al Centro Radio Informativo di Grandate, che gestisce le emergenze coordinando gli Enti preposti;
- Gli Ausiliari della Viabilità operano ventiquattr'ore su ventiquattro, sette giorni su sette, con mezzi attrezzati e pannelli a messaggio variabile, offrendo assistenza, segnalazione e supporto alla Polizia Stradale.

Nel 2024, gli Ausiliari hanno percorso 442.375 km per svolgere le loro attività operative.

Nel corso del 2024, Autostrada Pedemontana Lombarda ha completato la **sostituzione dei sensori di rilevazione del ghiaccio** presenti nella pavimentazione con nuovi dispositivi **installati su portali PMV (Pannelli a Messaggio Variabile)** e su pali dedicati. Questa soluzione innovativa consente una misurazione indiretta e a distanza delle condizioni stradali, senza interferire con il traffico veicolare o richiedere interventi invasivi di manutenzione. L'iniziativa rappresenta un importante passo avanti in termini di **efficienza operativa e sicurezza**, permettendo un monitoraggio continuo e puntuale dello stato della carreggiata in condizioni meteorologiche critiche.



Nonostante i presidi messi in campo, nel corso del 2024 si sono verificati 99 incidenti, 18 in più rispetto all'anno precedente, nessuno con conseguenze fatali. Il tasso di incidentalità, misurato come rapporto percentuale tra il numero di incidenti e la percorrenza espressa in milioni di veicoli-km si è attestato su un valore sostanzialmente invariato rispetto al 2023, pari a 0,003%.⁷ Una delle situazioni di potenziale criticità per la circolazione riguarda la presenza di **animali in carreggiata**. Nel corso del 2024 si sono verificati 38 casi di questa natura. Per fronteggiare questi eventi, nel tratto della A36 tra il km 11 e 12 è stata alzata la quota della recinzione autostradale da 2,12 m a 2,50 m affinché animali di grossa taglia, come ad esempio i cervi, non saltino all'interno dell'autostrada.

Sono poi in fase di studio **due soluzioni tecnologiche di natura sperimentale**: una basata su **analisi video applicata a telecamera di videosorveglianza**, con alta sensibilità, per consentire il rilevamento di animali; l'altra basata su **ultrasuoni**, con il fine di **distogliere l'avvicinamento** di animali al sito di interesse. Entrambe le tecnologie, in caso di attuazione, saranno in grado di segnalare agli operatori di Sala Radio in merito ad eventi relativi a "Rilevamento Animale".

Sostenibilità nella rete in esercizio

Performance ambientale

Tutti gli aspetti ambientali che riguardano l'esercizio della rete sono gestiti nell'ambito del **sistema integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza**. Tra gli elementi prioritari della politica che ispira il sistema di gestione vi sono, oltre che il miglioramento delle performance ambientali,

7. L'aumento del tasso di incidentalità è da leggere tenendo in considerazione i dati di traffico che, per il 2024, riportano un aumento in termini di veicoli-km.



anche il **monitoraggio degli impatti generati prima, durante e dopo la costruzione dell'infrastruttura**. I risultati del monitoraggio vengono resi pubblici attraverso la sezione dedicata del sito web aziendale⁸.

Efficienza energetica ed emissioni di gas effetto serra

Nell'esercizio dell'infrastruttura aperta al traffico viene utilizzata prevalentemente l'energia elettrica, sia per l'alimentazione degli impianti di illuminazione che di tutti gli altri sistemi che ne consentono il regolare funzionamento in sicurezza. La stessa è interamente approvvigionata dalla rete⁹, con solo una piccola quota che è autoprodotta da impianti fotovoltaici. Una quota molto residuale dell'energia consumata riguarda il gasolio, contenuto in serbatoi sia interrati sia fuori terra, e utilizzato come combustibile al servizio di una decina di gruppi elettrogeni presenti lungo le tratte in esercizio, e per alimentare i mezzi di servizio utilizzati per il pattugliamento e gli spostamenti del personale di Autostrada Pedemontana Lombarda. **Nel 2024 il consumo totale di energia è risultato pari a 7.694 MWh.** A fronte dei consumi diretti le emissioni di gas effetto serra ammontano rispettivamente a 29,6 tonnellate di CO₂ eq per quanto riguarda lo scope 1 e 1.845,8 tonnellate di CO₂ eq per quanto riguarda lo scope 2. A partire dal 2023, Autostrada Pedemontana Lombarda ha dato avvio allo sviluppo del **sistema di gestione dell'energia** con l'obiettivo di certificarsi successivamente secondo la norma ISO 50001.

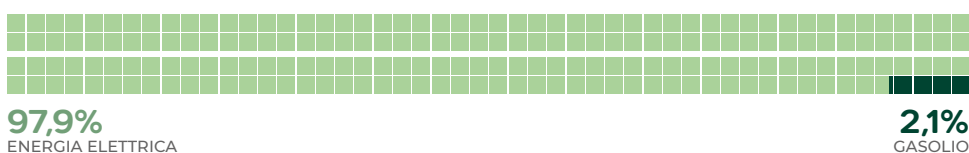
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. si è riproposta, come concessionaria autostradale, di avere **un ruolo attivo nel contesto della transizione ecologica**, focalizzandosi sull'adozione di fonti energetiche rinnovabili. Tale iniziativa è motivata dal crescente interesse per la **decarbonizzazione** e l'**indipendenza energetica**, con l'obiettivo di adeguarsi agli standard europei in materia di riduzione delle emissioni e di conseguire l'indipendenza energetica, garantendo così la neutralità dell'infrastruttura autostradale rispetto alle fluttuazioni dei prezzi dell'energia.

Tale obiettivo è coerente altresì con gli indirizzi di Regione Lombardia, il cui programma è quello di individuare almeno 7 mila ettari di aree idonee sulle quali sviluppare impianti per la generazione di energia derivante da fonti rinnovabili entro il 2030.

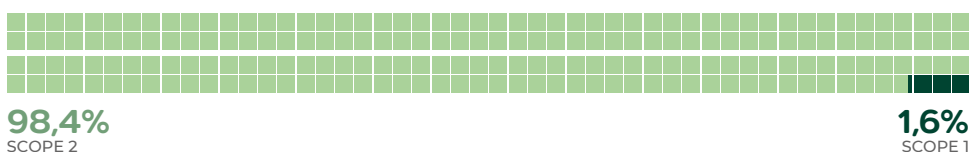
Autostrada Pedemontana Lombarda ha completato uno studio di fattibilità dettagliato sulla disponibilità di aree afferenti al proprio patrimonio e interne alla cosiddetta solar belt (fascia di 300 m lungo l'autostrada) individuando circa 40 ettari di aree idonee allo sviluppo di interventi per la generazione di energia rinnovabile per:

- autoconsumo (**Decarbonizzazione dell'asset autostradale**);
- produzione di energia per il mercato Utility Scale e creazione di comunità energetiche (**Decarbonizzazione diffusa su larga scala**).

CONSUMI ENERGETICI



EMISSIONI DI CO₂



⁸ <https://pedemontana.com/it/sostenibilita/monitoraggio-ambientale>

⁹ Autostrada Pedemontana Lombarda ha aderito a una convenzione stipulata dalla CONSIP con il fornitore ENEL Energia SpA.



Gestione idrica

Sebbene il **consumo d'acqua** non rappresenti un impatto ambientale rilevante per l'attività autostradale, Autostrada Pedemontana Lombarda ne promuove **un uso razionale e responsabile**. Nel 2024, il prelievo idrico è avvenuto esclusivamente dalla rete pubblica, per un totale annuo di circa 2.400.000 litri, destinati principalmente a lavaggi di segnaletica e gallerie, impianti antincendio, spurghi e usi igienico-sanitari nelle sedi periferiche.

Le tratte in esercizio sono dotate di **sistemi avanzati per la raccolta e il trattamento delle acque meteoriche e degli sversamenti accidentali**, sia in itinere sia in galleria. Le acque sono distinte in "prima pioggia" – che corrisponde ai primi 5 mm di precipitazione di ogni evento meteorologico, dopo almeno 48 ore di tempo asciutto – e "seconda pioggia". Le prime vengono trattate tramite sedimentazione e disoleazione, mentre le seconde sono convogliate nei bacini di laminazione e scaricate in corsi d'acqua come l'Olona e il Seveso. Lo stesso trattamento viene applicato anche alle acque raccolte nei piazzali dei centri di manutenzione di Mozzate, Villa Guardia e Vedano Olona.

Gestione dei rifiuti

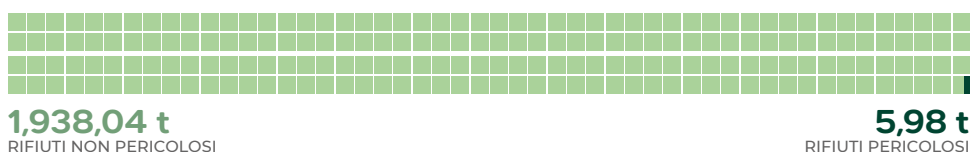
La sostenibilità di un'infrastruttura si misura anche nella sua **capacità di gestire con attenzione e trasparenza gli impatti operativi**. Autostrada Pedemontana Lombarda, nell'ambito della manutenzione della rete, adotta pratiche rigorose per la **gestione dei rifiuti**.

Nel 2024, gli interventi ordinari e straordinari, come la pulizia della carreggiata dopo incidenti o il ripristino di elementi danneggiati, hanno prodotto 158.916 kg di rifiuti speciali, tra cui vetro, metalli, batterie, fanghi, soluzioni acquose e materiali da demolizione. Questi rifiuti sono gestiti secondo le normative vigenti, con tracciabilità e smaltimento certificato.

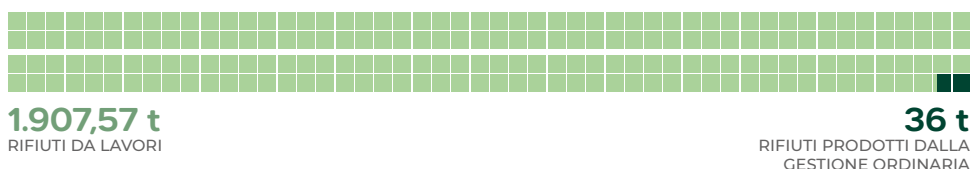
Parallelamente, i rifiuti raccolti lungo banchine, piazzole di sosta e aree esterne alla recinzione autostradale, ma di proprietà della Società, sono classificati come rifiuti urbani ai sensi del D.lgs. 152/2006. Per la loro gestione è stato predisposto un deposito temporaneo presso il Punto di Manutenzione di Mozzate, messo a disposizione delle ditte appaltatrici tramite verbale di cessione.

Queste attività, spesso invisibili all'utenza, rappresentano un tassello fondamentale nella costruzione di un'infrastruttura che non solo collega territori, ma li rispetta e li tutela.

RIFIUTI PRODOTTI



BREAKDOWN TIPOLOGIA DI RIFIUTI







04

**L'approccio
globale alla
sostenibilità**

L'approccio globale alla sostenibilità

Autostrada Pedemontana Lombarda è stata progettata fin dal principio per contenere e controllare al meglio gli effetti sul territorio e sull'ambiente, con un'attenzione particolare alla salvaguardia degli ecosistemi e territori attraversati.

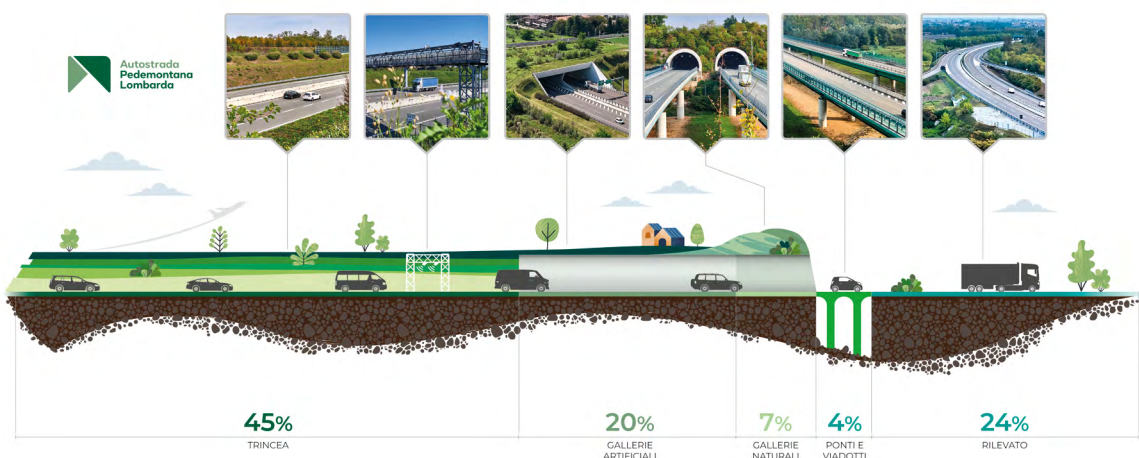
La sostenibilità è stata dunque intesa a 360 gradi e implica una serie di azioni integrate che vanno dalla fase di progettazione, alla cantierizzazione e realizzazione dell'opera, fino alla messa in esercizio.

Pianificazione e progettazione al servizio della sostenibilità dell'opera: una visione d'insieme

Il progetto esecutivo, inizialmente descritto nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) a partire dal progetto Preliminare presentato da Autostrada Pedemontana Lombarda nel 2003, è stato progressivamente integrato per rispondere alle sfide di viabilità, interconnessione, valorizzazione e tutela del territorio, che sono state affrontate nel tempo con opportune soluzioni progettuali e operative. Il tratto distintivo di Autostrada Pedemontana Lombarda continua, però, a essere rappresentato dalle **scelte tecniche e tecnologiche** finalizzate ad attraversare i territori minimizzando gli impatti visivi e acustici.

Sostenibilità e tracciato

In primo luogo, al fine di mitigare gli effetti del suo passaggio, corre per quasi tre quarti della sua lunghezza in trincea e in galleria naturale o artificiale, in modo da risultare pressoché invisibile.



TIPOLOGIA DI OPERA	TRATTA A	TRATTA B1	TRATTA B2	TRATTA C	TRATTA D	TG COMO	TG VARESE
Trincea	37,8%	79,6%	28,8%	57,6%	48,7%	10,2%	12,2%
Rilevato	35,6%	14,3%	38,2%	2,1%	41,7%	58,5%	25,3%
Gallerie naturali	3,3%	-	-	-	-	12,9%	42,8%
Gallerie artificiali	21,0%	2,4%	30,8%	39,4%	5,0%	17,6%	11,9%
Ponti e viadotti	2,3%	3,7%	2,2%	0,9%	4,6%	13,7%	7,9%

Sostenibilità e progettazione: il metodo BIM

Un'altra scelta che denota Autostrada Pedemontana come un'infrastruttura intelligente che guarda alle esigenze e alle sfide del futuro è l'utilizzo del **metodo BIM**, acronimo di **Building Information Modeling**, per la sua progettazione. Il metodo BIM consente infatti di ottimizzare la progettazione, la realizzazione e la gestione delle costruzioni attraverso l'uso di diversi software che permettono di visualizzare un **modello 3D dell'opera, integrato con dati fisici, prestazionali e funzionali**. Il modello agevola inoltre il coinvolgimento di tutti gli attori nella progettazione, aumentando l'efficienza e riducendo il rischio di interferenze tra i vari progetti specialistici. Un grande vantaggio del metodo BIM è che, opportunamente aggiornato dei dati relativi ai vari interventi che si possono susseguire su un'opera, consente un monitoraggio dinamico capace di ottimizzare significativamente la gestione. Per questo, saranno "modellate" anche le tre tratte in esercizio con questo metodo, al fine di poter beneficiare delle sue potenzialità per la gestione dell'opera nella sua interezza.

Sostenibilità e esazione: il sistema Free Flow®

L'introduzione per la prima volta in Italia del sistema di pedaggio **Free Flow®** su tutta la rete rispecchia la volontà di utilizzare le potenzialità della tecnologia a servizio degli utenti e di un minor impatto ambientale. Il sistema ha infatti permesso di **ridurre il consumo di suolo** legato alle stazioni di pedaggio e le **emissioni inquinanti** derivanti dal rallentamento dei mezzi in prossimità delle stesse.





Progetto Free Flow® 2.0: nuove tecnologie senza barriere



Autostrada Pedemontana Lombarda è la **prima autostrada in Italia ad aver impiegato il sistema di esazione senza barriere Multi Lane Free Flow®**, introducendo nel nostro Paese un metodo di pagamento del pedaggio che oggi altri operatori stanno iniziando a sperimentare. La scelta di implementare il sistema Free Flow® sulla rete è stata determinata da due esigenze principali, entrambe legate alla sostenibilità dell'opera, ovvero minor consumo di suolo in un'area altamente urbanizzata, e l'ottimizzazione del tempo di percorrenza da parte degli utenti per raggiungere le loro destinazioni. Ciò risulta vantaggioso sia per il traffico locale sia per quello a lunga percorrenza.

Oggi però il sistema in uso – installato nel 2015 e progressivamente implementato – necessita

di un miglioramento dei livelli prestazionali: le tecnologie si sono evolute, e possono apportare numerosi vantaggi in termini di tempi, di qualità del riconoscimento targa, di affidabilità e dimensioni.

La nuova versione, **Free Flow® 2.0** consente di utilizzare portali molto più snelli rispetto alle versioni precedenti, con dispositivi installati prevalentemente su un solo lato della struttura. Un'azione concreta, coerente con il recente Piano di sostenibilità 2024-2027 di Autostrada Pedemontana Lombarda, che tra i suoi obiettivi ha al primo posto la **gestione in sicurezza delle tratte esistenti**, e la sperimentazione di sistemi innovativi sulle nuove tratte dell'A36 in corso di realizzazione.

I dispositivi di rilevamento (Antenne, ANPR – Automatic Number Plate Recognition e classificatori) sono progettati per tracciare il veicolo fino a quando non lascia la zona di pedaggio, generando un unico “evento” per ogni veicolo o targa. [Nella foto sotto, una foto scattata dai dispositivi di rilevamento sperimentali del Free Flow® 2.0 al passaggio di un mezzo sotto il portale] Il sistema, grazie alle informazioni di tracciamento, riesce a gestire anche le situazioni più complesse perché mette in relazione i dati che provengono dai sensori e li associa alle informazioni sul transito del veicolo, utilizzando algoritmi di correlazione spazio-temporale. Il risultato di questa elaborazione è un messaggio di transito che caratterizza il veicolo in modo univoco.



Sostenibilità e certificazioni: il protocollo Envision™

Dal 2019, Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un percorso di valutazione della sostenibilità delle proprie infrastrutture secondo il **Protocollo Envision™**, standard internazionale sviluppato dall'**Institute for Sustainable Infrastructure (ISI)**. Lo studio preliminare di assessment del progetto definitivo delle tratte B2 e C è stato predisposto dai consulenti di Serravalle, con l'obiettivo di integrare criteri ambientali, sociali e di governance (ESG) lungo tutto il ciclo di vita dell'opera.

Nel 2023, la Società ha intrapreso **un percorso conoscitivo per approfondire l'applicazione del protocollo al progetto esecutivo**, coinvolgendo il Contraente generale e avviando la raccolta e l'organizzazione della documentazione necessaria. Nel 2025, Autostrada Pedemontana Lombarda e il Contraente generale hanno iniziato il completamento della preparazione del materiale tecnico e gestionale per il **conseguimento della certificazione Envision™ livello Silver**, riconoscimento che attesta l'adozione di pratiche sostenibili avanzate.

L'impegno è quello di trasmettere ufficialmente il documento di assessment all'ente certificatore ICMQ entro la fine del 2025, consolidando così il posizionamento dell'infrastruttura rispetto agli standard globali di sostenibilità.

La tecnologia a servizio di un'infrastruttura intelligente

Tra le soluzioni tecnologiche impiegate, insieme al sistema di pedaggio Free Flow®, che elimina i caselli tradizionali in favore di portali tecnologici per il rilevamento dei passaggi dei veicoli, Autostrada Pedemontana Lombarda **integra tecnologie digitali per ottimizzare la gestione e il monitoraggio delle sue tratte**. L'autostrada è dotata di dispositivi di monitoraggio e controllo che rendono più efficiente e reattiva la gestione delle reti stradali, migliorando la sicurezza e riducendo i tempi di viaggio.

Illuminazione

Tutti gli svincoli dell'infrastruttura autostradale sono illuminati. In presenza di eventi meteo particolari come, per esempio, la nebbia, viene inoltre attivato un impianto luminoso in corrispondenza degli svincoli e dell'asse autostradale, aumentando così la sicurezza. In galleria sono previsti sistemi di illuminazione permanente e di rinforzo, che garantiscono il corretto grado di illuminazione in base alle condizioni esterne, oltre che a sistemi di guida luminosa laterali.

Sensori meteo

Lungo l'asse principale delle tratte in esercizio, il costante aggiornamento tecnologico dei sensori consente l'acquisizione puntuale di numerosi parametri connessi alle condizioni meteo come, per esempio, la temperatura dell'aria, l'umidità relativa, la direzione e l'intensità del vento, funzionali all'elaborazione di modelli previsionali nonché alla pianificazione e attuazione di specifici servizi di prevenzione e trattamento dell'infrastruttura.

Telecamere

Lungo le tratte sono installate oltre 450 telecamere fisse e orientabili, che garantiscono anche la totale copertura dei tratti in galleria. Le telecamere sono dotate di sistemi per l'analisi automatica del transito dei veicoli, attraverso l'elaborazione delle immagini (sistema AID) e la segnalazione di possibili condizioni di pericolo.

Colonnine SOS

Le colonnine SOS consentono all'utente di contattare il Centro Radio Informativo di Autostrada Pedemontana Lombarda in caso di emergenza e sono presenti anche nei tratti all'aperto ogni 2 km circa.



Pavimentazione

La pavimentazione stradale degli assi principali all'aperto è realizzata con manto bituminoso di tipo drenante e fonoassorbente, che garantisce un ottimo comfort di guida in tutte le situazioni, oltre a elevate caratteristiche di aderenza.

Un sistema di ascolto sperimentale per la sicurezza in galleria

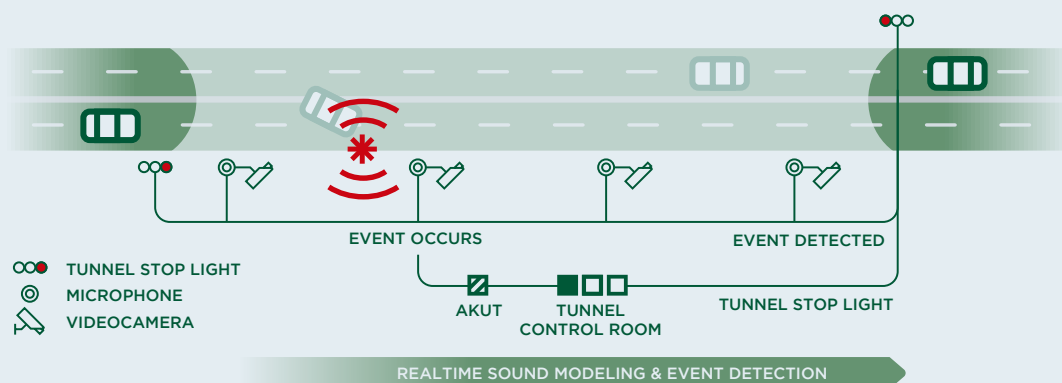
Autostrada Pedemontana Lombarda sta sperimentando all'interno di una galleria della A36 un nuovo strumento che applica l'Intelligenza artificiale per migliorare la sicurezza dei viaggiatori: si tratta di un sistema per il **riconoscimento sonoro di eventi** denominato **Sistema AKUT®** (*Acoustic Tunnel Monitoring*).

AKUT® usa sensori e microfoni ambientali installati all'interno delle gallerie per rilevare i segnali di un possibile incidente: rumori di frenata o di impatto, voci o portiere che sbattono, tombini allentati derivanti dal traffico all'interno gallerie. Tramite l'utilizzo

dell'Intelligenza artificiale i segnali rilevati da captatori (microfoni) posizionati nei forni vengono analizzati in tempi rapidi per capire se inviare una segnalazione al centro di controllo e far intervenire i mezzi di soccorso. Il Sistema AKUT® si integra con la piattaforma di gestione del traffico di Sala Radio di Autostrada Pedemontana Lombarda e lavorerà parallelamente con l'attuale Sistema AID Sprinx, basato sull'analisi del flusso video delle telecamere con l'obiettivo di migliorare i tempi di rilevazione (meno di 1 secondo) e di reazione automatica, di ridurre i falsi allarmi e

di migliorare la sicurezza all'interno delle gallerie. Il segnale audio serve a potenziare la rilevazione video: è immediato, e grazie alle tecnologie impiegate permette la rilevazione degli eventi anche in caso di scarsa visibilità dovuta al fumo, per esempio. Consente la localizzazione tempestiva delle voci nelle gallerie e il luogo preciso dell'incidente grazie alle telecamere di prossimità.

La sperimentazione si svolge insieme con l'Istituto austriaco di ricerca applicata Joanneum Research di Graz, che lo sta utilizzando da oltre 10 anni in Austria.



Progetto di integrazione dei dati

Autostrada Pedemontana Lombarda ha avviato un importante percorso di trasformazione digitale con l'obiettivo di diventare una **data-driven** company. Al centro di questa evoluzione si colloca la progettazione e realizzazione di una **data platform**: un'infrastruttura centrale in grado di raccogliere, integrare e analizzare tutte le fonti informative dell'organizzazione, dai dati operativi a quelli ambientali, strutturali, contabili e provenienti da dispositivi IoT (Internet of Things). Il progetto prevede l'accentramento dei dati in un'unica piattaforma, la definizione

di una governance condivisa e la creazione di strumenti avanzati per la reportistica, la simulazione di scenari e l'analisi predittiva. La data platform rappresenta una vera e propria **spina dorsale digitale**, capace di potenziare l'efficienza operativa, abilitare nuovi modelli decisionali e garantire trasparenza verso stakeholder interni ed esterni.

Interventi di mitigazione ambientale

Le **misure di mitigazione** rappresentano un insieme di interventi paesaggistici e ambientali orientati alla creazione di una **vasta fascia verde** – di estensione variabile – con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto dell'infrastruttura, sia nella fase di cantierizzazione per le tratte in corso di realizzazione sia in quella di esercizio. La maggior parte di questi interventi interessa aree esterne alla recinzione stradale, aperte verso il territorio e integrate nella rete ecologica regionale.

Tali misure consentono di:

- **mascherare i manufatti e le opere** che potrebbero compromettere la percezione e la fruizione del paesaggio;
- **favorire gli spostamenti della fauna**, in particolare nei tratti in cui il tracciato autostradale attraversa ambiti agricoli;
- **ricucire la rete ecologica** nei punti in cui l'infrastruttura interseca elementi sensibili, come corsi d'acqua, aree verdi o varchi naturali;
- **assorbire elevate quantità di CO₂** e contenere la dispersione degli inquinanti atmosferici.

Nell'ambito della gestione ambientale dell'infrastruttura, viene svolta una **manutenzione evolutiva delle opere di mitigazione** già realizzate, resa necessaria dagli effetti sempre più evidenti del **cambiamento climatico**. A questo proposito, è in corso un dialogo con gli Enti forestali al fine di valutare dei cambiamenti nella composizione floristica delle mitigazioni.



	 SUPERFICIE TOTALE MITIGAZIONI A VERDE...	 ...DI CUI NUOVI INTERVENTI A BOSCO	 ALBERI E ARBUSTI PIANTUMATI	
TRATTA A	60,3 ha  PARI A 84 CAMPI DI CALCIO	8,5 ha	143.216	+
TANGENZIALE VA	9,9 ha  PARI A 14 CAMPI DI CALCIO	3,4 ha	32.162	+
TANGENZIALE CO	12,8 ha  PARI A 18 CAMPI DI CALCIO	3,6 ha	22.244	+
TRATTA B1	24,5 ha  PARI A 34 CAMPI DI CALCIO	6,4 ha	92.107	+
TRATTA B2	53,8 ha  PARI A 75 CAMPI DI CALCIO	8,6 ha	69.359	+
TRATTA C	103,6 ha  PARI A 145 CAMPI DI CALCIO	13,5 ha	175.990	+
TRATTA D	76 ha  PARI A 106 CAMPI DI CALCIO	24 ha	—	=
TOTALE	340,9 ha  PARI A 477 CAMPI DI CALCIO	68 ha	—	



Opere di compensazione ambientale



Ai soggetti interessati dal passaggio dell'A36 dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, la Società ha destinato circa 188 milioni di euro¹⁰ pari a circa il 4,8% del valore dell'opera autostradale (riferimento agli importi approvati dal CIPESS con Delibera 97/2009), superando ampiamente il 2% previsto dalla legge sugli interventi compensativi¹¹ per la protezione e valorizzazione paesistico-ambientale del territorio. Con l'ambizione di promuovere una nuova cultura nella realizzazione delle infrastrutture, capace di generare ricadute positive e durevoli sul territorio, Autostrada Pedemontana Lombarda ha proposto a tutti i comuni interessati dal tracciato autostradale di evitare la dispersione delle risorse per concentrarsi su progetti unitari e strategici di riqualificazione paesistico-ambientale, con finalità fruttive per la collettività.

Il budget previsto per la realizzazione dell'opera è stato così ripartito:

- 58,1 milioni di euro per realizzare il progetto "Greenway", un corridoio ciclabile di grandi dimensioni, affiancato da siepi e filari, che si estende per 90 km, dalla Provincia di Varese alla Provincia di Monza e Brianza;
- 64,3 milioni suddivisi tra i 38 Comuni interessati dal tracciato autostradale principale del Progetto definitivo presentato al CIPESS fino a Vimercate, ed i 7 comuni interessati dalla nuova variante di tracciato che si collega all'A4 presso lo svincolo di Agrate Brianza. Tali somme sono state destinate a progetti di compensazione ambientale, e riqualificazione paesistico-ambientale; opere per rendere fruibili le aree di naturalità diffusa del territorio e nuovi interventi di forestazione;
- 59,4 milioni per la realizzazione delle opere di inserimento paesistico ambientale dell'opera e per le mitigazioni acustiche.

Per i Comuni interessati dalle tratte già in esercizio, al 2024 sono stati realizzati, o in via di ultimazione, **23 progetti di compensazione ambientale** per un ammontare di circa **21,5 milioni di euro**, di quelli destinati alle compensazioni ambientali.

Nel corso del 2024 il Consiglio di amministrazione ha infatti impegnato le somme per le compensazioni ambientali per i successivi interventi pari a **30,5 milioni di euro**. In totale sono impegnate risorse pari a **52 milioni di euro** per gli interventi di compensazione ambientale.

Nel corso del 2024 sono stati firmati i protocolli d'intesa per i 15 comuni interessati dalla tratta autostradale di nuova realizzazione a cui sono stati destinati per le compensazioni ambientale, circa 30,5 milioni di euro, ed è stato approvato lo stanziamento di un anticipo di 3,8 milioni di euro per dare avvio alla progettazione degli interventi compensativi.

Nel 2024 sono stati fatti molti incontri con le Amministrazioni comunali delle nuove tratte in corso di realizzazione, per fare delle **valutazioni aggiornate sulle esigenze compensative dei Comuni**, sempre nell'ambito della valorizzazione paesaggistica del territorio e nella creazione di una rete di nuove piste ciclabili per incentivare nel territorio la mobilità lenta.



Per vedere i progetti di compensazione.

10. Quando Autostrada Pedemontana Lombarda parla di compensazione ambientale parla delle sole somme destinate alla Greenway e alle opere compensative destinate ai singoli Comuni e alle somme spese per la realizzazione degli interventi di mitigazione a verde, acustica e opere di deframmentazione, in linea con quanto definito dal Dlgs 163/2006 art. 165.

11. Gli interventi compensativi sono azioni obbligatorie per legge dal 2006 (Dlgs 163/2006) per la riduzione degli impatti non mitigabili portati dalla costruzione di un'infrastruttura.







05

**La Società
Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

La Società Autostrada Pedemontana Lombarda

Autostrada Pedemontana Lombarda Spa è la Società concessionaria nata con l’obiettivo di promuovere, studiare, progettare, realizzare e gestire l’opera che consentirà di rendere sempre più integrato ed efficiente il sistema di mobilità della viabilità lombarda, armonizzando le esigenze sociali con lo sviluppo sostenibile.

Nata nel 1986, Autostrada Pedemontana Lombarda Spa a fine 2024 conta 147 dipendenti, tutti orientati a perseguire la missione della Società mettendo a disposizione competenze professionali e relazioni.

Regione Lombardia è l’azionista di riferimento, che ne indirizza l’attività verso la realizzazione di progetti legati a opere di interesse regionale. Il 27 novembre 2024 è stato deliberato l’avviso di opzione per l’aumento del capitale sociale dall’assemblea societaria, con il termine finale di sottoscrizione fissato al 31 dicembre 2024.
Alla data del 31 dicembre 2024, l’assetto azionario della Società è il seguente:

COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE			
SOCIO	CAPITALE EURO	AZIONI	%
Regione Lombardia*	684.329.000	684.329	74,15%
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ("MISE")	238.597.000	238.597	25,85%
Totale	922.926.000	922.926	100%

* Le 272.000 azioni deliberate dall’Assemblea dei Soci del 27 novembre 2024 per Euro 272.000.000 sono di categoria "A", caratterizzate dalla previsione di diritto di recesso così come disciplinato dall’articolo 39 dello statuto della Società aggiornato nella medesima data.

- Con la propria attività, Autostrada Pedemontana Lombarda intende:
- **assumere un ruolo attivo nello sviluppo della viabilità lombarda**, promuovendo strategie e attuando azioni concrete per un sistema di mobilità sempre più integrato ed efficiente, in equilibrio con le esigenze sociali e i principi dello sviluppo sostenibile;



- **potenziare le infrastrutture** e migliorare la qualità complessiva della rete gestita, intervenendo anche sulla riqualificazione e sull'ampliamento dei servizi accessori;
- **mettere al centro l'utente**, anticipandone e soddisfacendone i bisogni in termini di mobilità, sicurezza, comfort e servizi complementari;
- **favorire lo sviluppo professionale del personale**, offrendo percorsi formativi mirati e garantendo pari opportunità nel rispetto delle normative vigenti.

Governance della Società

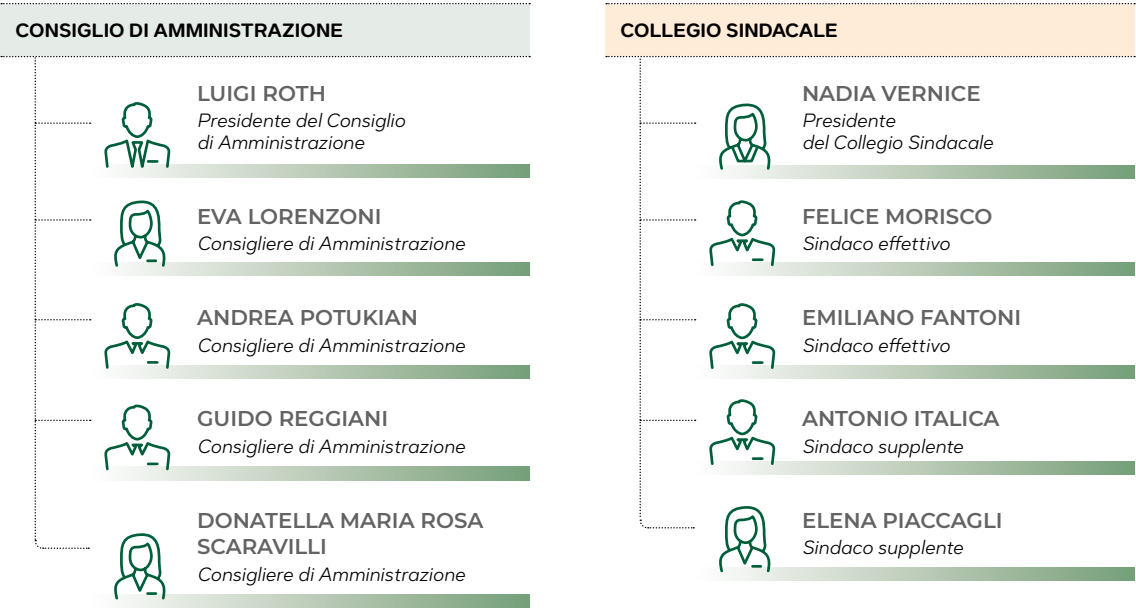
Lo Statuto regola la nomina, la composizione, i compiti e i poteri degli organi societari:

- **Assemblea**, le cui competenze, i cui ruoli e il cui funzionamento sono determinati dalla legge e dallo Statuto vigente;
- **Organo Amministrativo**, investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società. Può compiere anche tutti gli atti che ritenga opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi soltanto quelli che la legge e lo statuto riservano per l'Assemblea. Qualora venga nominato, il Consiglio di Amministrazione può delegare proprie attribuzioni a uno dei suoi membri o affidare a esso incarichi speciali. Le deleghe di gestione possono essere attribuite a un solo amministratore, salva l'attribuzione di deleghe al Presidente ove preventivamente autorizzata dall'Assemblea;
- **Presidente**, a cui vengono conferiti i poteri gestionali della Società;
- **Collegio Sindacale**, a cui spetta la vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e adeguatezza dell'assetto organizzativo;
- **Società di revisione legale**, che esercita il controllo contabile sulla Società;
- **Direzione Generale**, nominata dall'organo amministrativo che ne determina funzioni e poteri.

La Società è oggi amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da cinque membri, due donne e tre uomini, nominato dall'Assemblea in data 23 aprile 2024, che rimarrà in carica sino all'approvazione del Bilancio 2026. Il Consiglio di Amministrazione ha delegato le proprie competenze di gestione ordinaria a un Direttore Generale nominato in data 30 agosto 2022. Due persone del Consiglio hanno un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre le restanti tre hanno un'età maggiore di 50 anni. Il Collegio Sindacale è composto da tre membri effettivi e due supplenti (due donne e tre uomini).



Al 31 dicembre 2024 gli organi societari sono così composti



Integrità nella conduzione del business e gestione del rischio

Autostrada Pedemontana Lombarda ha definito un insieme di regole e strumenti volti a garantire condizioni di correttezza, trasparenza e responsabilità nello svolgimento delle attività aziendali. Questi strumenti sono finalizzati alla tutela dell'immagine aziendale, al rispetto delle aspettative degli azionisti e alla valorizzazione del lavoro di dipendenti e collaboratori.

In quest'ottica, la Società ha adottato – e aggiornato nel tempo – il **Codice Etico** e il **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** ai sensi del **D.lgs. 231/2001**.

Il Codice Etico esprime i valori fondamentali dell'azienda e stabilisce i principi generali di condotta – quali onestà, lealtà, buona fede, equilibrio, correttezza, diligenza, collaborazione e trasparenza – a cui devono attenersi tutti i soggetti che interagiscono con la Società, inclusi i collaboratori esterni.

Il **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** è finalizzato a garantire il rispetto delle disposizioni del D.lgs. 231/2001, rafforzando il sistema di controllo interno per assicurare una gestione efficace, trasparente e responsabile delle attività aziendali.

Nel corso del **2024**, è proseguita l'attività di revisione e aggiornamento dei processi e delle procedure aziendali. Tale processo, realizzato con il coinvolgimento attivo di tutte le strutture organizzative, ha contribuito a una loro efficace implementazione.

La Società ha adottato il **Piano triennale di Prevenzione della Corruzione** e per la Trasparenza 2023–2025, in linea con quanto previsto dalla Legge 190/2012 e dal D.Lgs. 33/2013.

Nel corso del 2024, le politiche e procedure anticorruzione sono state condivise con tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione e con il personale aziendale. Nello stesso anno, l'80% del personale ha partecipato a sessioni formative sui temi della compliance e della prevenzione della corruzione, rafforzando la cultura della legalità e della trasparenza all'interno dell'organizzazione.

La Società ha adottato un apposito **Regolamento** che definisce le modalità di **segnalazione degli illeciti** nell'ambito delle attività di prevenzione della corruzione e della promozione della trasparenza previste dal Piano. È inoltre attiva una **Procedura Whistleblowing**, finalizzata a raccogliere segnalazioni relative a comportamenti irregolari o violazioni etiche, provenienti da dipendenti o collaboratori, a qualunque titolo coinvolti nelle attività aziendali.

Nel corso dell'anno non sono pervenute **segnalazioni** né sono stati rilevati **episodi di corruzione accertati**.

L'**Organismo di Vigilanza**, composto da tre membri esterni alla Società, è incaricato di verificare l'efficacia e l'adeguatezza del **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo**, monitorandone l'applicazione e proponendone eventuali aggiornamenti. Nel corso del **2024**, è stato aggiornato il **Codice Etico**.

In coerenza con la propria missione, la Società attua un costante **monitoraggio dei rischi aziendali** attraverso un solido sistema di controllo interno e strumenti organizzativi dedicati. I principali rischi individuati riguardano aspetti regolatori, operativi e di solidità patrimoniale e finanziaria.

Il monitoraggio avviene mediante l'analisi di parametri qualitativi e quantitativi, tra cui indicatori economici, patrimoniali e finanziari, che consentono una valutazione preventiva e l'individuazione tempestiva di potenziali criticità.



Il valore generato e distribuito

Nello svolgimento delle proprie attività, Autostrada Pedemontana Lombarda contribuisce attivamente allo sviluppo del contesto economico, sociale e ambientale di riferimento, generando **valore non solo per l'azienda, ma anche per i propri stakeholder**. Questo contributo si traduce nella **creazione e distribuzione di Valore Aggiunto**, quale indicatore della ricchezza generata e condivisa con gli attori coinvolti nel sistema aziendale.

Nel 2024 il valore economico generato da Autostrada Pedemontana Lombarda è risultato pari a **49 milioni e 188 mila euro, di cui il 94% deriva dai pedaggi**. Il valore aggiunto globale è pari a **29 milioni e 790 mila euro**, e quello ripartito, al netto quindi degli ammortamenti e accantonamenti, ammonta a **22 milioni e 778 mila euro**. Come riportato nel grafico, **buona parte del valore aggiunto ripartito è destinato ai fornitori di capitale di credito**, in conseguenza delle scelte di finanziamento dell'opera che prevedono un massiccio ricorso all'indebitamento.

DETERMINAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO	2023	2024
	K€	K€
Ricavi di vendita	44.365	46.100
Altri ricavi	3.245	3.087
Saldo proventi / oneri straordinari	-	-
Valore Economico Generato	47.610	49.188
Costi operativi (forniture di beni e servizi)	- 16.960	- 19.397
Valore aggiunto	30.650	29.790
Ammortamenti e accantonamenti	- 5.755	- 7.013
Valore aggiunto distribuito agli stakeholder	24.895	22.778
ai Collaboratori (per stipendi, contributi previdenziali)	- 8.135	- 6.602
agli Azionisti (utile/perdita d'esercizio)	- 11.936	- 1.750
ai Fornitori di capitale di Credito (Istituti finanziari e azionisti)	- 27.982	- 29.843
alla Pubblica Amministrazione centrale (IRES corrente + IRAP)	- 714	- 1.267
alla Pubblica Amministrazione periferica (Compensazione ambientali, IMU, altre imposte locali)	- 140	- 151

Le persone

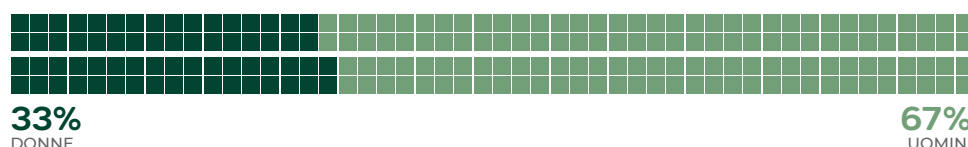
Autostrada Pedemontana Lombarda riconosce nel contributo professionale delle proprie persone il principale fattore di successo aziendale, fondato su leali relazioni e basate su fiducia reciproca. **Le risorse umane rappresentano un elemento chiave** per garantire la qualità, lo sviluppo e la continuità dei servizi offerti. La composizione e la gestione del capitale umano si sono evolute nel tempo, in linea con le diverse fasi progettuali e realizzative dell'opera, registrando una crescita significativa soprattutto **durante i momenti di progettazione e sviluppo**.

L'attuale fase di avvio dei nuovi lavori ha comportato un incremento occupazionale, in particolare nell'ambito tecnico di Direzione Lavori. Al 31 dicembre 2024, la Società conta infatti 147 persone, in aumento del 12,2% rispetto al 2023.

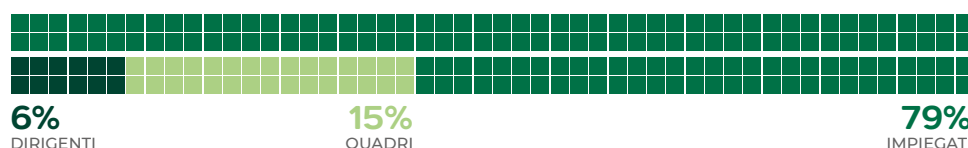


	2023	2024
Numero di dipendenti al 01/01	105	131
Totale entrate	32	19
Totale uscite	6	3
Totale numero di dipendenti al 31/12	131	147

SUDDIVISIONE DEI DIPENDENTI PER GENERE



SUDDIVISIONE DEI DIPENDENTI PER INQUADRAMENTO



Il personale di Autostrada Pedemontana Lombarda opera presso la sede di **Milano** per lo svolgimento di attività amministrative, tecniche e gestionali, e presso le altre due sedi di **Mozzate**, dov'è presente la manutenzione e prendono servizio gli addetti alla viabilità, e **Grandate**, in cui si trova il Centro Radio Informativo.

Più nel dettaglio, il 29% del personale si occupa delle attività amministrative, il 28% di quelle di esercizio e manutenzione, il 26% sono destinate alle attività tecniche per la realizzazione della nuova opera e infine il 16% per quelle dell'esazione. La maggior parte delle risorse è in possesso di un titolo di laurea, principalmente in ingegneria, e a seguire architettura, geologia e agraria.

Autostrada Pedemontana Lombarda offre **un rapporto lavorativo stabile e continuativo**. La totalità del personale ha infatti un contratto di lavoro a tempo indeterminato. A fine anno risultano attivi 8 contratti di lavoro part-time.





Pedemontana in ascolto: analisi di clima 2024

Tra ottobre e dicembre 2024, è stata condotta un'indagine di clima finalizzata a rilevare le opinioni dei dipendenti di Autostrada Pedemontana Lombarda sui principali temi aziendali di interesse. I questionari, inviati in forma anonima, sono stati analizzati e i risultati sono stati illustrati a tutti i colleghi nel corso di una presentazione tenutasi a inizio febbraio 2025.

Le opinioni raccolte hanno rilevato alcuni punti di forza della nostra Società. In particolare, è diffuso un gran senso di appartenenza ad Autostrada Pedemontana Lombarda: le persone si identificano nell'azienda, sono orgogliose di lavorare in Pedemontana Lombarda e sono a conoscenza degli obiettivi. Anche l'organizzazione del lavoro è considerata un punto di forza: i dipendenti hanno chiare le proprie responsabilità e cosa viene a loro richiesto, valutano come positiva la disponibilità dei colleghi. La valutazione del management è complessivamente positiva, in particolare vengono riconosciute ai responsabili buone capacità di restituire il feedback. Positiva è anche la valutazione della comunicazione, soprattutto quella interna.

La valutazione della qualità della vita lavorativa invece è considerata sufficiente: i ritmi di lavoro appaiono complessivamente abbastanza adeguati, ma è emerso il desiderio di migliorare la cultura aziendale, orientandola di più al benessere delle persone. I punti più critici sono emersi in relazione allo sviluppo professionale, ove si richiede più equità, e soprattutto nel tema dei riconoscimenti: viene richiesto che i meccanismi di ricompensa siano chiari ed equi e maggiore meritocrazia. In ragione dei risultati emersi, la Società si è mossa per valorizzare i punti di forza e per intervenire sui punti di debolezza.

In particolare, da febbraio 2025 ha avuto inizio un percorso che porterà alla formalizzazione della Carta dei valori di Autostrada Pedemontana Lombarda, al fine di valorizzare il diffuso senso di appartenenza e l'orgoglio aziendale. Verranno attuati dei piani formativi in modo da coinvolgere il più possibile le persone che negli anni passati hanno avuto meno opportunità formative e si introdurranno dei momenti dedicati al benessere (fisico, mentale o psicologico) dei lavoratori. Inoltre, saranno organizzati incontri plenari per aggiornare tutti sull'andamento aziendale e sugli obiettivi raggiunti.

Per quanto infine riguarda il tema più sentito, quello delle remunerazioni e della meritocrazia, dal 2025 sarà introdotto un sistema incentivante variabile: al raggiungimento degli obiettivi (individuali e di comparto) e con una valutazione delle prestazioni positiva, sarà possibile accedere ad un premio variabile. Tale sistema viene esteso a tutti i colleghi, non quadri o dirigenti, e sarà parametrato all'effettivo raggiungimento di obiettivi, coniugando dunque sia la richiesta di equità che di meritocrazia.

Pari opportunità e benessere lavorativo

Autostrada Pedemontana Lombarda garantisce pari opportunità nel rapporto di lavoro, escludendo qualsiasi forma di discriminazione basata su genere, età, nazionalità, opinioni politiche o religiose e stato di salute.

Al termine dell'anno, la presenza femminile rappresenta il 33% della forza lavoro complessiva.

	Dirigenti	Quadri	Impiegate	Totale donne
2023	1	7	36	44
2024	2	7	40	49





La Carta dei valori aziendale

Da un'analisi interna, è emersa la volontà della Società di dotarsi di una propria Carta dei Valori, uno strumento fondato sulle persone e ispirato all'identità unica della nostra organizzazione. L'obiettivo è definire una dichiarazione autentica e distintiva dei valori, coerente con il posizionamento strategico di Autostrada Pedemontana Lombarda e capace di differenziarsi dalle narrazioni di competitor e realtà simili. La Carta dei Valori rappresenterà un **manifesto della cultura aziendale**: un riferimento concreto e condiviso che esprima il DNA della organizzazione e a cui ogni persona, a tutti i livelli, potrà ispirarsi nel proprio quotidiano.

Sarà inoltre un asset strategico per la comunicazione esterna, contribuendo a rafforzare l'immagine di Autostrada Pedemontana Lombarda come datore di lavoro attrattivo, riconosciuto per la propria cultura, i valori e la visione. Nel corso dei primi mesi del 2025 sono stati organizzati momenti di confronto con il team di leadership e con gruppi rappresentativi di dipendenti, con l'obiettivo di raccogliere riflessioni e stimoli utili a far emergere in modo partecipato e trasparente l'identità aziendale. Da questi incontri sono emersi racconti, esperienze ed evidenze preziose che potranno essere trasformate in punti di forza e in valori fondanti della Carta. La pubblicazione della Carta dei Valori è prevista entro la fine dell'anno 2025.

Autostrada Pedemontana Lombarda è dotata di un **sistema di welfare aziendale** che incrementa il livello di protezione sociale e il potere di acquisto dei dipendenti, nonché impatta positivamente sul clima aziendale, rispondendo ai bisogni dei dipendenti. Questo garantisce al personale dipendente l'accesso a un'ampia varietà di servizi alla persona, la massima personalizzazione nella gestione delle risorse e nella scelta di servizi, oltre a un regime di fiscalità agevolata.

Sempre al fine di migliorare il benessere dei dipendenti, Autostrada Pedemontana Lombarda ha adottato la possibilità di poter lavorare in modalità **smart working**, per le mansioni e attività ove questo fosse compatibile. Nel 2024 il tasso di assenteismo ammonta al 3,8%¹² in ulteriore diminuzione rispetto all'anno 2023 quando ammontava a circa il 4,9%. Il tasso di turnover in entrata si attesta al 13,67%, mentre il tasso di turnover in uscita ammonta al 2,16%.



12. Il tasso di assenteismo è stato calcolato considerando tutte le ore non lavorate (retribuite e non) a esclusione delle ferie, dei riposi compensativi e dei periodi di astensione dal lavoro per maternità obbligatoria e facoltativa.





Lo sviluppo del capitale umano

Le sfide continue che la Società ha affrontato e continua ad affrontare l'hanno portata a **investire nel capitale umano**, e in particolar modo nella formazione, sia tecnico specialistica sia in ambito di soft skill. La People Strategy mira quindi a valorizzare e aumentare le competenze delle risorse umane, al fine di incrementare la produttività, il livello di engagement, nonché a diffondere una cultura dell'innovazione. In tal senso, nel corso del 2024, **le ore medie di formazione per dipendente sono state 20,5**.

Ore di formazione

2024: 831 ore (obbligatoria), 2.177,5 ore (non obbligatoria)¹³
2023: 2.097 ore (obbligatoria), 4.216,5 ore (non obbligatoria)

FORMAZIONE (N.)	2023	2024
Totale ore	6.313,5	3.008,5
Ore medie di formazione per dipendente	47,1	20,5

ORE DI FORMAZIONE PER TIPOLOGIA



Autostrada Pedemontana Lombarda offre a tutti i dipendenti tecnici l'opportunità di accedere a **Beta Formazione**, una piattaforma online dedicata alla formazione professionale continua. Questa iniziativa consente al personale tecnico di aggiornare costantemente le proprie competenze, seguendo corsi specifici che ne valorizzano il profilo professionale e, per coloro iscritti all'albo professionale, di acquisire i necessari Crediti Formativi Professionali.



Stage e convenzioni: un ponte tra Università e Autostrada Pedemontana Lombarda

Rafforzare le collaborazioni e il dialogo con istituti di ricerca e università rappresenta per Autostrada Pedemontana Lombarda un impegno strategico volto a promuovere l'innovazione, la crescita delle competenze e la diffusione di buone pratiche nel settore infrastrutturale. Nel corso dell'anno, questa visione si è concretizzata nell'attivazione di cinque stage formativi, offrendo a giovani studenti l'opportunità di confrontarsi con progetti reali in un contesto aziendale complesso e dinamico. Parallelamente, sono state stipulate quattro convenzioni con università e centri di ricerca, a testimonianza della volontà di costruire un ecosistema di scambio e collaborazione tra mondo accademico e impresa. Tali iniziative contribuiscono non solo allo sviluppo del capitale umano, ma anche al rafforzamento della responsabilità sociale d'impresa attraverso il sostegno alla formazione e alla ricerca.

^{13.} La diminuzione è riconducibile a un numero inferiore di nuove assunzioni rispetto all'anno precedente, che ha comportato una riduzione delle attività formative iniziali.



Sistema di valutazione e premiante

In Autostrada Pedemontana Lombarda, la meritocrazia rappresenta il principio guida nelle politiche di gestione e premiazione, sia per lo sviluppo professionale sia per le opportunità di carriera.

Accanto a questo, la equità costituisce un altro valore fondamentale che guida le decisioni aziendali, garantendo imparzialità e giustizia nelle pratiche gestionali.

A partire dal 2023 la Società ha introdotto un sistema di valutazione delle prestazioni delle risorse umane, con la finalità di valorizzare le persone e garantire loro opportunità di sviluppo. Autostrada Pedemontana Lombarda **ha mappato, con il coinvolgimento della totalità della popolazione aziendale, le competenze cognitive, realizzative e relazionali ritenute necessarie per ogni ruolo**. Nel 2024, a valle di tale mappatura, 116 impiegati sono stati sottoposti a valutazione, mentre 31 quadri o dirigenti sono stati valutati nell'ambito del piano MBO. I dati raccolti hanno consentito di comprendere quali competenze e comportamenti siano funzionali all'efficacia del ruolo e delle esigenze specifiche del contesto di Autostrada Pedemontana Lombarda, nonché quali fossero le aree di miglioramento in relazione alle quali la Società potesse supportare il personale nella crescita, anche con percorsi speciali o azioni formative. La **valutazione delle competenze** è al centro del sistema di politica meritocratica, che è stato aggiornato nel corso del 2024. Nel corso dell'anno la Società ha inoltre introdotto il sistema di gestione per obiettivi (MBO) al fine di valutare il personale manageriale (Quadri e Dirigenti) in base ai risultati raggiunti a fronte di obiettivi prefissati. È prevista anche una **valutazione qualitativa delle competenze trasversali**, in coerenza con lo stile manageriale della Società, che è improntato sul perseguimento di obiettivi sfidanti e sulla cooperazione e sul lavoro di squadra.

Salute e sicurezza

Autostrada Pedemontana Lombarda si impegna costantemente nella tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. A tal fine, la Società monitora lo stato di salute dei lavoratori con sorveglianza sanitaria periodica e adotta azioni finalizzate a eliminare e ridurre i fattori di rischio, caratterizzanti delle diverse attività lavorative. Quest'ultime sono presidiate con sistemi di gestione certificati secondo la normativa ISO 45001 sulla salute e sicurezza sul lavoro. In tale contesto, sono state promosse e adottate varie buone pratiche che hanno portato a una **diminuzione progressiva degli infortuni**. Nel 2024 si sono registrati due infortuni sul lavoro, non gravi. La Società si impegna inoltre nella continua formazione in materia di sicurezza e salute. **Nel 2024 i corsi di formazione in sicurezza sono stati 29.**

Relazioni industriali

Nel 2024 resta in vigore **l'accordo di secondo livello sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali per il triennio 2023–2025, a vantaggio della popolazione aziendale**. Questo accordo incorpora le decisioni condivise in materia di welfare aziendale e assistenza sanitaria integrativa. Nel corso dell'anno è stato inoltre firmato un accordo specifico con le Organizzazioni Sindacali relativo alla **variazione dell'importo stanziato per l'assistenza sanitaria integrativa** per ciascun dipendente.

Nel 2024 è stato sottoscritto un accordo con le Organizzazioni Sindacali per disciplinare gli **incentivi destinati al personale tecnico**, in applicazione dell'articolo 45 del D.Lgs. 36/23, che prevede specifiche indennità variabili in base alle funzioni svolte e agli importi contrattuali autorizzati. È stata inoltre introdotta la possibilità di convertire l'importo degli incentivi in welfare, con un aumento del 20% rispetto al valore nominale.

Infine, come previsto a seguito dell'accordo di secondo livello, sono stati definiti e firmati anche **gli obiettivi aziendali per l'assegnazione del premio di risultato variabile**, legato al raggiungimento delle performance collettive.



La catena di fornitura

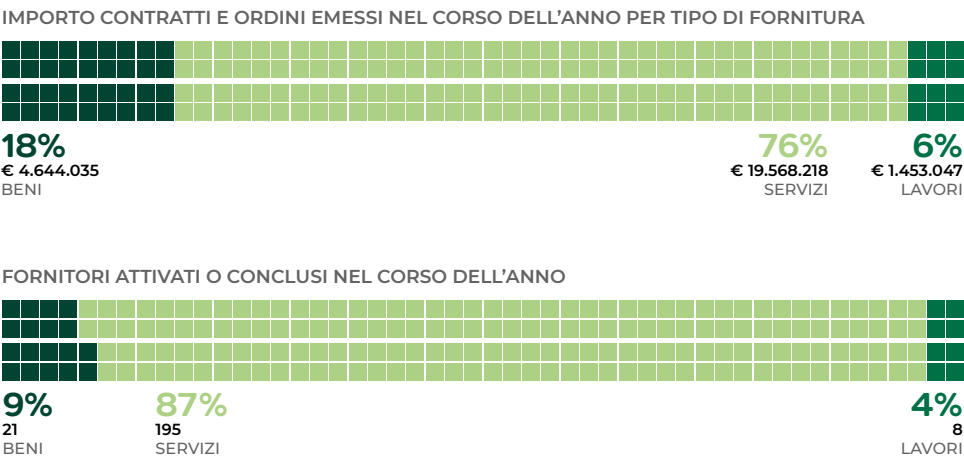
Gli appalti, i contratti per la realizzazione dell’opera e dei servizi accessori, nonché le modalità di approvvigionamento delle forniture, sono regolati dal **Codice degli Appalti Pubblici**.

I criteri con cui la Società interagisce con la propria catena di fornitura si basano su **imparzialità** e **correttezza**, consapevole dell’impatto economico, sociale e ambientale delle proprie attività.

Durante la fase di selezione, la Società adotta principi di imparzialità e garantisce pari opportunità, evitando qualsiasi situazione di conflitto di interesse, anche potenziale. Con i fornitori di beni, servizi e prestazioni, la Società instaura rapporti di cooperazione fondati su una comunicazione trasparente e collaborativa, finalizzata allo scambio reciproco di competenze e informazioni e alla creazione di valore condiviso.

L’albo fornitori, in corso di aggiornamento, è composto da **748 fornitori**. Sono stati stipulati **224 acquisti economali, ordini e contratti annuali o pluriennali** con fornitori distribuiti su tutto il territorio nazionale, per un valore complessivo di spesa di circa €25.665.300. Di questi, €1.986.617 sono stati destinati al subappalto. Altre spese sono invece attribuibili a servizi di ingegneria, lavori di manutenzione e agli ambiti afferenti all’Information Technology. Il profilo di spesa della catena di fornitura, e le relative categorie merceologiche, seguono l’andamento delle fasi di sviluppo dell’opera con le sue necessità. L’esecuzione dei lavori per la costruzione delle tratte B2 e C comporterà, nei prossimi anni, una significativa crescita dell’indotto generato.

Distribuzione della spesa



GESTIONE APPROVIGIONAMENTI	2023	2024
Numero minimo / medio fornitori invitati in procedure negoziate	9	4
Bandi di gara ad evidenza pubblica	4	6
Bandi di gara ad evidenza pubblica con offerta economica più vantaggiosa	3	6







06

Appendici

Appendici

Nota metodologica

Il presente documento rendiconta **i dati e le informazioni di carattere ESG** di Autostrada Pedemontana Lombarda SpA. Il perimetro del report comprende la sede di Milano di Via Benigno Crespi 17, il Punto Verde di Mozzate sulla A36, la Sede Operativa di Grandate (CO) e le tratte autostradali (A36) e tangenziali (Como e Varese) attualmente in esercizio. Altre eventuali limitazioni di perimetro sono specificate in calce a ciascuna tabella o nel corso della trattazione. Il documento è stato redatto utilizzando come riferimento metodologico i GRI Standard pubblicati dal Global Reporting Initiative, con livello di applicazione "referenced". Nella tabella GRI, riportata nella pagina di seguito, sono evidenziati gli indicatori GRI presenti all'interno del documento.

I dati e le informazioni rendicontate si riferiscono all'**esercizio fiscale 1° gennaio - 31 dicembre 2024**; quando possibile, i dati riportati fanno riferimento anche ai due esercizi fiscali precedenti, anni 2023 e 2022. Il documento è stato visionato e approvato dal Consiglio di amministrazione di Autostrada Pedemontana Lombarda in data 27 novembre 2025. Il presente documento è reso disponibile al sito di Autostrada Pedemontana Lombarda (www.pedemontana.com). Per informazioni sul documento comunicazione@pedemontana.com



Riferimenti GRI (Global Reporting Initiative)

GRI	DESCRIZIONE DELL'INDICATORE	PAGINA
GRI 2 - INFORMATIVA GENERALE		
2-1	Dettagli organizzativi	Pag. 68
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Pag. 82
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti	Pag. 82
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Pag. 68, 78
2-7	Dipendenti	Pag. 72-75, 86, 87
2-8	Lavoratori non dipendenti	Pag. 68
Governance		
2-9	Struttura e composizione della governance	Pag. 69, 70
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Pag. 70
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Pag. 82
Strategia, politiche e prassi		
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	Pag. 88
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Pag. 2-3
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Pag. 63-64
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Pag. 71
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Pag. 71
Coinvolgimento degli stakeholder		
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Pag. 24-28
2-30	Contratti collettivi	Pag. 87
GRI 200 – ECONOMICO		
203 - Impatti economici indiretti		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 65
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Pag. 65
204 - Pratiche di approvvigionamento		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 78
204-1	Valore e localizzazione delle forniture	Pag. 78



GRI	DESCRIZIONE DELL'INDICATORE	PAGINA
205 – Anticorruzione		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 71
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Pag. 71, 91
GRI 300 – AMBIENTALE		
302 – Energia		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 54
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Pag. 54
303 – Acqua e scarichi idrici		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 55
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Pag. 55
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Pag. 55
303-5	Consumo idrico totale	Pag. 55
305 – Emissioni		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 54
305-1	Emissioni dirette di Green House Gas (Scope 1)	Pag. 54
305-2	Emissioni indirette di Green House Gas da consumi energetici (Scope 2)	Pag. 54
306 – Rifiuti		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 55
306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	Pag. 55
GRI 400 – SOCIALE		
401 – Occupazione		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 72
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Pag. 73, 86, 87



GRI	DESCRIZIONE DELL'INDICATORE	PAGINA
403 – Salute e Sicurezza sul Lavoro		
103-1 103-2 103-3	Modalità di gestione	Pag. 77
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 77, 90
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Pag. 77, 90
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 76, 88
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Pag. 77
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 90
403-9	Infortuni sul lavoro	Pag. 77, 90
404 – Formazione e istruzione		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 76
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Pag. 76, 88
405 – Diversità e pari opportunità		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 74
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Pag. 70, 74, 86, 87
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Pag. 88
406 – Non discriminazione		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 74
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Pag. 87
413 – Comunità locali		
3-3	Modalità di gestione	Pag. 22
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Pag. 24-25, 27-28, 65



Principali dati di performance
Risorse umane

	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
OCCUPAZIONE				
Numero di dipendenti al 01/01	2.7 a	n.	105	131
Totale entrate		n.	32	19
Totale uscite		n.	6	3
Totale numero di dipendenti al 31/12		n.	131	147
DIPENDENTI PER GENERE				
Uomini	2.7 a	n.	87	98
Donne		n.	44	49
SUDDIVISIONE DEI DIPENDENTI PER DURATA DEL CONTRATTO DI LAVORO E PER GENERE				
Contratto a tempo indeterminato	2.7 b	n.	131	147
di cui donne		n.	44	49
Contratto a tempo determinato		n.	0	0
di cui donne		n.	0	0
Dipendenti con contratti che non prevedono un numero garantito di ore di lavoro (non-guaranteed hours employees)		n.	0	0
di cui donne		n.	0	0
SUDDIVISIONE DEI DIPENDENTI SECONDO TIPOLOGIA DI IMPIEGO E PER GENERE				
Full time	2-7 b	n.	124	139
di cui donne		n.	38	42
Part time		n.	7	8
di cui donne		n.	6	7
SUDDIVISIONE DEI DIPENDENTI PER CATEGORIE E PER GENERE				
Dirigenti	405 b	%	7%	6%
di cui donne		%	11%	22%
Quadri		%	16%	15%
di cui donne		%	33%	32%
Impiegati		%	77%	79%
di cui donne		%	36%	34%
Operai		%	0%	0%
di cui donne		%	0%	0%



	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
% di dipendenti per categoria e per fascia d'età				
Dirigenti		%	7%	6%
di cui < 30		%	0%	0%
di cui tra 30-50		%	44%	22%
di cui > 50		%	56%	78%
Quadri		%	16%	15%
di cui < 30		%	0%	0%
di cui tra 30-50		%	52%	50%
di cui > 50		%	48%	50%
	405-1,b			
Impiegati		%	77%	79%
di cui < 30		%	15%	8%
di cui tra 30-50		%	63%	55%
di cui > 50		%	22%	37%
Operai		%	0%	0%
di cui < 30		%	0%	0%
di cui tra 30-50		%	0%	0%
di cui > 50		%	0%	0%
DIVERSITÀ NEGLI ORGANI DI GOVERNO				
% di componenti degli organi di governo dell'organizzazione per genere				
Uomini		%	60%	60%
Donne	405-1a, i	%	40%	40%
% di componenti degli organi di governo dell'organizzazione per fascia di età				
> 30		%	0%	0%
Tra 30-50	405-1a, ii	%	40%	40%
> 50		%	60%	60%
ALTRI INDICATORI DI DIVERSITÀ				
Dipendenti appartenenti a categorie protette	405-1b, iii	n.	7	8
NUOVE ENTRATE E TASSO DI ENTRATA				
Totale nuove entrate		n.	32	19
	401-1a			
Tasso nuove entrate		%	24%	13%
USCITE E TURNOVER DEI DIPENDENTI				
Numero totale di uscite		n.	6	3
	401-1b			
Turnover dei dipendenti		%	5%	2%
ACCORDI DI CONTRATTAZIONE COLLETTIVA				
% di dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	2.30	%	100%	100%
EPISODI DI DISCRIMINAZIONE E MISURE CORRETTIVE ADOTTATE				
Segnalazioni ricevute per casi di discriminazione	406-1	n.	0	0



	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
GENDER PAYGAP				
Differenziale di retribuzione (RAL) ¹⁴				
Dirigenti	405-2 a	%	135%	111%
Quadri	405-2 a	%	99%	97%
Impiegati	405-2 a	%	89%	87%
Rapporto di remunerazione totale annua ¹⁵				
Rapporto di remunerazione totale annua	2-21 a	%	502%	466%
FORMAZIONE				
Totale ore di formazione		n.	6.313,5	3.008,5
Dipendenti che hanno partecipato ad almeno un corso di formazione	404-1	n.	134	131
Ore medie di formazione per dipendente		n.	47,1	20,5
Suddivisione delle ore di formazione per tipologia				
Manageriale		n.	400	424
Specialistica		n.	3.692,5	1.443,5
Salute, sicurezza, privacy...		n.	2.221	1.141
Suddivisione ore di formazione per genere				
Uomini	404-1 a, i	n.	4.585	2.473,5
Donne		n.	1.714,5	535
Suddivisione ore di formazione per inquadramento				
Dirigenti		n.	892	319
Quadri		n.	1.328	641
Impiegati	404-1 a, ii		4.079,5	2.048,5
Operai		n.	0	0
Ore di formazione salute e sicurezza				
Totale ore	403-5	n.	2.097	831

14. L'indicatore, espresso in percentuale, misura il rapporto tra la retribuzione media delle donne e quella degli uomini per ciascuna categoria di dipendenti. Un valore superiore al 100% indica che, in media, le donne percepiscono una retribuzione più elevata rispetto agli uomini; viceversa, un valore inferiore al 100% segnala un gap retributivo a sfavore delle donne.
15. Rendiconta il rapporto, espresso in percentuale, fra la retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e la retribuzione totale annuale mediana di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona).



	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE				
Totale dipendenti sottoposti a valutazione delle performance		n.	131	147
Suddivisione dei dipendenti valutati per genere				
Uomini	404-3	n.	87	98
Donne		n.	44	49
% dei dipendenti valutati per genere				
Uomini	404-3	%	66%	67%
Donne		%	34%	33%
Suddivisione dei dipendenti valutati per inquadramento				
Dirigenti	404-3	n.	9	9
Quadri		n.	21	22
Impiegati		n.	101	116
Operai		n.	0	0
% dei dipendenti valutati per inquadramento				
Dirigenti	404-3	%	7%	6%
Quadri		%	16%	15%
Impiegati		%	77%	79%
Operai		%	0%	0%



Salute e sicurezza

	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
INFORTUNI SUL LAVORO				
Infortunati sul lavoro registrabili ¹⁶	403-9 a, iii	n.	1	2
Di cui infortuni mortali	403-9 a, i	n.	0	0
Di cui infortuni gravi (superiori a 180 giorni di assenza)	403-9 a, ii	n.	0	0
Ore lavorate	403-9 a	n.	175.954	187.893
Indice di frequenza infortuni dipendenti (per milione di ore lavorate)	403-9 a, iii	n.	5,7	14,4
Politiche e sistemi di gestione salute e sicurezza				
Dipendenti coperti da politiche o sistemi di gestione su salute e sicurezza	403-8 a, i	n.	131	147
		%	100%	100%
Contrattisti coperti da politiche o sistemi di gestione su salute e sicurezza	403-8 a, i	n.	2	2
		%	100%	100%

¹⁶. Si definiscono infortuni registrabili quegli infortuni sufficientemente gravi da dover essere registrati secondo i requisiti presenti nella normativa di riferimento.



Compliance e anticorruzione

	GRI STANDARD	UNITÀ DI MISURA	TOTALE 2023	TOTALE 2024
COMUNICAZIONE E FORMAZIONE ANTICORRUZIONE				
Totale membri del CDA che hanno ricevuto formazione su politiche e procedure anticorruzione	205-2 d	n.	5	5
		%	100%	100%
Totale dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anticorruzione	205-2 b	n.	131	148
		%	100%	100%
Totale dipendenti a cui è stata erogata formazione sulle politiche e procedure anticorruzione	205-2 e	n.	97	143
		%	74%	80%
CASI ACCERTATI DI CORRUZIONE E AZIONI INTRAPRESE				
Episodi di corruzioni accertati	205-3 a	n.	0	0
Segnalazioni raccolte attraverso il sistema di whistleblowing	205-3 e	n.	0	0
COMPLIANCE SOCIO-ECONOMICA				
Sanzioni significative per non conformità con leggi o regolamenti ricevute durante l'esercizio	2-27 a	n.	0	0
Sanzioni monetarie per non conformità con leggi o regolamenti pagate durante l'esercizio	2-27 b	n.	2	0
di cui sanzioni monetarie per non conformità con leggi o regolamenti pagate durante l'esercizio riferite a esercizi precedenti	2-27 b, ii	€	€ 296,76	€ 0
AUDIT INTERNI				
Numero di audit interni effettuati		n.	6	5
di cui operational		n.	3	3
di cui financial		n.	0	0
di cui compliance		n.	2	1
di cui altro		n.	1	1



note







Autostrada
Pedemontana Lombarda
Via Benigno Crespi 17
20159 Milano (MI)
www.pedemontana.com

