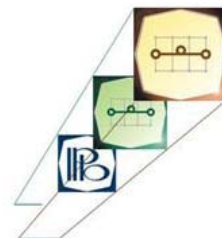


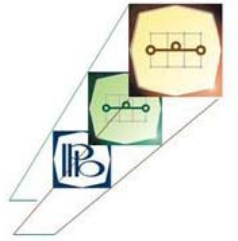
GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE SPA

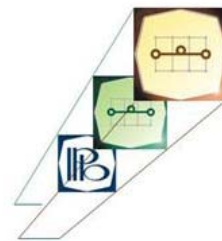
**BILANCIO SOCIALE
SA8000:2008**



INDICE

INTRODUZIONE	4
DESCRIZIONE DELL'AZIENDA	5
PRESENTAZIONE	7
SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI	12
AUTOSTRADE BERGAMASCHE SPA	218
AMBITI DI COMPETENZA	22
STRUTTURA ORGANIZZATIVA E RESPONSABILITÀ	21
STAKEHOLDERS	22
I REQUISITI DELLA NORMA SA8000	25
LAVORO INFANTILE	25
LAVORO OBBLIGATO	25
SALUTE E SICUREZZA	26
LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E DIRITTO ALLA CONTRATTAZIONE COLLETTIVA	26
DISCRIMINAZIONE	27
PRATICHE DISCIPLINARI	27
ORARIO DI LAVORO	28
RETRIBUZIONE	28
SISTEMA DI GESTIONE DELLA RESPONSABILITÀ SOCIALE	30
INTRODUZIONE	30
FORMAZIONE DEL PERSONALE	30
CONTROLLO DEI FORNITORI	30
RISERVA DELLA DIREZIONE E COMUNICAZIONE ESTERNA	31
INDICATORI DEL SISTEMA	31
OBIETTIVI FUTURI	33





Introduzione

La Direzione di AUTOSTRADE LOMBARDE S.p.A. è lieta di presentare la prima edizione del Bilancio Sociale SA8000 della Società.

Il Bilancio Sociale SA8000 risponde all'obiettivo di comunicare in modo trasparente, chiaro e completo a tutte le parti interessate le azioni dell'azienda in relazione agli aspetti della Responsabilità Sociale, e di fornire un resoconto puntuale sulla sua capacità di soddisfare i requisiti della norma SA8000:2008.

I principi che hanno guidato la redazione del Bilancio Sociale SA8000 sono i seguenti:

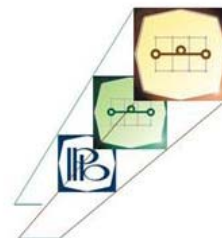
- periodicità: il Bilancio Sociale è stato strutturato in modo da poter essere aggiornato e pubblicato alla fine di ogni anno, contestualmente alla presentazione del Bilancio d'Esercizio;
- rilevanza e significatività: i risultati aziendali vengono presentati attraverso l'utilizzo di informazioni e indicatori che permettono di descrivere in modo puntuale la conformità rispetto ai requisiti SA8000;
- comprensibilità, completezza ed accuratezza: le informazioni e i dati che il Bilancio Sociale presenta coprono tutti i requisiti della norma SA8000 e sono esposti in modo da essere chiari e comprensibili a tutte le parti interessate;
- comparabilità: dove possibile, gli indicatori riportati nel Bilancio Sociale vengono comparati con quelli di almeno i due periodi precedenti e con indicatori di benchmarking;
- fedele rappresentazione: il Bilancio Sociale SA8000 è approvato dalla Direzione della Società, che si assume la responsabilità delle informazioni in esso contenute.

Il Bilancio Sociale SA8000 si struttura in tre parti:

- la prima parte illustra le principali attività dell'azienda, la missione, la Politica di Responsabilità Sociale approvata dalla Direzione e la struttura organizzativa adottata per rispondere alla norma SA8000;
- la seconda parte descrive, per ciascun requisito della norma SA8000, le azioni e le attività poste in essere dalla società per garantirne il rispetto e la conformità;
- la terza parte descrive il Sistema di Gestione della Responsabilità Sociale che l'azienda ha implementato;

infine, viene presentato il Piano di Miglioramento della società con il dettaglio degli obiettivi futuri che si intendono perseguire nell'ottica del miglioramento continuo del Sistema.

Il Bilancio Sociale SA8000 si rivolge a tutti gli stakeholders dell'azienda (soci, fornitori, istituzioni, sindacati, ecc.) e la sua diffusione è garantita attraverso la pubblicazione dello stesso sul portale dell'azienda.



Descrizione dell'azienda

PRESENTAZIONE DEL GRUPPO

Anagrafica:

a) Capogruppo

Denominazione: AUTOSTRADE LOMBARDE SpA
Sede Legale: Bergamo, Largo B. Belotti n. 16
Sede Amministrativa: Brescia, via Somalia n.2/4 (cap 25126)
Recapito telefonico comune al gruppo: centralino 030 2926.311 – fax 030 2897630
e.mail comune: info@brebemi.it
sito internet comune: www.brebemi.it

Iscrizione Ufficio Registro Imprese,
Partita I.V.A. e Codice Fiscale: 02677720167
Repertorio Economico Amministrativo: 313661 (BG)
Codice ATECOFIN 2007: 64.20.00 (attività di partecipazione)
Attività Sede legale:

	Codice attività	Codice importanza	Data inizio	Data
fine	74.2	P	01/04/1999	31/12/2050
Attività Sede amministrativa (REA 408289 - BS):				
	Codice attività	Codice importanza	Data inizio	Data
fine	74.87	I	01/03/1999	31/12/2050

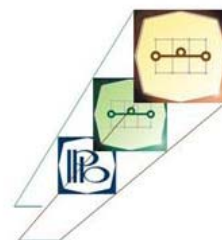
Codice INPS: 15115996610

Codice INAIL: 04663700/09 PAT 6230717/86

Oggetto sociale: La società ha per oggetto la promozione, la progettazione, la costruzione e la gestione di autostrade o strade assentite in concessione a norma di legge, nonché di altre infrastrutture di comunicazione, di trasporto e di telecomunicazione.

La società può inoltre assumere incarichi di progettazione per conto terzi o comunque sfruttare a fini economici le conoscenze e le esperienze acquisite in relazione alle attività sociali.

La società può assumere e amministrare interessenze e partecipazioni in altre società o Enti aventi scopo analogo, affine o connesso al proprio, provvedere e concorrere al finanziamento e al coordinamento tecnico, amministrativo, commerciale e finanziario delle società od Enti ai quali partecipa. (...)



b) Società soggetta a direzione e controllo di Autostrade Lombarde SpA (che detiene l'89,65%):

Denominazione: Società di Progetto Autostrada diretta Brescia Milano Spa
in breve Società di Progetto Brebemi SpA

Sede Legale: Brescia, Via Somalia, 2/4

Iscrizione Ufficio Registro Imprese,

Partita I.V.A. e Codice Fiscale: 02508160989

Repertorio Economico Amministrativo: 455412 BS

Codice ATECOFIN 2007: 52.21.20 (gestione ponti e gallerie)

Attività:	Codice attività	Codice importanza	Data inizio	Data termine
	45.23 ¹	P	10/03/2004	
	31/12/2050			

Codice INPS: 1513563307

Codice INAIL: 13856816/83 PAT 91386250/86

Oggetto sociale: La società ha per oggetto sociale la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano assentito in concessione. (...)

c) Società collegata (partecipazione al 29,7%) a Autostrade Lombarde SpA:

Denominazione: Autostrade Bergamasche SpA

Sede Legale: Bergamo, via T. Tasso 8

Sede amministrativa: Brescia, Via Somalia, 2/4

Iscrizione Ufficio Registro Imprese,

Partita I.V.A. e Codice Fiscale: 02992780169

Repertorio Economico Amministrativo: 340084 BG

Codice ATECOFIN 2007: 52.21.20 (gestione ponti e gallerie)

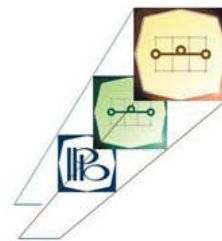
Attività Sede legale:	Codice attività	Codice importanza	Data inizio	Data
fine	45.23 ²	P	01/11/2002	31/12/2050
Attività Sede amministrativa (REA 442343 - BS):	Codice attività	Codice importanza	Data inizio	Data
fine	45.23	P	01/11/2002	31/12/2050

Codice INPS: 0

Codice INAIL: 13498447/64 PAT 90879228/71

Oggetto sociale: La società ha per oggetto sociale principale la promozione, la progettazione, la costruzione e la gestione dell'**Interconnessione autostradale del Sistema Viabilistico Pedemontano con il Raccordo autostradale diretto Brescia – Milano** o tratte di essa, di eventuali prolungamenti e diramazioni della stessa e di altre autostrade, o tratti di esse, contigue, complementari o comunque tra loro connesse. (...)

¹ Costruzione di autostrade, strade, strade ferrate, campi di aviazione, impianti sportivi ed altri lavori di superficie¹ Costruzione di autostrade, strade, strade ferrate, campi di aviazione, impianti sportivi ed altri lavori di superficie



Presentazione

L'origine del gruppo risale al 1999 quando, per volontà di gran parte del mondo istituzionale e imprenditoriale della Lombardia, venne costituita la Società *Raccordo Autostradale Brescia Bergamo Milano*, in breve *Brebemi SpA (oggi Autostrade Lombarde SpA)*, con lo scopo di realizzare un nuovo collegamento autostradale pedaggio tra Brescia e Milano, adottando le tecniche del Project Financing, e ai sensi dell'art. 37 bis e seguenti della L 109/94 e s.m.

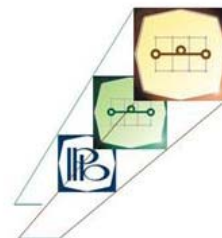
Già da anni si registrava nell'area una situazione della mobilità collasso assai congestionata, e, su iniziativa delle Camere di Commercio di Brescia, Bergamo e Milano, sin dalla seconda metà degli anni '90 erano stati affidati a società e centri universitari specializzati gli studi di prefattibilità di tale collegamento, studi che ne hanno individuato la localizzazione e le caratteristiche ottimali, anche in funzione di altri interventi infrastrutturali programmati, ne hanno stabilito un bilancio positivo in termini di rapporto costi/benefici, e soprattutto ne hanno determinato la fattibilità **in totale autofinanziamento**, utilizzando le tecniche del Project Financing e quindi evitando la richiesta di risorse pubbliche. Il nuovo collegamento autostradale tra Milano e Brescia, con le interconnessioni ai nuovi sistemi tangenziali delle due città, ha inteso collocarsi infatti nell'ambito di un più ampio progetto di ridefinizione delle rete infrastrutturale, ad opera degli Enti preposti alla programmazione territoriale, finalizzato ad adeguarla ad un contesto che era ed è ancora oggi fortemente penalizzato dal deficit infrastrutturale ; il costante congestionamento delle vie di comunicazione esistenti, infatti, ostacola fortemente la mobilità delle persone e delle merci, con gravi conseguenze, oltre che al sistema economico e relazionale, anche sull'ambiente e sulla qualità della vita.

L'adozione delle tecniche del Project Financing, per la realizzazione di un'importante opera pubblica, per l'Italia ha costituito una scelta innovativa e quasi pionieristica (mentre nei Paesi anglosassoni si era già affermata); il varo della Merloni-ter³, infatti, () che prevedeva espressamente il ricorso a tale strumento per le grandi opere pubbliche, era avvenuto solo pochi mesi prima (dicembre 1998) la nascita della nostra società (febbraio 1999).

Fino agli anni '80 del secolo scorso il settore dei lavori pubblici in Europa è stato generalmente monopolio dello Stato o degli Enti economici pubblici / Enti locali che, gestendo direttamente le infrastrutture, hanno avuto la possibilità di applicare tariffe *politiche* per ragioni sociali, anche se con conseguenze negative sui bilanci sociali che periodicamente hanno dovuto essere ripianati dall'erario pubblico.

Nel corso degli anni si è verificato un progressivo esaurimento della capacità di spesa dei bilanci pubblici, a fronte di necessità sempre più urgenti dovute all'ampliarsi dell'utenza, e a fronte dell'aumento delle esigenze in termini di sicurezza, di impatto ambientale, di efficienza e di adozione di tecnologie sempre più sofisticate. Tale indisponibilità economica ha creato forti ritardi nell'adeguamento della rete infrastrutturale. I Governi europei hanno quindi valutato che la messa in campo delle risorse private rappresentasse l'alternativa più efficace all'intervento diretto delle Pubbliche Amministrazioni. Le prime disposizioni normative degli anni '80 e '90 delle Autorità comunitarie, a favore di formule di partenariato pubblico-privato, raccolsero grande

³ L. 109/94 e le successive modifiche ed integrazioni



interesse: gli obiettivi erano quelli di far gravare il meno possibile sui bilanci statali gli investimenti e assicurare con l'intervento del privato una maggiore certezza in termini di tempi di costruzione e di efficienza di gestione. Tuttavia in Italia, fino a non molto tempo fa, il quadro normativo – e soprattutto l'approccio culturale al problema – hanno tardato ad assumere toni coerenti e forma organica. Fino al novembre del 2000 la legge 492 del 1975 impediva la costruzione di nuove autostrade a pedaggio, a fronte di una legge Merloni ter che dava la possibilità di “presentare proposte con risorse totalmente o parzialmente a carico dei promotori stessi”, a patto che le opere proposte fossero inserite negli strumenti di programmazione. Solo nel 2000, con l'approvazione della legge 340 del 24 novembre 2000, è stato superato tale ostacolo: l'articolo 21 ha infatti introdotto una deroga alla 492/75, prevedendo l'autorizzazione a nuove infrastrutture per decreto del Presidente del Consiglio, su richiesta del ministro dei Lavori pubblici, a condizione che queste siano inserite tra le scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti e nella programmazione triennale. Uno degli strumenti più diffusi nei Paesi anglosassoni, il *Project Financing*, ha trovato quindi legittimazione nell'impianto normativo italiano solo a partire dalla citata Legge Merloni ter (18 novembre 1998, n. 415 che modifica la legge 109/94), con l'introduzione della figura del **Promotore** e della **Società di Progetto**, delle modalità di presentazione e valutazione di proposte di realizzazione e gestione di opere pubbliche basate su un piano economico-finanziario, nonché del loro affidamento in regime di concessione.

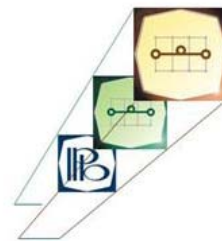
Autostrade Lombarde (già Brebemi) ha iniziato ad operare in parallelo all'evoluzione normativa in tema di lavori pubblici e, grazie alla sua intensa attività di promozione, al dialogo condotto sia con le rappresentanze parlamentari per sollecitare gli adeguamenti normativi necessari all'applicazione della L. 109/94, sia con le Autorità regionali e provinciali, per verificare la compatibilità di quest'opera nell'ambito della politica globale dei trasporti e del territorio, la sua proposta ha trovato un favorevole riscontro non solo a livello locale ma anche presso le autorità centrali, tanto da essere indicata tra le scelte prioritarie del Paese nel Piano Generale dei Trasporti presentato a luglio 2000 e approvato dal Consiglio dei ministri nel marzo 2001, così come nel Piano triennale Anas 2000-2002 e nel Dpef 2001-2006.

Ai fini di avviare rapidamente il confronto con il territorio interessato dal progetto, la Società lo ha presentato in occasione di numerosi incontri pubblici, in molti casi organizzati dai Soci stessi; ha provveduto ad inserirsi nei circuiti d'informazione della stampa locale e della stampa specializzata, contribuendo tra l'altro ad arricchire il dibattito sul Project Financing in Italia.

Tutta questa attività ha concorso senza dubbio – come sopra accennato - a creare le condizioni favorevoli al varo delle disposizioni di legge e programmatiche necessarie a completare il quadro normativo per la promozione in project financing di opere pubbliche⁴.

^{4 4} Si riassumono le principali tappe:

- nei primi mesi del 2000 il progetto è stato riconosciuto quale opera prioritaria e inserito come tale nella programmazione regionale e nazionale territoriale ed economica (nel Piano Regionale di Sviluppo della VII legislatura della Regione Lombardia, nel Piano Regionale della Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nell'Accordo di Programma Quadro «Riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della regione Lombardia» sottoscritto il 3 aprile 2000 dal Governo, dall'ANAS, dalla Regione Lombardia e dalle Province interessate, e nel Documento di Programmazione Economica –Finanziaria (DPEF) 2001-2006)
- Il 20 luglio è stato varato il Piano Generale dei Trasporti; il Raccordo autostradale diretto Brescia – Bergamo - Milano si trova in esso compreso tra le opere prioritarie da realizzare nel Paese
- il 24 novembre 2000 è stata approvata la Legge n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme per la semplificazione di procedimenti amministrativi – legge di semplificazione 1999” che all'art. 21 (Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali e viarie) ha introdotto una norma in deroga alla Legge 492/75 - che impediva



Su questa nuova base normativa il 6 giugno 2001 Anas ha potuto pubblicare l'invito a presentare offerte per la promozione e realizzazione del nuovo collegamento autostradale tra Brescia e Milano, cui Autostrade Lombarde (già Brebemi) ha risposto, presentando la propria proposta.

ANAS, accolta la proposta e dichiarata l'opera di pubblica utilità, il 27 dicembre 2001 – quindi nel rispetto dei tempi di legge - ha pubblicato il bando di gara di evidenza pubblica (ex art. 37 quater L. 109/94 e s.m.i.) per l'aggiudicazione della concessione per la progettazione, costruzione e gestione del nuovo collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano.

Il procedimento adottato per l'affidamento della concessione in Project Financing prevedeva due fasi distinte: la prima costituita da una licitazione privata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa; la seconda – che avrebbe determinato l'aggiudicazione della gara - da una procedura negoziata tra il promotore e i due soggetti che avessero presentato le due migliori offerte nella precedente licitazione privata.

Nel corso del 2002 Autostrade Lombarde (ancora con la ragione sociale *Brebemi*), per affrontare l'impegno della partecipazione alla gara, ha determinato da un lato di dotarsi di un più solido assetto societario meglio rispondente alle esigenze delle nuove fasi gestionali, dall'altro di apprestare tutti gli elementi progettuali e professionali tali da assicurarle l'aggiudicazione della concessione.

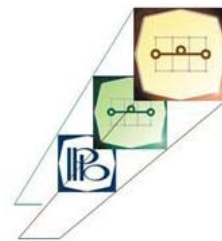
Per quanto riguarda l'assetto societario, il Capitale iniziale di 210 milioni di lire, sottoscritto nel 1999 dagli otto soci fondatori, nei due anni successivi è stato portato fino a € 2.700.000 (settembre 2001), attraverso varie operazioni di aumento di capitale, e la compagine sociale si è ampliata, a conferma del consenso crescente all'opera, fino a diciannove soci (diventeranno 26 nel 2003), per lo più espressione del mondo istituzionale ed industriale del territorio.

Nel febbraio 2002 il capitale è stato portato a € 12.967.010 per affrontare le esigenze della gara in corso (approfondimenti progettuali, garanzie finanziarie previste dalla legge, ecc.), e contestualmente è stato modificato l'assetto societario, assicurando, nella fase attuativa, la maggioranza ai Soci dotati di competenze industriali, pur confermando una qualificata partecipazione ai Soci rappresentativi del territorio.

In considerazione inoltre dell'obbligo per l'aggiudicatario, previsto dal bando di gara, di costituirsi in Società di Progetto, la Società, pur detenendo le caratteristiche necessarie per costituirsi in tale forma senza modificare il proprio assetto, ha valutato più opportuno affiancarsi a società di progettazione e di costruzione al fine di detenere anche i requisiti richiesti per potere – in caso di aggiudicazione - eseguire direttamente la progettazione e i lavori oggetto di concessione secondo le percentuali di legge. Nel giugno 2002 è stata creata pertanto un'**Associazione Temporanea di Imprese** (denominata A.T.I. Brebemi SpA ed Altri) con selezionati partners costruttori e partners progettisti, nella quale la Società risultava capogruppo mandataria, con una quota di

la costruzione di nuove autostrade a pedaggio – prevedendo l'autorizzazione di nuove infrastrutture per Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su richiesta del Ministro dei Lavori Pubblici, a condizione che queste siano inserite tra le scelte prioritarie del Piano Generale dei Trasporti e nella programmazione triennale.

- Il **2 marzo 2001** il Consiglio dei Ministri ha approvato in forma definitiva il Piano Generale dei Trasporti che, come accennato, indica il collegamento Brescia – Milano tra le sue scelte prioritarie.
- L'opera, come vuole il succitato articolo di legge, è stata inoltre inserita nel Programma Triennale ANAS approvato il **23 marzo 2001** con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, n.411/UT/
- Il **23 maggio 2001** infine è stato emesso il DPCM di autorizzazione della realizzazione del collegamento autostradale diretto Brescia – Milano.



partecipazione dell'86,2%. In tale forma la società ha quindi affrontato la seconda fase di gara - la procedura negoziata – che si è conclusa nel giugno 2003 con l'aggiudicazione della concessione da parte dell'ATI stessa.

Autostrade Lombarde è stata la prima Società in Italia che ha deciso di percorrere questa nuova strada della finanza di progetto. Dotata di tutti i requisiti necessari e di una forte rappresentatività del mondo istituzionale, finanziario e imprenditoriale della Lombardia, ha promosso una grande opera pubblica, ma senza ricorso a fonti di finanziamento pubblico. Con tale iniziativa la società ha aperto una breccia – quella del *project financing* – investendo in un "laboratorio" che ha dato un importante contributo di esperienza per la realizzazione di opere pubbliche nel Paese.

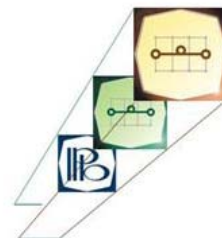
In parallelo allo svolgimento della gara, la Società ha esteso il proprio interesse anche ad altri progetti, connessi o complementari al progetto autostradale, e sempre però inseriti nel quadro della più ampia strategia di sviluppo infrastrutturale definita dagli Enti territoriali di programmazione.

Nel febbraio 2002 la società ha partecipato con l'8% alla costituzione della **Tangenziali Esterne di Milano SpA** società promotrice del nuovo anello tangenziale attorno alla metropoli, finalizzato al decongestionamento del traffico periferico e all'ottimizzazione del sistema di distribuzione veicolare da e per Milano, e quindi strettamente connesso al collegamento Brescia – Milano oggetto di concessione.

Inoltre, nell'ottobre dello stesso anno, con la Provincia di Bergamo e la bergamasca A.B.M. SpA, Brebemi ha costituito la società per azioni **Interconnessione Pedemontana – Brebemi, in breve IPB SpA** (con una partecipazione iniziale del 49%) oggi **AUTOSTRAD E BERGAMASCHE**, che si è candidata presso la Regione Lombardia quale soggetto promotore del collegamento autostradale tra il *Sistema Viabilistico Pedemontano* e il *Raccordo autostradale diretto Brescia–Milano*.

Nel 2003 Autostrade Lombarde partecipava a due società e a deteneva la maggioranza dell'ATI risultata aggiudicataria e che di lì a breve avrebbe dovuto trasformarsi, per obbligo del bando di gara, in Società di Progetto con capitale sociale di cento milioni di euro: si era così configurata la nuova struttura di gruppo di cui Autostrade Lombarde costituisce il riferimento per la determinazione degli indirizzi strategici entro i quali si svolgeranno le attività delle società controllate; la Società ha pertanto rivolto la sua attività anche alla predisposizione delle condizioni necessarie per la definizione della struttura aziendale: ha aumentato il proprio capitale sociale fino a novantacinque milioni di euro, in modo da assicurare sia il mantenimento del capitale necessario a far fronte agli impegni assunti, tra cui la partecipazione alle Società TEM SpA e IPB SpA, sia il conferimento della quota di partecipazione prevista alla costituenda Società di Progetto alla quale ha inteso anche destinare il nome originario di *Brebemi*, per mantenere il legame che ormai si era di fatto stabilito tra il nome della società e il progetto stesso dell'autostrada.

La Società ha modificato la propria denominazione sociale in *Autostrade Lombarde SpA* (delibera dell'assemblea dei Soci del 16 settembre 2003), ed ha adeguato l'oggetto sociale al nuovo ruolo di capogruppo.



Nell'ambito dell'operazione di aumento di capitale Autostrade Lombarde ha ampliato la compagine sociale, acquisendo la partecipazione di Enti fortemente rappresentativi del territorio su cui insisterà l'infrastruttura promossa.

Il 10 marzo 2004, ai sensi del bando di gara e di legge, l'A.T.I. si è costituita in Società di Progetto (con il nome di Società di Progetto Autostrada Diretta Brescia Milano S.p.A. più brevemente Società di Progetto BREBEMI S.p.A.), dopo che il Ministero per l'Economia e Finanza e ANAS avevano designato i loro componenti in seno al Collegio Sindacale, così come previsto dalla convenzione siglata con ANAS. La Società di Progetto è subentrata nel rapporto di concessione con l'ANAS, oltre che in tutti i diritti, obblighi e adempimenti che in precedenza erano in capo ad Autostrade Lombarde S.p.A., mandataria dell'ATI, e alla cui direzione e controllo resta soggetta Brebemi.

Nel corso degli anni successivi alla costituzione del Gruppo, Autostrade Lombarde ha indirizzato la sua attività verso la definizione del ruolo di Holding, ponendo in primo piano l'individuazione degli indirizzi strategici e l'erogazione di servizi professionali principalmente infragruppo.

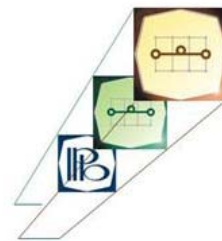
Per questa missione si è strutturata nei suoi diversi servizi, ha consolidato l'organizzazione interna, attraverso la definizione di un Organigramma unico per le tre società, evitando così la duplicazione dei ruoli, e regolamentando la prestazione dei singoli servizi (amministrativi, gestionali, finanziari, informatici e tecnologici) reciprocamente prestati, attraverso contratti di "service" soggetti a revisione annuale. Questa scelta, condivisa dagli organi gestionali di ciascuna società, ha determinato il consolidamento di un "gruppo" che è rimasto tale al di là delle modificazioni di carattere partecipativo che hanno riguardato IPB (Autostrade bergamasche).

Ha quindi lavorato al perfezionamento del modello organizzativo e comportamentale trasversale attraverso l'implementazione di un Sistema di Gestione che stabilisce politica ed obiettivi del gruppo, e definisce gli strumenti per conseguire tali obiettivi.

In quest'ottica, nel corso del 2006 tutte le società hanno recepito i principi generali trasmessi dalla holding, adottando il codice etico ed il modello organizzativo (ex D. Lgs. 231/2001), unitamente al Documento Programmatico sulla Sicurezza (ex D. Lgs 196/03), ed adottando, per quanto di competenza, le procedure gestionali messe in atto da Autostrade Lombarde nell'ambito del Sistema per la Gestione di Qualità in relazione all'attività di *Gestione strategica e finanziaria di gruppo, progettazione ed erogazione di servizi professionali intragruppo e extragruppo nell'ambito dell'attività gestionale, amministrativa, finanziaria e di comunicazione, ad esclusione dell'attività tecnica*, per la quale la capogruppo ha ottenuto la prima certificazione nel febbraio 2007. Nel corso del 2009, stante la complessità dell'attività in corso, la Società, ed in parallelo anche Brebemi, ha inteso dotarsi di un Organismo di Vigilanza multidisciplinare, nominato dal Consiglio del 21 aprile 2009.

Nel triennio 2008-2010, a seguito del continuo implementarsi del Sistema di Gestione Integrato ai sensi delle norme UNI EN ISO 9001: 2008, 14001: 2004 ed infine SA8000, le tre società hanno conseguito ciascuna propria certificazione nell'ambito specifico di attività.

Con la sottoscrizione, il 26 marzo 2007, della Convenzione Unica tra Brebemi e CAL SpA (cfr. capitolo su Brebemi) la Società ha elaborato e messo in atto un piano di ristrutturazione aziendale



volto a consolidare la struttura della controllata concessionaria, conferendole dirette competenze amministrative e gestionali necessarie al perfezionamento del dialogo con l'ente concedente, ed andando così a definire diversamente i rapporti tra le società nell'ambito dei contratti di service reciproci.

Dal punto di vista societario, Autostrade Lombarde durante il suo percorso ha determinato gli indirizzi del gruppo anche e soprattutto attraverso il sistema di governance adottato, che ha seguito e sta seguendo, nella sua evoluzione, non solo le trasformazioni degli equilibri partecipativi, ma anche le esigenze determinate dalle diverse fasi dei progetti promossi dalle società controllate/partecipate, con particolare attenzione al progetto di Brebemi.

Nel corso del 2009, dopo l'apertura dei cantieri, di cui si dirà nel paragrafo successivo, Autostrade Lombarde ha avviato un ulteriore piano di ampliamento delle risorse umane nella controllata Brebemi, per far fronte all'intera fase di costruzione dell'opera.

In parallelo, con la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica siglata tra Brebemi e CAL, che ha approvato il riequilibrio del Piano Economico Finanziario dell'opera, è stato determinato il capitale di rischio in capo agli azionisti ai quali è stato prospettato l'impegno finanziario per la realizzazione del progetto. Già dal 2009 è stato dunque avviato un aumento di capitale, allora finalizzato a far fronte alle spese di avviamento del Contratto di Appalto relativo alle prime cantierizzazioni, aumento che ha portato il capitale sociale ad € 128.669.687,00. Nel corso del 2010 la società ha realizzato con successo un ulteriore aumento, per 50 milioni di euro, che ha consentito l'ingresso nella compagine sociale di un altro socio industriale di rilievo, la Società iniziative Autostradali e Servizi SpA (SIAS).

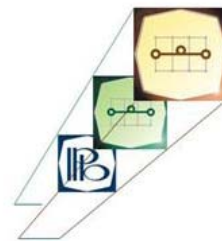
Tale aumento prelude all'ultimo e più importante, che porterà la Società a garantire l'intera copertura del capitale di rischio (pro quota, ma pur sempre pari a circa il 90%) richiesto per il progetto Brebemi.

L'aumento di capitale sociale nella holding tuttavia, se in via prioritaria è finalizzato alla controllata, in parte è riservato anche al mantenimento delle partecipazioni strategiche – TEM soprattutto, e Autostrade Bergamasche – ed allo sviluppo di altre attività, oggi marginali, proprie dell'oggetto sociale di Autostrade Lombarde, che le garantiranno uno sviluppo autonomo e svincolato dalle più dirette partecipazioni.

Da ultimo, va segnalato che la società rivolge anche l'interesse verso iniziative culturali, quali la partecipazione a studi ed eventi, in ambito locale ed europeo, su tematiche relative o attinenti allo sviluppo infrastrutturale. In quest'ambito, sono frequenti i contatti con Istituti universitari e di ricerca, per lo sviluppo di nuove ricerche, ed anche per garantire il supporto alle richieste di studio dei tesisti e/o dei ricercatori.

Società di Progetto Brebemi SpA

All'atto della sua costituzione, il 10 marzo 2004, Società di Progetto ha assunto – ai sensi di legge, ed in riferimento alla nuova infrastruttura autostradale Brescia Milano – la piena titolarità su ogni attività svolta o in corso di svolgimento dalla stessa Autostrade Lombarde (già Brebemi) in



nome e per conto dell'ATI, trasferendo su di sé tutti i suoi effetti, individuati specificamente allo scopo da Autostrade Lombarde S.p.A.

In particolare Società di Progetto Brebemi è subentrata ad Autostrade Lombarde sia nel "Contratto relativo alla progettazione definitiva del collegamento diretto di connessione tra le città di Brescia e di Milano" stipulato con i soci progettisti, sia nello "Schema di contratto per l'affidamento a contraente generale della progettazione e costruzione del raccordo autostradale diretto Brescia Bergamo Milano", stipulato con i Soci Costruttori.

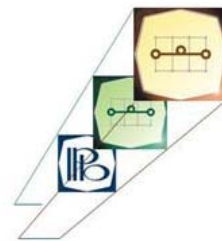
Ha altresì confermato il mandato al proprio Advisor / Arranger dell'intera operazione di finanziamento dell'opera, nonché i contratti con i consulenti legali, finanziari, assicurativi, trasportistici e tecnici collegati al mandato. Ha inoltre affidato i servizi tecnici Alta Sorveglianza tecnica e giuridico-amministrativi di consulenza e supporto necessari per lo sviluppo di tutte le fasi ed attività del progetto (progettazione, acquisizione delle autorizzazioni, costruzione e collaudo).

Per quanto riguarda l'assetto interno, come sopra detto, Brebemi ha aderito alla formula del contratto di *service* reciproco con Autostrade Lombarde per garantire tutti i servizi necessari alla Società, nell'ottica di ottimizzare le risorse umane presenti dell'una e nell'altra società.

L'oggetto sociale di Brebemi è specificamente l'oggetto di concessione, ossia la progettazione, costruzione e gestione del Collegamento Autostradale tra le Città di Brescia e Milano. Questo rientra tra gli interventi del primo Programma delle opere strategiche approvato dal CIPE con la delibera 121 del 21 dicembre 2001 (G.U. n. 51/2002 S.O.) ai sensi dell' art. 1 della legge 443/2001. Nell' allegato 1 alla predetta delibera, nell'ambito del "Sistema plurimodale padano", tra i sistemi stradali ed autostradali, è infatti individuata la infrastruttura denominata "Asse autostradale medio padano Brescia - Milano - Passante di Mestre" con un costo di 2.737,222 Meuro, mentre all' allegato 2 alla stessa delibera CIPE, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i "Corridoi autostradali e stradali" risulta citato il "Collegamento autostradale Milano - Brescia (Brebemi)".

Poiché quest'ultimo è classificato tra le infrastrutture strategiche ai sensi della legge 443/2001, la sua realizzazione è soggetta alle norme acceleratorie contenute del D.Lgs. 190 del 20 agosto 2002 e ss.mm.ii. Esse stabiliscono, in particolare, le modalità ed i tempi dell' iter autorizzativo necessario per la realizzazione dell' opera. In estrema sintesi l'iter si compone di due distinte fasi, la prima delle quali si svolge con il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale (art. 3 del D.Lgs. 190/02) e la seconda, conseguente alla prima, con il progetto definitivo (art. 4 del D.Lgs. 190/02). Entrambe le fasi si concludono con l'approvazione del relativo progetto da parte del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica).

La prima fase si è conclusa alla fine del 2007, dopo ben tre anni e mezzo dall'avvio, costituito dalla pubblicazione del progetto il 6 maggio 2004. Questo dilungarsi della procedura di approvazione del progetto Preliminare è stato determinato da un insieme di concause, tutte estranee alla volontà aziendale di perseguire il proprio obiettivo, e tutte imputabili esclusivamente a fattori esterni (farraginosità dell'iter amministrativo, modifica dell'apparato normativo in tema di redazione progettuale, lungaggini burocratiche in capo agli enti deputati allo svolgimento delle procedure, avvicendamenti politici nelle sedi ministeriali, ecc.).



Il progetto, che è stato scritto nel giugno 2001, è stato formalmente⁵ posto al vaglio degli enti territoriali e locali soltanto a metà del 2004, dopo che erano intervenute significative variazioni sia in termini di normative di costruzione (codice della strada, leggi antisismiche, indirizzi ambientali) sia in termini di prezzi (che ancora nel progetto facevano riferimento ai prezziari del 2000), sia ancora perché il quadro infrastrutturale di riferimento nel frattempo si era evoluto e richiedeva interventi diversi e aggiuntivi rispetto alla viabilità ordinaria, ed infine perché l'autostrada deve tener conto, nella sua progettazione e realizzazione, della nuova infrastruttura ferroviaria, la linea ad Alta Velocità-Capacità Milano-Verona, cui si deve allineare e con la quale deve condividere le interferenze e le opere interconnesse, così come stabilito dagli atti autorizzativi delle due infrastrutture.

Quando, nel 2005, il Progetto preliminare è stato approvato (del. CIPE n. 93 del 29/07/05), dopo una serie di vicissitudini particolarmente sofferte, di cui gli Amministratori hanno dato puntuale riscontro agli Azionisti, la sua approvazione si è limitata all'aspetto tecnico e di localizzazione, rimandando la soluzione dei problemi finanziari derivanti dall'incremento dei nuovi costi (determinati dai fattori di cui sopra si è detto) a successive analisi in capo alla Regione Lombardia, al Ministero e ad ANAS.

Il confronto tra le parti non ha portato ad alcun risultato per oltre un anno, durante il quale non è stato dato ascolto al diritto del concessionario, sancito dalla legge (diritto esplicitamente richiamato nella stessa delibera del CIPE del 19 luglio 2005) di riequilibrare il Piano economico finanziario esitato dalla gara nel caso in cui le variazioni ai costi previsti non risultino imputabili al concessionario stesso.

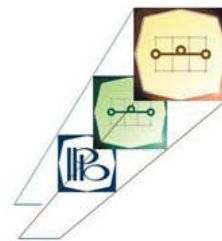
La pausa elettorale del primo semestre del 2006, seguita dal cambio dei vertici di ANAS, ha ulteriormente allungato i tempi di confronto.

Decisiva, nell'ultima parte dell'anno, è stata l'azione congiunta tra il nuovo Ministro per le Infrastrutture, la Regione e le Province interessate dal tracciato che hanno avviato concrete iniziative su più fronti volte al superamento dello stallo dell'iter amministrativo cui giaceva il progetto.

Con l'entrata in vigore della nuova disciplina in materia concessoria (L. 24 novembre 2006, n° 286 emendata dall'art. 1 comma 1030 della Legge Finanziaria L. 296/2006) la revisione del Piano economico che la Società e l'ente concedente dovevano concordare ha significato la stipula con l'ente concedente di una nuova Convenzione, la "Convenzione Unica", che sostituiva ad ogni effetto la convenzione originaria e la cui bozza è stata siglata il 26 marzo 2007 tra Brebemi e il nuovo concedente CAL SpA. In parallelo alla discussione della bozza di convenzione infatti, per volontà del Ministro Di Pietro e della Regione Lombardia pochi giorni prima era stata costituita una nuova società - "Concessioni autostradali lombarde"(CAL) SpA - formata paritariamente da ANAS e da Infrastrutture Lombarde SpA, nata con funzione di soggetto concedente nella gestione delle infrastrutture autostradali lombarde, un soggetto quindi "vicino" ai concessionari non soltanto per localizzazione, ma soprattutto per conoscenza approfondita del territorio e delle sue criticità.

L'elaborazione della bozza di Convenzione Unica ha visto ancora una volta Brebemi nella posizione apripista nel mondo delle concessioni autostradali, essendo la prima a stipulare questa

⁵ In via informale sin dal 1999 la società, anche tramite i soci azionisti, ha sottoposto più volte il progetto all'attenzione delle Istituzioni territoriali locali, accogliendone spesso le indicazioni.



nuova tipologia contrattuale; il clima in cui si è svolta la trattativa non è stato certamente facile per Brebemi, che ha dovuto porsi in contrasto con la stessa associazione di categoria – contraria alla nuova legge – , che solo molto tempo dopo ha convenuto invece sulla bontà delle scelte di Brebemi. Dalla sua parte la società ha comunque sempre avuto la Regione Lombardia e gli altri enti territoriali, che mai hanno fatto mancare il sostegno e, per quanto riguarda specificamente la Regione, anche importanti iniziative e forte protagonismo teso all’affermazione dello sviluppo infrastrutturale ritenuto fondamentale per il territorio.

L’azione della Regione, dopo la stipula della bozza di Convenzione, si è tradotta nella promozione di un Accordo di Programma con tutte le parti interessate, a garanzia dei tempi di realizzazione dell’opera, con un ampio consenso territoriale, accordo che è stato sottoscritto nel maggio 2007 e che costituisce un tavolo tecnico di lavoro funzionale all’incontro tra le parti e alla risoluzione preliminare di ogni problematica relativa alla realizzazione dell’autostrada. Il cronoprogramma attuativo dell’opera costituisce infatti un allegato alla convenzione, e la Regione ha inteso con questo accordo vigilare sul suo rispetto, ponendo in atto ogni azione necessaria per prevenire eventuali criticità.

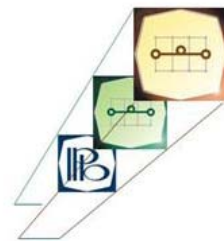
Il testo definitivo della Convenzione è stato sottoscritto il 1° agosto 2008, a conclusione dell’acquisizione dei necessari pareri; la sua efficacia è determinata dal decreto di approvazione interministeriale che è stato emesso il 23 gennaio 2008, pubblicato il 31 gennaio 2008 e di cui formalmente la società ha ricevuto notizia dall’ente concedente il 6 febbraio u.s.

L’emanazione del decreto, che conclude la fase di progettazione preliminare, avrebbe dovuto dare il via immediato alla successiva progettazione definitiva; il decreto tuttavia ha subordinato l’efficacia della Convenzione Unica – e quindi l’attuazione del cronoprogramma che ne fa parte - alla conclusione della procedura di infrazione avviata nell’autunno 2007 dalla commissione europea nei confronti del Governo Italiano sul caso Brebemi. Ciò malgrado, in considerazione del fatto che Brebemi – in pendenza di efficacia della Convenzione Unica - risultava vincolata al contratto concessorio firmato nel 2003, su quella base l’ente concedente ha chiesto alla società di procedere comunque con la progettazione definitiva, in ossequio agli impegni assunti nell’ambito dei tavoli territoriali dell’Accordo di Programma.

Nel mese di maggio 2008 pertanto su tali presupposti Brebemi ha consegnato a CAL SpA il progetto definitivo – verificato dalla sua Alta Sorveglianza – che ne ha avviato l’analisi.

Nel dicembre 2008 la procedura di infrazione è stata definitivamente archiviata, e di conseguenza il Decreto interministeriale di approvazione della Convenzione Unica ha assunto immediata efficacia. Brebemi ha potuto quindi concludere, recependo le osservazioni dell’Ente Concedente, il Progetto Definitivo dell’opera che è stato approvato, dopo la consultazione con il territorio, con delibera CIPE 42/09 lo scorso giugno.

Su sollecitazione di CAL e della Regione Lombardia, che hanno inteso recuperare parzialmente il tempo perduto nell’attesa del pronunciamento della Commissione europea, Brebemi ha operato nel corso del 2009 per aprire i cantieri dell’infrastruttura, riuscendo a raggiungere l’obiettivo il 22 luglio, quando, alla presenza delle massime autorità di governo, ha gettato le prime fondazioni dei piloni del viadotto sul fiume Oglio.



Questo, fatte salve alcune condizioni irrinunciabili poste dalla Società, ossia la preventiva approvazione del Progetto definitivo da parte del CIPE e la sua registrazione da parte della Corte dei Conti, l'approvazione della Progettazione Esecutiva dello stralcio d'opera da parte di CAL e l'ottenimento di ogni altra autorizzazione richiesta dalla legge per l'avvio dei lavori, inclusi gli accordi bonari per le acquisizioni delle aree; non ultima, il riequilibrio del Piano Economico Finanziario da parte di CAL in ragione del nuovo costo complessivo dell'opera emerso dal Progetto Definitivo.

Dal 22 luglio 2009 Brebemi ha proceduto nella costruzione dell'opera, senza soluzione di continuità.

Per quanto riguarda l'attività di costruzione, la sottoscrizione, il 3 marzo 2009, dello *Schema di contratto per l'affidamento a contraente generale della progettazione e costruzione del raccordo autostradale diretto Brescia-Bergamo-Milano* con il Consorzio B.B.M. (costituito dai soci della controllata Brebemi - Consorzio Cooperative Costruzioni e Impresa Pizzarotti & C S.p.A.) aveva reso possibile affidare al Consorzio BBM tutte le attività propedeutiche all'insediamento dei cantieri logistici ed allo stralcio di progettazione preliminare.

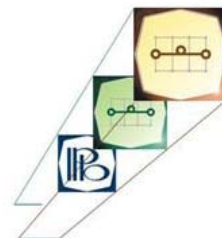
Successivamente, ad esito dell'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo e della definizione del nuovo quadro economico di spesa del progetto, la società ha avviato con il medesimo Consorzio BBM le trattative (chiuso il 16 ottobre 2009 con la sottoscrizione del contratto) per l'affidamento a Contraente Generale per la realizzazione chiavi in mano del 100% dell'Autostrada.

Contemporaneamente, la società ha affidato al Contraente Generale la progettazione esecutiva dell'intera opera e le ulteriori attività connesse, tra cui quella espropriativa, la cui responsabilità è stata delegata dal Concedente a Brebemi. La società ha inoltre provveduto alla nomina del Responsabile dei Lavori per la Sicurezza, ai sensi dell'art. 89 comma 1 lettera c) del D.Lgs 81/08, il quale ha costituito una specifica unità operativa che opera in outsourcing.

A seguito dell'approvazione del Progetto definitivo da parte del CIPE, è stato avviato il confronto con CAL in merito all'aggiornamento del Piano Economico e Finanziario di Convenzione alla luce del nuovo quadro economico di spesa del progetto, che si è concluso il 7 settembre 2009 con la sottoscrizione tra le parti dell'Atto Aggiuntivo n. 1 alla Convenzione Unica di Concessione, che include il nuovo Piano Economico e Finanziario e la relativa relazione accompagnatoria. Il nuovo piano recepisce il nuovo costo dell'opera come da progetto definitivo (Euro 1.611.300.250), e tiene conto degli extra costi derivanti dalle prescrizioni e raccomandazioni formulate dagli Enti nell'ambito della Conferenza dei Servizi, confermando i parametri di redditività precedenti.

Parallelamente, la società ha operato per garantire una adeguata copertura finanziaria dei fabbisogni per l'anno in corso e per i primi mesi del 2010 in previsione della finalizzazione del contratto di finanziamento project nonché per un rafforzamento del capitale della società. Il 30 ottobre 2009 infatti ha concluso con successo un'importante operazione di aumento di capitale sociale, dell'importo di 30 milioni di euro.

Nel corso del mese di novembre, al fine di proseguire i lavori già in corso e le altre attività previste da cronoprogramma, è stato sottoscritto un contratto di finanziamento a breve termine



("finanziamento ponte"), con scadenza maggio 2010, la cui entità è stata determinata sulla base degli impegni programmati con i Costruttori fino al primo semestre del 2010, previsti nell'ambito del *Contratto di Appalto* di cui si è detto.

In relazione al Piano Economico finanziario, va ricordato che, secondo previsioni della delibera CIPE n. 42/2009 e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, sottoscritto il 7 settembre 2009, gli impegni assunti da CAL in relazione al pagamento del valore di indennizzo finale al concessionario uscente avrebbero dovuto essere assistiti dalla garanzia prestata da Cassa Depositi e Prestiti SpA ("CDP") – entro il 31 dicembre 2009 - a valere sul Fondo di Garanzia per le Opere Pubbliche ("FGOP") previsto dalla Legge Finanziaria n. 244 del 2007 e che tale garanzia avrebbe dovuto essere successivamente utilizzata a favore dei soggetti finanziatori.

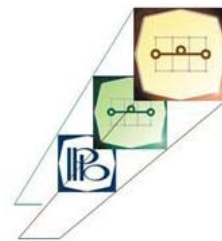
La garanzia avrebbe dovuto essere prestata con modalità e forme tali da consentire che una quota parte del finanziamento fosse caratterizzata da rischio Cassa Depositi e Prestiti SpA e da un profilo di stanziabilità presso la BCE. La mancata prestazione della garanzia in questione nei tempi e con le modalità previste, avrebbe comportato l'immediato riequilibrio del PEF. E di fatto così è stato. Non essendo stata erogata la garanzia, il 26 marzo 2010 Brebemi ha deciso di attivare la procedura di riequilibrio del Piano Economico Finanziario ai sensi dell'art. 11.8 della Convenzione, addivenendo ad una proposta condivisa con il Concedente, che prevede, tra l'altro, in alternativa al FGOP, un intervento diretto di CDP nel finanziamento dell'iniziativa.

La mancata attivazione del FGOP e la definizione della nuova proposta di riequilibrio con CAL hanno necessariamente comportato uno slittamento nella strutturazione dell'operazione di *project financing* rispetto a quanto precedentemente ipotizzato, e la formulazione di un secondo atto aggiuntivo alla Convenzione Unica che recepisce la nuova impostazione del Piano Economico Finanziario.

In relazione al PEF, non essendo stata accettata l'ipotesi di utilizzare quale leva di riequilibrio l'allungamento della concessione, e non volendo la società caricare l'onere del riequilibrio sugli azionisti, in esito alle trattative tenutesi nel corso dei successivi mesi e fino a giugno 2010, si è ricorso al differimento di alcune opere non strettamente ed immediatamente funzionali al traffico autostradale. Questo malgrado gli organi societari e la Direzione Generale abbiano rappresentato a CAL da subito contrarietà all'adozione di tale mezzo per il riequilibrio finanziario, considerate le implicazioni sul territorio non solo in termini politici immediati, ma soprattutto in termini di futura mobilità.

La trattativa tuttavia si è conclusa con la presentazione formale a CAL il 3 giugno 2010 di un piano che, rinunciando all'allungamento della concessione, prevedeva il differimento delle opere e l'incremento dell'equity a circa 420 milioni di euro. Si è sin da subito peraltro cercata la soluzione per poter garantire che il differimento delle opere fosse o del tutto annullato o comunque sensibilmente ridotto, utilizzando le future economie di progetto, definendo prioritario esaminare la fattibilità della costruzione delle opere procrastinate, all'atto del primo riequilibrio del Piano economico finanziario, previsto nel 2014 .

L'assemblea dei Soci di Brebemi, convocata il 27 luglio, accoglie questa linea ma con l'opposizione dei rappresentanti territoriali azionisti di Autostrade Lombarde, confermando le riserve della



Direzione su questa scelta. Brebemi, su sollecitazione della Controllante, riprende pertanto la trattativa con CAL per individuare la modalità di reinserire nel PEF la previsione di *realizzazione contestuale all'autostrada di tutte le opere complementari*, nella consapevolezza tuttavia che *“l'effetto della realizzazione immediata delle quattro opere differite (circa ottanta milioni) graverebbe, oggi, integralmente ed esclusivamente sull'equity del progetto con un incremento dagli attuali 420 milioni a 500, con una importante contrazione dei rendimenti per gli azionisti”*. (Consiglio del 23 settembre 2010)

Da settembre in avanti, come testimoniato dagli atti societari e dai verbali del Collegio di Vigilanza e della Segreteria tecnica dell'Accordo di Programma, Brebemi ha reso pubblica questa sua determinazione di realizzare contestualmente le opere complementari, avviando anche con il General Contractor le conseguenti azioni necessarie all'inserimento delle opere nel cronoprogramma lavori.

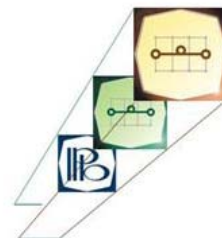
Il 22 dicembre 2010 Brebemi e CAL sottoscrivono il nuovo Piano Economico Finanziario che, come anticipato, riporta l'onere della realizzazione contestuale di tutte le opere interamente sull'equity, che viene portata a 517 Milioni di euro. Per quanto riguarda le risorse finanziarie a sostegno dei lavori che, dal 22 luglio 2009, non hanno avuto soluzione di continuità, Brebemi, in attesa che si perfezinino tutte le condizioni necessarie alla stipula del Finanziamento closing, ha fatto ricorso, oltre che ad un aumento di capitale di 50 milioni, attuato con successo tra luglio e dicembre 2010, che ha portato il capitale a 180.000.000 di euro, anche ad un Finanziamento Ponte per il quale è stata richiesta ed ottenuta una proroga nei termini per consentire la continuità lavori fino alla data prevista del closing (estate 2011), fatto salvo l'ottenimento delle garanzie richieste.

Autostrade Bergamasche Spa

Il percorso scelto per promuovere questa infrastruttura, destinata a collegare le due nuove arterie autostradali – Brebemi e la Pedemontana lombarda – è analogo a quello individuato per Brebemi ma si riferisce alla normativa adottata localmente dalla Regione Lombardia in materia di concessioni autostradali (Legge Regionale 9/2001 e relativo Regolamento n. 4 dell'8 luglio 2002). Con DGR 7/9865 del 19 luglio 2002 l'interconnessione tra il sistema viabilistico pedemontano e il collegamento autostradale Brescia – Milano (“Brebemi”) è stata individuata dalla Regione Lombardia tra le direttrici funzionali per le quali dare avvio entro il 2002 alle procedure di concessione autostradale.

La Provincia di Bergamo ed Autostrade Lombarde Spa hanno avanzato la precandidatura della costituenda IPB SpA (di cui saranno socie con ABM SpA) che è stata accolta nell'ottobre 2002 dalla Regione la quale ha espresso il proprio assenso a che il proponente presentasse nei termini di legge il progetto preliminare dell'opera.

Verificata la coerenza della proposta di IPB con gli intendimenti programmatori regionali, con delibera VII/11578 del 13 dicembre 2002, la Regione ha decretato IPB quale **oggetto promotore** ai sensi dell'art. 11 comma 4 del citato Regolamento.



Il progetto, come sopra ricordato, è nato per rispondere ad una esigenza di mobilità in senso N-S interno alla provincia di Bergamo, e con essa pertanto si è concordato ogni aspetto tecnico e di localizzazione. La limitatezza del percorso ha determinato in un primo tempo la necessità di ricorso, nel Piano economico Finanziario, anche al contributo pubblico, essendo insostenibile l'applicazione del project financing puro, come nel caso di Brebemi.

Dopo una prima serie di incontri tecnici con la Regione, nel corso dei quali si era prospettata la necessità di approfondimenti progettuali, la discussione sul progetto di IPB è stata temporaneamente sospesa, in ragione del ritardo nella realizzazione delle due opere di riferimento.

La società pertanto ha dovuto attendere il 2007 per vedere la ripresa del dialogo con le Autorità, ossia Brebemi e Pedemontana sono diventate concessionarie regionali con specifici referenti territoriali (Infrastrutture Lombarde SpA e CAL SpA).

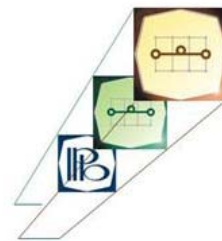
L'esperienza dettata dalla convenzione unica di Brebemi aveva inoltre segnato la strada per un nuovo approccio al modello di Piano Economico Finanziario che, applicato anche in IPB, ha portato ad azzerare – o, in altra ipotesi, a ridurre significativamente - il contributo pubblico alla realizzazione dell'opera, dandole così maggiori possibilità di realizzazione.

Agli inizi del 2008 IPB ha ripreso l'analisi del progetto – in stretto accordo con la Provincia di Bergamo – ed ha avviato il dialogo con i soggetti istituzionali ed economici bergamaschi al fine di condividere le scelte progettuali ed acquisire ampio consenso. Questa azione è stata supportata anche dall'allargamento della compagine sociale, realizzata attraverso un'operazione di aumento di capitale, (oggi pari ad € 1.821.430) che nel contempo ha voluto assicurare alla società le risorse necessarie ad arrivare alla fase di gara.

Il 2009 per IPB ha posto i presupposti della ripresa dell'attività aziendale. Agli inizi dell'anno, su richiesta del Concedente Infrastrutture Lombarde SpA, IPB SpA ha aggiornato il Progetto Preliminare recependo la necessità di un prolungamento del tracciato verso Bergamo. Il 12 febbraio 2009 lo ha formalmente presentato, con l'accordo, stretto con il concedente Infrastrutture Lombarde SpA ("IL SpA"), di entrare a breve in Conferenza dei Servizi presentando il progetto originario, ma già disponendo della nuova edizione integrata.

Di fatto l'iter è stato sospeso durante quasi tutto il 2009, per riprendere solo verso la fine dell'anno, su precisa sollecitazione della Regione Lombardia ad ILSpA. Il Concedente ha richiesto un ulteriore adeguamento progettuale, alla luce della recente approvazione, da parte del CIPE, del progetto definitivo della Pedemontana lombarda, ed in relazione all'interconnessione diretta tra IPB e Brebemi, nonché la revisione dello studio di traffico nell'ipotesi dell'apertura sin dal 2015 di Pedemontana Lombarda. Di conseguenza, ILSpA ha richiesto il contestuale aggiornamento del Piano Economico Finanziario, senza previsione di contributo pubblico regionale.

La documentazione richiesta, dopo formale approvazione dell'organo societario, è stata depositata da IPB SpA il 10 marzo 2010, attendendo l'annunciato avvio della procedura preliminare alla gara che tuttavia non ha avuto corso per tutto il 2010, malgrado l'azione di sollecito rivolta dalla Società anche alle più alte cariche regionali.



In merito all'assetto societario, nel corso del 2009 e del 2010 ha avuto seguito l'intesa - raggiunta nell'anno precedente - di aprire la compagine sociale ai Comuni interessati dal tracciato, attraverso la cessione di parte della quota azionaria della Società ai Comuni di Osio Sotto, Pontirolo Nuovo e Treviglio, cui si è aggiunto il Comune di Dalmine e, nel marzo 2011, anche un pool di costruttori valutati dal Consiglio.

Il 19 aprile 2010 l'assemblea dei Soci, riunita in seduta straordinaria, ha voluto modificare la denominazione sociale dell'opera, intendendo darle una connotazione più specificamente legata alla provincia: Autostrade Bergamasche SpA.

Per lo svolgimento dell'attività, almeno fino alla conclusione della gara, la società si è avvalsa e continuerà ad avvalersi della struttura operativa di Autostrade Lombarde SpA e della sua controllata Società di Progetto Brebemi SpA, attraverso la formula del contratto di service attivo sin dal 2003.

Ambiti di competenza

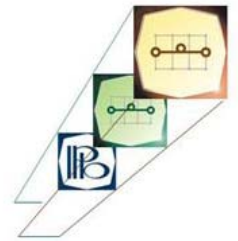
Dal quadro sopra offerto, la storia di Autostrade Lombarde ha portato alla configurazione di un gruppo coeso che ha promosso e sviluppato, sotto la direzione strategica della holding, importanti iniziative nel settore infrastrutturale tendenti ad uscire da un'impasse che penalizza fortemente lo sviluppo economico della Lombardia.

Missione specifica di Autostrade Lombarde, oltre ai primi enunciati dell'oggetto sociale, che riguardano la promozione di infrastrutture di trasporto e di telecomunicazione, e la possibilità di sfruttare a fini economici il proprio know how, è quella di *provvedere e concorrere al finanziamento e al coordinamento tecnico, amministrativo, commerciale e finanziario delle società od Enti ai quali partecipa* e quindi di definire, per le società controllate e/o collegate, le linee strategiche di azione e di gestione.

Nell'ambito di questa missione si colloca anche il compito di implementazione del presente Sistema di Gestione Integrata, esteso anche ad ambiti di responsabilità sociale e l'azione di indirizzo svolta anche in tema di privacy (D. Lgs 196/03) e di responsabilità amministrativa degli Enti (D. Lgs 231/2001) in relazione alla quale ha redatto linee guida per la definizione di un Modello organizzativo che sono in corso di attestazione da parte di Ente certificatore attestato.

Diversamente, Società di progetto Brebemi e Autostrade Bergamasche sono società concessionarie (fatto certo per Brebemi ed auspicabile per Autostrade Bergamasche, che ancora deve superare la gara), e dunque operano esclusivamente col fine di progettare, costruire e gestire l'opera promossa, attraverso l'adozione degli strumenti organizzativi e di controllo dell'attività rappresentati nel citato Sistema di Gestione Integrato. La politica di responsabilità sociale.

La Politica di Responsabilità Sociale costituisce una dichiarazione pubblica circa i principi che orientano l'impegno dell'azienda in materia di responsabilità sociale e che sono funzionali alla definizione di obiettivi e traguardi di miglioramento delle prestazioni aziendali.



Di seguito viene riportato il testo della Politica emessa dalla Direzione dell'azienda ed approvata in data 24/05/2010 e resa accessibile a tutte le parti interessate attraverso la sua pubblicazione in bacheca e disponibile sul server aziendale.

Vista l'attenzione ai principi della Responsabilità Sociale da parte del GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE, questo intende conformarsi ai principi e alle modalità di comportamento codificate dalla norma SA 8000 che è stata definita in sede internazionale quale standard di Responsabilità Sociale.

GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE ne ha fatto parte integrante del proprio modo di operare e si impegna a diffonderla presso i propri fornitori.

La volontà della Direzione Aziendale nell'attuare e sostenere una Politica di Responsabilità Sociale ha la finalità di rafforzare e diffondere i concetti e gli obiettivi finalizzati ad un miglioramento globale delle condizioni di lavoro come valore intrinseco del prodotto, meritevole di attenzione da parte del consumatore.

La Direzione Aziendale di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE, in particolare, si impegna a:

- *Non attuare né favorire l'uso del lavoro minorile*
- *Non attuare né favorire l'uso del lavoro forzato*
- *Non attuare né favorire l'uso di pratiche coercitive, violenze fisiche e psicologiche*
- *Garantire la salute, la sicurezza dei lavoratori e ambienti di lavoro salubri*
- *Rispettare il diritto dei lavoratori alla libertà di associazione*
- *Proibire ogni tipologia di discriminazione nei confronti dei lavoratori*
- *Rispettare la legislazione vigente in materia di diritti-doveri dei lavoratori*
- *Migliorare continuamente il proprio sistema di gestione*

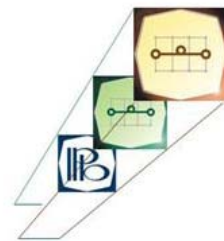
La responsabilità sociale comporta il rispetto dei principi della norma SA 8000 anche da parte dei fornitori facenti parte della filiera produttiva ed appartenenti ad ambiti sia nazionali che internazionali; perciò GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE si impegna anche a perseguire una politica di prevenzione dei comportamenti che si discostano da tali principi.

L'Azienda garantisce la comunicazione trasparente con gli altri enti di controllo e le associazioni sui requisiti di Responsabilità Sociale.

Struttura organizzativa e responsabilità

Al fine di assicurare la corretta implementazione del sistema di gestione, la Società ha identificato le seguenti figure:

- Rappresentante della Direzione per la Responsabilità Sociale;
- Responsabile della Gestione Etica;
- Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione per Salute e Sicurezza;
- Rappresentante dei Lavoratori per l'Etica e per la Sicurezza.



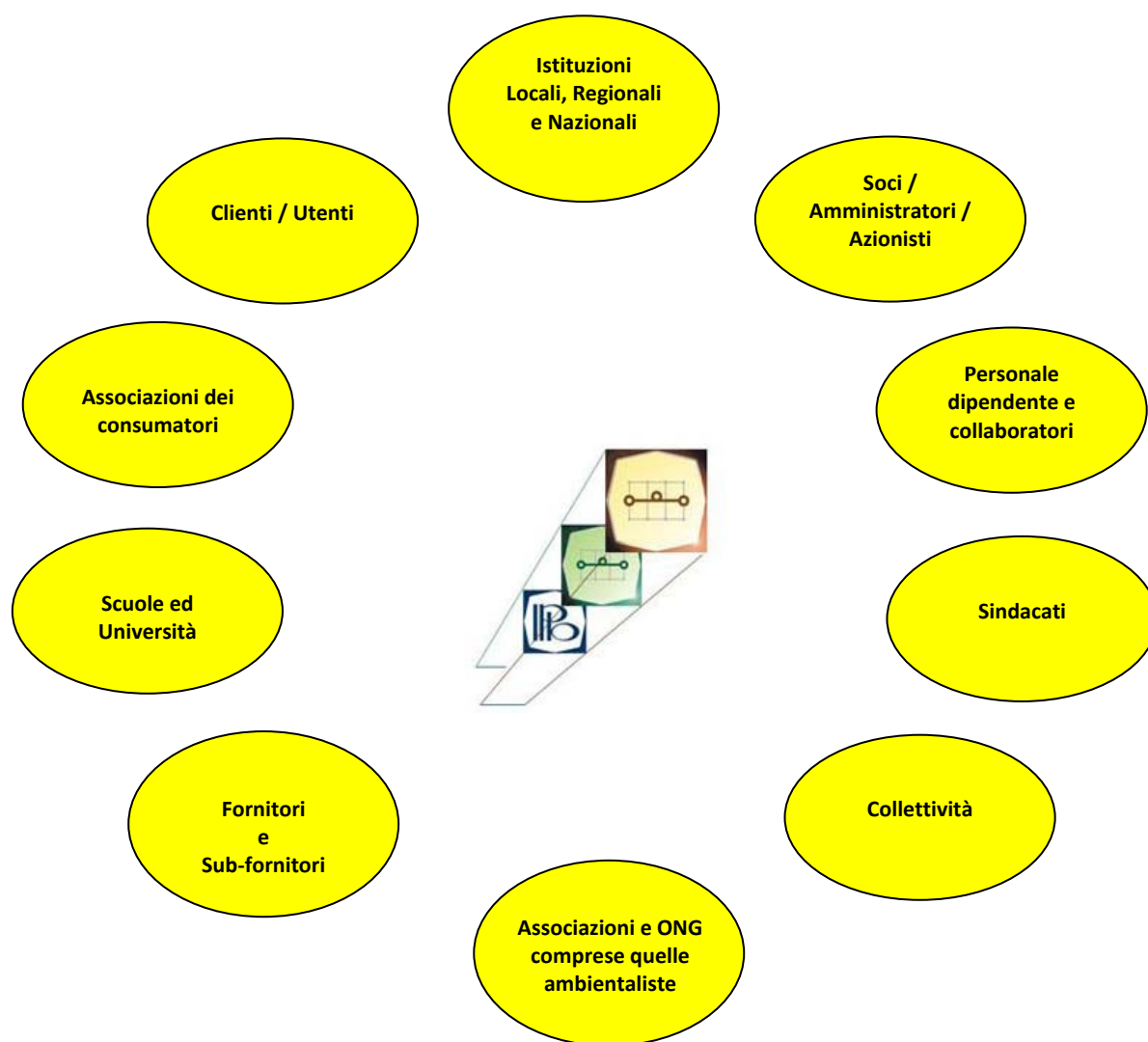
Il GRUPPO, nell'ambito del sistema di gestione e della sua struttura organizzativa ha predisposto un organigramma di gruppo che disegna la stessa ed i rapporti funzionali e gerarchici tra i componenti dei vari servizi.

Gli stakeholder

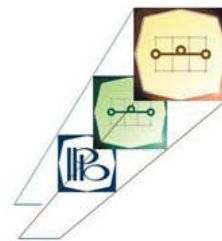
Con il termine "stakeholder" si fa riferimento a tutti quei soggetti interni ed esterni all'azienda che hanno un interesse di qualsiasi natura verso l'azienda stessa, che si concretizza in una serie di aspettative, esigenze informative, interessi di natura economica, ecc..

Nel grafico seguente vengono riportati i principali stakeholder individuati dall'azienda al fine di verificare la capacità di rispondere alle esigenze e richieste di ognuno attraverso un dialogo aperto, trasparente e basato sulla fiducia.

Graf.2 – Gli stakeholder dell'azienda



Soci/Amministratori/Azionisti



Sono definiti soci dell'azienda quanti hanno sottoscritto il capitale sociale di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE Spa; gli amministratori, delegati dai soci, costituiscono l'organo di gestione e rappresentanza della società.

Nei confronti della responsabilità sociale GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE ritiene che questi stakeholders siano da considerare al pari dei clienti e dei dipendenti.

Personale

il personale comprende i dipendenti assunti a tempo indeterminato, determinato, i collaboratori, gli stagisti ecc. che concorrono allo svolgimento dell'attività dell'azienda.

I dipendenti sono considerati i veri artefici del successo aziendale e dunque la valorizzazione della professionalità, il rispetto della persona, la salvaguardia di diritti e doveri, il coinvolgimento e la formazione continua sono alcuni dei metodi in cui si traduce il concetto di responsabilità sociale nei loro confronti.

Fornitori e subfornitori

Rappresentano una particolare classe di stakeholders in quanto concorrono alla gestione della Responsabilità Sociale di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE. Si tratta di aziende operanti prevalentemente nel territorio italiano e quindi soggette alle medesime prescrizioni legislative (riprese dai requisiti di SA8000) di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE. E' obiettivo di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE instaurare un rapporto di collaborazione improntato sulla reciproca correttezza e trasparenza, selezionando e qualificando quei fornitori che dimostrano qualità dei prodotti forniti, il rispetto delle prescrizioni della legislazione vigente e dei principi espressi in SA8000.

Particolare rilevanza viene data ai rapporti con il General Contractor, CONSORZIO BBM, che costituisce il fornitore principale e prevalente della società per le cui attività e compiti si rimanda al contratto.

Clienti / Utenti/Associazioni di categoria

La società considera il cliente – singolarmente o rappresentato dalle associazioni di categoria - come un partner con cui lavorare per la soddisfazione non solo delle sue esigenze, ma anche delle aspettative aziendali, in un clima di trasparenza, di reciproco rispetto e di fiducia.

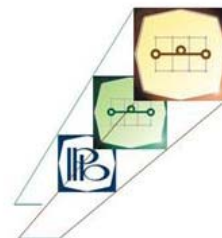
L'utente è invece considerato l'utilizzatore futuro della infrastruttura autostradale.

Istituzioni locali, regionali e nazionali

L'azienda interagisce in forma non continuativa con i rappresentanti istituzionali a tutti i livelli amministrativi.

Le principali Istituzioni con le quali l'azienda interagisce sono:

- Comuni comprese le circoscrizioni (capoluogo e non)
- Amministrazioni Provinciali
- Regione
- INPS, INAIL ed Ispettorato del lavoro
- Ministeri



- ASL
- Vigili del Fuoco
- ARPAV
- Prefettura e forze dell'ordine
- Camera di Commercio
- Agenzia delle Entrate
- Altre istituzioni

Associazioni e ONG comprese quelle ambientaliste

Tutte le associazioni di volontariato locale e non, le Organizzazioni Non Governative e tutte le associazioni ambientaliste rappresentano per GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE portatori di interesse in senso ampio in quanto direttamente impegnati nel campo del "sociale".

Sindacati

L'azienda pur non intrattenendo contatti diretti con le organizzazioni sindacali in quanto non vi sono rappresentanze sindacali fa riferimento alle stesse per tutto quanto di interesse ai fini della raccolta di notizie ed informazioni relative all'applicazione dei requisiti di SA8000:2001 ed alla conseguente legislazione vigente.

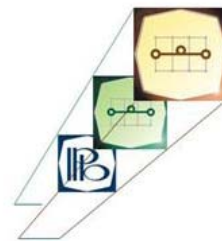
In particolare l'azienda fa riferimento alle seguenti associazioni:

- CGIL
- CISL
- UIL

Collettività

Rappresenta la comunità locale con cui l'Azienda si relaziona e più in generale l'intera società civile con cui l'Azienda ha o potrebbe avere relazioni.

GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE è un'azienda socialmente responsabile, attenta sia alla salvaguardia dell'ambiente per prevenire eventuali rischi derivanti dalle proprie attività, sia alle iniziative di solidarietà sociale, non solo nazionali o internazionali, ma anche locali al fine di uno sviluppo responsabile e sostenibile.



I Requisiti della norma SA8000

Di seguito viene presentato un resoconto relativo al rispetto, da parte dell'azienda GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE, dei requisiti della norma SA8000, delle relative azioni poste in essere e degli obiettivi di miglioramento identificati nell'ambito del riesame della Direzione.

Lavoro infantile

Nello svolgimento delle proprie attività e per la realizzazione dei propri scopi sociali, l'azienda si impegna a non utilizzare in nessun caso il lavoro infantile. E' compito del Responsabile del Servizio Personale verificare all'atto dell'assunzione di un lavoratore, tramite carta di identità, passaporto, certificato di nascita ecc, che esso non rientri nella casistica, ovvero abbia compiuto almeno il quindicesimo anno di età.

L'azienda stabilisce, mantiene attiva e comunica al personale e alle altre parti interessate la procedura P04a "Azioni di rimedio per i bambini e promozione dell'educazione dei bambini e dei giovani lavoratori", per garantire il supporto dei bambini che dovessero trovarsi nella definizione di lavoro infantile rientranti nella Raccomandazione ILO 146 e dei giovani lavoratori soggetti a normative locali di istruzione obbligatoria o che stanno frequentando la scuola; tale procedura è applicabile anche ai bambini che venissero trovati a lavorare presso i fornitori.

Sono inoltre riportati i meccanismi da mettere in atto nel caso in cui, per errore, si accertasse all'interno dell'azienda la presenza di un lavoratore minore.

L'azienda si assume l'impegno, in funzione delle proprie disponibilità finanziarie, di ricercare e sostenere economicamente una o più iniziative di interesse sociale mirate a sostegno dei minori, per la riduzione di questo fenomeno a livello generale.

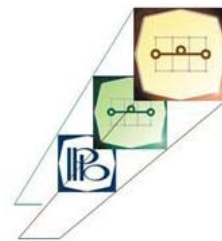
La formazione effettuata al personale dipendente comprenderà la spiegazione delle suddette procedure, oltre alle iniziative sociali intraprese, al fine di sensibilizzare e far acquisire maggior consapevolezza sul ruolo etico e morale che l'azienda vuole raggiungere all'interno del contesto socio-economico in cui opera.

Per quanto riguarda gli stakeholder, essi potranno verificare lo sforzo aziendale nel campo sociale attraverso la lettura del sito internet sul quale sarà data evidenza della procedura di riferimento e soprattutto del bilancio sociale SA8000, elemento chiave per comunicare all'esterno i traguardi e gli obiettivi raggiunti.

Lavoro obbligato

Tutte le persone che lavorano per l'azienda prestano il loro lavoro in maniera volontaria, poiché l'azienda non ricorre o sostiene in alcun modo l'utilizzo del lavoro obbligato. Nessun lavoratore ha mai lasciato e mai gli verrà richiesto di lasciare "depositi" in denaro o documenti di identità al momento dell'inizio del rapporto di lavoro; inoltre, "depositi" e documenti non saranno richiesti né per continuare il rapporto di lavoro né alla cessazione di tale rapporto.

Tutti i lavoratori possono segnalare (anche in forma anonima) eventuali anomalie del sistema o effettuare reclami, nel caso ritengano ci sia stata una violazione dei loro diritti.



Salute e sicurezza

La salute e la sicurezza dei dipendenti durante lo svolgimento del loro lavoro è stata da sempre trattata con massima attenzione e serietà dall'azienda, anche prima dell'adeguamento ai requisiti della norma SA8000. L'evidenza dell'impegno concreto in questo ambito è fornita dai seguenti elementi:

- Rispetto ed adeguamento alla normativa in materia di Sicurezza, oggi Decreto Legislativo 81/08 (e successive modifiche ed integrazioni) realizzato e garantito dal RSPP aziendale, nominato dalla direzione;
- Redazione del documento di valutazione dei rischi associati all'attività lavorativa, aggiornato in funzione delle modifiche apportate ai processi, alle attività ed agli infortuni eventualmente accaduti;
- predisposizione dei piani di evacuazione ed antincendio secondo la legislazione vigente;
- Consegna dei dispositivi di protezione individuale per il personale che si rechi in cantiere.

L'azienda si propone periodicamente degli obiettivi di miglioramento da raggiungere al fine di minimizzare, per quanto ragionevolmente praticabile, le cause di pericolo ascrivibili all'ambiente di lavoro.

Inoltre l'azienda programma, su base annuale, un "Piano della formazione e sensibilizzazione" da attuarsi nei confronti del personale e avente come tema la sicurezza sui luoghi di lavoro (come stabilito dagli art. 36 e 37 del D.lgs. 81/08): in particolar modo nel caso di ingresso di nuovi lavoratori o per cambiamento delle mansioni di quelli già dipendenti, viene effettuata formazione con consegna di materiale didattico/informativo predisposto ad hoc in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro.

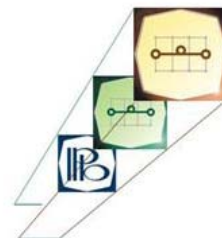
In attuazione del D.lgs. 81/08 e dei requisiti 3.5 e 3.6 della norma SA8000, l'azienda garantisce che vengano rispettate, ove applicabili, tutte le indicazioni fornite (bagni puliti, acqua potabile...).

Libertà di Associazione e Diritto alla Contrattazione Collettiva

L'azienda assicura, nell'ambito dei vincoli contrattuali assunti dai lavoratori, il pieno diritto a formare ed aderire ai sindacati di loro scelta e il diritto alla contrattazione collettiva. La nomina di un RLS e di un RLR, sono testimonianza della partecipazione del personale operativo alle decisioni aziendali e della libertà di associazione concessa dalla società. La volontà dei lavoratori di aderire a manifestazioni di piazza o di costituire comitati interni, coerentemente con le disposizioni di legge, non è ostacolata dalla direzione.

I rappresentanti sindacali, quando presenti, possono comunicare con i propri iscritti all'interno del luogo di lavoro, per un tempo ragionevole che non comporti un'interruzione prolungata dell'attività lavorativa e non saranno in alcun modo discriminati nello svolgimento delle proprie mansioni; inoltre l'azienda mette a disposizione appositi spazi nelle bacheche aziendali per affiggere le comunicazioni, avvisi ecc. riguardanti l'attività sindacale interna ed esterna.

Anche in questo caso i lavoratori possono segnalare (anche in forma anonima) eventuali restrizioni imposte dall'azienda nell'aderire ai sindacati di loro scelta e nell'attuare il diritto alla contrattazione collettiva, secondo le indicazioni della procedura PG8.2 "Gestione delle non conformità".



Discriminazione

L'azienda ritiene che le risorse umane siano un fattore fondamentale per competere con successo nel mercato, e dunque capitale da salvaguardare e valorizzare.

L'azienda all'interno del Sistema fissa i requisiti professionali indispensabili per poter collaborare con la stessa, rendendo così i processi di selezione chiari, senza alcuna discriminazione effettuata sulla base di razza, ceto, origine nazionale, religione, invalidità, sesso, orientamento sessuale, appartenenza sindacale o affiliazione politica. Ovviamente questi aspetti non saranno assolutamente vincolanti nemmeno per quanto riguarda retribuzione, accesso alla formazione, promozione, licenziamento o pensionamento.

Sulla base di questi principi viene realizzata una "Mappa delle competenze", per permettere di personalizzare la formazione di ogni individuo, che verrà realizzata coerentemente con le risorse economiche disponibili. Ritenendo il clima di lavoro strategico, l'azienda rivolge particolare attenzione alle relazioni interne fondate sul rispetto e sul riconoscimento dei ruoli. Oltre alla già citata procedura di gestione delle non conformità per eventuali reclami (utilizzabile anche in forma anonima da tutti i dipendenti), l'azienda approfondirà qualunque lamentela che riveli comportamenti sessualmente coercitivi, minacciosi, offensivi o volti allo sfruttamento e adotterà le necessarie misure, utilizzando allo scopo anche il processo formativo.

Pari opportunità e conciliazione familiare

L'azienda garantisce pari opportunità e non attua né permette interferenze di alcun tipo nella vita privata dei dipendenti, che sono liberi di seguire principi o pratiche connessi alla loro razza, ceto, origine nazionale, religione ecc.

L'azienda agevola i dipendenti rispetto alle esigenze familiari, anche in riferimento agli indirizzi comunitari e nazionali in materia.

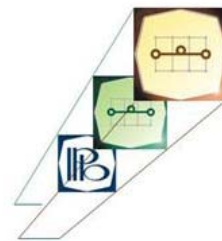
Pratiche disciplinari

L'azienda non assume condotte lesive della dignità dei lavoratori e bandisce in modo assoluto forme di abuso fisico, verbale o di coercizione mentale.

Anche in questo caso è utilizzabile la procedura di gestione NC PG8.2, ma saranno esaminate dai diretti responsabili anche forme di denuncia verbale per la comprensione dettagliata dei fatti. In questo secondo caso dovrà essere compilato e consegnato successivamente ad RRS il modulo di NC, al fine di avere evidenza scritta dell'accaduto ed anche allo scopo di proporre durante il riesame della direzione un'analisi delle principali problematiche aziendali.

Nel caso in cui i lavoratori non rispettino gli impegni sottoscritti nel contratto (ritardi, assenze ingiustificate ecc.) e creino con il loro comportamento danno economico e/o d'immagine alla società, possono essere previsti richiami verbali, scritti, multe o giornate di sospensione, in relazione alla gravità del comportamento attuato e secondo le previsioni dello Statuto dei Lavoratori e del CCNL applicato.

In ogni caso l'azienda, prima di dare attuazione a tali provvedimenti, privilegia il dialogo e il confronto sull'interpretazione dei fatti.



E' prevista l'adozione di strumenti premianti da affiancare ai provvedimenti disciplinari, per ridurre al minimo l'utilizzo di questi ultimi ed incentivare così i lavoratori a svolgere le proprie mansioni in modo efficiente ed efficace.

Orario di lavoro

L'azienda si conforma all'orario di lavoro previsto dal Contratto Collettivo Nazionale applicato. Ai lavoratori non è richiesto di effettuare un monte ore settimanale superiore a quello contrattualmente stabilito, sebbene possa essere necessario effettuare lavoro straordinario, che è comunque prestato in modo volontario e viene retribuito con la percentuale aggiuntiva stabilita dal contratto.

In ogni caso non viene mai richiesto di lavorare in maniera continuativa per un periodo superiore alle 48 ore settimanali ed è previsto almeno un giorno di riposo ogni 7 giorni lavorativi.

Al fine di consentire una distribuzione funzionale dei carichi di lavoro straordinari, è periodicamente esaminata dall'ufficio del personale la situazione individuale di ciascun dipendente onde garantire che il lavoro straordinario (superiore alle 48 ore settimanali) non ecceda le 12 ore settimanali, a meno di circostanze aziendali eccezionali e a breve termine.

La verifica degli straordinari effettuati verrà realizzata mensilmente dal Responsabile del personale e l'evidenza è data dalla busta paga rilasciata ai dipendenti, nella quale è chiaramente riportato il numero di ore ordinarie e straordinarie lavorate.

Nel caso si rilevi il superamento accidentale del monte ore suddetto, RRS, in collaborazione con il Responsabile Personale, potrà prevedere la redazione e la compilazione di un modulo con cadenza quindicinale, per verificare in modo più approfondito il rispetto dell'orario pattuito.

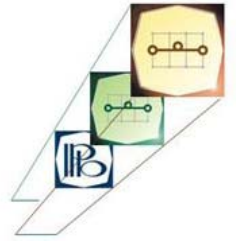
Retribuzione

Ai dipendenti sono riconosciuti i livelli contrattuali e retributivi adeguati al ruolo e alle mansioni assolte. In nessun caso l'azienda eroga un salario per una settimana lavorativa che non sia conforme ai minimi retributivi legali, in quanto l'obiettivo minimo è soddisfare i bisogni primari del personale, cercando, anche tramite l'adozione di strumenti premianti, di apportare un ulteriore guadagno ai lavoratori.

Inoltre i contratti di lavoro stipulati con consulenti esterni hanno livelli retributivi adeguati alle prestazioni offerte.

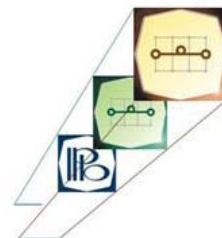
Per garantire la trasparenza dei salari, il Servizio Personale archivia presso i propri uffici copia della busta paga, dei contratti di lavoro debitamente siglati dalle parti e le evidenze di trasferimento dei compensi al personale, ai collaboratori ed ai consulenti; al Servizio Amministrazione e Finanza compete l'archiviazione della documentazione relativa ai fornitori. In questo modo si dà evidenza della correttezza delle trattenute sul salario, dovute non a scopi disciplinari, ma all'applicazione delle trattenute previste dalla legislazione vigente. Al fine di rispondere ad eventuali esigenze dei lavoratori, l'azienda può valutare l'ipotesi di riconoscere anticipi sugli stipendi o sul TFR, o di individuare altre forme agevolative.

Le modalità di trasferimento dei salari sono concordate con il dal lavoratore che esprime formalmente le sue preferenze.



L'azienda rifiuta categoricamente accordi di lavoro nero e programmi di falso apprendistato, in base alla legislazione vigente in materia di lavoro e di sicurezza sociale.

L'azienda può prevedere momenti di informazione ed approfondimento sui requisiti che regolano i rapporti di lavoro con i dipendenti: questi momenti possono comprendere nozioni riguardanti la riforma del lavoro, la lettura della busta paga, diritti del lavoratore in tema di dimissioni, pari opportunità ecc.



Sistema di Gestione della Responsabilità Sociale

Introduzione

L'Azienda si è dotata di un Sistema di Gestione della Responsabilità Sociale conforme alla norma SA8000:2008, certificato nel novembre 2010.

Il raggiungimento dell'obiettivo della certificazione ha rappresentato per l'Azienda il riconoscimento ufficiale dell'impegno e dello sforzo di adeguarsi ai principi della norma che, da oltre un anno a questa parte, ha coinvolto ed ha visto la partecipazione attiva del personale e della Direzione.

Il Sistema è gestito attraverso una articolata documentazione che comprende:

- il manuale della responsabilità sociale, che descrive il Sistema, le attività messe in atto per la attuazione della politica aziendale e la ripartizione dei ruoli e delle responsabilità conformemente a quanto richiesto dalla normativa di riferimento;
- le procedure, elaborate allo scopo di fornire una descrizione dettagliata e documentata delle modalità di svolgimento delle attività che devono essere svolte ai fini della conformità alla norma SA8000;
- le istruzioni, stabilite al fine di fornire una descrizione maggiormente dettagliata e documentata delle modalità di svolgimento di determinati aspetti di una attività;
- il registro Prescrizioni legali e normative, redatto allo scopo di identificare, documentare e garantire un facile accesso alle prescrizioni legali internazionali e nazionali che riguardano i requisiti della norma SA8000;
- le registrazioni, che danno evidenza che il Sistema è operante e correttamente gestito.

Formazione del personale

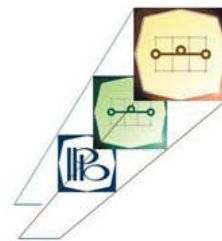
La formazione del personale sui temi della responsabilità sociale è stata avviata sin dal mese di marzo 2010 attraverso attività di addestramento sulle procedure del sistema di gestione, e di formazione sulla norma SA8000 e sulla salute e sicurezza.

Tab. 3 – Attività di formazione del personale 2010

Tipologia di formazione	N° ore	N° partecipanti
Addestramento sul sistema di gestione della responsabilità sociale	2	25
Formazione sulla norma SA8000	2	25
Informazione sulla salute e sicurezza	6	9

Controllo dei fornitori

I fornitori dell'azienda appartengono principalmente alla categoria dei fornitori di servizi per la gestione del luogo di lavoro e delle attrezzature di lavoro. Per la realizzazione dello scopo sociale di Brebemi, l'azienda ha stipulato un insieme di contratti per garantire l'espletamento di tutte le



attività, tra cui quelli più rilevanti sono il contratto di affidamento dei lavori al Consorzio BBM, quale Contraente generale, l'incarico di Responsabile Lavori per la Sicurezza e il contratto per l'Alta Sorveglianza.

L'Azienda ha attivato la procedura di qualifica dei fornitori sulla base della loro capacità di rispondere ai requisiti della norma SA8000.

Gli strumenti pianificati per la qualifica, come previsto dallo specifico Piano di progetto, sono:

- questionario per la raccolta di indicazioni inerenti alcuni aspetti specifici legati a disposizioni legislative (rif. requisito 3 di SA8000);
- audit presso il fornitore.

Nel piano di monitoraggio è prevista l'ulteriore forma di coinvolgimento e controllo dei fornitori costituita dalla richiesta d'impegno a conformarsi ai requisiti di SA8000 oltre ad attività di sensibilizzazione.

All'atto di stipula dei contratti, inoltre, ai fornitori viene richiesto di sottoscrivere un Codice etico di comportamento il cui rispetto, in alcuni casi, risulta vincolante per il mantenimento del Contratto. Tale codice allo stato si riferisce al documento redatto ex D.Lgs. 231/01, di cui è perciò prevista una revisione per l'integrazione in riferimento a SA8000.

Riesame della Direzione e comunicazione esterna

L'alta direzione riesamina con cadenza almeno annuale il Sistema di Gestione per la Responsabilità Sociale al fine di verificare l'adeguatezza, l'appropriatezza e la continua efficacia della propria politica aziendale, delle procedure, dei risultati di performance in ottemperanza ai requisiti previsti dalla norma SA8000, nell'ottica del miglioramento continuo.

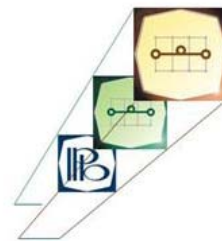
Gli elementi in ingresso per il riesame da parte della direzione possono comprendere le informazioni riguardanti:

- audit del sistema;
- rapporti di non conformità e susseguenti azioni di rimedio e azioni correttive;
- analisi degli indicatori di prestazione;
- qualificazione dei fornitori;
- proposte per il miglioramento continuo;
- azioni a seguire da precedenti riesami;
- piano della formazione e valutazione dell'efficacia dell'addestramento erogato;
- bilancio SA8000;
- eventuali reclami dei clienti
- eventuali comunicazioni del rappresentante dei lavoratori per la SA8000;
- la presenza di nuove leggi o norme che possono influenzare l'attività aziendale;

Le decisioni ed azioni uscenti dal suddetto riesame devono essere implementate nel sistema al fine del miglioramento dell'efficienza ed efficacia del sistema stesso.

Indicatori del Sistema

Al fine di un corretto monitoraggio delle attività di GRUPPO AUTOSTRADE LOMBARDE sono stati individuati alcuni indicatori che hanno la funzione di tenere sotto controllo il sistema per



determinare la presenza di problematiche organizzative o l'esigenza di introdurre nel Sistema dell'Organizzazione idonee Azioni Correttive ed Azioni Preventive.

Gli indicatori individuati e calcolati sono i seguenti:

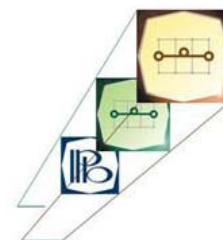
1. *Sensibilità aziendale sulla tutela dei minori* (tabella con composizione dell'organico aziendale per fasce di età);
2. *Facilitazione dell'inserimento nel mondo del lavoro dei giovani*: indica n° di stage effettuati, n° di contratti a progetto, di inserimento....evoluzione eventualmente di questi contratti a tempo indeterminato – dove per giovani si intendono persone di età inferiore ai 32 anni);
3. *Presenza in azienda di lavoro obbligato*: indica il n° di reclami o denunce per presenza di lavoro obbligato;
4. *Orario di lavoro*: indica il numero di casi di superamento dell'orari di lavoro per periodo e per anno;
5. *Livello di sanzioni per superamento dei limiti dell'orario di lavoro*: importi delle sanzioni comminate dall'Ispettorato del Lavoro;
6. *Consapevolezza del personale in materia di contratti di lavoro applicabili*: n° di ore di formazione erogata ad esempio sulla lettura la busta paga o sul CCNL e n° di partecipanti, ecc.;
7. *Rispetto della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro*: indica il n° di ore di formazione erogata e n° di partecipanti, livello di frequenza e di gravità degli infortuni

$$\text{GRAVITA}' = \frac{\text{Numero giorni di assenza per infortunio} \quad \times 1.000}{\text{Numero ore lavorate nel periodo considerato}}$$

$$\text{FREQUENZA} = \frac{\text{Numero infortuni verificatisi nel periodo considerato} \quad \times 1.000.000}{\text{Numero ore lavorate nel periodo considerato}}$$

8. *Libertà di associazione e diritto alla contrattazione collettiva*: n° di reclami o denunce per mancata libertà di associazione, n° di lavoratori iscritti al sindacato, n° di associazioni sindacali presenti in azienda, n° di permessi sindacali rilasciati, n° di ore sciopero/n° di ore totali lavorate;
9. *Livello di discriminazione*: n° di dipendenti donne / n° totale dipendenti, n° di reclami per discriminazioni di qualunque tipo;
10. *Livello di ricorso ai procedimenti disciplinari*: n° di multe o sospensioni effettuate, n° di reclami/denunce per punizioni o coercizioni fisiche e verbali;
11. *Rispetto dell'orario di lavoro*: n° di ore di straordinario per ciascun dipendente, n° di ore di ferie godute da ciascun dipendente con salvaguardia dei limiti di legge;
12. *Impegno dei fornitori in ambito SA8000* (n°questionari informativi ricevuti / n° questionari totali inviati, n° fornitori certificati SA8000, n° audit di controllo presso i fornitori, n° di contratti con clausola di conformità alla SA8000 firmati);
13. *Soddisfazione dei dipendenti per il clima aziendale*: indica il livello di questionari positivi rispetto al totale dei questionari sottoposti a dipendenti e collaboratori in riferimento ad SA8000 e clima aziendale;
14. *Livello della comunicazione esterna*: indica il numero per tipo di comunicazioni effettuate, su stampa e su web, distinguendo nel computo quelle inerenti SA 8000, il numero di eventi organizzati o ai quali la società ha aderito con propri spazi (pubblicazioni, fiere, convegni, ecc.)ed in fine il numero di accessi al sito
15. *Attuazione della formazione*: indica il numero di ore di formazione realizzate in rapporto alle pianificate.

La valutazione dei risultati degli indicatori descritti viene eseguita da DG in sede di Riesame della Direzione ed in funzione di tale risultato viene fissato l'obiettivo per la gestione successiva definito nel piano di miglioramento.



Obiettivi futuri

Di seguito viene riportato il Piano di Miglioramento approvato dalla Direzione in data 11/04/11.

Obiettivo di miglioramento	Interventi da attuare	Scadenza	Responsabile
Aumentare la sensibilità sulla tutela dei diritti dei minori e delle persone più deboli	Coinvolgere i soci dell'azienda sui temi dei diritti dei bambini, delle pari opportunità e della norma SA8000 in generale	In esito al processo formativo su pari opportunità pianificato nel 2011	Rappresentante della Direzione
	Riprendere l'attività verso associazioni ed ONG impegnate nella difesa dei diritti delle persone più deboli anche valutando di devolvere le cifre stanziare per i regali natalizi ad associazioni con scopi sociali, come già accaduto in passato (es. AMARE ONLUS)	Continuo	Rappresentante della Direzione
Aumentare la consapevolezza del personale sui propri diritti e doveri	Organizzare un intervento di formazione su come si legge la busta paga, sul CCNL; sollecitare le rappresentanti dei lavoratori a promuovere l'azione di comunicazione presso i colleghi	Anno 2011	Rappresentante dei Lavoratori
Aumentare la sicurezza sul lavoro	Corso di formazione sui temi della salute e sicurezza	Annuale (in corso in aprile 2011)	RSPP
Qualificare tutti i fornitori dell'organizzazione rispetto ai requisiti SA8000	Effettuare gli audit presso i fornitori più critici	Dicembre 2011	Rappresentante della Direzione
	Completare la richiesta ai fornitori della lettera di Impegno e del questionario informativo	giugno 2011	
Migliorare la comunicazione con tutte le parti interessate	Publicare il Bilancio Sociale SA8000 in forma cartacea e sul sito internet aziendale	Aprile 2011	Rappresentante della Direzione
	Divulgare il Codice Etico di comportamento	continuo	
	Inviare la Politica aziendale ai principali stakeholder	continuo	
Aumentare la consapevolezza del personale	Monitorare, attraverso il dialogo diretto ed indiretto con i Dipendenti e collaboratori, e attraverso l'attività di formazione, non solo la stessa applicazione ma anche la percezione dell'applicazione dei principi di SA 8000 in azienda e attuare le azioni correttive atte a superare eventuali criticità. Svolgere la medesima azione di informativa e di sensibilizzazione anche verso gli organi gestionali aziendali.	giugno 2011	Direzione

Brescia, 11 aprile 2011