



Bilancio Integrato



INDICE

Lettera agli Stakeholder	2
1. Profilo del Gruppo	5
2. Carta degli impegni per la Sostenibilità 2014	43
3. Materialità e coinvolgimento degli Stakeholder	53
4. Capitali	
1. Capitale infrastrutturale	57
2. Capitale finanziario	74
3. Capitale umano	88
4. Capitale sociale	112
5. Capitale naturale	134
6. Capitale intellettuale	156
Appendice	
I. Processo di predisposizione del Bilancio	163
II. Carta degli impegni per la sostenibilità 2013	164
III. Dati analitici	174
IV. GRI Content Index	196
V. Tabella di raccordo dei principi del Global Compact al GRI	218
VI. Dichiarazione di verifica del livello di applicazione del GRI	219
VII. Assurance	220
VII. Contatti	222

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2013 è stato per noi un anno di svolta - con l'integrazione di ADR nel gruppo Atlantia - che ci conduce verso nuove e ancor più impegnative sfide, in grado di accrescere ulteriormente la nostra "esposizione" alla crescita globale. Oggi Atlantia è un player leader a livello internazionale nel settore non solo delle concessioni autostradali ma anche aeroportuali, forte di un know-how e di una capacità d'innovazione tecnologica di primo livello.

Per quanto riguarda il contesto italiano, il 2013 è stato ancora un anno di crisi economica e di difficoltà sociali. Ma ciò non ha frenato l'impegno profuso dal nostro Gruppo sul versante della sostenibilità, come testimoniano i risultati: i principali indicatori internazionali confermano infatti l'inclusione di Atlantia tra le migliori imprese al mondo secondo criteri ambientali, sociali e di governance. Per la quinta volta consecutiva, infatti, siamo stati ammessi al Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) e al Dow Jones Sustainability Europe Index (DJSI Europe). Le nostre molteplici iniziative in tema di sostenibilità sposano i principi del Global Compact, cui il Gruppo aderisce dal 2004, e dell'International Integrated Reporting Council.

In questa seconda edizione del Bilancio Integrato abbiamo cercato di rendere visibile la coerenza complessiva del nostro approccio: dalla prospettiva strategica di fondo - che si esprime in obiettivi di lungo termine - alla programmazione, dalle azioni poste in essere ai risultati che abbiamo conseguito, puntando anche su un più ampio coinvolgimento degli stakeholder, soprattutto nell'applicazione del principio della materialità. In particolare, il Bilancio Integrato 2013 si arricchisce - rispetto al precedente - di nuovi contenuti globali: nel documento si evidenzia infatti il profilo internazionale del Gruppo, con la presentazione di strategie, azioni e performance economiche, ambientali e sociali delle società estere e in particolare delle società cilene e brasiliane (che sono entrate nel perimetro di consolidamento del Gruppo tra il 2012 e il 2013). Per quanto riguarda ADR, il Bilancio Integrato include una serie di dati e di informazioni relative alle attività aeroportuali della società nel 2013, nonché i principali obiettivi fissati nella Carta Impegni Sostenibilità 2014. Includeremo in modo completo le attività di ADR - con l'allineamento del sistema di certificazione dei dati sociali e ambientali - nel Bilancio Integrato 2014.

**Nel 2014 punteremo - anche nelle strategie di sostenibilità
- su un approccio fortemente integrato. La crescita internazionale
del Gruppo ci porta a operare in contesti profondamente
diversi rispetto al nostro sul piano economico, culturale e ambientale.**

Il documento classifica le performance di sostenibilità del Gruppo in sei dimensioni (definite nel documento "Capitali"): Infrastrutturale, Finanziaria, Sociale, Naturale, Umana e Intellettuale.

Per quanto riguarda le infrastrutture, sul fronte degli investimenti - che rappresentano un indicatore decisivo dell'orientamento verso una crescita di lungo periodo - in Italia nel 2013 abbiamo investito risorse pari a 880 milioni di euro nel settore autostradale, proseguendo il potenziamento della rete in concessione. Anche all'estero l'attività di investimento ha assunto un rilievo importante, in particolare in Cile e in Brasile.

Nell'ambito della sicurezza stradale, nel 2013 abbiamo continuato a investire nel miglioramento della rete: in particolare attraverso la stesa dell'asfalto drenante, che ha raggiunto la copertura massima della rete, e l'implementazione di tecnologie innovative come il Safety Tutor, che dalla sua introduzione ha salvato 300 vite umane l'anno. Nonostante la rete autostradale sia caratterizzata oggi da un elevato grado di sicurezza "strutturale", abbiamo realizzato nel 2013 importanti campagne di sensibilizzazione e di educazione sulle pratiche di guida sicura.

La qualità del rapporto con i nostri clienti e i nostri stakeholder nel 2013 è stata notevolmente rafforzata da nuove iniziative di comunicazione e di marketing, come il lancio di My Way - il primo canale televisivo in Europa dedicato al mondo delle autostrade, realizzato in partnership con SKY - e l'estensione del progetto "Sei in un Paese meraviglioso" dedicato alla valorizzazione delle bellezze artistiche, culturali, ambientali e gastronomiche dei territori attraversati dalla nostra rete autostradale. Il capitale umano è un altro ambito in cui il nostro impegno è stato nel 2013 particolarmente significativo. In un contesto nazionale contraddistinto da tassi di disoccupazione sempre più preoccupanti abbiamo sostanzialmente mantenuto i nostri livelli occupazionali, grazie a una innovativa e intensa strategia di internalizzazione di attività e di riqualificazione del personale. Inoltre, anche nel 2013 Autostrade per l'Italia ha ottenuto la certificazione "Top Employers" del CFR Institute: un riconoscimento di eccellenza nella gestione delle risorse umane, che premia l'attenzione che dedichiamo a migliorare continuamente le condizioni di lavoro offerte ai nostri dipendenti. Merita una menzione, infine, la nuova strategia di valorizzazione dei talenti e di promozione della mobilità interna messa in campo da Autostrade per l'Italia attraverso lo sviluppo del progetto "Autostrade Talent", che ha mutuato in azienda le migliori esperienze internazionali nel campo dei social media (Wikipedia, Yahoo e LinkedIn).

Infine, nel 2013 abbiamo moltiplicato l'attenzione alla tutela del Capitale Naturale. Sul fronte dell'utilizzo delle energie rinnovabili, per esempio, abbiamo raggiunto nel 2013 una potenza fotovoltaica di 10,5 MWp moltiplicando gli investimenti in installazioni lungo la rete. Accanto a questo, è significativa l'attenzione rivolta dal gruppo Atlantia all'utilizzo sostenibile delle altre risorse, alla gestione dei rifiuti e all'inquinamento acustico. Sistemi gestionali, strumenti e azioni che si inseriscono in una prospettiva strategicamente orientata alla sostenibilità ambientale, per tutelare il patrimonio ambientale e consegnarlo alle generazioni future.

Il documento classifica le performance di sostenibilità del Gruppo in sei "Capitali": Infrastrutturale, Finanziario, Sociale, Naturale, Umano e Intellettuale.

La crescita internazionale del Gruppo ci porta oggi a operare in contesti profondamente diversi rispetto al nostro sul piano economico, culturale e ambientale. In questo scenario, sostenibilità significa per noi agire per diffondere i principi di valorizzazione dei lavoratori e delle loro competenze, di tutela della sicurezza sulla strada e sui cantieri, di centralità del cliente, di dialogo aperto con le comunità territoriali e di tutela dell'ambiente, attivando comportamenti coerenti nel rispetto delle specificità di ciascun Paese. Ma nel 2014 la nuova sfida - ambiziosa e impegnativa - che caratterizzerà la strategia di sostenibilità del gruppo Atlantia sarà focalizzata sulla qualità dei servizi all'interno dell'aeroporto di Fiumicino, per rafforzare il caring nei confronti dei viaggiatori e la loro soddisfazione. L'obiettivo è quello di portare l'esperienza dei passeggeri all'interno del principale scalo italiano a livello dei migliori aeroporti d'Europa.

Dott. Fabio Cerchiai
Presidente

Ing. Giovanni Castellucci
Amministratore Delegato

Creare
infrastrutture
per aprire
la strada
a un futuro
sostenibile.



PROFILO DEL GRUPPO

7	A. Scopo e perimetro del Report
8	B. Mission e strategia
10	C. Atlantia nel mondo
12	D. Evoluzione e assetto societario
15	E. Modello di business
16	F. Performance overview
20	G. Contesto operativo
24	H. Sistema di gestione dei rischi
27	I. Governance

A. SCOPO E PERIMETRO DEL REPORT

(GRI/G3.1 > 2.9, 3.1, 3.6, 3.8, 3.10, 3.11)

Il Bilancio Integrato 2013 descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

Nel 2013 si è completata l'operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A in Atlantia S.p.A, divenuta efficace in data 1° dicembre 2013. A seguito dell'operazione Atlantia S.p.A controlla, a partire dal 1° dicembre 2013, le società in precedenza controllate da Gemina. Atlantia detiene ora il 95,9% del capitale di Aeroporti di Roma (ADR), gruppo che gestisce il sistema aeroportuale della Capitale. Pertanto, a partire da tale data, il Gruppo Atlantia consolida i dati economici e patrimoniali del gruppo ADR e delle società Fiumicino Energia e Leonardo Energia che, quindi, contribuiscono ai risultati economico-finanziari e patrimoniali 2013 del Gruppo Atlantia per il solo mese di dicembre.

Del nuovo assetto societario si è tenuto conto in questo Bilancio, presentando alcune informazioni utili a consentire al lettore un inquadramento complessivo della nuova struttura del Gruppo. In particolare, sono state inserite informazioni relative alle attività aeroportuali nei paragrafi: "Mission e Strategia", "Atlantia nel mondo", "Evoluzione e assetto societario", "Modello di business", "Contesto operativo" e "Carta degli Impegni per la sostenibilità 2014", nonché nel capitolo relativo al "Capitale Infrastrutturale". Inoltre, i dati e i prospetti economico-finanziari includono il contributo dovuto alla fusione per il solo mese di dicembre 2013.

Nei restanti Capitali i dati socio-ambientali non includono il contributo di Aeroporti di Roma. Per il 2014 è previsto l'adeguamento del sistema di gestione della sostenibilità alla nuova organizzazione e l'integrazione dei sistemi e delle metodiche di rendicontazione non finanziaria, che consentiranno di includere pienamente Aeroporti di Roma nel perimetro del Report.

Si segnala, inoltre, che i dati economico-finanziari, sociali e ambientali del 2013 beneficiano, per l'intero esercizio, del contributo delle società cilene (Grupo Costanera e società da questa controllate) e brasiliane (Atlantia Bertin Concessões e società da questa controllate) consolidate rispettivamente a partire dal 1° aprile 2012 e dal 30 giugno 2012.

Nel Bilancio è indicata con "Autostrade per l'Italia S.p.A." o "ASPI" la società capogruppo operativa in ambito autostradale del Gruppo Atlantia e con "Aeroporti di Roma" o "ADR" la società del Gruppo che gestisce e sviluppa gli scali romani di Fiumicino e Ciampino.

B. MISSION E STRATEGIA

(GRI/G3.1 > 1.2, 2.2, 4.8, 4.11)

Chi siamo

Player leader a livello internazionale nel settore delle concessioni autostradali e aeroportuali.

5.000 km di autostrade a pedaggio in Italia, Brasile, Cile, India e Polonia.

2 aeroporti in Italia (Aeroporti "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e G.B. Pastine di Ciampino – Roma).

Oltre 5 milioni di clienti al giorno sulle autostrade del Gruppo.

41 milioni di passeggeri all'anno negli aeroporti di Roma.

Oltre 20 miliardi di euro di investimenti in corso per le infrastrutture autostradali e 12 miliardi di euro al 2044 per potenziare il sistema aeroportuale romano.

Primo operatore mondiale nel telepedaggio e nell'infomobilità.

Oltre 100 compagnie aeree e 230 rotte sugli scali di Fiumicino e Ciampino.

Presente nel Dow Jones Sustainability World Index.

Quotato alla Borsa Valori di Milano.

Capitalizzazione di borsa di 13,5 miliardi di euro.

Missione, principi e governance

Missione

Sviluppo di iniziative di crescita e finanziarie nel settore delle infrastrutture e delle reti per la mobilità e la comunicazione, in Italia e nel mondo.

Principi guida

Valorizzazione dei lavoratori e delle loro competenze, tutela della sicurezza sulla strada e sui cantieri, centralità del cliente, dialogo aperto con le comunità territoriali, tutela dell'ambiente.

Governance

Allineamento agli standard più recenti definiti dal mercato e dagli organi regolatori. Equilibrio nella rappresentanza e nei ruoli degli organi sociali. Coinvolgimento degli stakeholder e trasparenza verso il mercato e nelle procedure interne. Presidio delle logiche della sostenibilità.

Aree di impegno e stakeholder

Clienti

Sicurezza stradale e aeroportuale. Miglioramento del livello qualitativo e degli standard dei servizi offerti. Comunicazione di qualità, puntuale ed esaustiva.

Investitori

Rendimento e sicurezza dell'investimento.

Risorse umane

Sicurezza sul lavoro. Supporto al processo di crescita e sviluppo dei talenti. Tutela della salute e del benessere.

Ambiente

Impiego di fonti rinnovabili di energia. Riduzione dei consumi energetici e della Carbon Footprint. Monitoraggio e riduzione dell'inquinamento acustico. Gestione dei rifiuti e dei consumi idrici. Armonizzazione delle nuove infrastrutture con il contesto territoriale locale.

Fornitori

Sicurezza sul lavoro. Promozione dei principi della sostenibilità.

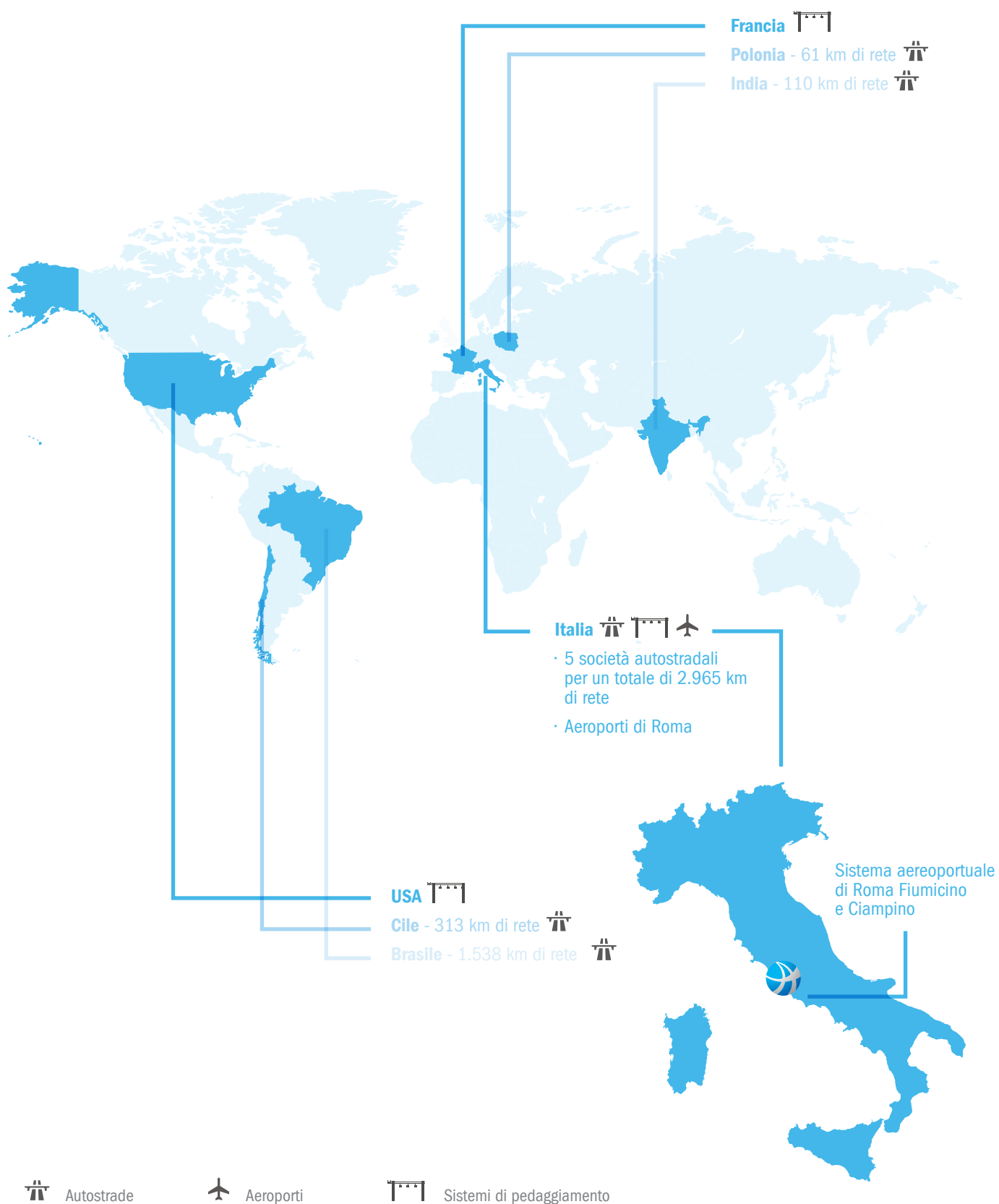
Comunità

Sviluppo e valorizzazione delle comunità e dei territori interconnessi. Dialogo aperto, continuo e trasparente.

Assi per la creazione del valore	Outcome	Performance
Esercizio e potenziamento delle infrastrutture Migliorare la sicurezza e la qualità del servizio attraverso il compimento dei piani di investimento per il potenziamento delle infrastrutture autostradali e aeroportuali gestite e il loro adeguamento alla domanda di traffico e attraverso Interventi di riqualificazione e ottimizzazione gestionale. Sviluppo internazionale Rafforzare la presenza in Paesi ad alto potenziale di sviluppo attraverso la partecipazione al finanziamento di investimenti in progetti infrastrutturali in Paesi a elevato potenziale di crescita (es. Brasile, Cile, India), tramite società veicolo aperte alla presenza di primari investitori locali e internazionali. Innovazione tecnologica Valorizzazione del know-how gestionale e tecnologico proprietario con la fornitura di soluzioni innovative nei settori dell'esazione, del controllo del traffico e degli accessi urbani, del monitoraggio delle infrastrutture, dell'assistenza al cliente.	Contribuire a una mobilità sostenibile e sicura, leva fondamentale per lo sviluppo socio-economico del territorio locale e del sistema Paese, nel rispetto dell'ambiente. Contribuire a potenziare il capitale infrastrutturale anche in realtà economiche e sociali emergenti, supportando un processo di crescita sostenibile per la collettività e l'ambiente. Contribuire a diffondere soluzioni tecnologiche all'avanguardia per ridurre le esternalità sociali e ambientali associate alla mobilità.	Performance economico-finanziaria Fatturato: 4.244 milioni di euro. ▲ EBITDA: 2.582 milioni di euro. ▲ Patrimonio netto: 8.213 milioni di euro. ▲ Sicurezza e qualità del servizio Incidentalità mortale in autostrada: 0,35. ◀▶ Customer Satisfaction Index (settore autostradale): 7,08. ▲ Indice sintetico di miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri aeroportuali: · +5,51% (Fiumicino) ▲ · +17,82% (Ciampino). ▲ Ambiente Emissioni di CO2: 146.985 t. ▼ Emissioni CO2 evitate: 11.409 t. ▲ Barriere antirumore: 302 km. ▲ Consumi energetici: 446 GWheq. ▼ Riciclo/recupero rifiuti: 81%. ▲

C. ATLANTIA NEL MONDO

(GRI/G3.1 > 2.5, 2.7)



Reti in concessione	Partecipazione Gruppo (%)	Km	Scadenza concessione
Italia			
Autostrade per l'Italia	100,00	2.855	2038
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	51,00	6	2050
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ⁽¹⁾	58,00	32	2032
Tangenziale di Napoli	100,00	20	2037
Autostrade Meridionali ⁽²⁾	58,98	52	2012
Brasile			
Atlantia Bertin Concessões ⁽³⁾	50,00		
Colinas	100,00	307	2028
Nascentes das Gerais	100,00	372	2032
Triangulo do Sol	100,00	442	2021
Tiê	50,00	417	2039
Cile⁽⁴⁾			
Grupo Costanera ⁽⁵⁾	50,01		
Costanera Norte	100,00	43	2033
Acceso Vial Aeropuerto AMB	100,00	10	2020
Litoral Central	100,00	81	2031
Nororiente	100,00	22	2044
Vespucio Sur	100,00	24	2032
Los Lagos	100,00	135	2023
India			
Pune-Solapur Expressway	50,00	110	2030
Polonia			
Stalexport Autostrady	61,20	61	2027
Sistemi di pedaggiamento elettronico			
Telepass (Italia)	100,00	5.800	-
Autostrade Tech (Italia)	100,00	-	-
Ecomouv (Francia)	70,0	15.000	2026 ⁽⁶⁾
Electronic Transaction Cons. (USA)	61,41	1.000	-
Aeroporti			
Aeroporti di Roma	95,9	2	2044
Progettazione e costruzione			
Pavimental	99,4		
Spea Ingegneria Europea	100,0		

(1) Capitale detenuto da Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco.

(2) Sono in corso le procedure di gara per la riassegnazione della concessione.

(3) Il Gruppo Atlantia detiene il 50% più una azione del capitale della società.

(4) I ricavi includono gli introiti da pedaggio contabilizzati quali attività finanziarie in base ai principi contabili IFRS inclusi nell'IFRIC 12.

(5) Il restante 49,99% del capitale di Grupo Costanera è detenuto da Canada Pension Plan Investment Board

(6) Il contratto di concessione prevede una fase di gestione e manutenzione del servizio della durata di 11 anni e mezzo dall'entrata in esercizio del sistema.

D. EVOLUZIONE E ASSETTO SOCIETARIO

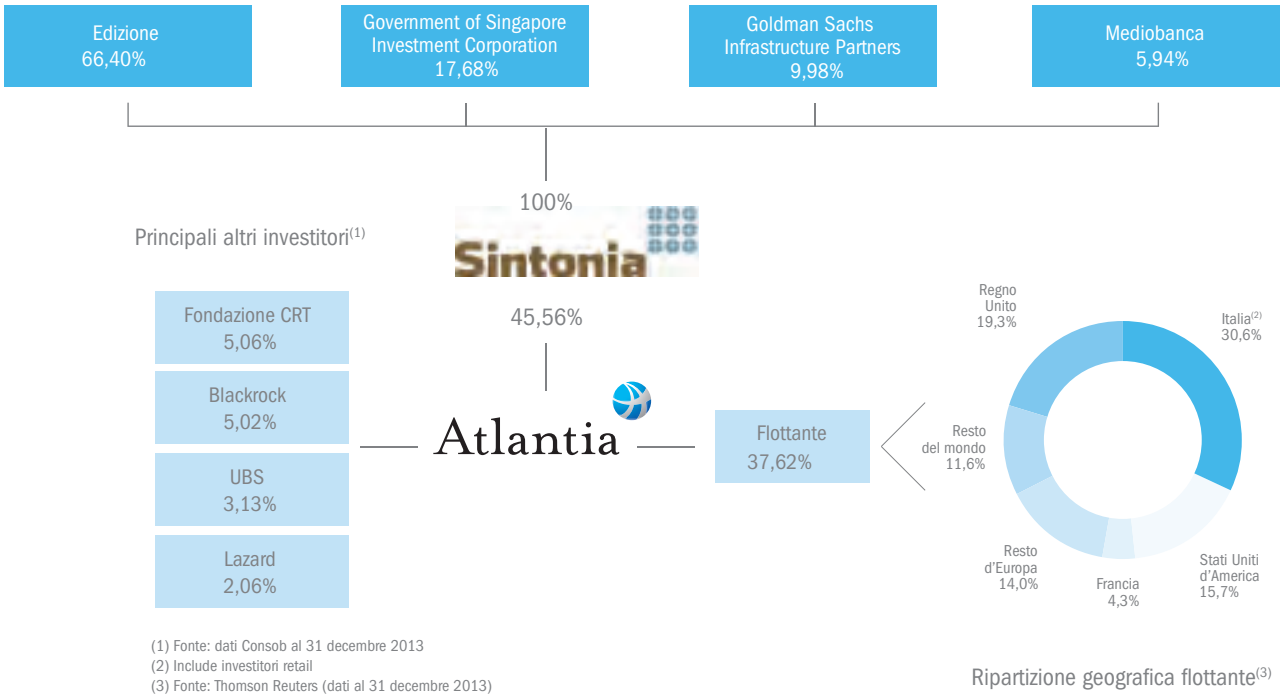
Nel 1950, per iniziativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), in un contesto caratterizzato dalla rinnovata vitalità che permise al Paese di risollevarsi dalla guerra e di ricostruire la propria economia, nasce la Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. Nel 1956 viene firmata la Convenzione con ANAS, in base alla quale Autostrade si impegna a co-finanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli. I lavori hanno avvio nel maggio del 1956; l'intera autostrada è aperta al traffico nel 1964. Con le successive convenzioni, stipulate nel 1962 e nel 1968, alla Società viene assentita la concessione per la costruzione e l'esercizio di ulteriori arterie autostradali situate su tutto il territorio nazionale, alcune delle quali precedentemente gestite da ANAS.

Dalla privatizzazione a oggi

Nel 1999	La Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, subentra un nucleo stabile di azionisti costituito oggi ⁽¹⁾ da una cordata guidata da Edizione S.r.l. (Gruppo Benetton).
Nel 2003	Da un nuovo assetto organizzativo volto a separare le attività in concessione dalle attività non autostradali, nasce Autostrade per l'Italia S.p.A., controllata al 100% da Autostrade S.p.A.
Nel 2005	Ha inizio l'espansione all'estero , con una serie di acquisizioni che oggi consentono ad Autostrade per l'Italia di gestire circa 2.000 km di autostrade a pedaggio in Brasile, Cile, Polonia e India.
Nel 2007	Autostrade S.p.A. assume la nuova denominazione sociale di Atlantia S.p.A.
Nel 2008	Si conclude un processo di riorganizzazione del Gruppo , con il conferimento delle partecipazioni estere e di altre società operanti nei servizi alla mobilità detenute da Atlantia ad Autostrade per l'Italia.
Nel 2011	Autostrade per l'Italia , attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), si aggiudica la gara per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti in transito su circa 15.000 km della rete stradale nazionale francese (progetto Eco-Taxe Poids Lourds).
Nel 2012	Il gruppo Atlantia diventa uno dei principali operatori autostradali in Brasile e Cile attraverso una joint venture con il gruppo Bertin per la gestione di oltre 1.500 km di concessioni autostradali nell'area di San Paolo e il consolidamento delle società facenti capo a Grupo Costanera (oltre 300 km in Cile).
Nel 2013	Il Gruppo entra nel settore aeroportuale con la fusione per incorporazione di Gemina nella holding Atlantia (efficace dal 1° dicembre 2013) e, attraverso la controllata Aeroporti di Roma (ADR), gestisce gli scali romani di Fiumicino e Ciampino.

(1) Al 31 dicembre 2013.

Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo
 (GRI/G3.1 > 2.3, 2.6, 2.7, 2.8)



100%

autostrade per l'Italia

95,9%

ADR Aeroporti di Roma

Attività autostradali italiane

- Autostrade per l'Italia 100%
- Tangenziale di Napoli 100%
 - Autostrade Meridionali 58,98%
 - Traforo del Monte Bianco 51%
 - - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta 47,97%
 - AD Moving S.p.A. 100%
 - Autostrade dell'Atlantico 100%
 - TowerCo 100%⁽¹⁾

Attività tecnologiche

- Telepass 100%
- Ecomouv 70%
- Ecomouv D&B 75%
- ETCC 61,41%
- Autostrade Tech 100%

Progettazione e costruzione

- Spea Ingegneria Europea 100%
- Pavimental 99,40%

Attività autostradali estere

Brasile

- Atlantia Bertin Concessões 50% +1 azione ⁽¹⁾
- Triangulo do Sol Auto-Estradas 100%
 - Rodovia das Colinas 100%
 - Concessionaria da Rodovia MG 050 100%
 - Concessionaria Rodovias do Tietê 50% ⁽²⁾

Cile

- Grupo Costanera 50,01%
- Costanera Norte 100%
 - AMB 100%
 - Litoral Central 100%
 - Autopista Nororient 100%
 - Autopista Vespucio Sur S.A. 100%
- Autostrade Holding do Sur 100%
- Los Lagos 100%

Polonia

- Stalexport Autostrady 61,20% ⁽¹⁾
- Stalexport Autostrada Małopolska 100%

Attività aeroportuali italiane

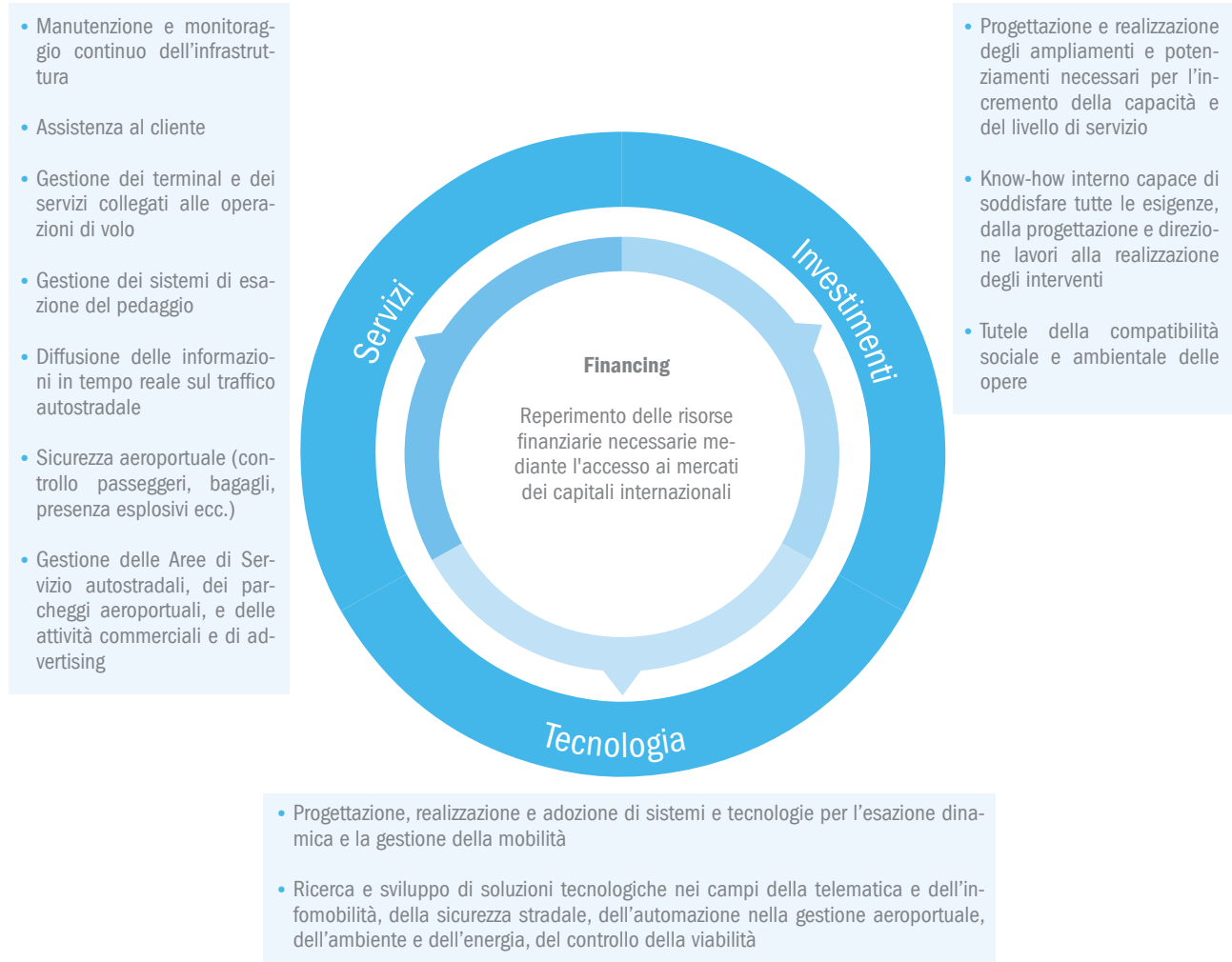
- Aeroporti di Roma 95,9%
- ADR Advertising 51%
 - ADR Assistance 100%
 - ADR Engineering 100%
 - ADR Mobility 100%
 - ADR Security 100%
 - ADR Sviluppo 100%
 - ADR Tel 100%
 - Fiumicino Energia 87,14% ⁽³⁾
 - - Leonardo Energia 90%

(1) Attraverso la holding Infra Bertin Participações.

(2) Società non consolidate.

(3) Partecipazioni controllate direttamente da Atlantia.

E. MODELLO DI BUSINESS



F. PERFORMANCE OVERVIEW

(GRI/G3.1 > 2.8)

Principali dati economico-finanziari consolidati

(Milioni di euro)	2013 ^(a)	2012 ^(a)
Totale ricavi	4.244	4.034
Ricavi netti da pedaggio	3.539	3.392
Ricavi per servizi aeronautici	34	-
Altri ricavi	671	642
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.582	2.398
<i>in% dei ricavi</i>	60,8%	59,4%
Margine operativo lordo (EBITDA) adjusted	2.662	2.463
Risultato operativo (EBIT)	1.816	1.632
<i>in% dei ricavi</i>	42,8%	40,7%
Risultato delle attività operative in funzionamento	1.143	1.164
<i>in% dei ricavi</i>	26,9%	28,9%
Utile (inclusa la quota di terzi)	722	849
Utile (inclusa la quota di terzi) adjusted ^(b)	721	860
Utile (quota del Gruppo)	638	830
Cash Flow Operativo (FFO) ^(c)	1.663	1.508
Cash Flow Operativo (FFO) adjusted ^(b)	1.658	1.523
Investimenti	1.247	1.630

(Milioni di euro)	2013 ^(a)	2012 ^(a)
Patrimonio netto	8.213	5.527
Indebitamento finanziario netto	10.769	10.109
Indebitamento finanziario netto adjusted ^(b)	12.579	11.651

(a) I dati degli esercizi a confronto risentono degli effetti contabili di talune variazioni del perimetro di consolidamento, più in dettaglio commentate nel paragrafo "Andamento economico-finanziario consolidato e dati adjusted" della Relazione finanziaria annuale 2013 (www.atlantia.it/it/investor-relations/bilanci-relazioni.html).

(b) I dati adjusted sono presentati allo scopo di consentire agli analisti finanziari e alle agenzie di rating di effettuare valutazioni in merito alla situazione economica e finanziaria del Gruppo secondo la modalità di rappresentazione dagli stessi usualmente adottata. Per informazioni in merito alla natura delle rettifiche apportate e alle differenze tra i dati reported e adjusted, si rinvia a quanto descritto nello specifico paragrafo "Andamento economico-finanziario consolidato e dati adjusted" della Relazione finanziaria annuale 2013 (www.atlantia.it/it/investor-relations/bilanci-relazioni.html).

(c) Cash Flow Operativo (FFO) calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/rilasci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

Principali dati sociali e ambientali del Gruppo

	2013	2012
Incidentalità mortale (n. morti / 100 milioni di km percorsi) ⁽¹⁾	0,35	0,35
% della rete coperta da pavimentazione drenante ⁽¹⁾	83,1%	82,4%
% della rete coperta dal sistema Safety Tutor ^(1,4)	42,0%	42,0%
Totale ore perse in turbative al traffico (Total Delay) (milioni) ⁽²⁾	3,8	3,1
Customer satisfaction index ⁽²⁾	7,08	6,96
Organico totale (a fine esercizio) ⁽³⁾	11.895	11.992
% Occupazione femminile ⁽³⁾	26%	25%
Mobilità orizzontale (spostamenti a parità di livello di inquadramento) ^(3,4)	448	701
Mobilità verticale (incremento del livello di inquadramento) ^(3,4)	109	239
CO2 risparmiata (in t.) con utilizzo delle fonti rinnovabili e iniziative di efficienza energetica ^(1,4)	11.409	11.103
Consumi energetici (MWheq) ^(3,4)	445.877	461.999
Percentuale di riciclaggio sul totale dei rifiuti prodotti ⁽³⁾	81%	59%
Km di barriere antirumore lungo la rete ⁽²⁾	302	269

(1) Dato relativo ad Autostrade per l'Italia S.p.A. e società controllate, direttamente o indirettamente, in Italia.

(2) Dato relativo ad Autostrade per l'Italia S.p.A.

(3) Dato relativo al Gruppo Atlantia.

(4) Dati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio.

Atlantia in borsa

(GRI/G3.1 > 1.2)

Principali dati di mercato	2013 ^(a)	2012
Capitale sociale (al 31 dicembre) (euro)	825.783.990	661.827.592
Numero azioni	825.783.990	661.827.592
Capitalizzazione di Borsa (milioni di euro) ^(b)	13.469	9.047
Utile per azione (euro)	0,96	1,28
Cash Flow Operativo per azione (euro)	2,51	2,33
Dividendo per azione (euro)	0,746	0,746
Acconto (euro)	0,355	0,355
Saldo (euro)	0,391	0,391
Dividendo/Cash flow per azione (%)	30%	32%
Dividend yield ^(b)	4,6%	5,5%
Prezzo a fine esercizio (euro)	16,31	13,67
Prezzo massimo (euro)	16,51	13,95
Prezzo minimo (euro)	11,92	9,14
Prezzo per azione/ Utile per azione (P/E) ^(b)	17,0	10,7
Prezzo per azione/ Cash flow per azione ^(b)	6,5	5,9
Market to book value ^(b)	1,6	1,6
Peso di Atlantia su indice FTSE Italia All Share ^(b)	2,54%	1,84%
Peso di Atlantia su indice FTSE/Mib ^(b)	2,92%	2,22%

Credit rating di Gruppo

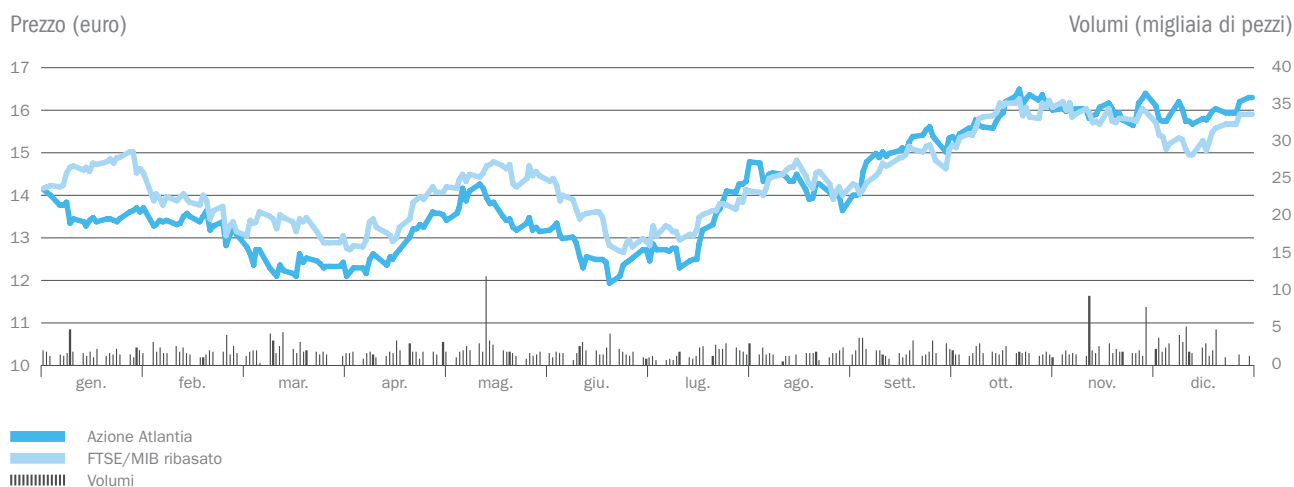
Standard & Poor's	BBB+ (outlook negativo)	BBB+ (outlook negativo)
Moody's	Baa 1 (outlook stabile) ^(c)	Baa 1 (outlook negativo)
Fitch Ratings	A- (outlook negativo)	A- (outlook stabile)

(a) In data 1 dicembre 2013 si è perfezionato l'aumento del capitale sociale a seguito del perfezionamento della fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia S.p.A., in esecuzione delle deliberazioni adottate dalle Assemblee straordinarie di Atlantia e Gemina in data 30 aprile 2013, nonché dall'Assemblea speciale degli azionisti di risparmio di Gemina in data 29 aprile 2013. I dati per azione del 2012 sono stati pertanto rettificati per tener conto del detto aumento di capitale.

(b) Dati calcolati in base al prezzo di fine esercizio.

(c) In data 18 febbraio 2014 Moody's ha rialzato l'outlook sul rating di Atlantia da negativo a stabile in seguito all'analoga decisione adottata sull'outlook del rating 'Baa2' della Repubblica Italiana - passato lo scorso 14 febbraio da negativo a stabile.

Azione Atlantia - 2013



Presenza in indici etici (GRI/G3.1 > 2.10, CRE8)

MEMBER OF
**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM

Nel 2013 Atlantia è stata confermata nel Dow Jones Sustainability World Index e nel Dow Jones Sustainability Europe Index (nel settore Transportation and transportation infrastructure), gli indici che selezionano le migliori imprese al mondo secondo criteri ambientali, sociali e di governance.



Atlantia è presente nell'Euronext Vigeo Eurozone 120, l'indice di Vigeo e NYSE Euronext, che comprende le migliori 120 aziende dell'Eurozona in termini di performance ESG.



Il Forum ETHIBEL (www.forumethibel.org) ha selezionato Atlantia per l'inclusione nell'Ethibel EXCELLENCE Investment Register dal 19/12/2013, per effetto di un livello di performance in termini di Corporate Social Responsibility (CSR) superiore rispetto alla media del settore.



Atlantia è presente negli indici etici ECPI Ethical EMU Equity e ECPI Ethical Euro Equity.

G. CONTESTO OPERATIVO

Market overview

Le reti infrastrutturali fungono da motore per la crescita economica, sociale e culturale di una nazione. Gli investimenti in infrastrutture di trasporto, in particolare, generano economie esterne per le imprese e hanno un impatto di rilievo sull'economia in termini di sostegno ciclico (incremento di PIL e occupazione) aumenti di produttività e competitività per le imprese valorizzazione del territorio maggiore capacità di attrazione di investimenti.

A seguito del perfezionamento della fusione di Gemina nella holding Atlantia (efficace dal 1° dicembre 2013) il Gruppo, attraverso la controllata Aeroporti di Roma, gestisce e sviluppa gli scali romani di Fiumicino e Ciampino e svolge altre attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale. L'integrazione tra le due holding ha dato vita a un player globale nelle infrastrutture di trasporto, dalla gestione delle autostrade agli aeroporti, in linea con un modello internazionale in crescente diffusione, in grado di competere a livello mondiale con i più grandi competitor del settore.

Il mercato autostradale italiano

L'Italia ha caratteristiche produttive, orografiche e di distribuzione demografica peculiari. La ripartizione modale del trasporto interno mostra una netta prevalenza della strada sulle altre modalità dovuta - oltre alle carenze delle alternative di trasporto - alla maggiore flessibilità e adattabilità alla domanda del servizio offerto.

Ciò è anche dovuto alla particolarità del sistema produttivo che si caratterizza per l'ampia diffusione sul territorio e la ridotta dimensione delle imprese. La prevalenza della modalità su gomma nel trasporto interno è comunque un fenomeno comune in Europa.

In Italia, il trasporto su strada rappresenta la modalità centrale nel sistema dei trasporti interni, in particolare⁽¹⁾:

- per i passeggeri, il trasporto su gomma rappresenta una quota superiore al 90% della mobilità totale;
- per le merci, il trasporto su gomma rappresenta circa il 60% della mobilità totale.

La rete italiana autostradale a pedaggio e non (inclusi trafori, ponti e viadotti)	• Estensione complessiva: 6.734 km • Tratte autostradali a pedaggio: 86% (5.797 km)
Gli operatori	• 24 società titolari di concessioni • Gruppo Atlantia: 2.965 km • Altre società concessionarie autostradali: 2.832 km • Tratte autostradali non soggette a pedaggio gestite da ANAS: 938 km
Il Gruppo Atlantia	• 44% del sistema autostradale • 51% del sistema autostradale a pedaggio
Per estensione della rete gestita in Italia da Autostrade per l'Italia e dalle sue società concessionarie italiane controllate, il Gruppo Atlantia è il principale operatore autostradale a livello nazionale.	

Autostrade per l'Italia e le concessionarie controllate italiane operano in un contesto regolatorio definito dalle rispettive convenzioni sottoscritte con l'Ente Concedente e, in base ai rispettivi atti convenzionali, hanno in fase di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere di oltre 22 miliardi di euro di cui 9 miliardi già realizzati. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete in esercizio su circa 900 km e sulle principali direttrici di collegamento nazionali, onde assicurare una mobilità più sicura e migliori livelli di servizio.

La Convenzione del 2007 di Autostrade per l'Italia (principale concessionaria del Gruppo) lega l'incremento annuo delle tariffe di pedaggio all'andamento dell'inflazione (più precisamente l'incremento di ciascun anno è pari al 70% dell'inflazione registrata nell'anno precedente), cui vanno sommati specifici incrementi tariffari per la remunerazione degli investimenti concordati, riconosciuti annualmente in funzione dell'effettivo avanzamento dei lavori.

Andamento del traffico

La domanda di traffico dipende da alcuni fattori fra cui, principalmente, l'evoluzione della situazione economica che traina i consumi privati (incidendo sulla domanda di mobilità per lavoro, tempo libero e merci) e l'attività produttiva.

Altri principali fattori di influenza sono:

- l'andamento del costo dei carburanti;
- l'esistenza di mezzi di trasporto alternativi al trasporto su strada;
- la presenza di una rete stradale non a pagamento concorrenziale.

(1) Informazione fornita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Volumi di traffico complessivi sulla rete autostradale italiana del Gruppo e variazione %

Società	2012 ^(a)			2013 ^(a)		
	Milioni di km percorsi	Variazione% su 2011	VTMG ^(b)	Milioni di km percorsi	Variazione% su 2012	VTMG ^(b)
Autostrade per l'Italia	44.470	-7,6	42.564	43.715	-1,7	41.956
Autostrade Meridionali	1.418	-4,3	75.099	1.450	2,2	76.997
Tangenziale di Napoli	943	-4,5	127.547	927	-1,7	125.693
Società Traforo del Monte Bianco	11	-5,2	4.960	10,6	0,7	5.011
Raccordo Valle d'Aosta	109	-6,9	9.176	104	-4,6	8.780
Totale concessionarie italiane del Gruppo	46.951	-7,5	43.271	46.206	-1,6	42.702

L'intensità e i livelli dei flussi del traffico variano a seconda delle tratte autostradali e per i seguenti fattori:

- la collocazione geografica della tratta autostradale, anche in considerazione dei fenomeni di stagionalità legati al turismo, soprattutto nei mesi estivi, e alle festività che generano incrementi di traffico;
- la presenza di attività industriali servite da infrastrutture logistiche che favoriscono lo sviluppo delle attività economiche e del terziario avanzato;
- la presenza di aree metropolitane.

Nel 2013 sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie autostradali italiane controllate il traffico ha subito una flessione complessiva pari a -1,6% in termini di chilometri percorsi rispetto al 2012, risentendo ancora della persistente congiuntura economica negativa.

La flessione ha interessato in misura più accentuata la mobilità pesante, con un calo del 2,4% per i veicoli a 3 o più assi, a fronte di una riduzione del 1,5% per i veicoli a 2 assi.

Al netto dell'effetto calendariale (anno bisestile), la variazione del traffico nel 2013 sulla rete del Gruppo in Italia è stimata pari a -1,3% rispetto al 2012.

Il mercato autostradale estero: i paesi in cui opera Atlantia

Il Gruppo investe in progetti infrastrutturali in Paesi a elevato potenziale di crescita (Brasile, Cile, India) attraverso società veicolo aperte alla compartecipazione di primari investitori internazionali. Le aree di maggior interesse sono selezionate in funzione della presenza di fattori di crescita attrattivi quali: quadro demografico in crescita, crescente motorizzazione, concentrazione di risorse naturali/materie prime, stabilità politica, affidabilità del sistema regolatorio, che lasciano supporre forti potenzialità di crescita del PIL nel medio-lungo termine e quindi del fabbisogno di mobilità.

Brasile

La rete autostradale brasiliana si estende per circa 96.714 km, di cui solo il 21% è stato assegnato in concessione in tre fasi di privatizzazioni:

- 9.800 km all'inizio degli anni '90;
- 5.500 km negli ultimi anni;
- 4.600 km nel corso del 2013, non ancora operativi.

Oltre il 30% dei chilometri affidati in concessione è concentrato nello Stato di San Paolo, che rappresenta l'area del paese più sviluppata (circa un terzo del PIL e 20% della popolazione brasiliana).

Al netto delle tratte assegnate in concessione nel 2013 e non ancora operative, il Gruppo, tramite la società controllata Atlantia Bertin Concessões, è il quarto operatore nazionale con 1.538 km gestiti in un contesto di mercato caratterizzato da altri tre operatori principali che gestiscono quasi il 50% della rete autostradale in concessione e sono quotati alla borsa di San Paolo (OHL, CCR e Ecorodovias).

(a) Il calcolo è effettuato sullo stesso campione, senza la Società Autostrada Torino-Savona esclusa dal perimetro nel 2012.

(b) VTMG = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n. giorni dell'anno.

Cile

Il Cile ha un network autostradale di circa 6.500 km di cui il 49% circa è stato assegnato in concessione a operatori privati. Atlantia, attraverso Grupo Costanera, risulta il principale operatore autostradale nell'area metropolitana di Santiago (circa 100 km di autostrade urbane in gestione + 79 km di autostrade interurbane a ovest della capitale), e opera nel sud del Paese con la controllata Los Lagos (135 km). Gli altri principali operatori presenti in Cile sono il Gruppo Abertis e Intervial (ISA).

India

La National Highways Authority of India (NHAI) ha lanciato un programma di sviluppo della rete autostradale federale NHDP (National Highways Development Project) per complessivi 34.000 km di cui 28.000 km aggiudicati e 6.000 km da aggiudicare. Il mercato è estremamente frammentato e caratterizzato da oltre 50 operatori, principalmente locali, tra cui i maggiori sono GMR, L&T, IRB, Reliance, ITNL e DSC. Atlantia detiene il 50% di Pune Solapur Expressways Private Limited che gestisce la tratta autostradale Pune-Solapur di 110 km nello stato del Maharashtra in India.

Polonia

Il network autostradale attuale si estende per 1.216 km di cui 748 km gestiti dall'Autorità Statale e in corso di pedaggiamento con possibili privatizzazioni a medio-lungo termine, e 468 km in concessione a privati. L'operatore principale è la società Autostrada Wielkopolska. Atlantia è presente con la tratta di 61 km della A4, compresa fra Katowice e Krakow, gestita in concessione dalla controllata Stalexport.

Andamento del traffico

Nel corso del 2013 il traffico sulla rete delle controllate estere ha segnato un incremento complessivo del 6,5% in termini di chilometri percorsi rispetto al 2012, con una consistente crescita su tutte le reti delle concessionarie consolidate: Polonia +10,2%, Cile +7,2% e Brasile +5,5% in termini di chilometri percorsi.

Il mercato del trasporto aereo

Il trend mondiale

Il settore del trasporto aereo è fortemente correlato all'andamento economico internazionale che condiziona in termini significativi la domanda per i vettori. La connessione al PIL deriva dal fatto che incrementi di quest'ultimo coincidono con miglioramenti del reddito disponibile e del livello di vita con un conseguente miglioramento del benessere nazionale che porta a un aumento della domanda di viaggi per ragioni di business e di turismo, nonché delle richieste di trasporto merci via aerea. Possono incidere, inoltre, fattori straordinari (ad es.: attacchi terroristici, tensioni geo-politiche, catastrofi naturali).

L'incremento del traffico nel lungo periodo⁽¹⁾ è stato inoltre reso possibile dall'evoluzione tecnologica registrata dall'industria del trasporto aereo che ha portato alla realizzazione di aeromobili in grado di garantire performance sempre migliori (ad es.: confort, velocità, autonomia chilometrica) e caratterizzati da minori costi di gestione (quali minori consumi di carburante e costi più contenuti di manutenzione a parità di livelli di sicurezza del volo). La crescita del traffico aereo è stata anche sostenuta dal processo di liberalizzazione dei diritti di traffico esistenti fra alcuni paesi (in particolare all'interno dell'Unione Europea e fra quest'ultima e gli Stati Uniti) che ha determinato l'ulteriore effetto di ridurre i prezzi dei biglietti aerei ampliando significativamente il mercato dei potenziali fruitori del trasporto aereo, sia nel segmento passeggeri sia in quello merci.

Il mercato nazionale

Nel 2013, sono transitati in Italia⁽²⁾ oltre 144 milioni di passeggeri segnando una contrazione pari all'1,9% rispetto al 2012.

In controtendenza col mercato passeggeri si è posizionato il settore cargo, che registra un incremento dell'1,5% rispetto al 2012, con un totale di tonnellate movimentate nell'anno pari a 907.485, anche grazie a una tendenza alla ripresa del commercio internazionale.

(1) Il numero dei passeggeri trasportati è pressoché quintuplicato dal 1980 a oggi, passando dai 4 miliardi del 1980 agli oltre 20 miliardi del 2012, evidenziando un tasso annuo medio di crescita del 5%. Fonte: World Bank, Air transport, passengers carried.

(2) Fonte: Assoaeroporti.

Posizionamento competitivo del Gruppo

La società Aeroporti di Roma gestisce il sistema aeroportuale romano che comprende gli scali di Fiumicino e Ciampino che si posiziona al sesto posto in Europa per volume traffico passeggeri trasportati. Nel mercato italiano l'aeroporto di Roma-Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri, seguito da Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia.

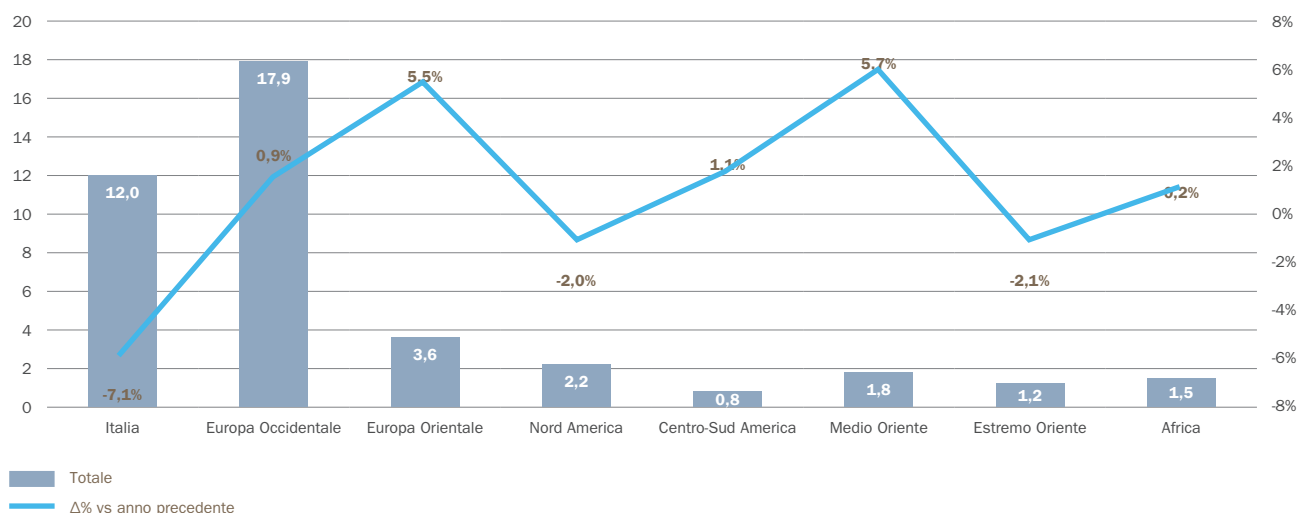
Le attività svolte da Aeroporti di Roma nella conduzione dei due scali di Fiumicino e Ciampino si articolano nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettante business unit:

- **Attività aviation** (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) che consistono nelle attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, e nell'offerta ai clienti del Gruppo ADR dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.
- **Attività non aviation** che consta nell'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori all'interno degli Aeroporti di Roma, nonché nell'attività di real estate.

Nel corso del 2013 sui due scali sono transitati oltre 41 milioni di passeggeri (pari al 28% del traffico passeggeri in Italia), con una diminuzione dei volumi di traffico del 1,3% rispetto lo scorso anno.

Tuttavia, il sistema aeroportuale ha evidenziato nella seconda metà dell'anno un miglioramento dei volumi di traffico rispetto ai dati del 2012. Il recupero dei volumi di traffico è stato trainato dal miglioramento del traffico internazionale, che ha controbilanciato la contrazione dei volumi registrata nel mercato domestico.

Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica (milioni di passeggeri)



La performance negativa sul traffico nazionale è da attribuirsi all'effetto congiunto del contesto economico interno e delle difficoltà in cui si sono trovate alcune delle principali compagnie italiane. Nel corso del 2013 hanno infatti smesso di operare la WindJet e Air Alps, con importanti ripercussioni sui volumi di traffico che queste compagnie portavano verso destinazioni del Sud e del Nord Italia.

H. SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI

(GRI/G3.1 > 1.2, 4.9, 4.11)

Atlantia ritiene che sia fondamentale, per creare valore sostenibile e consentire l'assunzione "consapevole" delle scelte d'impresa, effettuare un'analisi preventiva e continuativa della natura e del livello dei rischi collegati agli obiettivi strategici per il conseguimento delle performance aziendali. A tal fine, il Gruppo ha implementato dal 2005 un sistema di gestione dei rischi affidato alla struttura Risk Management, la quale si occupa di supportare le strutture aziendali nel processo di identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi. A tal fine il Consiglio di Amministrazione della Società ha identificato:

- la natura del rischio, e quindi l'insieme delle categorie di rischio a cui è esposta l'azienda (cd. *Business Risk Model*);
- il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici ("*Risk Appetite*"), il quale rappresenta il livello di rischio complessivo che la Società è disposta ad assumere nel raggiungimento degli obiettivi strategici.

In particolare, la definizione del *Risk Appetite* è un processo continuativo di analisi e valutazione effettuato dal Consiglio di Amministrazione del contesto di business in cui opera la Società, che indirizza le decisioni strategiche e riflette la propensione al rischio della Società, influenzandone le strategie di crescita del valore e il modello di business adottato.

Tale processo ha l'obiettivo di allineare efficacemente il profilo di rischio agli obiettivi strategici sulla base delle aspettative degli stakeholder, consentendo di legare la strategia aziendale alle aree di rischio correlate, attraverso l'identificazione delle tipologie di rischio e la definizione, per ciascuna di essa, del *Risk Appetite*.

Il *Risk Appetite* framework è uno strumento fondamentale per garantire lo sviluppo sostenibile nel medio-lungo periodo, evitando che siano scelte opzioni di massimizzazione di profitti di breve periodo associate a un eccessivo livello di rischio. Tale framework di *Risk Appetite* prevede:

- il coinvolgimento del Consiglio di Amministrazione nella formulazione del *Risk Appetite* che deve poi essere declinato su tutta l'organizzazione. Il *Risk Appetite* considera tutte le tipologie di rischi significativi (*Business Risk Model*) in cui la Società potrebbe incorrere, valutando il grado di propensione per ciascuno di essi.
- la responsabilizzazione a tutti i livelli per assicurare che il profilo di rischio assunto nelle rispettive aree di competenza sia compatibile con il *Risk Appetite* attraverso l'implementazione, ove possibile, delle soglie di tolleranza al rischio (*Risk Tolerance*). Tale attività consiste nel comunicare e diffondere tra il management la cultura del rischio e le indicazioni emerse in fase di formulazione del *Risk Appetite* dal Consiglio di Amministrazione. In tal modo, il *Risk Appetite* è legato intrinsecamente alla cultura aziendale, garantendo condivisione e internalizzazione lungo tutta la struttura, così da allineare le azioni individuali alle aspettative del Vertice aziendale, per assicurare che il profilo di rischio assunto rimanga in linea con i parametri fissati nel framework stesso;
- l'aggiornamento continuo del *Risk Appetite* attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti. Il framework di *Risk Appetite* della Società è monitorato costantemente nel tempo e eventualmente aggiornato sulla base delle modifiche esterne (normative, macroeconomiche, ecc.) e interne (modifiche organizzative, acquisizioni, fusioni, ecc.) dalle strutture competenti.

Business Risk Model

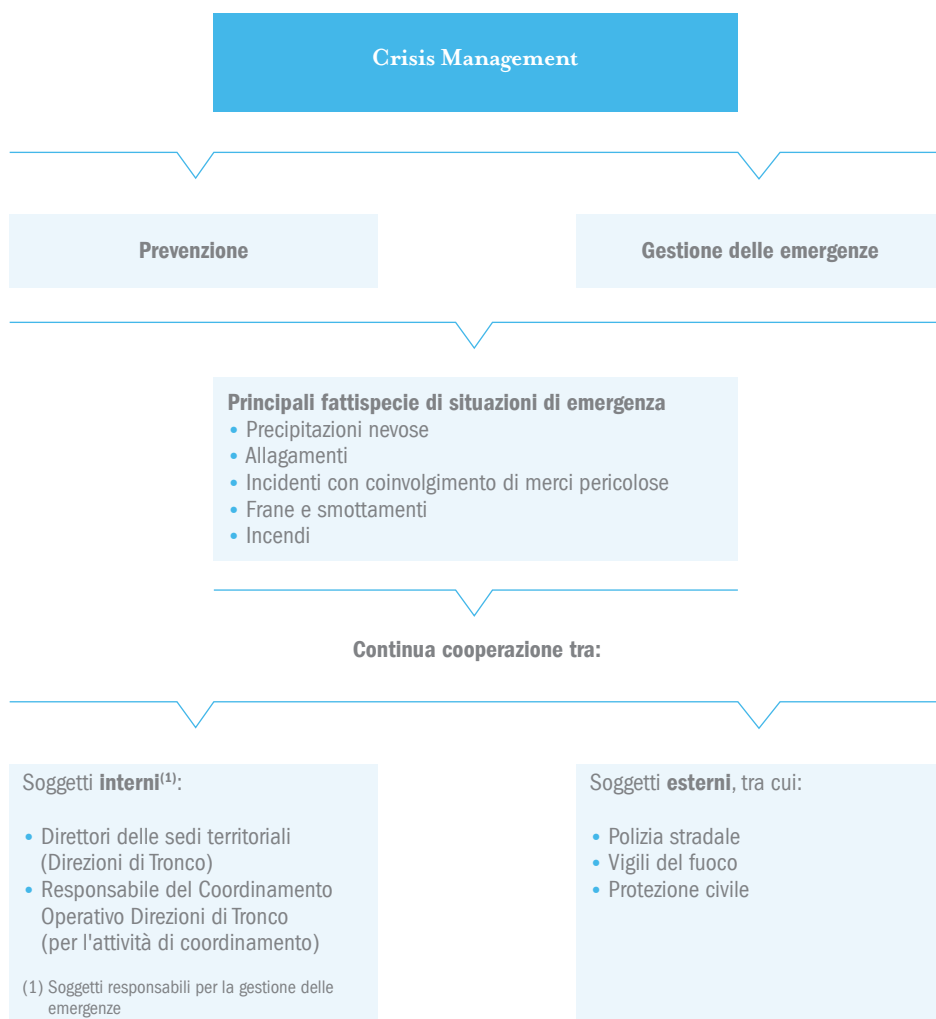
(aree di rischio collegate agli obiettivi strategici individuate dal CdA)

(GRI/G3.1 > 1.2)

Rischio finanziario	Rischio regolatorio	Rischio di compliance	Rischio business (operativo)	Rischio business (sviluppo)
I rischi finanziari sono prevalentemente connessi al reperimento di adeguate fonti di finanziamento, alla variazione dei tassi di interesse e di cambio, al mantenimento di un adeguato merito di credito e alla selezione di adeguate controparti per eventuali operazioni finanziarie corporate.	Il Gruppo opera in un settore fortemente regolamentato, pertanto una parte significativa dei propri ricavi e la remunerazione economica degli investimenti potrebbero essere influenzate dalla stabilità regolatoria e normativa del Paese in cui si opera, dall'applicabilità legale dei contratti di concessione, dal grado di discrezionalità esercitabile dalla controparte contrattuale.	Nello svolgimento delle proprie attività il Gruppo risulta esposto al rischio di violazioni di leggi e regolamenti, ciò nonostante operi sempre nel rispetto di leggi e normative e scegliendo partner e settori/paesi compatibili con i propri standard etici.	Il Gruppo opera al fine di ridurre al minimo l'esposizione ai rischi di interruzione del servizio erogato anche per cause non imputabili alla propria gestione (es. cause meteorologiche. Incidenti, blocchi stradali ecc.), di sicurezza della circolazione, di malfunzionamento dei sistemi informativi (rilevazione dei pedaggi, informazioni agli utenti, ecc), di obsolescenza delle infrastrutture, o di danni al proprio patrimonio aziendale.	Il rischio connesso allo sviluppo del business è associato agli obiettivi di diversificazione geografica e di business (privilegiando Paesi con solide prospettive di crescita), all'esecuzione di piani di investimento (per i quali va valutato il rapporto costi/benefici), all'acquisizione di nuove infrastrutture (preferendo autostrade con prospettive di sviluppo a supporto del traffico leggero/urbano e iniziative "brownfield" con un basso rischio di costruzione) e/o alla costruzione di nuove opere (per le quali va assicurato il rispetto di tutti i requisiti normativi e progettuali).

Crisis Management (GRI/G3.1 > 1.2)

L'organizzazione del Gruppo è fortemente orientata alla prevenzione dei rischi connessi all'esercizio della rete autostradale e in particolare alla gestione delle emergenze al fine di garantire la transitabilità in sicurezza delle tratte autostradali in caso di eventi particolari. Il raggiungimento di tale obiettivo richiede la messa in atto di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e allo stesso tempo l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sul traffico.



Per esempio, in Autostrade per l'Italia, le risorse operative vengono gestite dalle 9 Direzioni di Tronco, coordinate centralmente, in caso di eventi sovra regionali (che impattano territorialmente su più Direzioni di Tronco) attraverso il Centro per il Coordinamento Nazionale Emergenze di Viabilità (CNEV).

Precipitazioni nevose

Principale tipologia di situazione di emergenza
che prevede il maggiore numero di interventi

Nel 2013:

Eventi nevosi diminuiti del 30% rispetto al 2012⁽¹⁾

Modello operativo per la gestione della viabilità durante le precipitazioni nevose

- **Oltre 2.100 mezzi operativi**, tra lame sgombraneve, spargitori di sale e attrezzature speciali, tutti dotati di tracciamento satellitare
- **Oltre 5.200 uomini** (operatori interni, addetti di imprese esterne)
- **Oltre 240.000 t. di fondenti stradali**, stoccati in 140 Posti Neve e 8 depositi strategici intermedi
- **Servizio di Monitoraggio e Previsioni meteo interno**, con previsioni termine (3/6 ore) e la consultazione degli strumenti di nowcasting

* 208.254 ore neve per km di estensione del fenomeno nel 2013 rispetto alle 297.281 del 2012.

(1) Il nuovo indice ore neve x km è calcolato tenendo conto di tutte le modifiche di estensione km di ciascun evento.

Nel corso dell'anno vengono svolte esercitazioni con simulazione di eventi nevosi di rilevanza nazionale, atte a collaudare procedure e sistemi. L'escalation operativa nella gestione degli eventi nevosi avviene secondo una scala di "codici colore", ai quale corrisponde un preciso piano di comunicazione verso l'utenza.

SITUAZIONI DI EMERGENZA 2013 SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Tipologia di situazione	N. eventi / Durata	Variazione % su 2012	Ore di chiusura	Ore di traffico bloccato
Eventi nevosi	208.254 ore neve ⁽¹⁾	-30%	Ore totali: 317,2 (-34,6% su 2012) Durata media: 1,6 ore	Ore totali: 340,3 (+12,3% su 2012) Durata media: 0,41 ore ⁽²⁾
Allagamenti	402 eventi	+24%		
Frane/smottamenti	32 eventi	+33%		
Incendi	1.252 eventi	-45%		

(1) Per km di estensione del fenomeno.

(2) -31,7% rispetto al 2012.

I. GOVERNANCE

Sistema di Corporate Governance di Atlantia S.p.A.

Compliance

Allineamento con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e gli standard più elevati raccomandati dal mercato.

Aggiornamento in funzione dell'evoluzione dell'attività, delle indicazioni previste dai principi e dai criteri espressi nel **Codice di Autodisciplina** redatto dal **Comitato per la Corporate Governance delle società quotate**, delle norme contenute nello **Statuto Sociale** e nel **Regolamento assembleare**.

Nel 2013

Attuazione delle delibere conseguenti alle prescrizioni indicate nel Codice di Autodisciplina di Atlantia (aggiornato nel 2012).

(GRI/G3.1 > 4.1)

Il sistema di amministrazione e controllo adottato da Atlantia S.p.A. è di tipo tradizionale:

- al Consiglio di Amministrazione è affidata la gestione aziendale;
- al Collegio Sindacale sono attribuite le funzioni di vigilanza;
- alla Società di Revisione legale dei conti (nominata dall'assemblea degli azionisti) sono attribuite le funzioni di controllo contabile.

Il sistema di Governance del Gruppo prevede anche altri organismi. Alcuni sono previsti in attuazione del Codice di Autodisciplina di Atlantia, altri sono invece istituiti volontariamente dalla Società. Tra questi ultimi, alcuni sono stati istituiti specificamente per il presidio di tematiche attinenti alla sostenibilità (Comitato per la Sostenibilità, Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale, Ethics Officer, Steering Committee Salute Sicurezza e Ambiente).

Per ulteriori dettagli:

- Codice di Autodisciplina;
- Relazione sulla Corporate Governance 2013;
- Codice Etico;
- Altri documenti (Statuto, codici, procedure).

Pagina web:

www.atlantia.it/it/corporate-governance/statuto-codici-procedure.html

Consiglio di Amministrazione

(GRI/G3.1 > 4.6, 4.7, 4.9, 4.10, LA13)

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia attualmente in carica è stato eletto dall'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2013 ed è composto da 15 Amministratori, di cui 13 non esecutivi e due esecutivi (l'Amministratore Delegato e il Presidente).

Al 31 dicembre 2013 in Atlantia i Consiglieri indipendenti sono 7⁽¹⁾. La sussistenza del requisito di indipendenza è stata valutata dal Consiglio di Amministrazione, che ha esaminato le informazioni fornite dagli Amministratori e le relazioni commerciali, finanziarie e professionali intrattenute, anche indirettamente, dagli stessi con la Società. Il Collegio Sindacale ha in seguito verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal CdA.

Amministratori indipendenti

- Nel corso del 2013 si sono riuniti una volta.
- Nel corso della riunione è stato riconosciuto che la **Società attribuisce agli Amministratori Indipendenti una effettiva rilevanza**, che si concretizza nella possibilità di esprimersi liberamente in ambito consiliare e di partecipare fattivamente all'assunzione delle decisioni.

Amministratori	In carica al 31.12.2012	In carica al 31.12.2013
Donne	7%	27%
Uomini	93%	73%
Totale	100%	100%

% di amministratori con età:	In carica al 31.12.2012	In carica al 31.12.2013
Inferiore a 40 anni	0%	7%
Compresa tra i 40 e i 50 anni	13%	33%
Compresa tra i 50 e i 60 anni	20%	13%
Compresa tra i 60 e i 75 anni	67%	47%
Totale	100%	100%

Amministratori in carica al 31.12.2013	Numero	%
In carica da 1 anno	8	53%
In carica da 2 a 5 anni	4	27%
In carica da 6 a 9 anni	1	7%
In carica da più di 9 anni	2	13%
Totale	15	100%

(1) Ai sensi dell'articolo 2.2 del Codice di Autodisciplina, se Atlantia appartiene all'indice FTSE-MIB, almeno un terzo del Consiglio di Amministrazione è costituito da Amministratori indipendenti. In ogni caso gli Amministratori indipendenti non sono meno di due.

Principali compiti del CdA

Il CdA ha esclusiva competenza e pieni poteri ai fini della gestione aziendale, perseguendo l'obiettivo della creazione del valore per gli azionisti e le altre categorie di stakeholder. La prospettiva della sostenibilità costituisce un riferimento fondamentale nell'azione del Consiglio, unitamente alle disposizioni normative, regolamentari e alle prescrizioni del Codice Etico. Ha competenze esclusive in materia di corporate governance, approva i documenti di pianificazione strategica, industriale e finanziaria di Atlantia e del Gruppo, esamina e valuta il generale andamento della Società e del Gruppo, con particolare attenzione al presidio dei rischi, definendo la natura e il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici prefissati. È compito del CdA, inoltre, approvare annualmente la Carta degli Impegni per la Sostenibilità e il progetto di Bilancio Integrato, monitorando lo stato di attuazione dei programmi e il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità nel corso del periodo.

Nel 2013

- **14 riunioni (per il 2014 previste 11 riunioni).**
- Media di presenze del CdA in carica: **circa il 90%.**
- Delibera di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia S.p.A.
- **4 giornate di "Induction"** in cui sono state fornite a Consiglieri e Sindaci una serie di informazioni sulla strategia e sullo stato delle attività relative al Progetto Francia e progetti analoghi (satellitari) in Europa, al quadro di riferimento industriale connesso all'operazione Atlantia S.p.A./Gemina S.p.A., a iniziative all'estero, alle Aree di Servizio, alla pubblicità e all'attività di manutenzione.
- Sviluppo di una **piattaforma di accesso alla intranet aziendale riservata agli Amministratori** per una informazione facilitata e ancora più completa dei vari aspetti operativi.

Valutazione sulla dimensione/composizione/funzionamento del CdA

Come previsto dal Codice di Autodisciplina, a gennaio 2014 si è proceduto all'effettuazione dell'autovalutazione del board per il 2013. Il processo di autovalutazione è avvenuto tramite la distribuzione di un questionario ai Consiglieri, focalizzato sugli aspetti relativi alla composizione e al funzionamento del Consiglio e dei suoi Comitati.

Esito dell'autovalutazione 2013 del CdA di Atlantia: elevato livello di compliance al Codice di Autodisciplina e continuità del funzionamento del CdA secondo i migliori standard

Gli aspetti positivi emersi dall'autovalutazione

- **Composizione pienamente adeguata** (anche in termini di generi diversi, fasce di età, anzianità di carica e principali aree di competenza).
- Equilibrata **presenza di Amministratori Indipendenti** nell'organo cui è affidato l'indirizzo strategico.
- Presenza in Consiglio di **Amministratori non esecutivi** che **arricchisce la discussione** con competenze formate all'esterno della Società.
- **Frequenza, durata e organizzazione** delle **riunioni** considerate **ottimali**.
- **Apprezzamento** delle **riunioni di induction** periodiche, per un approfondimento di temi di particolare rilevanza.
- **Livello di dettaglio della documentazione** presentata al CdA, che garantisce una adeguata informazione e permette una discussione partecipativa e informata.

(GRI/G3.1 > 4.2, 4.3)

Amministratori in carica al 31/12/2013	Carica ricoperta in Atlantia	Età	Anni di carica ⁽¹⁾	% di partecipazione ⁽²⁾	N. altri incarichi rilevanti ⁽³⁾
Fabio Cerchiai	Presidente	69	4	100%	8
Giovanni Castellucci	Amministratore Delegato	54	8	100%	2
Carla Angela	Amministratore ⁽⁴⁾	75	1	100%	1
Gilberto Benetton	Amministratore	72	11	100%	6
Carlo Bertazzo	Amministratore	48	1	60%	5
Bernardo Bertoldi	Amministratore ⁽⁴⁾	40	1	100%	9
Alberto Clô	Amministratore ⁽⁴⁾	66	11	100%	4
Gianni Coda	Amministratore ⁽⁴⁾	67	1	80%	2
Massimo Lapucci	Amministratore	44	1	100%	2
Lucy P. Marcus	Amministratore ⁽⁴⁾	42	1	100%	4
Giuliano Mari	Amministratore ⁽⁴⁾	68	5	100%	2
Valentina Martinelli	Amministratore	37	1	80%	1
Monica Mondardini	Amministratore ⁽⁴⁾	53	2	71%	4
Clemente Rebecchini	Amministratore	49	1	80%	4
Paolo Zannoni	Amministratore	65	4	71%	2

(1) Anzianità di carica dalla prima nomina in Atlantia S.p.A.

(2)% di partecipazione alle riunioni del CdA e dei Comitati.

(3) Incarichi di Amministratore o Sindaco ricoperti in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni.

(4) Amministratore Indipendente.

Per maggiori informazioni sulla composizione del CdA e gli incarichi rilevanti, si rimanda alla Relazione sulla Corporate Governance 2013 (www.atlantia.it/it/corporate-governance).

Comitato Controllo, Rischi
e Corporate Governance**Composto da**

3 Amministratori Non Esecutivi
e Indipendenti

Componenti⁽¹⁾

Giuliano Mari (Presidente) – A.I.
Carla Angela – A.I.
Lucy Marcus – A.I.

Almeno uno dei componenti deve possedere un'adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi.

Compiti principali

Assistere il CdA nella definizione delle linee di indirizzo del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi ed esprimere pareri riguardo a tali aspetti. Esaminare documenti e valutare l'attività della funzione di Internal Audit. Valutare l'adeguatezza dei principi contabili utilizzati ai fini della redazione del bilancio e supportare con attività istruttoria l'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Vigilare sull'osservanza e sul periodico aggiornamento delle regole di corporate governance e sull'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e del Codice Etico adottato dalla Società.

Nel 2013

- 10 riunioni (durata media 2,5 ore)
- Aggiornamento dei Modelli Organizzativi, di Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 di Atlantia e di Autostrade per l'Italia.
- Focus sui rischi finanziari, attività di insurance e claims management
- Attività specifiche collegate alla fusione con Gemina S.p.A.

Comitato Risorse Umane e Remunerazione

Composto da

5 Amministratori Non Esecutivi

Componenti⁽¹⁾

Alberto Clò (Presidente) – A.I.
Carlo Bertazzo
Gianni Coda – A.I.
Massimo Lapucci
Monica Mondardini – A.I.

Tutti i componenti possiedono specifiche e adeguate competenze (valutate dal CdA) in materia finanziaria e almeno uno possiede anche competenze in materia di politiche retributive.

Compiti principali

Funzioni istruttorie, consultive e propositive in merito a: politica generale per la remunerazione del Presidente, A.D., Amministratori in particolari cariche e Dirigenti con responsabilità strategiche, criteri per la remunerazione dell'alta direzione, eventuali piani di incentivazione azionaria o monetaria destinati ai dipendenti, criteri per la composizione degli organi di amministrazione delle controllate aventi rilevanza strategica e politiche di sviluppo strategico delle risorse umane; monitoraggio dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi di performance.

Nel 2013

- 6 riunioni (durata media 2 ore).
- Adozione di un Regolamento che disciplina la composizione, i compiti e le modalità di funzionamento del Comitato.
- Delibere varie riguardo a: politica generale per la remunerazione, determinazione dei compensi, esercizio Piano Stock Option 2009, Long Term Incentive Plan.

Per il 2014: previste almeno 6 riunioni.

Comitato degli Amministratori indipendenti
per le operazioni con parti correlate**Composto da**

3 Amministratori Non Esecutivi
e Indipendenti

Componenti⁽¹⁾

Giuliano Mari (Presidente) – A.I.
Bernardo Bertoldi – A.I.
Monica Mondardini – A.I.

Compiti principali

Esprimere pareri sulla Procedura per le operazioni con parti correlate di Atlantia e relative modifiche, su eventuali relative modifiche statutarie. Svolgere funzioni connesse al coinvolgimento del Comitato (o di uno o più dei suoi componenti delegati) in fase di trattative e istruttoria relativa a operazioni con parti correlate di Atlantia di maggiore rilevanza ed esprimere parere relativo a tali operazioni.

Nel 2013

- 20 riunioni
- L'attività svolta nel 2013 è stata dedicata prevalentemente all'analisi del progetto di fusione Atlantia/Gemina (operazione assoggettata alla Procedura per le operazioni con parti correlate).

(1) In carica al 31.12.2013

Legenda: A.I.: Amministratore Indipendente

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è l'insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi prefissati.

L'Internal Audit è la funzione aziendale a cui spetta il ruolo di verificare che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia funzionante e adeguato: nel corso del 2013 tale funzione ha valutato l'idoneità e l'operatività del sistema secondo il Piano annuale di Audit, nel quale i principali rischi aziendali sono prioritizzati. In particolare, le attività svolte hanno riguardato essenzialmente il monitoraggio del sistema di controllo interno, con specifico riguardo ai protocolli anticorruzione dei Modelli 231, audit operativi su processi critici, attività di risk assessment e risk analysis.

Inoltre, l'Internal Audit ha supportato l'attività istruttoria dell'Ethics Officer (paragrafo "Governance della sostenibilità") sulle segnalazioni pervenute di presunte violazioni del Codice Etico.

Nel 2013

Attività:

- **28 interventi di audit e 26 attività di risk** che hanno riguardato **tutte le controllate operative italiane** e alcune estere.
- **13 Audit interni** relativi alla gestione dei **rischi legati alla corruzione**.
- **13 divisioni interne** monitorate per **rischi legati alla corruzione** (le società del Gruppo: Atlantia, Autostrade per l'Italia, Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali, Port Mobility, Spea, RAV, STMB, TowerCo, Infoblu, Giove Clear, Autostrade Tech, Stalexport).
- **965 ore** di formazione erogata su tematiche relative alla corruzione (D.Lgs 231/01, Risk Management, corruzione)

Risultati:

- **Non** sono stati segnalati **nessi di corruzione**.
- Nelle attività di audit **non sono emerse attività** che hanno avuto **impatto** relativamente ai **diritti umani**.

(GRI/G3.1 > S02, S03, S04)

Il Gruppo ha formalizzato un **set di norme e presidi di controllo** atti a **prevenire i fenomeni di corruzione**, tra gli altri, con particolare riferimento ad aspetti connessi a:

- gestione di incarichi professionali e consulenze;
- gestione dei flussi finanziari;
- omaggi, donazioni e sponsorizzazioni;
- selezione e politiche del personale.

Informazione e monitoraggio

- Sono stabiliti flussi informativi periodici e obbligatori verso gli Organismi di Vigilanza istituiti presso ciascuna Società del Gruppo;
- Programmi e controlli relativi alla corruzione sono presenti in tutte le Società del Gruppo attraverso il monitoraggio del Modello 231 (realtà italiane) e del Compliance Program (Società controllate estere);
- Le attività di monitoraggio vengono svolte dall'Internal Audit di Gruppo per conto degli Organismi di Vigilanza locali.

Documenti di riferimento

- Codice Etico;
- Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (adottato da tutte le società controllate italiane ai sensi del D.Lgs 231);
- Compliance Program, adottato da tutte le controllate operative estere del Gruppo.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è composto da 5 membri effettivi e 2 supplenti, nominati dall'assemblea del 24 aprile 2012, che resteranno in carica fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014.

Nel 2013

- **14 riunioni (per il 2014 previste 12 riunioni).**
- Verifica della **corretta applicazione** dei **criteri** e delle **procedure** di accertamento adottati dal CdA per **valutare l'indipendenza dei Consiglieri**.
- **Vigilanza** sulle modalità di concreta **attuazione delle regole di governo societario** previste dal Codice di **Autodisciplina** di Atlantia (ai sensi dell'art. 149 c. 1 lett. c bis del TUF).
- Svolgimento delle funzioni proprie del Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile.
- **Partecipazione a 3 riunioni di induction** aventi lo scopo di fornire a Consiglieri di Amministrazione e Sindaci un'adeguata conoscenza del settore di attività in cui opera la Società, delle dinamiche aziendali e della loro evoluzione.
- Aggiornamento della Procedura «Rapporti con il Collegio Sindacale», a cui è soggetto il personale di Atlantia e Società controllate che, nello svolgimento delle attività lavorative, intrattiene rapporti diretti o indiretti con i Sindaci durante lo svolgimento della loro attività di verifica interna.
- Verifica da parte del CdA della **sussistenza** per tutti i Sindaci dei **requisiti di indipendenza**.

Carica	Componenti	% di partecipazione alle riunioni	Numero altri incarichi
Presidente	Corrado Gatti ⁽¹⁾	100%	11
Sindaco effettivo	Tommaso Di Tanno	78,57%	6
Sindaco effettivo	Raffaello Lupi	78,57%	1
Sindaco effettivo	Milena Motta ⁽¹⁾	71,43%	3
Sindaco effettivo	Alessandro Trotter	92,86%	11
Sindaco supplente	Giuseppe Maria Cipolla	-	-
Sindaco supplente	Fabrizio Riccardo Di Giusto ⁽¹⁾	-	-

(1) Sindaci eletti fra i candidati della lista di minoranza.

Rapporti con gli azionisti e assemblee

(GRI/G3.1 > 4.4)



Al fine di favorire ulteriormente una comunicazione diretta con la comunità finanziaria e in generale con tutti gli stakeholder, nonché per consentire un'agevole e consapevole partecipazione all'Assemblea, nel sito internet di Atlantia è stata implementata un'apposita sezione facilmente individuabile e accessibile (www.atlantia.it/it/investor-relations/index.html), in cui vengono messe a disposizione informazioni concernenti la società rilevanti per gli azionisti. Per questioni di coerenza con la disciplina societaria vigente, non sono previsti specifici meccanismi per gli azionisti di minoranza e per i dipendenti per fornire raccomandazioni o indicazioni al CdA.

Management

(GRI/G3.1 > 4.1)



Fabio Cerchiai

Presidente di Atlantia e di Autostrade per l'Italia

Laureato in Economia e Commercio, ha ricoperto incarichi di primo piano in Consigli di Amministrazione di numerose società assicurative e finanziarie in Italia e all'estero. Ha iniziato la sua attività nel 1964 alle Assicurazioni Generali, di cui è stato Amministratore Delegato al 1997 al 2002. Presidente dell'ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) dal 2002, è stato presidente di INA e Assitalia dal 2000 al 2003; ha quindi assunto l'incarico di Presidente di Meliorbanca tra il 2004 e il 2009. Il 27 marzo 2009 è stato nominato, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri Componente del CNEL, in rappresentanza della categoria imprese, settore assicurativo. Dal 31 gennaio 2011, inoltre, è Presidente del gruppo CERVED. Nel Gruppo da aprile 2010.



Giovanni Castellucci

**Amministratore Delegato e Direttore Generale di Atlantia
Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia**

Laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università di Firenze nel 1984. Master in Business Administration presso la SDA Bocconi di Milano nel 1987. Dal 1988 al 1999 ha operato nell'ambito della Boston Consulting Group (BCG), società di consulenza leader nel settore delle strategie aziendali delle sedi di Parigi (fino al 1991) e di Milano (dal 1991) fino al ruolo di Partner e responsabile dell'Italian Customer Service e Pharma Practices. Nel gennaio del 2000 è nominato Amministratore Delegato del Gruppo Barilla. Nel giugno 2001 diventa Direttore Generale del Gruppo Autostrade. Da Aprile 2005 ha assunto la carica di Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia mantenendo la responsabilità di Direttore Generale di Autostrade S.p.A, oggi Atlantia S.p.A. Dal 2006 è Amministratore Delegato di Atlantia S.p.A.



Giancarlo Guenzi

Chief Financial Officer di Atlantia e di Autostrade per l'Italia

Laureato in economia e commercio, dottore commercialista e revisore legale, nel Gruppo dal 1994, ha ricoperto, da ultimo, la carica di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Pavimental, società del Gruppo operante nel settore delle infrastrutture e delle manutenzioni di pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali. In precedenza, dopo aver maturato importanti esperienze professionali al KPMG e nel gruppo Italsat, è stato responsabile per diversi anni dell'area Pianificazione e Controllo del Gruppo Autostrade. Dal 2007 è Chief Financial Officer di Atlantia S.p.A.



Francesco Fabrizio Delzio

**Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing
di Atlantia e di Autostrade per l'Italia**

Laureato in giurisprudenza presso l'Università Luiss Guido Carli, è entrato nel Gruppo nel 2012 in qualità di Direttore Relazioni Esterne, Affari istituzionali e Marketing. È Direttore delle testate di Gruppo My Way, Agorà e Infomoving e dal 14 marzo 2013 ricopre anche la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione di AD MOVING S.p.A. È Condirettore del Master in Relazioni Istituzionali, Lobby e Comunicazione d'Impresa presso la Luiss Guido Carli. Prima di entrare nel Gruppo è stato Direttore Affari Istituzionali e Relazioni Esterne del gruppo Piaggio, Direttore dei Giovani Imprenditori di Confindustria e giornalista professionista in RAI. È autore di numerosi saggi sui temi di attualità economica e sociale.



Gennarino Tozzi

Direttore Progetti Infrastrutturali

Laureato in Ingegneria Civile all'Università di Roma, ha iniziato l'attività lavorativa nel gruppo Ferrocemento ora Condotte d'Acqua S.p.A. dove ha raggiunto la carica di Direttore Generale e Consigliere di Amministrazione.

È stato Presidente e Amministratore Delegato della Società Gambogj S.p.A. e di altre società.

È stato Amministratore Delegato della Todini Costruzioni Generali S.p.A., prima di entrare in Autostrade per l'Italia con la qualifica di Direttore Nuove Opere nel 2003.



Monica Cacciapuoti

Direttore Risorse Umane di Gruppo

Laureata in Filosofia, ha ricoperto responsabilità e incarichi crescenti nell'ambito delle Risorse Umane: inizialmente presso il gruppo Burgo, a seguire Techint, Spencer Stuart e, dal 2006, in Autostrade per l'Italia.

Da dicembre 2013 è in Atlantia come Direttore Risorse Umane di Gruppo.



Pietro Fratta

General Counsel

Laureato in giurisprudenza all'Università di Milano, revisore legale, è entrato nel Gruppo nell'aprile 2001. Direttore dell'ufficio legale di Autostrade per l'Italia dal luglio 2003, nel dicembre 2013 è stato nominato General Counsel di Atlantia. Prima di entrare nel Gruppo, è stato Direttore dell'ufficio legale di GEPI S.p.A., nonché componente della commissione speciale istituita dal Ministro delle Finanze per la valutazione dei beni dello Stato da scorporare e trasferire al costituendo Ente Tabacchi Italiano, di cui, successivamente, ha assunto il ruolo di Direttore dell'ufficio legale di Ente Tabacchi Italiano.



Massimo Sonego

Responsabile Corporate Finance and Investor Relations

Laureato in economia aziendale presso l'Università Bocconi di Milano, Program in International Management presso la McGill University di Montreal, ha maturato precedenti esperienze professionali in Morgan Stanley, Citigroup ed Edizione Holding, prima di entrare nel 2002 nel Gruppo Atlantia S.p.A.



Concetta Testa

Group Controller di Atlantia

Laureata in Ingegneria Chimica. Ha maturato precedenti esperienze nel settore creditizio, prima IMI e successivamente Mediocredito Centrale, ed è nel Gruppo Atlantia dal 2001. Inserita nell'ambito della Pianificazione e Controllo, ha ricoperto vari incarichi. Dal 2011 al 2013 ha assunto la responsabilità della Struttura Organizzazione. È stata Consigliere di Amministrazione della società Autostrade Meridionali ed è Consigliere di Amministrazione di alcune società del Gruppo.



Simone Bontempo

Responsabile Internal Audit di Atlantia e di Autostrade per l'Italia

Laureato in economia e commercio presso l'Università La Sapienza di Roma, dottore commercialista e revisore legale, è entrato nel Gruppo dal 2006 con il ruolo di Responsabile Internal Audit. In precedenza, ha maturato significative esperienze professionali in Arthur Andersen e KPMG. È componente dell'Organismo di Vigilanza di Atlantia e di quello di Autostrade per l'Italia.

Politica di remunerazione del Gruppo

(GRI/G3.1 > 4.5)

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile dell'azienda, condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione. La struttura retributiva è basata su diverse componenti con l'obiettivo di attrarre, trattenere e motivare le risorse qualificate e premiare il raggiungimento degli obiettivi di performance stabiliti e allineati agli interessi degli azionisti.

La politica individua principi e orientamenti per la definizione della remunerazione di:

- amministratori esecutivi e non esecutivi;
- dirigenti con responsabilità strategiche.

Il Gruppo fa riferimento a tale politica per la definizione, inoltre, della remunerazione per gli amministratori che ricoprono particolari cariche. La componente fissa e la componente variabile sono adeguatamente bilanciate in funzione degli obiettivi strategici e della politica di gestione dei rischi della Società, tenuto anche conto del settore di attività in cui la stessa opera e delle caratteristiche dell'attività d'impresa concretamente svolta. Informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi spettanti per l'anno 2013 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione sono disponibili nella "Relazione sulla Remunerazione 2013", redatta ai sensi dell'art. 123-ter del TUF e pubblicata sul sito internet di Atlantia.



Governance della Sostenibilità

(GRI/G3.1 > 4.1)

Un'efficace implementazione della prospettiva dello sviluppo sostenibile richiede una definizione coerente del sistema di governance. Autostrade per l'Italia ha istituito apposite strutture al fine di garantire il più adeguato presidio alle dinamiche della sostenibilità. L'attività svolta dai diversi organismi consente al Gruppo di governare in modo al contempo approfondito e coordinato le diverse tematiche, indirizzando congiuntamente l'azione complessiva verso obiettivi di sostenibilità, nel breve e nel medio-lungo termine.



Comitato per la Sostenibilità

Componenti (al 31.12.2013) Chiara Mio (Presidente) Università Ca' Foscari di Venezia Francesco Fabrizio Delzio Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Autostrade per l'Italia e di Atlantia (dal 31.12.2013) Giampiero Giacardi Direttore Centrale Risorse di Autostrade per l'Italia Riccardo Mollo Dal 31.12.2013 Direttore Generale di Autostrade per l'Italia Gennarino Tozzi Dal 31.12.2013 Direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia Luca Ungaro Direttore Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia Gabriele Di Cinto Responsabile Controllo di Gestione e Pianificazione Operativa di Autostrade per l'Italia	Compiti Presidio delle tematiche della sostenibilità nel Gruppo, con il supporto degli altri organismi specificamente istituiti. Promozione di principi e valori dello sviluppo sostenibile nel Gruppo. Proposta di obiettivi, programmi e iniziative su temi di sostenibilità. Monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi della Carta degli Impegni, con attivazione del processo di aggiornamento e revisione annuale. Analisi e condivisione della bozza dei contenuti di sostenibilità inseriti nella comunicazione societaria, prima dell'approvazione da parte del CdA.
Attività svolta e risultati 2013 Nel 2013 il Comitato si è riunito con cadenza semestrale affrontando diverse tematiche, tra le quali: analisi della strategia di Sostenibilità di medio-lungo termine e piano delle attività da implementare, analisi di materialità, prosecuzione del progetto Carbon Footprint, ampliamento della richiesta di informazioni sociali e ambientali alle società estere del Gruppo. Inoltre, il Comitato ha affrontato il tema della partecipazione di Atlantia ai lavori del gruppo internazionale IIRC (International Integrated Reporting Council) per la definizione del futuro standard di reportistica integrata.	

Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale

Componenti (al 31.12.2013)

Francesco Avallone (Presidente)

Pro-rettore Università La Sapienza di Roma

Monica Cacciapuotì

Dal 31.12.2013 Direttore Risorse Umane del Gruppo Atlantia

Carlo Farolfi

Responsabile Pubblicità

Paolo Mazzinghi

Applicazioni di Workgroup Collaboration

Patrizia Carravetta FILT CGIL

Raffaele De Vita UGL

Giovanni Giusti UIL Trasporti

Alessandra Zoffoli FIT CISL

Antonio Tuci SLA CISAL

Compiti

Individuazione, coordinamento e monitoraggio delle iniziative di carattere sociale intraprese dal Gruppo.

Attività svolta e risultati 2013

Nel 2013 il Comitato si è riunito con cadenza quadrimestrale per ottimizzare e condividere le linee guida per la selezione dei progetti filantropici al quale erogare le liberalità previste. I membri del Comitato hanno partecipato attivamente anche al processo di monitoraggio delle Associazioni Non Profit destinatarie dei contributi stanziati con visite dirette presso le località di intervento dei progetti di solidarietà sociale sviluppati.

Ethics Officer

(GRI/G3.1 > HR4)

Componenti (al 31.12.2013)

Giuseppe Langer (Coordinatore)

Responsabile Funzione IT e Sviluppo tecnologico

Giulio Barrel

Responsabile Compliance Operativa

Enzo Spoletini

Responsabile Legale, Affari Generali, Acquisti e Commerciale (Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.)

Compiti

Promozione e divulgazione della conoscenza del Codice Etico da parte dei soggetti interessati (100% dei dipendenti).

Verifica della conoscenza del Codice Etico e vigilanza sull'osservanza dello stesso, tramite opportune verifiche, analisi delle segnalazioni pervenute (attività svolte anche in collaborazione con l'Internal Audit di Atlantia).

Proposta di emanazione di linee guida e procedure per ridurre il rischio di violazione del Codice (sottoponendo all'Organismo di Vigilanza eventuali modifiche del documento).

Produzione di report di sintesi sulle segnalazioni ricevute e gli esiti delle attività istruttorie (report pubblicati anche nella intranet aziendale).

Strumenti

Mail a cui inviare le segnalazioni: ethic_officer@atlantia.it.

Procedura "Segnalazioni all'Ethics Officer": illustra le modalità di segnalazione delle presunte violazioni del Codice da parte di tutti i soggetti che lavorano per il Gruppo o che sono semplici portatori di interessi (disponibile su sito internet).

Attività svolta e risultati 2013

Nel 2013 sono pervenute 29 segnalazioni. Per 24 di queste le attività di istruttoria sono concluse e 3 di queste ultime hanno dato origine a segnalazioni da parte dell'Ethics Officer alle strutture aziendali competenti per i provvedimenti da adottare. Le attività istruttorie relative a 5 segnalazioni sono ancora in corso di svolgimento.

Le violazioni riscontrate al Codice Etico nel 2013 sono relative a modalità di affidamento lavori, comportamenti di dipendenti e adempimenti procedurali. In relazione a tali violazioni sono state effettuate dall'Ethics Officer le previste segnalazioni e in conseguenza posti in essere i relativi interventi correttivi da parte delle competenti strutture aziendali. In particolare si è proceduto a comunicare ai dipendenti interessati i provvedimenti disciplinari previsti dalla Legge n. 300/1970 e dal Sistema Disciplinare interno e sono state apportate le modifiche ad alcune procedure organizzative (Acquisti, Progettazione e Appalti) al fine di migliorare ulteriormente il sistema di gestione e di controllo adottato.

**Steering Committee Salute Sicurezza e Ambiente
(GRI/G3.1 > LA6)**

Componenti (al 11.02.2014) Riccardo Mollo Dal 31.12.2013 Direttore Generale di Autostrade per l'Italia Alberto Selleri Dal 31.12.2013 Direttore Investimenti e infrastrutture di Autostrade per l'Italia Luca Ungaro Direttore Aree di Servizio Enrico Valeri Responsabile Coordinamento Operativo Direzioni di Tronco Guglielmo Ducci Responsabile Health, Safety & Environment	Compiti Proporre la politica aziendale sulla Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro e sull'ambiente. Contribuire alla diffusione e all'efficace adozione del sistema di gestione per la Salute e Sicurezza e del sistema di gestione ambientale. Analizzare e promuovere azioni di miglioramento del sistema di gestione per la Salute e Sicurezza e del sistema di gestione ambientale
Attività svolta e risultati 2013 Nel 2013 il Comitato si è riunito due volte con lo scopo di analizzare le performance dei sistemi di gestione Salute e Sicurezza e ambiente. Sono stati valutati i risultati delle azioni di controllo condotte sui sistemi di gestione, l'andamento dei KPI, l'applicazione del sistema disciplinare in relazione agli scostamenti monitorati, l'evoluzione delle attività pianificate nella "Carta degli Impegni per la sostenibilità" di Autostrade per l'Italia, con particolare riferimento ai Safety Walks e la certificazione ambientale ISO 14001 della Società.	

In tutto
ciò' che
facciamo bene
c'è' spazio
per fare meglio.



CARTA DEGLI IMPEGNI PER LA SOSTENIBILITÀ 2014

- 44** 1. Governance, organizzazione e processi
- 44** 2. Sicurezza stradale
- 45** 3. Sicurezza delle operazioni aeroportuali (safety)
- 45** 4. Salute e Sicurezza sul lavoro
- 46** 5. Clienti
- 47** 6. Risorse umane
- 49** 7. Ambiente
- 51** 8. Comunità
- 51** 9. Fornitori

1. GOVERNANCE, ORGANIZZAZIONE E PROCESSI

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Perfezionamento dell'integrazione dei principi della sostenibilità nell'identità e nelle dimensioni dell'agire aziendale	Adeguamento del sistema di gestione della sostenibilità alla nuova organizzazione di Gruppo e individuazione dei migliori KPIs rappresentativi dell'intero gruppo con riferimento ai più recenti framework internazionali di sostenibilità.	Atlantia
Implementazione e qualificazione professionale delle risorse dedicate alle internalizzazioni dei processi "core"	Attivazione della seconda fase delle internalizzazioni connesse a: - gestione e manutenzione della piattaforma autostradale, al fine di: - Migliorare ulteriormente la qualità delle performance; - Fornire opportunità di qualificazione professionale alle risorse; - Incrementare i volumi di attività eseguite con risorse proprie. - migliorare la gestione del rapporto con il cliente, al fine di: - Incrementare il numero delle risorse coinvolte e delle sedi operative dedicate; - Strutturare in modo più efficace le risposte al cliente; - Incrementare i volumi delle richieste gestite con riduzione tempi di risposta; - Facilitare le procedure di accesso dei clienti ai sistemi di gestione dei pagamenti. In particolare, le attività coinvolte sono: Direzione lavori, Progettazione, Coordinamento Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), Impianti, Contact Center.	Autostrade per l'Italia

2. SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento dei livelli di sicurezza sulla rete autostradale	Prosecuzione del piano di riqualifica pluriennale delle barriere di sicurezza di primo impianto che coinvolge circa 2.000 km di rete: nel 2014 previsti circa 100 km di interventi per un investimento di circa 10 milioni di euro	Autostrade per l'Italia
	Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale estese a tutti gli utenti (camionisti, automobilisti, comunità limitrofe) al fine di ridurre i tassi di incidentalità e mortalità sulla rete autostradale gestita in Brasile e in Cile.	Autostrade per l'Italia

3. SICUREZZA DELLE OPERAZIONI AEROPORTUALI (safety)

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle operazioni aeroportuali	Campagna di sensibilizzazione degli operatori aeroportuali sui rischi legati alla presenza di F.O.D. (Foreign Object Damage/Debris - oggetti abbandonati in piazzola o nelle aree di manovra come buste di plastica, carta, residui di lavorazioni di cantiere che, se risucchiati dai motori, li danneggiano irrimediabilmente) nelle aree interne (airside), che possa contribuire alla prevenzione del fenomeno.	Aeroporti di Roma
	Acquisizione di una piattaforma per il monitoraggio delle tracce radar dei mezzi autorizzati ad accedere in area di manovra aeromobili dell'aeroporto di Fiumicino, che consenta la loro geolocalizzazione.	Aeroporti di Roma
	Realizzazione di una piazzola de-icing con 2 postazioni per lo svolgimento delle operazioni di de/anti-icing di aeromobili fino a categoria ICAO F (80 m di apertura alare), che consentirà, in condizioni gravose, di ridurre al minimo i tempi fra l'erogazione del servizio di sghiacciamento degli aeromobili e il decollo degli stessi.	Aeroporti di Roma

4. SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza per tutti i dipendenti del Gruppo, fornitori e sub-fornitori	Acquisizione della certificazione di sicurezza OHSAS 18001 delle società controllate Autostrade Tech, Telepass, Spea, Tangenziale di Napoli.	Autostrade per l'Italia
	Estensione del perimetro di certificazione ambientale ISO 14001 alle Direzioni di Tronco e integrazione con la certificazione OHSAS 18001 della società in ottica di integrazione dei processi con impatto ambientale con quelli della sicurezza.	Autostrade per l'Italia
	Ampliamento del know-how del personale tecnico (Impianti e SPP per un totale di 40 risorse) di Autostrade per l'Italia per l'esecuzione di misurazioni e rilievi ai fini della Salute e Sicurezza.	Autostrade per l'Italia
	Informatizzazione delle banche dati sulla Salute e Sicurezza delle Direzioni di Tronco per il continuo miglioramento nella gestione e presidio delle tematiche di sicurezza (piattaforma SAFE).	Autostrade per l'Italia
	Attivazione di un nuovo piano di comunicazione pluriennale per la Tutela dell'Ambiente e la gestione rifiuti per accrescere la consapevolezza dei dipendenti e dei fornitori attraverso: "Seminari Ambientali" iniziative di sensibilizzazione sulle tematiche ambientali rivolte ai tecnici e responsabili delle Direzioni di Tronco; "Environmental Academy" seminari tematici rivolti alle imprese che operano sulla sede autostradale.	Autostrade per l'Italia
	Mantenimento delle medie degli ultimi tre anni degli indici di frequenza e gravità degli infortuni sui cantieri delle Grandi Opere, nei quali si è consolidata una drastica riduzione degli stessi.	Autostrade per l'Italia
	Campagna di sensibilizzazione "Sbagliando si impara", dedicata al personale di ADR, finalizzata all'individuazione di misure migliorative in tema di salute e sicurezza sul lavoro.	Aeroporti di Roma
	Campagna di valutazione dei campi elettromagnetici (FCO e CIA).	Aeroporti di Roma

5. CLIENTI

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento continuo dei livelli di servizio	Investimenti del Gruppo Atlantia in infrastrutture autostradali e aeroportuali in Italia nel 2014 per oltre 850 milioni di euro.	Atlantia
	Realizzazione entro fine 2015 dell'infrastruttura di ricarica elettrica presso le Aree di Servizio Frascati Est, Frascati Ovest, Novate Nord.	Autostrade per l'Italia
	Rafforzamento e sviluppo del progetto "My Way" attraverso il lancio di un nuovo servizio dedicato al traffico cittadino intorno alle principali città italiane, l'aumento del numero dei collegamenti in diretta sul canale Sky TG2 4HD e l'incremento della durata dei collegamenti sul canale Sky Meteo24.	Autostrade per l'Italia
	Sviluppo di una applicazione per smartphone per l'accesso in tempo reale ad informazioni georeferenziate su My Way, Aree di Servizio, prezzi dei carburanti, percorsi di viaggio, pedaggi, marketing territoriale.	Autostrade per l'Italia
	Prosecuzione del piano di installazione dei Punto Blu Express, sistemi di automazione delle funzioni dei punti Blu per una migliore offerta dei servizi al cliente, con circa 50 installazioni prevalentemente dislocate in Aree di Servizio.	Autostrade per l'Italia
	Riduzione del 40% dei tempi di attesa alla sicurezza entro il 2016 migliorando la soddisfazione dei passeggeri del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016: • riconfigurazione dei varchi di sicurezza aeroportuali installando nuovi sistemi di trasferimento dei bagagli e di gestione dei flussi passeggeri (modulo Manchester); • prosecuzione del programma di formazione comportamentale e di orientamento al passeggero per il personale di front line.	Aeroporti di Roma
	Miglioramento della soddisfazione dei passeggeri per il confort nelle aerostazioni del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016 Realizzazione di un programma di miglioramento dell'infrastruttura attraverso la riqualificazione dell'area partenze (curb side), miglioramento free wi-fi; progetto viabilità (ZTL - ZTC); sostituzione pontili di imbarco; stazioni ricarica cellulari; arredo verde aerostazioni; ristrutturazione sale nursery e sale fumatori.	Aeroporti di Roma
	Miglioramento della soddisfazione dei passeggeri relativamente alla pulizia delle aerostazioni del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016: • attivazione nuova società dedicata alla attività di pulimento per il lotto Est e nuovo contratto per lotto Ovest; • completamento programma di riqualificazione toilette; • attivazione del nuovo sistema di monitoraggio e controllo	Aeroporti di Roma
Rafforzamento e condivisione dei valori aziendali di "cittadinanza organizzativa" aeroportuale	Progetto "Airport Helpers": Promozione e diffusione dei valori di cortesia e accoglienza verso il passeggero coinvolgendo tutta la community aeroportuale (gestore, ristoranti, negozi, sicurezza, polizia, ecc.) su base volontaria.	Aeroporti di Roma

6. RISORSE UMANE

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Favorire la cross-fertilizzazione delle competenze del Gruppo, valorizzando talenti, know-how e capacità distintive delle risorse, attraverso la mobilità professionale infragruppo	• Copertura delle job vacancies delle Società attraverso l'identificazione di risorse e competenze all'interno del Gruppo. • Gestione di Job Opportunities, aperte e accessibili alle risorse del Gruppo. • Identificazione di Mentor e Scientist a livello di Gruppo per la diffusione delle best practices, attraverso il "Training on the Job". • Armonizzazione di metodologie e strumenti di Talent Management per consentire la valorizzazione delle risorse di Gruppo in modo integrato e omogeneo.	Atlantia
Supportare il processo di crescita professionale e di job enrichment	Potenziamento dei servizi offerti dalla piattaforma web "Autostrade Talent", entrata in operatività nel 2013, attraverso una maggiore diffusione di progetti di lavoro trasversali a tempo determinato ("Knowledge Up") e lo sviluppo di un nuovo format video denominato "I Protagonisti", volto a dare visibilità a persone che svolgono specifiche attività core dell'azienda.	Autostrade per l'Italia
	Attivazione di nuovi interventi formativi e di qualificazione professionale a supporto della seconda fase delle internalizzazioni attraverso percorsi di inserimento al nuovo ruolo e di training on the job per le risorse operative e/o di staff delle DG e DDTT selezionate per la realizzazione delle attività di Direzione Lavori, Progettazione, Coordinamento Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), Impianti, Contact Center.	Autostrade per l'Italia
	Strutturazione e sviluppo dei processi finalizzati al trasferimento del know-how tecnico-specialistico e delle capacità distintive esistenti nel Gruppo, attraverso: • ampliamento e valorizzazione dell'Accademy interna di Autostrade per l'Italia finalizzata alla massima copertura delle competenze/conoscenze tecnico - specialistiche da diffondere all'interno dell'Azienda; • formazione e certificazione dei Trainer interni come Mentor e Scientist per Autostrade per l'Italia; • strutturazione, monitoraggio e certificazione delle iniziative di training on the job praticato in azienda.	Autostrade per l'Italia
	Implementazione di percorsi di sviluppo delle competenze: per tutta la popolazione manageriale (circa 70 risorse) attraverso l'implementazione della metodologia "feedback 180°"; per i giovani talenti, (circa 20 risorse), attraverso un percorso di mentoring con l'obiettivo di potenziare il loro livello di accountability.	Aeroporti di Roma
	Realizzazione di progetti formativi specifici negli ambiti dei servizi di Terminal, servizi di pulizie, servizi di Informazione al pubblico, servizi ai Varchi di sicurezza, servizi ai passeggeri a ridotta mobilità, finalizzati all'aumento del livello della qualità dei servizi erogati. Le attività formative coinvolgeranno a regime circa 1.400 persone.	Aeroporti di Roma

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Promuovere la salute e il benessere dei dipendenti	Realizzazione del progetto In...Forma 2.0 come strumento per rafforzare la cultura del "wellness style" e incentivare l'adozione di abitudini salutari, attraverso l'attivazione della Piattaforma My Trainer On Line che consentirà a tutti i dipendenti di valutare lo stato di benessere individuale e attivare azioni personalizzate.	Autostrade per l'Italia
Mobilità Sostenibile	Implementazione e ottimizzazione della Piattaforma web "Car Pooling" per sensibilizzare tutti i dipendenti di tutte le sedi ASPI a una mobilità sostenibile e permettere la gestione condivisa degli spostamenti effettuati per il raggiungimento del posto di lavoro, per le trasferte lavorative con caratteristiche comuni e/o di natura personale.	Autostrade per l'Italia
	Adozione di una piattaforma software che consenta lo sviluppo e la diffusione del Car Pooling per la popolazione aeroportuale.	Aeroporti di Roma
Gestire e valorizzare la diversità di genere e di seniority	Attivazione di focus group finalizzati alla definizione di una policy di gestione concreta e di valorizzazione delle "diversità" legate al genere e alla seniority nei team di lavoro, attraverso la mappatura delle caratteristiche/competenze distintive per una efficace organizzazione di ruoli/attività che massimizzi il valore delle risorse.	Autostrade per l'Italia
Supportare i dipendenti nella conciliazione vita-lavoro	Realizzazione del progetto "Well Come back" strutturato su percorsi di counselling al ritorno da periodi di lunghe assenze per maternità, paternità e malattie al fine di mettere a disposizione gli strumenti più utili e efficaci al re-inserimento nel ruolo/struttura di appartenenza.	Autostrade per l'Italia
	• Estensione a nuove sedi territoriali delle iniziative di Orientamento per i figli dei dipendenti. • "A un passo dalla Scuola Superiore", "A un passo dal mondo del Lavoro", "A un passo dall'Università". • Organizzazione di "Talent Days": finalizzati a far incontrare gli HR Director delle principali aziende italiane e attivare un confronto sul tema della scelta del lavoro. • Borse di studio all'Estero per i figli dei dipendenti: per lo svolgimento di corsi di lingua inglese all'Estero (Londra e Malta) e di stage professionali. • Laboratori/workshop formativi di supporto alla genitorialità.	Autostrade per l'Italia

7. AMBIENTE

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
OBIETTIVO 2020 attraverso la misurazione certificata dell'impronta di carbonio, applicazione di nuove tecnologie di generazione di EE da fonte rinnovabile ed iniziative di risparmio energetico	Determinazione della carbon footprint per le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia e le Direzioni generali di Roma e Firenze ed estensione del perimetro alla società controllata Pavimental.	Autostrade per l'Italia
	Avanzamento del piano fotovoltaico (potenza complessiva installata a fine 2013 di oltre 10,5 MWh) attraverso la realizzazione di un impianto fotovoltaico presso il Posto Manutenzione di Vercelli est per una potenza installata pari a 200 kW.	Autostrade per l'Italia
	Realizzazione di nuovi interventi sull'illuminazione con un obiettivo stimato di circa 560 MWh di risparmio energetico annuale.	Autostrade per l'Italia
	Realizzazione di interventi sulla climatizzazione (installazione di nuove pompe di calore, impianti solari termici, trasformazione dell'alimentazione da gasolio a gas metano di centrali termiche) per circa 570 MWh di risparmio di energia elettrica e 35 mila litri di gasolio.	Autostrade per l'Italia
	Realizzazione di un sistema di trigenerazione presso la sede generale di Roma di Autostrade per l'Italia con un obiettivo di saving economico di circa 160 mila euro/anno e circa 520 t. di CO ₂ /anno.	Autostrade per l'Italia
	Progetto clima-fabbricati (ottimizzazione della regolazione delle temperature e dei tempi di funzionamento dei sistemi di riscaldamento/condizionamento. Obiettivo: risparmio energetico di circa 230 MWh annuo e 177 Kilitri di gasolio.	Autostrade per l'Italia
	Certificazione Airport Carbon Accreditation per l'aeroporto di Ciampino - livello 3 Optimization. Certificazione Airport Carbon Accreditation per l'aeroporto di Fiumicino - livello 4 Neutrality.	Aeroporti di Roma
	Realizzazione di interventi sull'illuminazione di pista e nelle aerostazioni attraverso l'utilizzo a LED e sui sistemi di riscaldamento/condizionamento.	Aeroporti di Roma
	Installazione di 4 impianti mini-eolico e 1 impianto Fotovoltaico a concentrazione solare per una potenza complessiva installata di 50 kW e una stima di produzione di circa 72.000 kWh/anno.	Aeroporti di Roma
	Smart grid: Realizzazione di un impianto di accumulo da 90 kW con sistemi intelligenti di gestione dei carichi e installazione 4 stalli per auto elettriche alimentate dagli impianti a fonte rinnovabile (fotovoltaico e minieolico).	Aeroporti di Roma

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento delle performance ambientali di Gruppo	Prosecuzione del progetto di audit energetico delle utenze più energivore di Autostrade per l'Italia (Piano 2013-2015).	Autostrade per l'Italia
	Realizzazione di 25 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 52 milioni di euro.	Autostrade per l'Italia
	Miglioramento del sistema di gestione e smaltimento rifiuti attraverso: Fiumicino - la realizzazione di una piazzola dedicata alle operazioni di de-icing degli aeromobili con impianto di recupero del fluido prodotto durante l'operazione; - l'implementazione di un sistema di raccolta "porta a porta" rifiuti presso gli esercizi commerciali, con l'obiettivo di arrivare almeno al 65% nell'anno. Ciampino - Realizzazione di 2 isole ecologiche a ridosso del terminal per incrementare la raccolta differenziata di alcune tipologie di rifiuti (carta e cartone, plastica, frazione umida, ecc.), con l'obiettivo di arrivare almeno al 10% nell'anno.	Aeroporti di Roma
	Ammodernamento del sistema di monitoraggio del rumore di origine aeronautica attraverso la sostituzione di alcune centraline obsolete e l'incremento del numero delle stesse.	Aeroporti di Roma

8. COMUNITÀ

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Miglioramento del benessere e del grado di coinvolgimento della Comunità	Sviluppo delle attività di ricerca, di analisi e di proposta del laboratorio infrastrutture realizzato in partnership con l'Università Bocconi.	Autostrade per l'Italia
	Estensione del progetto di marketing territoriale "Sei in un paese meraviglioso", volto a valorizzare l'offerta turistica dei territori connessi dalle autostrade, fino a 100 Aree di Servizio attrezzate.	Autostrade per l'Italia
	Collaborazione con strutture ospedaliere per screening medici da offrire gratuitamente a persone disagiate del territorio.	Aeroporti di Roma
Sostenere e sviluppare l'impegno dei dipendenti nella "solidarietà e nel sociale"	Potenziare e valorizzare la Community sul mondo del Volontariato "L'Altra Rete" attraverso: - laboratorio teatrale estensione e coinvolgimento della DG Firenze con l'obiettivo di raccogliere fondi da destinare a un progetto di filantropia esterna; - coaching Marathon: attivazione di un team coaching - ed. pilota in DG RM e DT5 - sui temi della performance di squadra, per preparare appassionati di podismo e neofiti della corsa ad affrontare una performance complessa, con particolare parallelismo tra vita-lavoro e sport. All'iniziativa si associa anche una finalità filantropica: raccolta fondi per finanziare un progetto di solidarietà sociale (es. una maratona "sostenibile" nella quale l'Azienda dona 1 centesimo per ogni passo compiuto); - implementazione dell'area informativa dedicata alla Community sul Portale EasyWay con interviste ai dipendenti impegnati nel Volontariato per dare maggiore visibilità e sensibilizzare i colleghi sulle tematiche di impegno sociale.	Autostrade per l'Italia

9. FORNITORI

OBIETTIVO	AZIONI 2014	SCOPE
Diffusione dei principi della sostenibilità nella Supply Chain	Mantenimento del sistema premiante per i comportamenti virtuosi dei lavoratori delle imprese esecutrici dei lavori ai fini della sicurezza nei cantieri della Variante di Valico.	Autostrade per l'Italia
	Attivazione di un sistema di mappatura e monitoraggio esteso a tutti i fornitori attivi relativamente al loro approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business.	Autostrade per l'Italia
	Implementazione di un sistema di audit periodico sui principali fornitori attraverso la compilazione di questionari finalizzati a verificare le loro politiche su diversi aspetti quali: diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.	Autostrade per l'Italia
	Integrazione del processo di qualificazione all'Albo Fornitori ADR con la richiesta di informazione di sostenibilità (ambiente, certificazioni, Salute e Sicurezza) attivato con una campagna di sensibilizzazione verso tutti i fornitori qualificati e registrati. Obiettivo 2014: integrazione dei dati sui fornitori qualificati che rappresentano almeno il 60% a valore dell'ordinato.	Aeroporti di Roma

Il dialogo con
gli stakeholder
e' un successo
che ne crea
molti altri.



MATERIALITÀ E COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

- 54** A. Analisi di materialità
- 56** B. Stakeholder engagement

A. Analisi di materialità

(GRI/G3.1 > 3.5, 4.17)

Il Gruppo Atlantia è impegnato in un processo di miglioramento continuo della gestione della sostenibilità e della reportistica e in tale ambito è stato avviato un progetto per il miglioramento della metodologia interna di analisi di materialità, in conformità alle indicazioni contenute nelle nuove linee guida GRI G4 emesse nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI) e nel framework dell'International Integrated Reporting Committee (IIRC). È bene precisare che l'analisi condotta, in considerazione anche del perimetro di rendicontazione del Bilancio Integrato 2013, non ha contemplato tematiche strettamente correlate al business aeroportuale, che saranno integrate a partire dalla prossima edizione del Bilancio.

Per la definizione della lista delle tematiche materiali oggetto di reportistica sono state effettuate le seguenti attività:

1. Attività preliminari

- Ricognizione della situazione attuale riguardo le attività di stakeholder engagement e i possibili temi ritenuti significativi (analisi interna);
- Analisi di benchmark di peers del settore "Trasporti e Infrastrutture" (analisi esterna);
- Individuazione di altri potenziali argomenti rilevanti attraverso media search, richieste da investitori SRI, studi di settore ecc.

Al termine di questa fase è stata redatta una lista di tematiche materiali per quattro dimensioni di indagine: Economica, Ambientale, Sociale, Governance.

2. Rilevazione interna

Nel corso di questa seconda fase sono state svolte interviste con il management del Gruppo Atlantia, coprendo tutte le principali funzioni e attività aziendali, al fine di individuare i temi ritenuti da loro prioritari attraverso la compilazione di un'apposita survey. La valutazione di ciascuna tematica è avvenuta secondo due dimensioni:

1. Criticità dell'impatto sulla performance di medio-lungo termine della società;
2. Opportunità che possono scaturire per la società nel medio-lungo periodo.

3. Rilevazione esterna

Al termine della fase di coinvolgimento del Top Management del Gruppo è stata definita una lista di stakeholder esterni da coinvolgere. Tale processo ha compreso un campione di soggetti rappresentativi di: associazioni di categoria, enti pubblici, comunità, associazioni di consumatori, università/centri di ricerca, associazioni/network che operano nell'ambito della corporate social responsibility, organizzazioni sindacali, investitori, associazioni ambientaliste.

In questa rilevazione, l'analisi non ha ricompreso le seguenti categorie di stakeholder del Gruppo: fornitori, società civile, clienti, dipendenti. Per le ultime due categorie, in questo ciclo di rendicontazione, sono stati utilizzati come proxy le rispettive associazioni di categoria (associazioni di consumatori, organizzazioni sindacali). Nel corso del prossimo esercizio, il Gruppo intende estendere il campione di indagine anche alle suddette categorie.

Per l'individuazione degli stakeholder da includere nell'analisi di materialità sono state prese in considerazione le seguenti variabili:

- Responsabilità, ossia quei soggetti nei confronti dei quali il Gruppo Atlantia ha delle responsabilità (legali, finanziarie, operative, ecc);
- Influenza, ossia quei soggetti che attualmente o in futuro, potrebbero essere in grado di influenzare i processi decisionali del Gruppo Atlantia;
- Prossimità, ossia quei soggetti con cui il Gruppo Atlantia ha instaurato relazioni durevoli, coloro da cui il Gruppo dipende per la sua operatività quotidiana e coloro che vivono vicino alle infrastrutture (attuali o in costruzione) in concessione;
- Rappresentanza, ossia quei soggetti che per ragioni legali o di cultura/tradizione svolgono un ruolo di rappresentanza nei confronti di altri individui;
- Strategia, ossia quei soggetti che per scelte strategiche del Gruppo sono considerati stakeholder chiave.

Agli stakeholder individuati è stata inviata (da parte dell'unità "Sostenibilità - Direzione Relazioni Esterne, affari istituzionali e marketing") una comunicazione contenente la survey di analisi di materialità. Con alcuni stakeholder, invece, sono stati organizzati incontri ad hoc.

Per gli stakeholder, la valutazione di ciascuna tematica è avvenuta secondo due dimensioni:

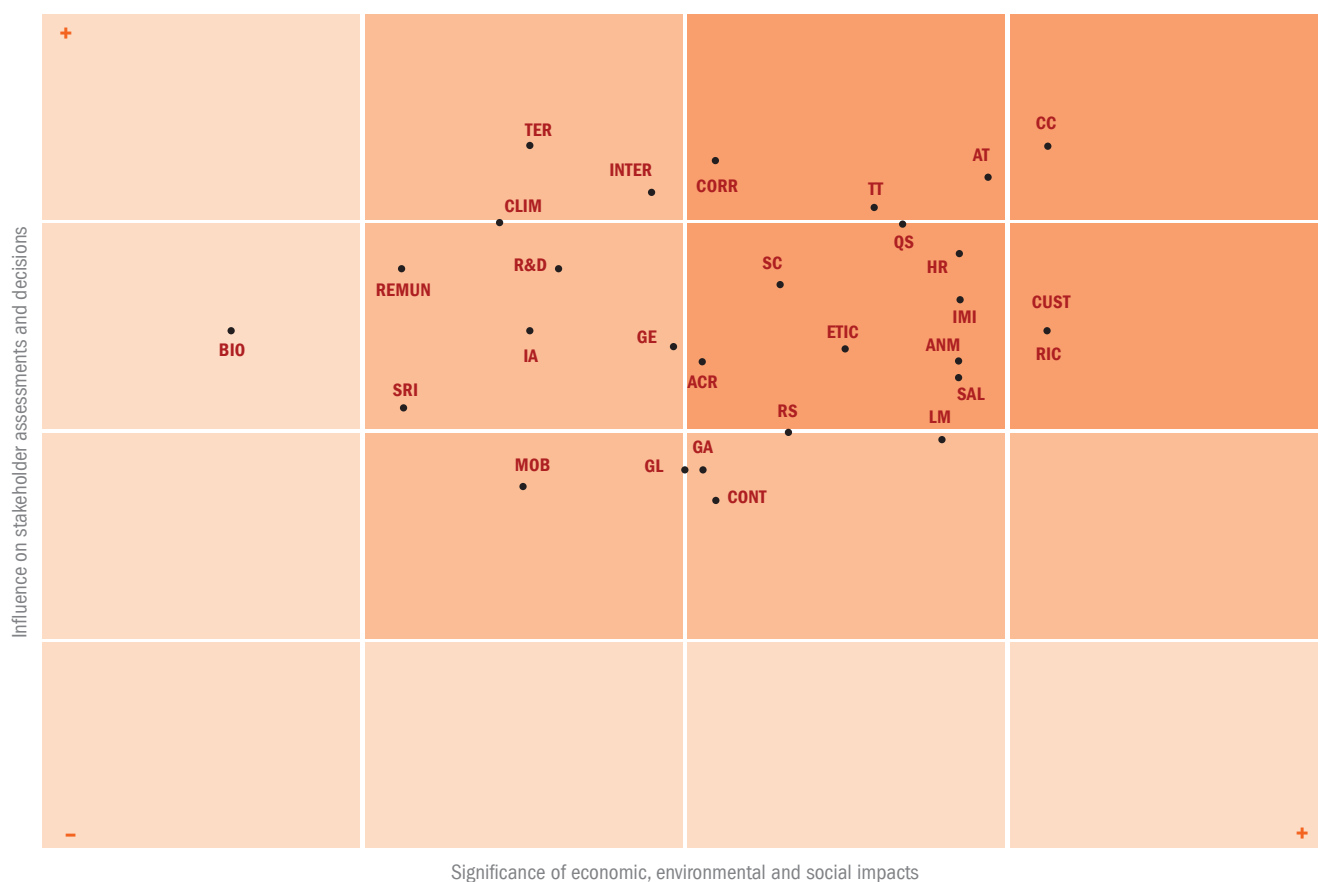
1. Grado d'impatto che la tematica può avere sulle aspettative dello stakeholder nei confronti di Atlantia;
2. Livello di interesse per tale tematica in termini di necessità di informazioni circa la performance, le azioni intraprese, i piani futuri, ecc.

4. Confronto delle indicazioni raccolte

I risultati delle indagini svolte sono stati analizzati ed elaborati nella matrice di materialità nella quale:

- ciascun punto rappresenta una tematica oggetto di indagine;
- il posizionamento delle tematiche materiali è il risultato dell'importanza attribuita a ciascuna di esse a livello di organizzazione interna e all'esterno dagli stakeholder coinvolti
- le tematiche materiali sono rappresentate dai punti nei quadranti in alto a destra.

MATRICE DI MATERIALITÀ



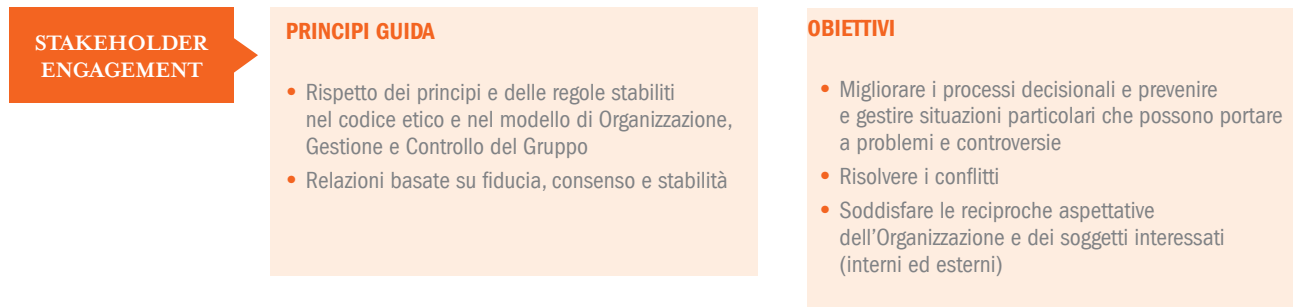
LEGENDA

ACR	Cambiamenti del quadro regolatorio	IMI	Impatto delle infrastrutture (es. sindrome NIMBY)
ANM	Apertura nuovi mercati e settori	INTER	Conflitto d'interessi
AT	Andamento del traffico e adeguamento della rete autostradale alla domanda di mobilità	LM	Sostenibilità dei livelli di indebitamento e liability management
BIO	Biodiversità	MOB	Gestione mobilità in uscita dei dipendenti
CC	Continuità delle concessioni autostradali e del relativo piano tariffario	QS	Qualità del servizio
CONT	Gestione del contenzioso	R&D	Ricerca e Sviluppo
CORR	Corruzione	REMUN	Policy remunerazione amministratori
CUST	Soddisfazione clienti (customer relationship management)	RIC	Relazioni con le Istituzioni, comunità locali e società civile
CLIM	Cambiamento climatico	RS	Relazioni sindacali
ETIC	Reputazione d'impresa	SAL	Salute e Sicurezza sul lavoro
GA	Gestione degli asset strategici immateriali	SC	Controllo e gestione della supply chain
GE	Continuità del servizio	SRI	Investitori SRI (Socially Responsible Investor)
GL	Gestione delle liquidità	TER	Trasparenza reportistica
HR	Gestione capitale umano	TT	Tutela del territorio
IA	Inquinamento acustico		

B. Stakeholder engagement

(GRI/G3.1 >4.13, 4.14, 4.15, 4.16, S05)

Il dialogo con gli stakeholder rappresenta da sempre un aspetto cardine delle politiche di sostenibilità del Gruppo, che è consapevole del suo forte ruolo sociale e del profondo radicamento territoriale legato al core business. Un approccio collaborativo con tutti i principali portatori di interesse rappresenta una importante leva per il raggiungimento degli obiettivi e di creazione di valore nel lungo periodo.



Il Gruppo pone una grande attenzione a tutta la sfera di soggetti portatori di interesse verso le sue attività. L'individuazione di quelli principali avviene mediante una valutazione dei rischi e delle opportunità collegate alle attese dello specifico stakeholder nonché del posizionamento dello stesso in relazione alla sua disponibilità e capacità al dialogo, alla reputazione, alle sue potenzialità di influencer.

Al fine di dare una cornice organica ai rapporti con i principali stakeholder, il Gruppo ha adottato codici di comportamento e procedure interne, ha istituito specifici organismi di controllo e implementato strumenti di comunicazione sempre più integrati al fine di rafforzare e ampliare il coinvolgimento a livello centrale e locale, creando un dialogo continuo e interattivo su temi quali: l'andamento degli investimenti, la strategia di crescita, l'innovazione tecnologica, la qualità del servizio, la sicurezza sulla strada e sui luoghi di lavoro, le attività e i progetti a tutela dell'ambiente.

Stakeholder	Organismi e strumenti di engagement
Clienti • Clienti privati • Operatori economici • Frequent traveller • Associazioni consumatori	• Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio • Indagini di customer satisfaction (interviste su un campione di 3.609 clienti) • Carte dei servizi • Call Center Viabilità e Commerciale • Sito internet, social media, canali tv e radio
Dipendenti • Risorse umane • Organizzazioni sindacali	• Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro • Incontri con il vertice aziendale • Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali • Ethics Officer • Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali • Portale "Autostrade Talent" • Portale "Welfare" • Counselling • Workshop tematici • Performance management • Opinion survey "L'individuazione di nuove iniziative di welfare"
Investitori e comunità finanziaria • Azionisti • Analisti finanziari	• Assemblee degli azionisti • Conference call • Web casting • Incontri one-to-one e collettivi
Istituzioni • Stato • Associazioni di categoria* • Autorità	• Seminari, tavoli di lavoro e think tank • Dialogo con la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti • Interrogazioni parlamentari • Incontri presso Associazioni di categoria
Fornitori • Fornitori di beni e servizi • Appaltatori	• Ethics Officer • Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori • Tavolo permanente per la sicurezza nei cantieri della Variante di Valico • Audit
Comunità e ambiente • Territorio e istituzioni locali • Società civile • Media • Università e centri di ricerca	• Osservatori ambientali • Conferenze e comunicati stampa • Rapporti con i media e le Istituzioni locali tramite la struttura "Relazioni Esterne Territoriali" • Sito internet e social media • Tavoli di lavoro e collaborazione con organizzazioni nazionali e internazionali • Framework "Autostrade per la Conoscenza" (Collaborazione tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e principali Università italiane) • Laboratorio infrastrutture (Collaborazione tra Autostrade per l'Italia S.p.A e Università Bocconi)

* L'Azienda partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e internazionali: AISCAT (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio), IBITA (International Bridge Tunnels and Turnpike Association), Confindustria, Unindustria (Unione degli industriali e delle imprese di Roma), ANIMA per il sociale nei valori d'impresa, IGI (Istituto Grandi Infrastrutture), AIPCR (Associazione mondiale della strada), Global Compact Network Italia, Arel (Agenzia di ricerche e legislazione), Istituto Bruno Leon, Astrid (Fondazione per l'analisi, gli studi e le ricerche sulla riforma delle istituzioni democratiche e sull'innovazione nelle amministrazioni pubbliche), Associazione Italiadecide, CCE (Conseil de coopération économique).

Nella seguente tabella sono declinate, in relazione ai Capitali, le priorità degli stakeholder e gli obiettivi strategici del Gruppo.

Capitale	Priorità dei nostri stakeholder	Obiettivi strategici	Outcome
Capitale infrastrutturale Costruzioni, attrezzature, infrastrutture	- Rispetto degli impegni assunti nelle convenzioni sottoscritte - Diversificazione geografica degli investimenti	- Adeguamento della rete autostradale alla domanda di mobilità - Rafforzamento della presenza in Paesi ad alto potenziale di sviluppo	- Contribuire a una mobilità sostenibile e sicura, leva fondamentale per lo sviluppo economico e sociale - Supportare processi di crescita sostenibile nelle realtà emergenti
Capitale finanziario Fondi disponibili o ottenuti attraverso finanziamenti, prestiti, operazioni di investimento	- Solidità finanziaria - Stabilità e qualità dell'azionariato	- Ottimizzazione dell'indebitamento (livello e costi) attraverso la gestione finanziaria equilibrata - Diversificazione delle fonti di finanziamento e dei mercati	Creare valore nel lungo termine
Capitale umano Conoscenze, competenze, esperienze professionali, motivazioni, aspirazioni e valori	- Qualità delle risorse umane: competenze e performance - Sicurezza sul lavoro - Continuità occupazionale	- Attrazione del talento, sviluppo e valorizzazione del know-how, meritocrazia dell'organizzazione - Salvaguardia del valore lavoro - Miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza sul lavoro e tutela della salute e del benessere - Internalizzazioni di attività	- Sostenere e incrementare un'occupazione sicura, equa, soddisfacente e meritocratica - Contribuire allo sviluppo e alla diffusione di conoscenze e competenze nel contesto di riferimento
Capitale sociale Relazioni instaurate con il territorio, le comunità, le istituzioni e altri gruppi di stakeholder per accrescere il benessere individuale e collettivo	- Eccellenza della qualità del servizio offerto - Efficacia nella realizzazione delle infrastrutture - Contributo allo sviluppo del territorio interessato e delle realtà imprenditoriali della supply chain	- Miglioramento del livello di sicurezza stradale, dell'accessibilità e riduzione del congestionamento del traffico - Aumento del grado di soddisfazione della clientela - Erogazione di nuovi servizi per la valorizzazione dei territori - Relazioni con la supply chain e la comunità ispirate ai principi della sostenibilità	- Contribuire, quale player fondamentale, alla definizione e adozione di politiche infrastrutturali improntate alla sostenibilità - Aumentare le capacità e la competitività del sistema-paese - Valorizzare i territori connessi dalla rete autostradale - Diffondere comportamenti sostenibili nella supply chain e nella comunità

Capitale	Priorità dei nostri stakeholder	Obiettivi strategici	Outcome
Capitale naturale Attività che hanno influenza, negativa o positiva, sull'ambiente inteso nella totalità delle componenti: acqua, suolo, sottosuolo, atmosfera, vegetazione, foreste, biodiversità e salute dell'ecosistema	• Minimizzazione degli impatti ambientali • Compatibilità ambientale delle nuove opere • Strategia sul cambiamento climatico	• Miglioramento continuo del grado di compatibilità ambientale delle opere, anche attraverso una "progettazione frugale" • Contenimento della Carbon Footprint • Utilizzo sostenibile delle risorse e gestione dei rifiuti prodotti	• Ridurre le emissioni di gas serra dei processi, anche tramite il miglioramento delle prestazioni energetiche, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi ambientali stabiliti in ambito nazionale e comunitario • Ridurre le esternalità associate alla mobilità, contribuendo a diffondere soluzioni tecnologiche all'avanguardia
Capitale intellettuale Beni intangibili che apportano vantaggio competitivo (brevetti, copyright, ricerca e sviluppo, sistemi organizzativi e software, procedure e protocolli ecc.)	• Innovazione tecnologica al servizio della mobilità	• Consolidamento della leadership come operatore integrato nella mobilità • Valorizzazione del know-how infrastrutturale e tecnologico proprietario	• Contribuire allo sviluppo di modelli sostenibili di sistemi di governo della mobilità

Ogni valore
che scegliamo
di far crescere
diventa
un capitale.



I CAPITALI

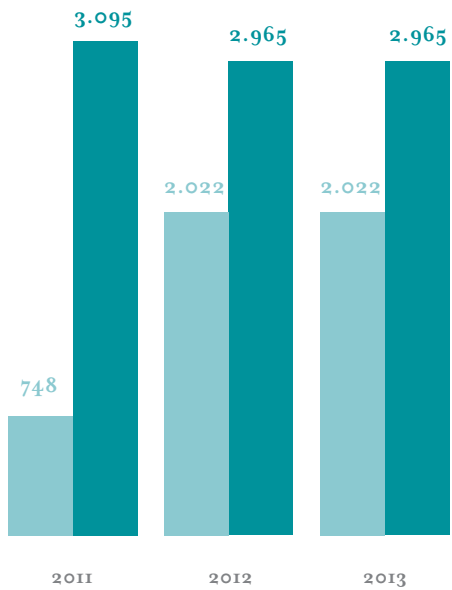
57	1. Capitale infrastrutturale
74	2. Capitale finanziario
88	3. Capitale umano
112	4. Capitale sociale
134	5. Capitale naturale
156	6. Capitale intellettuale

4.1. CAPITALE INFRASTRUTTURALE

A. Key figure

Risorse

Km di rete gestita dal Gruppo
Km di rete gestita all'estero
Km di rete gestita in Italia



Investimenti totali



Attività

Km di nuove corsie aperte al traffico in Italia



Risultati

% di completamento del piano di potenziamento della rete autostradale in Italia



Nota: i dati rappresentati in Key Figure si riferiscono al solo ambito autostradale

B. Infrastrutture

(GRI/G3.1 > EC8)

ITALIA

Estensione della rete gestita: 2.965 km

20 arterie che compongono il sistema autostrade, tra cui le due direttrici di attraversamento Nord-Sud del Paese, **la centrale A1 e l'adriatica A14**.

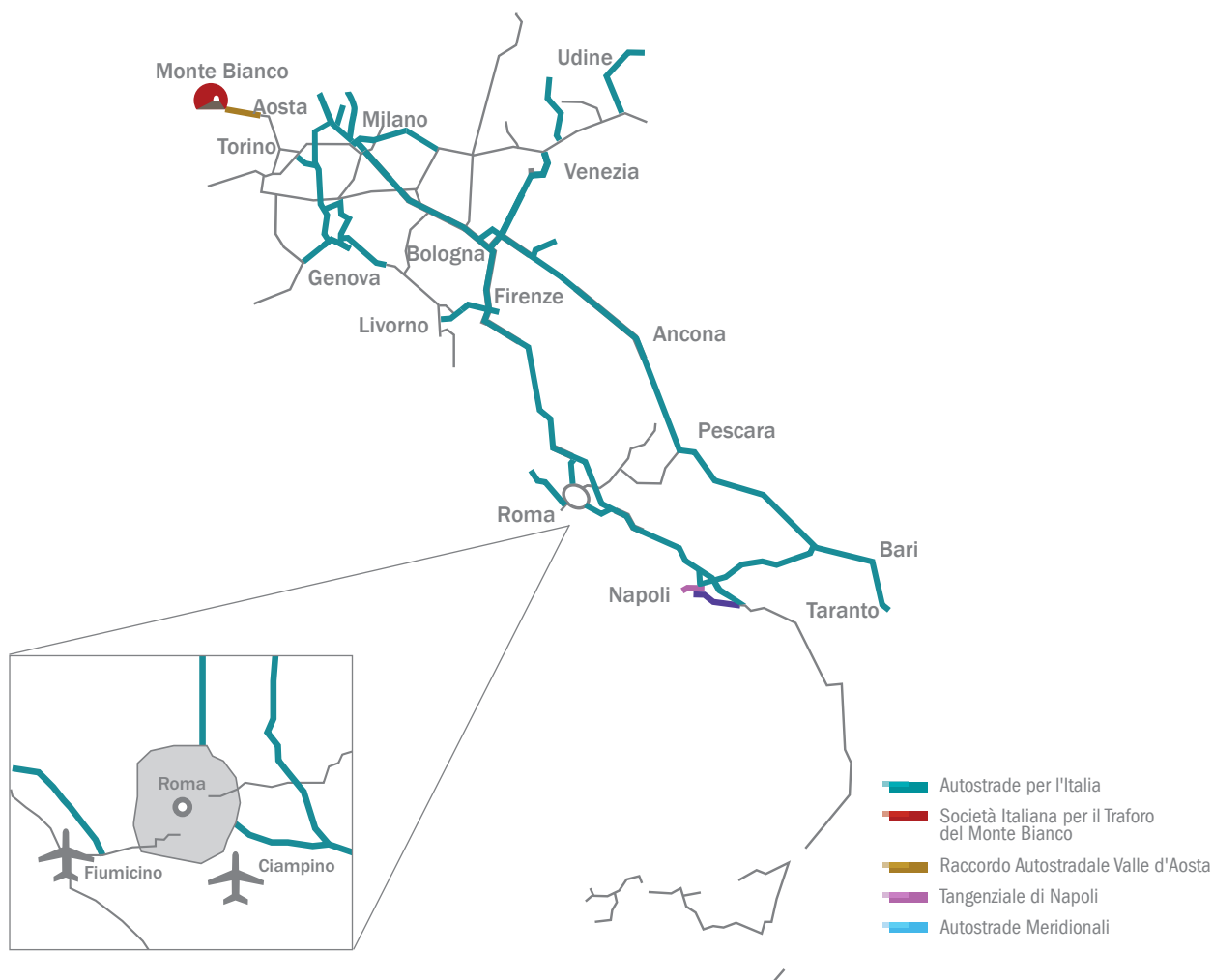
La rete si sviluppa lungo **15 regioni** e **60 province** e connette le principali aree industriali e metropolitane dove si concentra **il 75% della popolazione e del PIL prodotto**.

Programma di investimenti in grandi opere: **22 miliardi di euro per migliorare la capacità della rete** in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionale.

Da dicembre 2013, a seguito della fusione con Gemina, il Gruppo Atlantia gestisce il più importante sistema aeroportuale del Paese.

2 Aeroporti: 4 terminal (Fiumicino), 2 terminal (Ciampino), oltre 40 milioni di passeggeri anno. L'aeroporto di Fiumicino "Leonardo Da Vinci" è il principale scalo italiano (gestisce circa il 30% dell'intero mercato nazionale) e il settimo aeroporto in Europa per volume di traffico.

Piano di investimenti: circa 11 miliardi di euro al 2044 per una capacità totale complessiva di circa 100 milioni di passeggeri/anno.



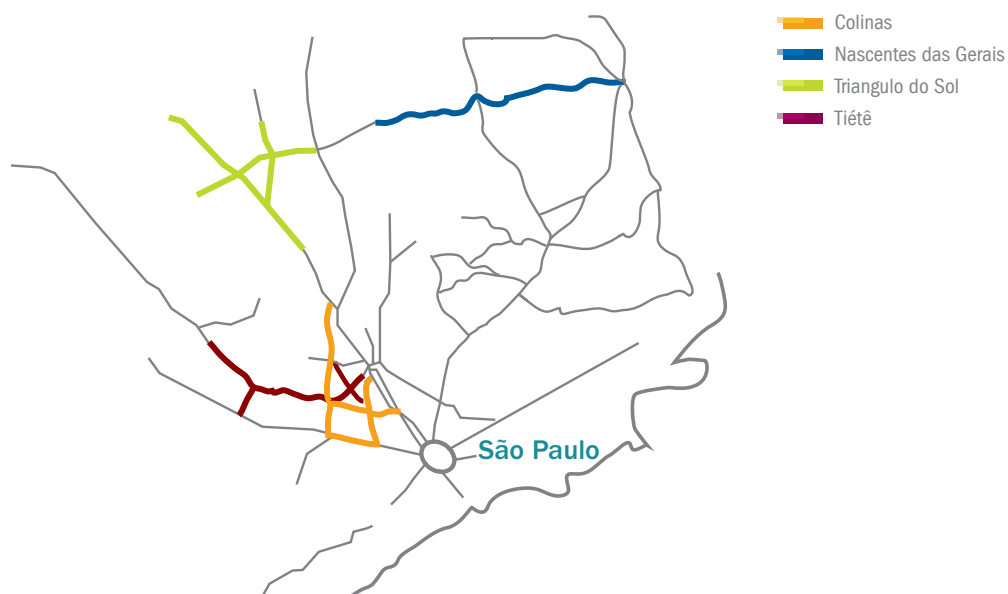
Brasile

Estensione della rete gestita: 1.538 km

Il Gruppo Atlantia è uno dei principali operatori autostradali in Brasile.

La rete autostradale in gestione è concentrata nell'area di San Paolo dove è il secondo gestore locale per estensione di rete.

Il Gruppo opera attraverso la joint venture Atlantia Bertin Concessões S.A., costituita con il gruppo Bertin.
Il Gruppo Atlantia detiene il 50% + 1 azione di Infra Bertin Participações S.A., la società holding brasiliana costituita con il Gruppo Bertin, che controlla Atlantia Bertin Concessões S.A.



Cile

Estensione della rete gestita: 313 km

Il Gruppo Atlantia è uno dei principali operatori autostradali in Cile e in particolare è il principale operatore nell'area metropolitana di Santiago.

Il Gruppo opera tramite:

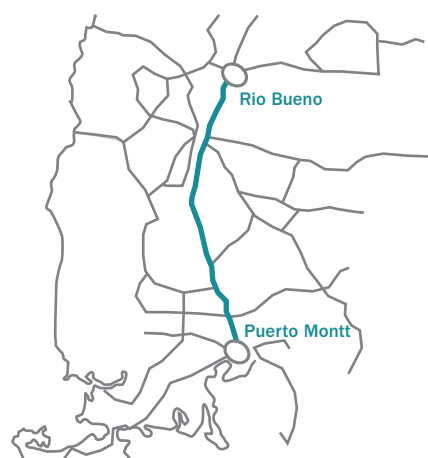
- **Concessionaria Los Lagos** (135 km della Ruta 5 tra Rio Bueno Puerto Montt)
- **Grupo Costanera**, holding cilena detenuta per il 50,01% del capitale dal Gruppo Atlantia e per il restante 49,99% da CPPIB (Canada Pension Plan Investment Board), a cui fanno capo a cui fa capo la gestione di circa 100 km di autostrade urbane nella capitale Santiago del Cile.



Litoral Central

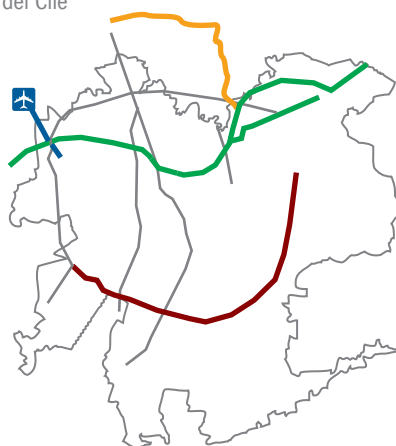


Los Lagos



Santiago del Cile

- Acceso Noriente
- Acceso Vial Aeropuerto
- Costanera Norte
- Vespucio Sur



Polonia
Stalexport Autostrady

Estensione della rete gestita: 61 km

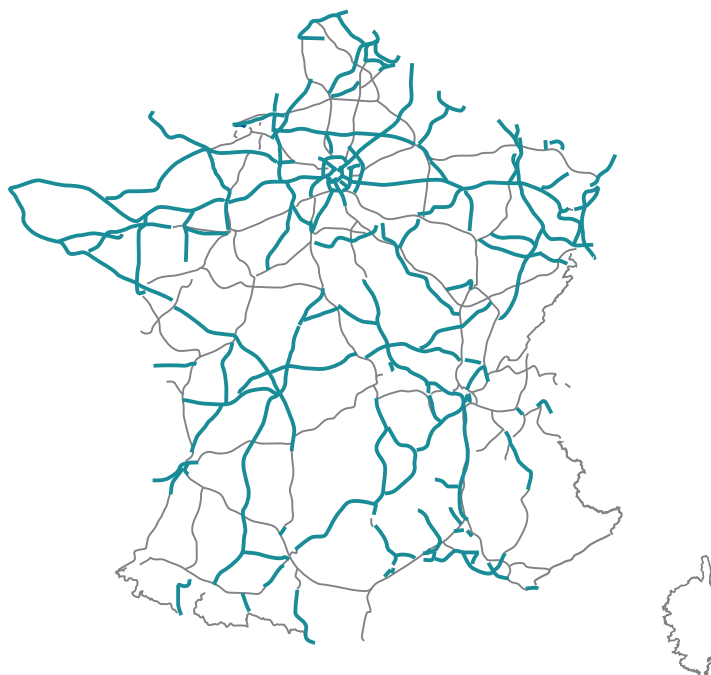
Il Gruppo Atlantia in Polonia controlla il 61% di Stalexport Autostrady S.A., società quotata alla Borsa di Varsavia, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice.



Francia
Ecomouv'

Il Gruppo Atlantia In Francia, attraverso la controllata Ecomouv, ha ultimato i lavori di implementazione del sistema satellitare di pedaggiamento per mezzi pesanti superiori alle 3,5 t. in transito su circa 15.000 km della rete stradale nazionale francese.

Si attende il via libera dello Stato all'avvio del sistema.



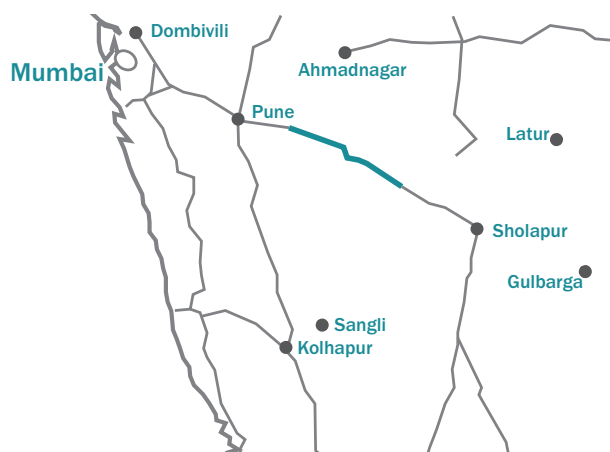
India

Pune-Solapur Expressway

Estensione della rete gestita: 110 km

Il Gruppo è titolare di una concessione in India attraverso Pune-Solapur Expressways Private, joint venture paritetica con con TRIL Roads Private Limited, società del gruppo Tata.

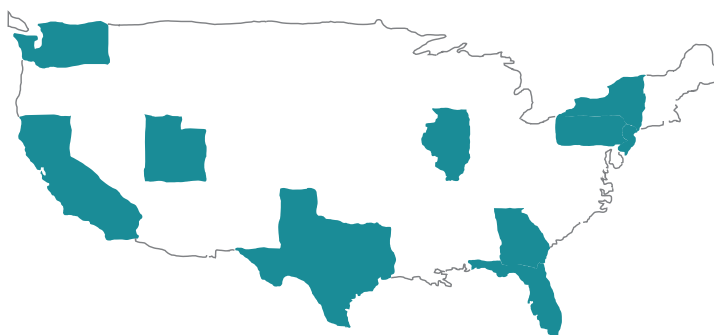
Il 4 febbraio 2013 sono entrati in esercizio i primi 85 km mentre sono in fase di completamento i lavori di ampliamento da due a quattro corsie sui restanti 25 km.



Stati Uniti

Electronic Transaction Consultants

Negli Stati Uniti il Gruppo è leader, attraverso la società Electronic Transaction Consultants (ETC), controllata al 61,4%, nell'integrazione di sistemi, manutenzione hardware e software, supporto operativo alla clientela e consulenza in sistemi di pedaggio elettronico free flow.



C. Piani di investimento

Investimenti in Italia

INTERVENTI DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE CONCESSIONARIE ITALIANE CONTROLLATE

Piani	Km totali oggetto di intervento	Km aperti al traffico	Importo originario (miliardi di euro)	Stima investimento totale (miliardi di euro) ^(a)	Lavori completati (miliardi di euro)
Piano Finanziario del 1997	237	151	3,5	6,6	4,8
IV Atto Aggiuntivo 2002 (2004)	266	195	4,5	7,3	2,9
Convenzione Unica 2007 ^(b)	325	-	5	5,0	0,0
Ulteriori interventi	-	-	-	2,0	0,2
Totale	828	346	-	20,9	7,9
Società controllate ^(c)	32	27	-	1,0	0,9
Totale Gruppo Italia	860	373	-	21,9	8,9

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2013, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi del Piano Finanziario 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri investimenti.

(b) La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007 individua ulteriori investimenti per il potenziamento della rete su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro, oltre a nuovi specifici interventi per un importo di circa 2 miliardi di euro.

(c) Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e nel corso del 2013, su richiesta del Concedente, la società ha proseguito nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo concessionario (previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro). Per informazioni di maggior dettaglio sulle opere previste dai piani di investimento per il potenziamento e l'ammodernamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e le sue controllate: www.autostrade.it/it/la-nostra-rete/lo-stato-di-avanzamento

INVESTIMENTI IN ITALIA (milioni di euro)

	2013	2012	Variazione
Piano Finanziario del 1997	296,9	380,5	-22,0%
IV Atto Aggiuntivo 2002	281,9	616,2	-54,3%
Investimenti in Grandi Opere altre concessionarie	35,2	35,9	-1,9%
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	194,7	168,0	15,9%
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	808,7	1.200,6	-32,6%
Investimenti in altri beni immateriali	17,9	16,0	11,9%
Investimenti in beni materiali	50,2	43,2	16,2%
Totale investimenti in Italia	876,8	1.259,8	-30,4%

Nel 2013 le spese per investimenti di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate italiane ammontano a 876,8 milioni di euro con un decremento rispetto al 2012 di 383 milioni di euro (-30,4%). Gli investimenti relativi alla Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia registrano una diminuzione rispetto a quelli effettuati nel 2012 di 83,6 milioni di euro principalmente per via del fermo dei lavori in regione Toscana in seguito all'indagine della Procura della Repubblica di Firenze relativa al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, nonché all'approssimarsi dell'ultimazione delle opere principali della Variante di Valico.

Per quanto riguarda gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 la diminuzione rispetto al 2012, pari a 334,3 milioni di euro, è da attribuire principalmente all'ultimazione dei lavori autostradali di alcuni interventi aperti al traffico nel corso del 2012 (A9 Lainate-Como e le tratte dell'A14 Rimini Nord-Cattolica, Fano-Senigallia e Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio), nonché alle sofferenze finanziarie delle imprese appaltatrici degli interventi in fase di realizzazione, che tendono a rallentare i lavori.

PIANO FINANZIARIO 1997

A8 MILANO-VARESE

Ampliamento alle 3ª e 4ª corsia del tratto Milano-Gallarate

• Importo €/mln	65,0
• Km oggetto d'intervento	28,7
• Km aperti al traffico	28,7

A8 MILANO-VARESE

Ampliamento alla 4ª corsia nel tratto Modena-Bologna

• Importo €/mln	178 ⁽²⁾
• Km oggetto d'intervento	31,6
• Km aperti al traffico	31,6

A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento alle 3ª corsia nella tratta Casalecchio-Sasso Marconi

• Importo €/mln	82,0
• Km oggetto d'intervento	4,1
• Km aperti al traffico	4,1

A14 BOLOGNA-TARANTO

Realizzazione della 3ª corsia dinamica nel tratto della tangenziale di Bologna

• Importo €/mln	59,0
• Km oggetto d'intervento	13,7
• Km aperti al traffico	13,7

A1 MILANO-NAPOLI

Variante di Valico

• Importo €/mln	3.890,0
• Km oggetto d'intervento	62,5
• Km completati	32,0
• Km aperti al traffico	19,4

A1 MILANO-NAPOLI

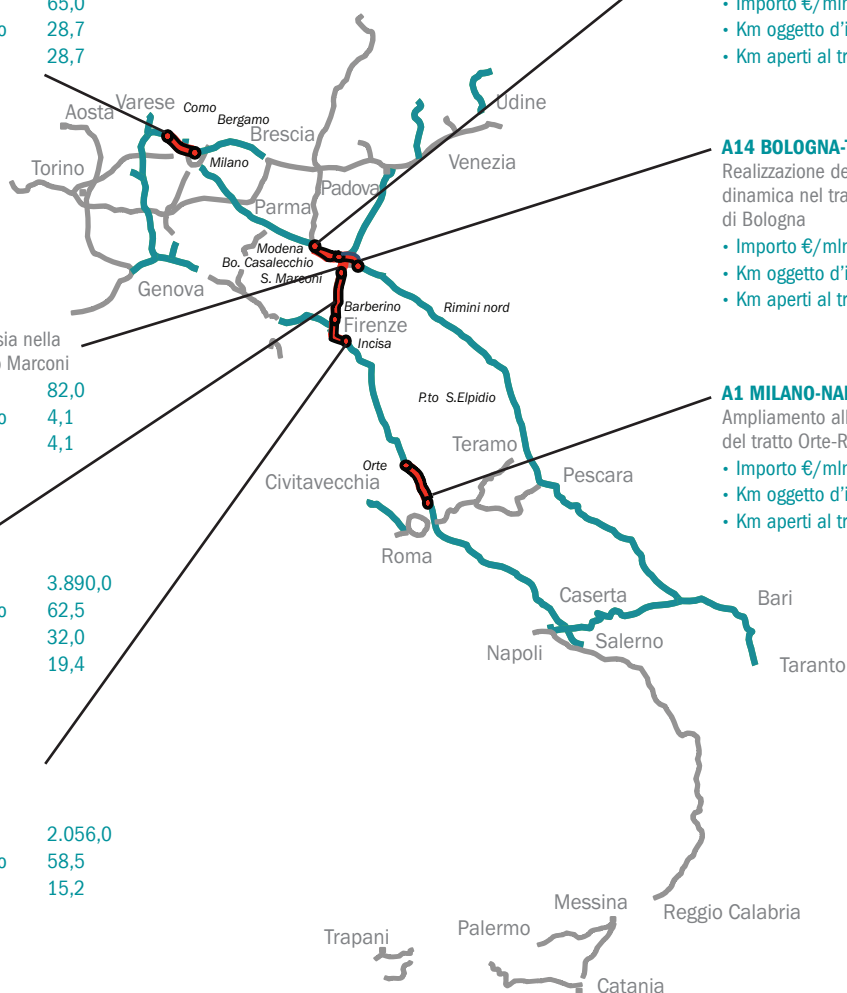
Ampliamento alla 3ª corsia del tratto Orte-Roma Nord

• Importo €/mln	192,0
• Km oggetto d'intervento	37,8
• Km aperti al traffico	37,8

A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento 3ª corsia nella Barberino-Incisa

• Importo €/mln	2.056,0
• Km oggetto d'intervento	58,5
• Km aperti al traffico	15,2



Al 31 dicembre 2013

- Il 95% dei lavori ha superato la fase autorizzativa
- Oltre l'80% dei lavori è stato affidato
- Circa il 74% dei lavori è stato eseguito

IV ATTO AGGIUNTIVO 2002

A9 LAINATE-COMO-CHIASSO

Ampliamento alle 3ª corsia del tratto Lainate-Como Grandate e ampliamento alla 5ª corsia del tratto tra la barriera di Milano Nord e l'Interconnessione di Lainate

• Importo €/mln	563
• Km oggetto d'intervento	23
• Km aperti al traffico	23

A4 MILANO-BRESCIA

Ampliamento alla 4ª corsia del tratto Milano Est-Bergamo

• Importo €/mln	505,0
• Km oggetto d'intervento	33,6
• Km aperti al traffico	33,6

A8 MILANO-VARESE

Collegamento nuova fiera di Milano

• Importo €/mln	86,0
• Km oggetto d'intervento	3,8
• Km aperti al traffico	3,8

PASSANTE DI GENOVA

Adeguamento e potenziamento Gronda di Ponente e altri interventi

• Importo €/mln	3.263,0
• Km oggetto d'intervento	34,8
• Km aperti al traffico	-

A 14 BOLOGNA-TARANTO

Ampliamento alla 3ª corsia del tratto Rimini Nord-Porto S. Elpidio. Nuovo svincolo di Montemarciano e Nuovo svincolo di Porto S. Elpidio

• Importo €/mln	2.405,0
• Km oggetto d'intervento	154,7
• Km aperti al traffico	118,6

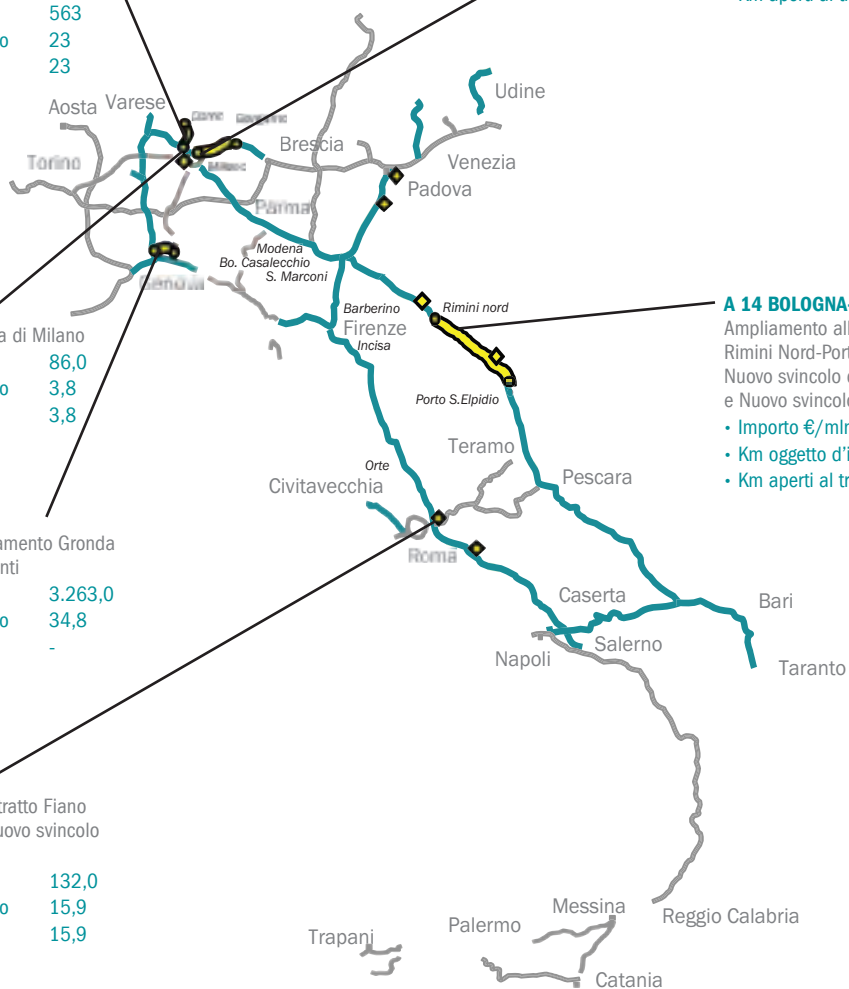
A1 MILANO-NAPOLI

Adeguamento 3ª corsia tratto Fiano Romano-Settebagni e nuovo svincolo Castelnuovo di Porto

• Importo €/mln	132,0
• Km oggetto d'intervento	15,9
• Km aperti al traffico	15,9

◆ NUOVI SVINCOLI

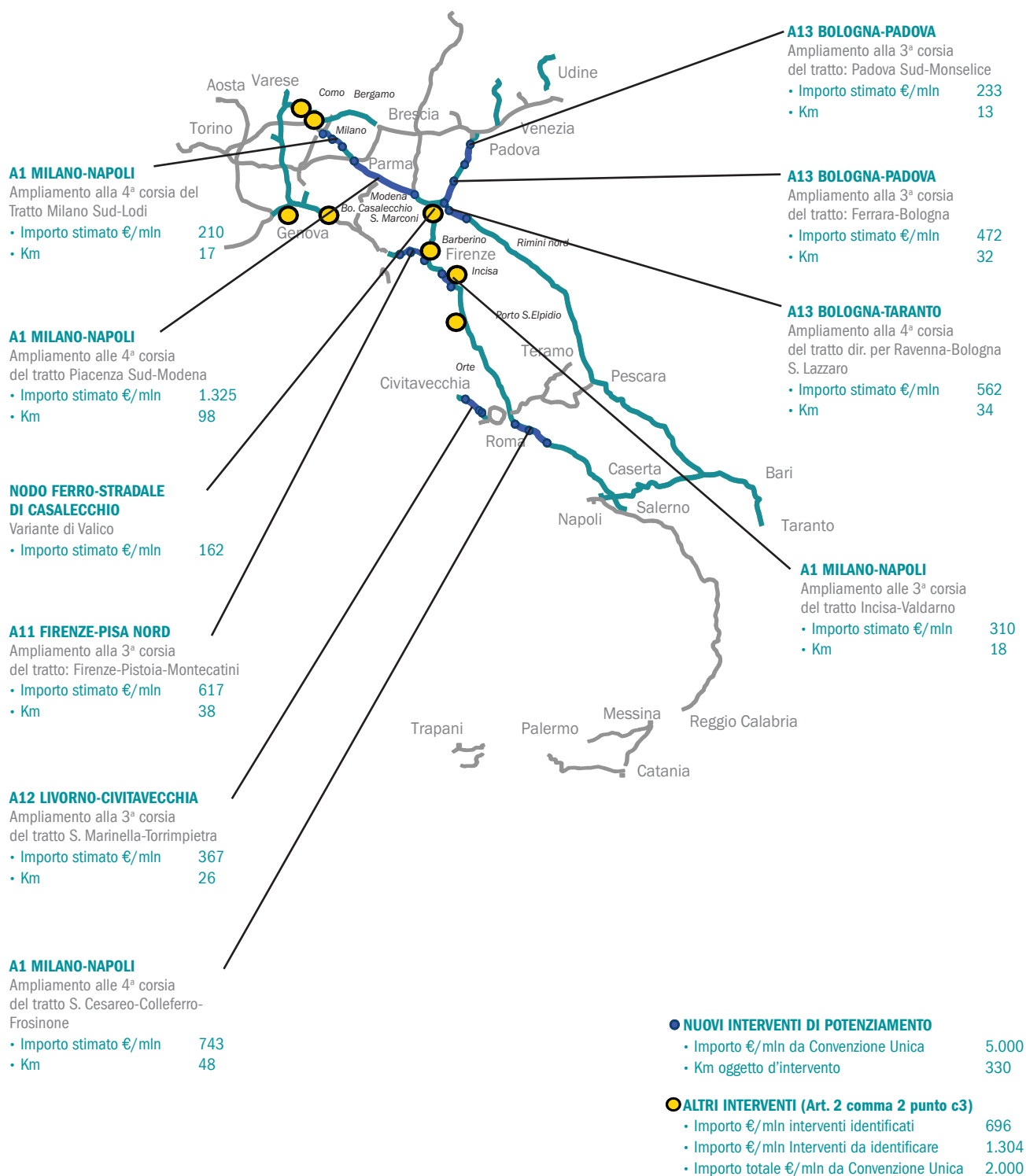
• Importo €/mln	101
-----------------	-----



Al 31 dicembre 2013

- Il 54% dei lavori ha superato la fase autorizzativa
- Circa il 49% è stato affidato
- Circa il 40% è stato eseguito

CONVENZIONE UNICA 2007



Investimenti del Gruppo Aeroporti di Roma

Aeroporti di Roma (ADR) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale di Roma in virtù della concessione affidata alla società con Legge 10 novembre 1973, n. 755 e dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" (il "Contratto di Programma") stipulato il 25 ottobre 2012, che ha sostituito la precedente Convenzione di gestione n. 2820 del 26 giugno 1974. Tale Atto Unico disciplina i rapporti tra il concessionario e l'ENAC e la scadenza è stabilita il 30 giugno 2044.

Il 21 dicembre 2012 il Presidente del Consiglio dei Ministri - su proposta del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia - ha approvato il Contratto di Programma.

Nell'anno 2013, a seguito all'approvazione del Presidente del Consiglio dei Ministri (21 dicembre 2012) - su proposta del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia - del Contratto di Programma, si è dato inizio alla progettazione e realizzazione degli investimenti principalmente dedicati all'ammodernamento dell'aeroporto di Fiumicino.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati complessivamente investimenti per 128,4 milioni di euro.

I principali interventi del 2013:

- Piste e piazzali: riqualifica vie di rullaggio e piazzali di Fiumicino e Ciampino
- Riqualifica di Pista 2
- Interventi di manutenzione e ottimizzazione del Terminal per migliorare l'immagine e il servizio reso al passeggero (es. riqualifica area controlli sicurezza e passaporti presso Terminal 3, ristrutturazione servizi igienici, ristrutturazione pontili d'imbarco al Molo B, etc.)
- Area di imbarco E/F (completate opere provvisorie Avancorpo T3 e scavi fino all'impronta delle fondazioni, e perizie progettazioni tecniche per rivisitazione impianto BHS e HBS e altre opere di adeguamento del Molo).

INVESTIMENTI ALL'ESTERO

	2013	2012	Variazione
Totale investimenti all'estero (milioni di euro)	370,1	363,6	1,8%

All'estero l'orientamento strategico del Gruppo si concentra in progetti di investimento nelle grandi aree urbane, in particolare Santiago del Cile e San Paolo in Brasile, in modo da sfruttare la diffusa esigenza di mobilità nelle due grandi aree metropolitane, sostenuta dalla densità demografica e dall'aumento dei consumi.

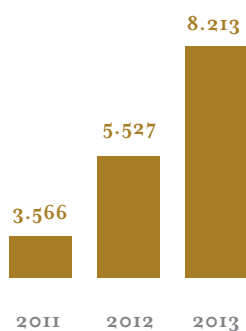
Gli investimenti delle società controllate estere nel 2013 risultano pari a 370,1 milioni di euro (+1,8% rispetto al 2012) dovuti in particolare a investimenti delle società Costanera Norte e Nascente das Gerais (circa 58 milioni di euro complessivamente) e soprattutto al completamento, da parte di Ecomouv, dei lavori di implementazione del sistema di pedaggiamento satellitare per i mezzi pesanti in Francia (circa 290 milioni nel 2013). Con riferimento a tale progetto, dopo aver annunciato la partenza del sistema di pedaggiamento satellitare il 1° gennaio 2014 a seguito delle proteste dei trasportatori bretoni, il 29 ottobre 2013 il Governo francese ha disposto la sospensione dell'avvio del sistema. Pur avendo riconosciuto la conformità del dispositivo realizzato alle prescrizioni tecniche e legali applicabili con la constatazione di fine delle attività di Verifica di Attitudine al Buon Funzionamento (VABF), lo Stato francese non ha ancora pronunciato l'accettazione formale del dispositivo ("mise à disposition"). È in corso un serrato confronto con il Governo francese per identificare le modalità di gestione del periodo di sospensione.

4.2 CAPITALE FINANZIARIO

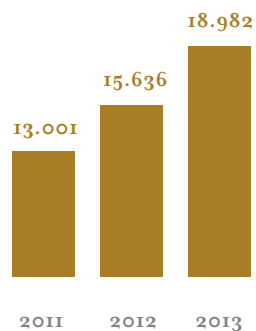
A. Key figure

Risorse

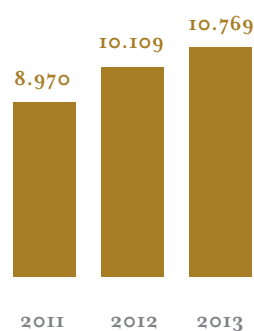
Patrimonio netto del Gruppo
(milioni di euro)



Capitale investito netto del Gruppo
(milioni di euro)

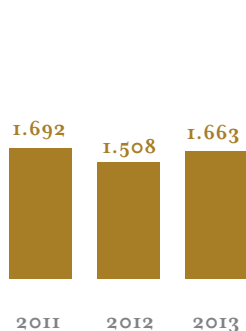


Indebitamento finanziario netto
(milioni di euro)

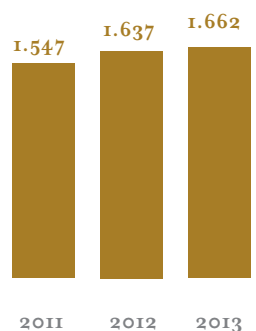


Attività

Cash flow operativo consolidato
(milioni di euro)

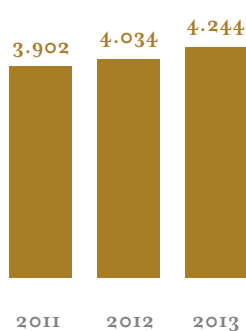


Costi operativi netti consolidati
(milioni di euro)

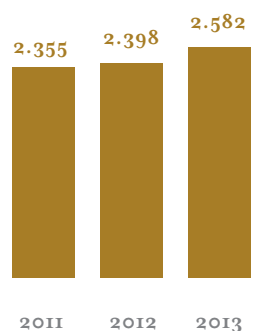


Risultati

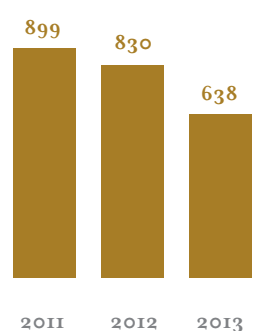
Ricavi consolidati
(milioni di euro)



EBITDA consolidato
(milioni di euro)



Utile d'esercizio del Gruppo
(milioni di euro)



B. Highlight

- Nel 2013 i ricavi consolidati sono pari a 4.244 milioni di euro, in aumento del +5,2% rispetto al 2012 (+1,8% a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento).
- Il margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 2.582 milioni di euro, in aumento del 7,7% rispetto al 2012 (+4,0% a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento).
- Utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (638 milioni di euro) in diminuzione del 23,2% rispetto al 2012 (+6,1% a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento). Il 2012 beneficiava del provento finanziario non ricorrente (pari a 171 milioni di euro) nell'ambito dell'acquisizione della quota del controllo di Autostrade Sud America e delle società da questa controllate.
- Gli investimenti del Gruppo nell'anno ammontano complessivamente a 1.247 milioni di euro.
- Cash flow operativo prodotto nel 2013 pari a 1.663 milioni di euro (+6,0% a parità di perimetro di consolidamento e a parità di cambio).
- Indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2013 pari a 10.769 milioni di euro, in aumento di 660 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (in decremento di 99 milioni di euro escludendo l'apporto delle società dell'ex gruppo Gemina, pari a 759 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

C. Andamento gestionale, economico e finanziario del Gruppo

(GRI/G3.1 > 3.10)

Gruppo Atlantia 2013

	Attività autostradali italiane	Attività aeroportuali italiane ⁽¹⁾	Attività autostradali estere	Attività tecnologiche	Progetta- zione e costruzione	Atlantia	Elisioni e rettifiche	Totale consolidato
Dati "Reported"								
Ricavi verso terzi	3.386,8	53,0	557,1	201,4	43,8	0,9	0,6	4.243,6
Ricavi intersettoriali	36,3	-	0,3	31,4	406,0	0,9	-474,9	-
Totale ricavi	3.423,1	53,0	557,4	232,8	449,8	1,8	-474,3	4.243,6
EBITDA	2.041,2	27,7	409,5	73,9	42,8	-15,6	2,3	2.581,8
FFO (Cash Flow Operativo)	1.237,2	17,3	309,1	78,9	30,8	-10,2	-	1.663,1
Investimenti	840,9	12,9	77,5	272,2	9,5	1,0	32,9	1.246,9

Gruppo Atlantia 2012

	Attività autostradali italiane	Attività aeroportuali italiane ⁽¹⁾	Attività autostradali estere	Attività tecnologiche	Progetta- zione e costruzione	Atlantia	Elisioni e rettifiche	Totale consolidato
Dati "Reported"								
Ricavi verso terzi	3.382,6	n.a.	423,3	200,0	29,1	0,1	-0,7	4.034,4
Ricavi intersettoriali	47,3	n.a.	-	38,0	602,7	-	-688,0	-
Totale ricavi	3.429,9	n.a.	423,3	238,0	631,8	0,1	-688,7	4.034,4
EBITDA	1.989,8	n.a.	276,0	96,1	44,7	-9,0	-	2.397,6
FFO (Cash Flow Operativo)	1.233,3	n.a.	176,0	73,5	35,0	-9,8	-	1.508,0
Investimenti	1.250,3	n.a.	51,3	370,3	9,9	0,7	-52,2	1.630,3

Risultati

I ricavi dell'esercizio 2013 sono pari a 4.243 milioni di euro e si incrementano di 209 milioni di euro (+5,2%) rispetto al 2012 (4.034 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, i ricavi totali aumentano di 74,5 milioni di euro (+1,8%).

I ricavi da pedaggio del 2013 sono pari a 3.539,3 milioni di euro e presentano un incremento complessivo di 147,2 milioni di euro (+4,3%) rispetto al 2012, determinato essenzialmente dal contributo del primo trimestre 2013 delle società cilene (33,1 milioni di euro) consolidate a partire dal 1° aprile 2012, del primo semestre 2013 delle società brasiliane (82,4 milioni di euro) consolidate a partire dal 30 giugno 2012 e l'effetto negativo determinato dalla variazione sfavorevole dei tassi di cambio (-36,8 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento i ricavi da pedaggio si incrementano di 68,5 milioni di euro (+2,0%), principalmente per l'effetto combinato dei seguenti principali fenomeni:

- l'applicazione degli incrementi tariffari nel 2013 per le concessionarie italiane del Gruppo, con un impatto complessivo stimabile in 87,2 milioni di euro;
- la contrazione del traffico sulla rete italiana (-1,6%), che determina complessivamente un decremento dei ricavi da pedaggio stimabile in 45,7 milioni di euro (comprensivi dell'effetto derivante dal diverso mix di traffico).
- i minori ricavi da pedaggio di Autostrade Meridionali determinati dal rilascio nel corso del 2012 di quanto accantonato in passato (-13,1 milioni di euro) per effetto della fine del periodo concessorio e della prosecuzione della gestione in "prorogatio".
- i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (+48,0 milioni di euro), essenzialmente per effetto dell'incremento del traffico e delle variazioni tariffarie.

(1) Si evidenzia che a seguito alla fusione di Gemina S.p.A. in Atlantia S.p.A. le società appartenenti al settore "Attività aeroportuali italiane" sono consolidate a partire dal 1° dicembre 2013.

I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 34,2 milioni di euro e accolgono il contributo delle società dell'ex gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre 2013.

I ricavi per lavori su ordinazione del 2013 sono pari a 50,5 milioni di euro e si incrementano di 19,7 milioni di euro rispetto al 2012 (30,8 milioni di euro), per effetto principalmente dei maggiori lavori verso terzi effettuati da Pavimental.

I ricavi 2013 delle società del Gruppo operative nel settore della progettazione e costruzione (SPEA e Pavimental), pari a 449,8 milioni di euro, diminuiscono di 182 milioni di euro principalmente a causa dei minori volumi di attività relativi alla progettazione e direzione lavori, nonché al sostanziale completamento delle opere infrastrutturali affidate prevalentemente da Autostrade per l'Italia negli scorsi esercizi, in particolare sulla A14 e sulla A9. Per tale settore risulta più contenuta la flessione dell'EBITDA, che l'anno precedente risentiva di perdite conseguenti all'applicazione dei ribassi definitivi dal Ministero Infrastrutture e Trasporti su commesse affidate da Autostrade per l'Italia e Società Autostrada Tirrenica a Pavimental. Gli altri ricavi operativi nel 2013 ammontano a 619,6 milioni di euro, con un incremento di 8,1 milioni di euro (+1,3%) rispetto al 2012 (611,5 milioni di euro). Escludendo le variazioni di perimetro e l'apporto del 2012 di Port Mobility (ceduta nel corso del quarto trimestre 2012) e le variazioni sfavorevoli dei cambi, gli altri ricavi si decrementano di 8,2 milioni di euro, principalmente per minori risarcimenti danni da assicurazioni.

I costi operativi netti dell'esercizio 2013 ammontano a 1.661,8 milioni di euro e si incrementano di 25,0 milioni di euro (+1,5%) rispetto al 2012 (1.636,8 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, i costi operativi netti si decrementano di 21,4 milioni di euro (-1,3%). La variazione dei costi operativi netti è riconducibile essenzialmente alle seguenti variazioni:

- maggiori costi esterni gestionali per 26,5 milioni di euro rispetto al 2012. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, i costi esterni gestionali risultano in linea con il saldo del 2012 per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:
 - minori costi di manutenzione correlati principalmente alle minori operazioni invernali connesse alla minore nevosità registrata nel 2013 sulla rete italiana e alle maggiori internalizzazioni;
 - minori margini relativi alla commessa Eco-Tax, prevalentemente riconducibili al rinvio della messa a disposizione del sistema e dell'avvio della tassa, e minore contribuzione delle attività effettuate dalle strutture tecniche interne al Gruppo;
 - incremento degli altri costi, per effetto principalmente dei maggiori oneri di Autostrade per l'Italia derivanti dalle transazioni definite con i sub concessionari delle Aree di Servizio e dei maggiori lavori verso terzi di Pavimental, compensati da efficienze gestionali e da minori costi relativi a Port Mobility (ceduta nel quarto trimestre 2012);
- minori oneri concessori per 2,9 milioni di euro (-0,7%) rispetto al 2012 (430,8 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, gli oneri concessori si decrementano di 6,8 milioni di euro, essenzialmente per il minor saldo delle integrazioni del canone di concessione delle società italiane a seguito della citata contrazione del traffico;
- maggior costo del lavoro netto per 1,4 milioni di euro (+0,2%), per effetto della diminuzione del costo del lavoro lordo (-5 milioni di euro) e di minori capitalizzazioni (-6,4 milioni di euro). Escludendo l'apporto delle società cilene e brasiliane consolidate nel corso del 2012, delle società dell'ex gruppo Gemina e considerando l'uscita dal perimetro di consolidamento di Port Mobility, la variazione del costo del lavoro lordo, a parità di tasso di cambio, è pari a -21,1 milioni di euro (-3,1%), per effetto di:
 - decremento dell'organico medio pari a 406 unità medie (-3,7%);
 - incremento del costo medio unitario (+1,8%), dovuto principalmente agli effetti dei rinnovi contrattuali 2010-2012 e 2013-2015 relativi alle società concessionarie autostradali italiane;
 - decremento degli altri costi del personale (-1,8%) principalmente per il minore ricorso a personale interinale (pari a -100 unità medie) e per minori costi relativi a incentivi all'esodo;
- ampliamento delle attività delle società francesi (contact center di Ecomouv) e di Giove Clear (+0,6%).

Il margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 2.581,8 milioni di euro, con un incremento di 184,2 milioni di euro (+7,7%) rispetto all'esercizio 2012 (2.397,6 milioni di euro). L'apporto delle società dell'ex gruppo Gemina, consolidate dal 1° dicembre 2013, è pari a 27,7 milioni di euro. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il margine operativo lordo si incrementa di 95,9 milioni di euro (+4,0%).

Il risultato operativo (EBIT) è pari a 1.815,8 milioni di euro, con un incremento di 183,6 milioni di euro (+11,2%) rispetto al 2012 (1.632,2 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento il risultato operativo si incrementa di 138,9 milioni di euro (+8,5%), oltre per quanto sopra commentato, per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi per 21,5 milioni di euro, riconducibili prevalentemente alla dinamica del fondo spese di ripristino e sostituzione dei beni oggetto di devoluzione al termine della concessione, dovuta principalmente all'effetto positivo, rispetto all'esercizio di confronto, della variazione dei tassi di attualizzazione;
- minori ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore per 21,5 milioni di euro, principalmente per l'assenza di svalutazioni delle attività non correnti rispetto alle svalutazioni rilevate nel 2012, per complessivi 30,7 milioni di euro, essenzialmente dovute all'adeguamento al valore recuperabile del diritto di subentro di Autostrade Meridionali.

I proventi finanziari da attualizzazione di diritti concessori e contributi sono pari a 85,5 milioni di euro, in aumento di 43,8 milioni di euro rispetto al 2012. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il saldo si incrementa per 36,0 milioni di euro per il maggior contributo di Ecomouv e Los Lagos.

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni sono pari a 96,3 milioni di euro e diminuiscono di 50,8 milioni di euro rispetto al 2012, principalmente in relazione alla diminuzione dei tassi di interesse.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 710,3 milioni di euro e si incrementano di 308,6 milioni di euro rispetto all'esercizio 2012 (401,7 milioni di euro). Si evidenzia che il saldo del 2012 beneficiava dei proventi derivanti dalle transazioni societarie definite nel 2012 ai fini dell'acquisizione della quota di controllo di Autostrade Sud America (e delle società cilene da questa controllate) che includono, tra gli altri, il provento (pari a 170,8 milioni di euro) da valutazione al fair value della partecipazione già detenuta in Autostrade Sud America prima del relativo consolidamento. A parità di tassi di cambio e di perimetro l'incremento è di 63,4 milioni di euro (+10,3%) essenzialmente per:

- gli effetti delle operazioni avvenute nel 2012, quali l'iscrizione del provento finanziario a seguito della cessione di IGLI e il costo sostenuto in relazione al riacquisto parziale del prestito obbligazionario di Atlantia con scadenza nel 2014 (per complessivi 34,6 milioni di euro).
- i maggiori oneri connessi al servizio del debito, pari a 59,1 milioni di euro, anche a seguito dell'aumento dell'indebitamento finanziario medio.
- il differente apporto nei due esercizi a confronto dei proventi finanziari netti delle società cilene e brasiliane consolidate nel corso del 2012, complessivamente pari a 17,2 milioni di euro.
- la minore rettifica (13,7 milioni di euro nel 2013 rispetto a 23,4 milioni di euro del 2012) del valore di carico della partecipazione in Alitalia-Compagnia Aerea Italiana.

Gli oneri fiscali del 2013 sono pari a 422,1 milioni di euro; l'incremento di 94,6 milioni di euro (+28,9%) rispetto al 2012 (327,5 milioni di euro) è determinato, oltre che dalle maggiori imposte dell'esercizio 2013 a seguito del maggior risultato prima delle imposte fiscalmente rilevante, dal fatto che il 2012 beneficiava del provento non ricorrente, per il rimborso per la deduzione dell'IRAP dall'imponibile IRES, complessivamente pari a 30,3 milioni di euro.

Il risultato delle attività operative in funzionamento è pari a 720,8 milioni di euro, con un decremento di 116,2 milioni di euro (-13,9%) rispetto al 2012 (837,0 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il risultato delle attività operative in funzionamento si incrementa di 90,6 milioni di euro (+14,6%).

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (637,7 milioni di euro) si riduce di 192,7 milioni di euro (-23,2%) rispetto al valore del 2012 (830,4 milioni di euro). Escludendo gli effetti contabili derivanti dalle variazioni dei tassi di cambio e del perimetro di consolidamento sia per il 2012 sia per il 2013, l'utile di competenza del Gruppo è pari a 638,8 milioni di euro e si incrementa di 36,6 milioni di euro (+6,1%).

Nel corso del 2013 la gestione operativa ha prodotto un cash flow operativo (FFO) pari a 1.663,1 milioni di euro, in aumento di 155,1 milioni di euro (+10,3%) rispetto al 2012. A parità di perimetro di consolidamento, l'FFO presenta un incremento di 61,3 milioni di euro (+4,1%). Il cash flow operativo generato è assorbito in prevalenza dalle attività di investimento del Gruppo.

Al 31 dicembre 2013 il patrimonio netto di Gruppo (6.484,6 milioni di euro) presenta un incremento complessivo di 2.665,9 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2012 (3.818,7 milioni di euro) originato essenzialmente dall'aumento di capitale emesso (163,9 milioni di euro in valore nominale) e dall'iscrizione dell'avanzo di fusione originato dalla riespressione a fair value delle attività nette acquisite per effetto della fusione.

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 31 dicembre 2013 un indebitamento netto complessivo pari a 10.769,1 milioni di euro (10.109,4 milioni di euro al 31 dicembre 2012). Escludendo il contributo delle società dell'ex gruppo Gemina, pari a 843,3 milioni di euro al 31 dicembre 2013, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo presenterebbe un decremento di 183,6 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2013 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità (tra disponibilità liquide, depositi vincolati e linee di credito non revocabili non utilizzate) pari a 8.380 milioni di euro. Il risultato dell'esercizio 2013 di Atlantia S.p.A. è pari a 666,4 milioni di euro, con un incremento di 133,8 milioni di euro rispetto al 2012 (532,6 milioni di euro).

Il patrimonio netto di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2013 ammonta a 9.329,1 milioni di euro.

Conto economico riclassificato consolidato

(Milioni di euro)	2013	2012	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.539,3	3.392,1	147,2	4,3
Ricavi per servizi aeronautici	34,2	-	34,2	n.s.
Ricavi per lavori su ordinazione	50,5	30,8	19,7	64,0
Altri ricavi operativi	619,6	611,5	8,1	1,3
Totale ricavi ⁽¹⁾	4.243,6	4.034,4	209,2	5,2
Costi esterni gestionali ⁽²⁾	-643,4	-616,9	-26,5	4,3
Oneri concessori	-427,9	-430,8	2,9	-0,7
Costo del lavoro	-675,0	-680,0	5,0	-0,7
Costo del lavoro capitalizzato	84,5	90,9	-6,4	-7,0
Totale costi operativi netti	-1.661,8	-1.636,8	-25,0	1,5
Margine operativo lordo (EBITDA) ⁽³⁾	2.581,8	2.397,6	184,2	7,7
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-696,8	-683,9	-12,9	1,9
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-69,2	-81,5	12,3	-15,1
Risultato operativo (EBIT) ⁽⁴⁾	1.815,8	1.632,2	183,6	11,2
Proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi	85,5	41,7	43,8	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-96,3	-147,1	50,8	-34,5
Altri proventi (oneri) finanziari	-710,3	-401,7	-308,6	76,8
Oneri finanziari capitalizzati	55,6	36,5	19,1	52,3
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-7,4	2,9	-10,3	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.142,9	1.164,5	-21,6	-1,9
(Oneri) Proventi fiscali	-422,1	-327,5	-94,6	28,9
Risultato delle attività operative in funzionamento	720,8	837,0	-116,2	-13,9
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	0,9	11,6	-10,7	-92,2
Utile dell'esercizio	721,7	848,6	-126,9	-15,0
(Utile) Perdita dell'esercizio di competenza di Terzi	-84,0	-18,2	-65,8	n.s.
Utile dell'esercizio di competenza del Gruppo	637,7	830,4	-192,7	-23,2

(1) I ricavi operativi del presente prospetto si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel presente prospetto a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

(2) Al netto del margine riconosciuto sui servizi di costruzione realizzati con strutture tecniche interne al Gruppo.

(3) L'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi.

(4) L'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Inoltre, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, compresa nei ricavi nel prospetto di conto economico del bilancio consolidato ed evidenziata in una riga specifica nella gestione finanziaria del presente prospetto.

	2013	2012	VARIAZIONE
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,01	1,28	-0,27
<i>di cui:</i>			
da attività in funzionamento	1,01	1,26	-0,25
da attività operative cessate	-	0,02	-0,02
Utile diluito per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,01	1,28	-0,27
<i>di cui:</i>			
da attività in funzionamento	1,01	1,26	-0,25
da attività operative cessate	-	0,02	-0,02
 FFO - Cash Flow Operativo (milioni di euro)	 1.663,1	 1.508,0	 155,1
<i>di cui:</i>			
da attività in funzionamento	1.662,2	1.493,1	169,1
da attività operative cessate	0,9	14,9	-14,0
FFO - Cash Flow Operativo per azione (euro)	2,51	2,33	0,18
<i>di cui:</i>			
da attività in funzionamento	2,51	2,31	0,20
da attività operative cessate	-	0,02	-0,02

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

(Milioni di euro)	31.12.2013	31.12.2012	VARIAZIONE
Attività non finanziarie non correnti			
Materiali	233,0	233,8	-0,8
Immateriali	25.080,6	21.104,7	3.975,9
Partecipazioni	159,1	119,4	39,7
Attività per imposte anticipate	1.820,9	1.911,5	-90,6
Altre attività non correnti	8,6	2,1	6,5
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	27.302,2	23.371,5	3.930,7
Capitale d'esercizio ⁽¹⁾			
Attività commerciali	1.332,0	1.153,2	178,8
Attività per imposte correnti	68,9	131,1	-62,2
Altre attività correnti	153,8	132,5	21,3
Attività non finanziarie destinate alle vendita o connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	16,5	15,8	0,7
Fondi correnti per impegni da convenzioni	-433,6	-489,8	56,2
Fondi correnti per accantonamenti	-463,8	-189,9	-273,9
Passività commerciali	-1.446,8	-1.428,0	-18,8
Passività per imposte correnti	-40,5	-20,7	-19,8
Altre passività correnti	-506,9	-449,7	-57,2
Totale capitale d'esercizio (B)	-1.320,4	-1.145,5	-174,9
Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)	25.981,8	22.226,0	3.755,8
Passività non finanziarie non correnti			
Fondi non correnti per impegni da convenzioni	-3.728,4	-4.321,4	593,0
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.267,4	-1.150,4	-117,0
Passività per imposte differite	-1.910,3	-1.011,8	-898,5
Altre passività non correnti	-93,6	-106,3	12,7
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-6.999,7	-6.589,9	-409,8
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	18.982,1	15.636,1	3.346,0

(1) Determinato come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie.

(2) Si segnala che i saldi delle attività e passività correlate ad attività operative cessate sono esposti in base alla natura (finanziaria o non finanziaria) delle voci di riferimento.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

(Milioni di euro)	31.12.2013	31.12.2012	VARIAZIONE
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	6.484,6	3.818,7	2.665,9
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	1.728,4	1.708,0	20,4
Patrimonio netto (F)	8.213,0	5.526,7	2.686,3
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	14.456,4	14.438,4	18,0
Prestiti obbligazionari	10.191,1	10.164,6	26,5
Finanziamenti a medio-lungo termine	3.728,8	3.867,3	-138,5
Derivati non correnti con fair value passivo	495,7	366,2	129,5
Altre passività finanziarie non correnti	40,8	40,3	0,5
Attività finanziarie non correnti	-2.328,7	-1.934,0	-394,7
Diritti concessori finanziari non correnti	-1.296,7	-1.037,7	-259,0
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	-247,5	-237,0	-10,5
Depositi bancari vincolati convertibili non correnti	-332,8	-307,7	-25,1
Derivati non correnti con fair value attivo	-5,4	-	-5,4
Altre attività finanziarie non correnti	-446,3	-351,6	-94,7
Indebitamento finanziario netto non corrente (G)	12.127,7	12.504,4	-376,7

(Milioni di euro)	31.12.2013	31.12.2012	VARIAZIONE
Indebitamento finanziario netto corrente			
Passività finanziarie correnti	3.858,3	1.357,3	2.501,0
Scoperti di conto corrente	7,2	0,1	7,1
Finanziamenti a breve termine	3,0	-	3,0
Derivati correnti con fair value passivo	0,1	0,1	-
Rapporti passivi di conto corrente con partecipate non consolidate	13,5	24,8	-11,3
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	3.530,5	1.293,1	2.237,4
Altre passività finanziarie correnti	304,0	39,2	264,8
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-4.414,2	-2.811,2	-1.603,0
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	-2.435,8	-470,0	-1.965,8
Mezzi equivalenti	-1.978,4	-2.341,2	362,8
Altre attività finanziarie correnti	-802,7	-941,1	138,4
Diritti concessori finanziari correnti	-413,1	-386,5	-26,6
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	-19,0	-23,8	4,8
Depositi bancari vincolati convertibili correnti	-191,7	-355,0	163,3
Derivati correnti con fair value attivo	-0,1	-	-0,1
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine	-51,0	-133,0	82,0
Altre attività finanziarie correnti	-126,2	-41,2	-85,0
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate ⁽¹⁾	-1,6	-1,6	-
Indebitamento finanziario netto corrente (H)	-1.358,6	-2.395,0	1.036,4
Indebitamento finanziario netto (I = G + H) ⁽²⁾	10.769,1	10.109,4	659,7
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L = F + I)	18.982,1	15.636,1	3.346,0

(1) Si segnala che i saldi delle attività e passività correlate ad attività operative cessate sono esposti in base alla natura (finanziaria o non finanziaria) delle voci di riferimento.

(2) L'indebitamento include le attività finanziarie non correnti, a differenza della "Posizione finanziaria netta consolidata" esposta nelle note al bilancio consolidato e predisposta in conformità alla raccomandazione dell'ESMA (ex CESR) del 10 febbraio 2005, che non prevede la deduzione delle attività finanziarie non correnti dall'indebitamento.

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di euro)

2013

2012

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO

Utile dell'esercizio	721.709	848.551
Rettificato da:		
Ammortamenti	696.788	653.183
Accantonamenti ai fondi	63.818	81.613
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	96.339	148.136
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	13.675	-124.682
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni collegate e a controllo congiunto contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.396	-2.874
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività non correnti	-3	8.561
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	-150	-57.988
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	76.881	26.582
Altri oneri (proventi) non monetari	-12.984	-40.099
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	-161.482	-391.831
Flusso di cassa netto da attività di esercizio (A)	1.501.987	1.149.152

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO

Investimenti in attività in concessione	-1.163.583	-1.548.641
Contributi su attività in concessione	35.125	39.668
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	357.953	330.858
Investimenti in attività materiali	-59.150	-56.529
Investimenti in altre attività immateriali	-24.132	-25.211
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-44.792	-26.037
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	-12.895	-596.692
Disponibilità liquide nette apportate dalle società dell'ex gruppo Gemina	208.147	-
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	1.910	89.788
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti	-	736.186
Variazione netta delle altre attività non correnti	-6.176	1.132
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	-406.819	-709.222
Flusso di cassa netto per attività di investimento (B)	-1.114.412	-1.764.700

(Migliaia di euro)

2013

2012

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA

Dividendi corrisposti	-261.844	-485.300
Apporti di terzi	1.284	351.838
Incasso da cessione di azioni proprie per esercizio piani di compensi basati su azioni	5.346	-
Nuovi finanziamenti da azionisti terzi	5.114	484
Emissione di prestiti obbligazionari	2.026.284	3.024.956
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	369.190	1.222.180
Accensioni di debiti per leasing finanziario	11	-
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-538.195	-687.994
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	-452.572	-397.649
Rimborsi di debiti di leasing finanziario	-724	-446
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	101.631	-184.288
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria (C)	1.255.525	2.843.781
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (D)	-35.940	-10.278
Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (A + B + C + D)	1.607.159	2.217.955
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO	2.786.320	568.365
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	4.393.479	2.786.320

D. Distribuzione del valore aggiunto integrato (GRI/G3.1 > EC1)

Il Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

La ricchezza prodotta dall'attività di impresa e la capacità di creare valore per tutti gli stakeholder

Il parametro del Valore Aggiunto è una grandezza con una valenza informativa di carattere sociale e misura, in sintesi, la ricchezza (economico-finanziaria) prodotta dall'azienda nell'esercizio, avendo a riferimento gli interlocutori che partecipano alla sua distribuzione.

Il VAID è stato determinato sottraendo dal valore della produzione, comprensivo dei ricavi da pedaggio in Italia e all'estero e degli altri ricavi addizionali, i costi per servizi e per consumi di materie, fondi di accantonamento e gli altri oneri di gestione. Al Valore Aggiunto caratteristico lordo così ottenuto sono nettate le componenti straordinarie e accessorie⁽¹⁾ e gli ammortamenti, per ottenere il Valore Aggiunto globale netto. Nel 2013 sono stati generati 2.868 milioni di euro di Valore Aggiunto, con un incremento (+4%) rispetto al 2012 per effetto di un incremento del 4% dei ricavi da pedaggio e dei ricavi per lavori su ordinazione, di una quota di ricavi da attività aeroportuali, e una riduzione rispetto al 2012 di ricavi e costi da attività di costruzione.

Prospetto di determinazione del Valore Aggiunto Globale (migliaia di euro)	2011	2012	2013	Var. 13/12
A) Valore della produzione	5.366.178	5.579.463	5.407.330	-3%
Ricavi da pedaggio	3.276.535	3.392.149	3.539.311	4%
Ricavi per servizi aeronautici (Ricavi Aviation)	-	-	34.236	-
Ricavi da attività di costruzione	940.340	1.066.855	770.450	-28%
Ricavi per lavori su ordinazione	51.349	30.794	50.511	64%
Altri ricavi e proventi	1.097.954	1.089.665	1.012.822	-7%
B) Costi intermedi della produzione	-2.259.824	-2.261.495	-1.822.597	-19%
Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci	-368.421	-444.098	-269.752	-39%
Costi per servizi	-1.308.873	-1.220.204	-992.079	-19%
Costi per godimento di beni di terzi	-18.084	-20.632	-18.611	-10%
Fondi di Accantonamento	-56.657	-76.380	-47.496	-38%
Oneri diversi di gestione	-507.789	-500.181	-494.659	-1%
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	3.106.354	3.317.968	3.584.733	8%
C) Componenti accessori e straordinari	19.672	95.680	-20.117	n.s.
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	3.126.026	3.413.648	3.564.616	4%
- Ammortamenti	-531.565	-653.183	-696.788	7%
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	2.594.461	2.760.465	2.867.828	4%

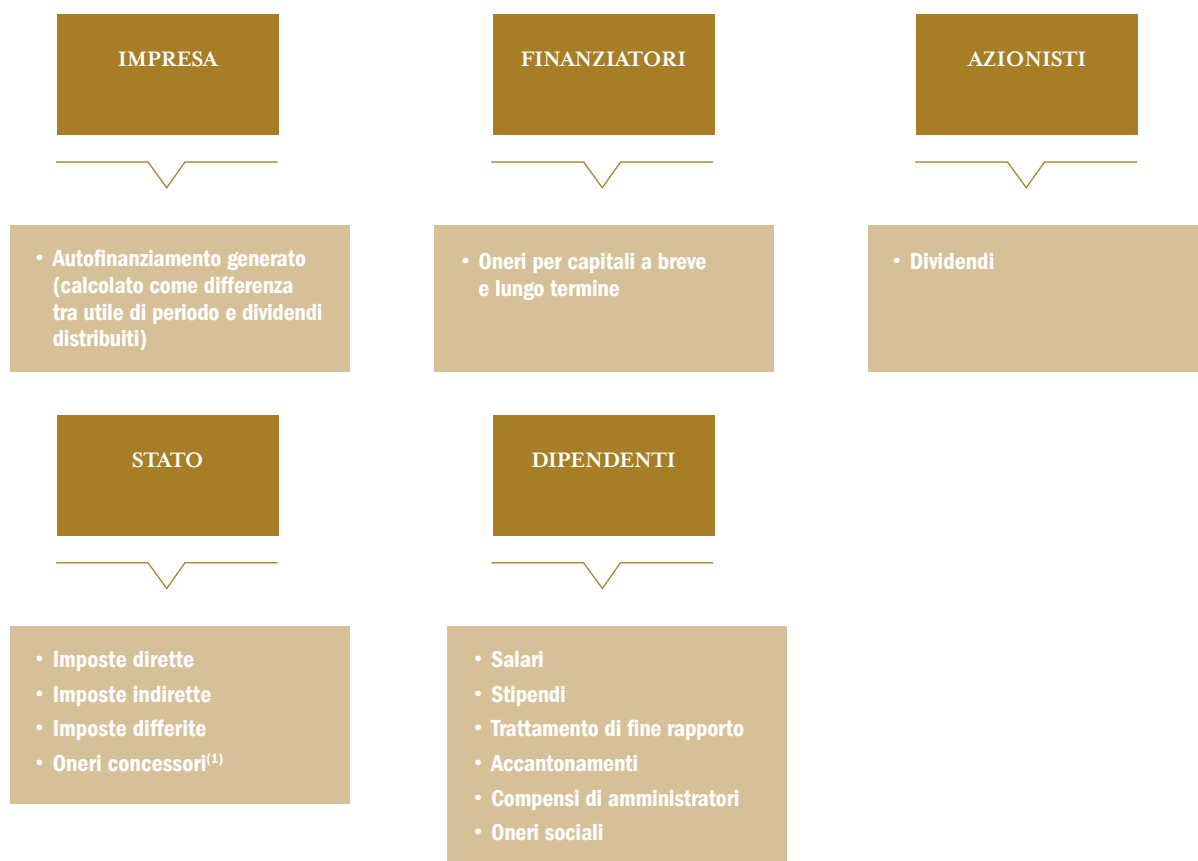
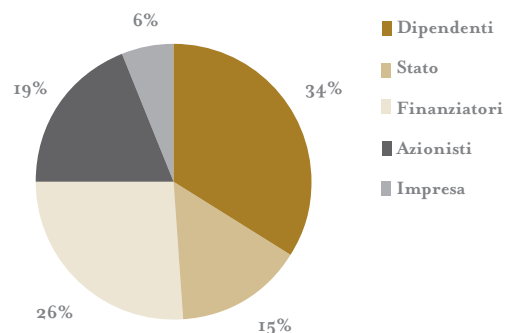
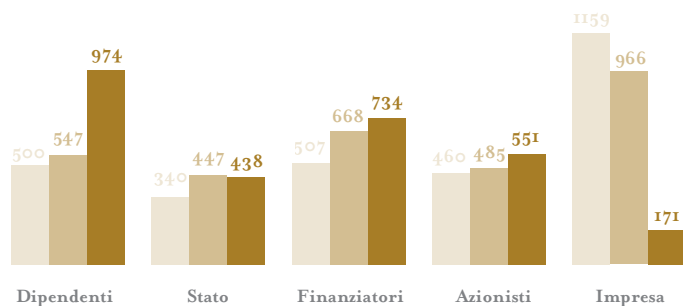
Note: La determinazione del valore aggiunto e la sua ripartizione, sono state effettuate partendo dai dati contabili di conto economico e utilizzando l'ultimo aggiornamento 2013 della metodologia di calcolo del GBS (Gruppo di studio per la statuizione dei principi di redazione de Bilancio Sociale). Per tale motivo i prospetti risultano variati rispetto a quanto presentato nelle precedenti pubblicazioni.

(1) Proventi/oneri finanziari, rivalutazioni/svalutazioni da attività finanziarie, plusvalenze/minusvalenze, proventi/oneri di attività cessate, dividendi da partecipate, utili/perdite su cambi, Svalutazioni e ripristini di valore attività materiali altri proventi diversi.

I “Ricavi per servizi aeronautici” pari a 34,2 milioni di euro nel 2013, accolgono il contributo relativo al solo mese di dicembre 2013 delle società dell'ex gruppo Gemina. Ulteriori 18,8 milioni di euro, relativi ad attività non-aviation di tali società, sono ricompresi nella voce “Altri ricavi e proventi”.

Ripartizione VAID 2011-2013

2011 2012 2013

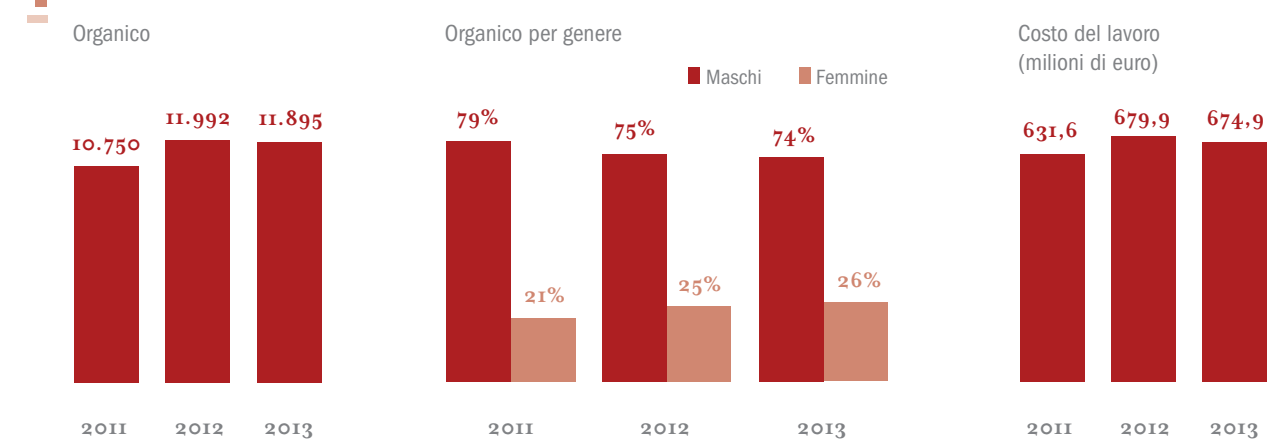


(1) Nel 2013, lo Stakeholder “Stato” ha percepito, oltre a quanto riportato nel prospetto di distribuzione del VAID, circa 428 milioni di euro a titolo di canoni di concessione e sub concessione.

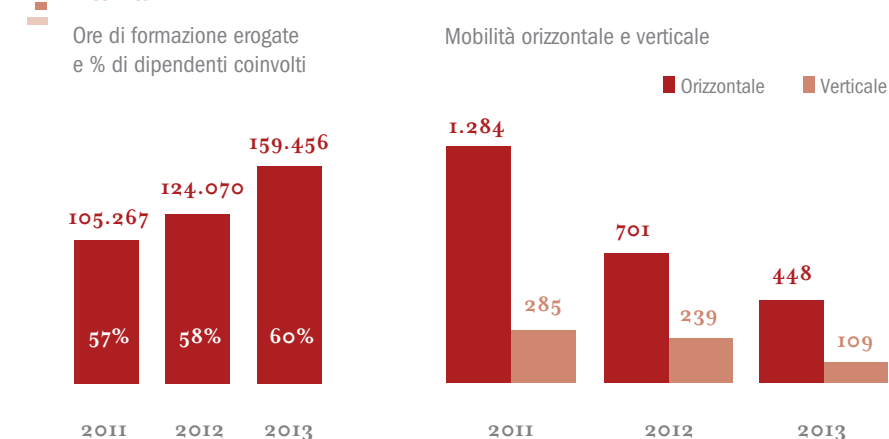
4.3 CAPITALE UMANO

A. Key figure

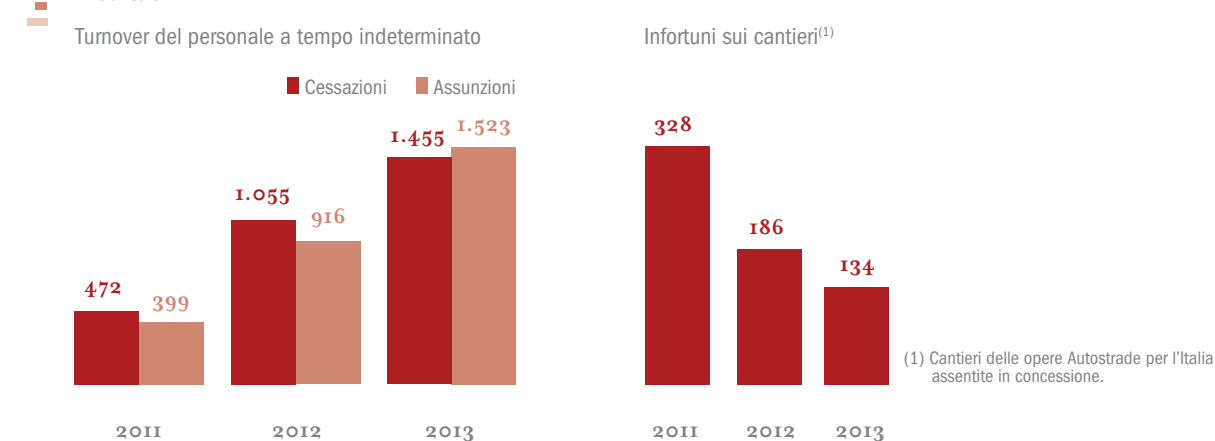
Risorse



Attività



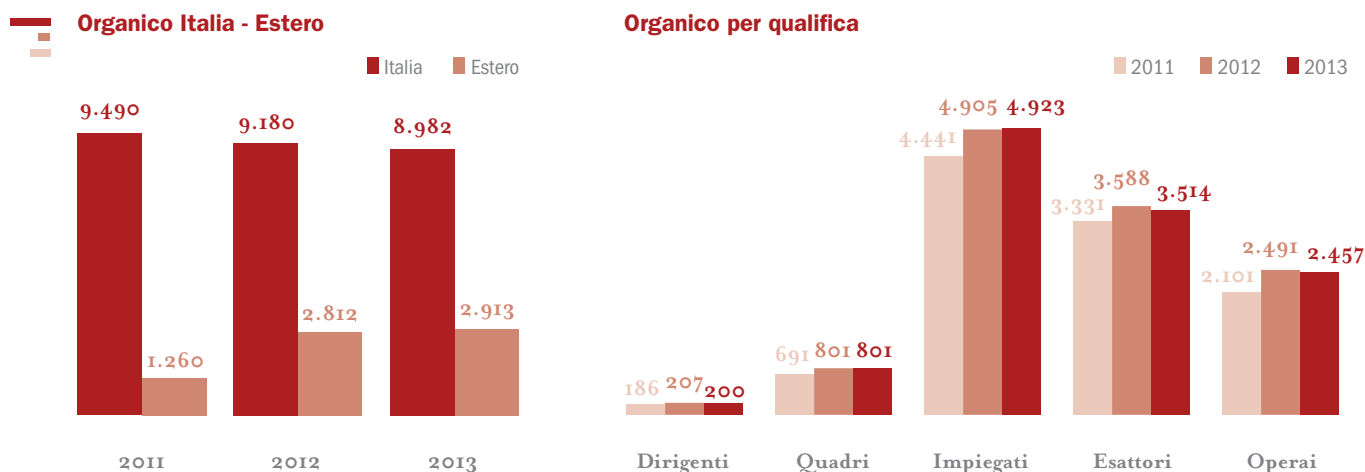
Risultati



B. Organico e dinamiche occupazionali

Organico

Al 31 dicembre 2013, escludendo l'ingresso nel perimetro di consolidamento dell'organico delle società dell'ex gruppo Gemina, il Gruppo impiega 11.483 risorse a tempo indeterminato e 413 a tempo determinato, per un organico complessivo di 11.896 persone, in diminuzione dello 0,8% rispetto al 2012 (11.992).



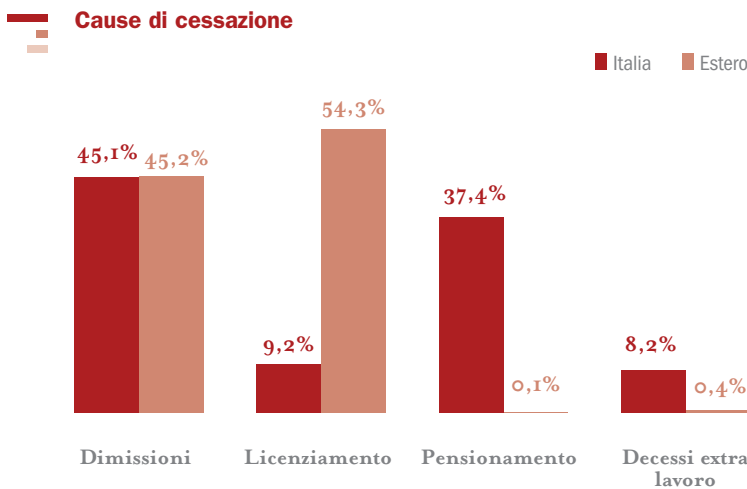
La variazione del personale a tempo indeterminato (+72 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società del Gruppo:

- Ecomouv (+161 unità) per l'assunzione del personale dedicato al contact center di Metz;
- Giove Clear (+52 unità) per la trasformazione di alcuni contratti a tempo determinato e per il progressivo adeguamento all'organico tecnico previsto;
- Telepass (-42 unità) per il passaggio in Autostrade per l'Italia di personale dedicato al contact center;
- Pavimental (-14 unità) a seguito del blocco del turnover;
- Spea (-15 unità) principalmente a seguito di dimissioni incentivate;
- Autostrade Tech (+11 unità) per la trasformazione di alcuni contratti a tempo determinato e per il passaggio di personale da Autostrade per l'Italia;
- Società brasiliane (+25 unità) principalmente a seguito di assunzione di personale dedicato al Centro di Servizi Condivisi in ABC Concessões e a seguito della copertura del turnover nel comparto esazione di Colinas e Nascientes;
- società cilene (-92 unità) per la riduzione del personale a seguito di centralizzazione delle attività;
- società concessionarie italiane (-21 unità) a seguito della riduzione del personale esattoriale principalmente in Autostrade per l'Italia.

La variazione del personale a tempo determinato (-169 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società del Gruppo:

- Spea (-72 unità) e Pavimental (-12 unità) per scadenze di contratti non rinnovati;
- Giove Clear (-30 unità) e Autostrade Tech (-7 unità) per la trasformazione in contratti a tempo indeterminato;
- società concessionarie italiane (-49 unità), principalmente a seguito della riduzione del personale esattoriale in Autostrade per l'Italia.

Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori approfondimenti.



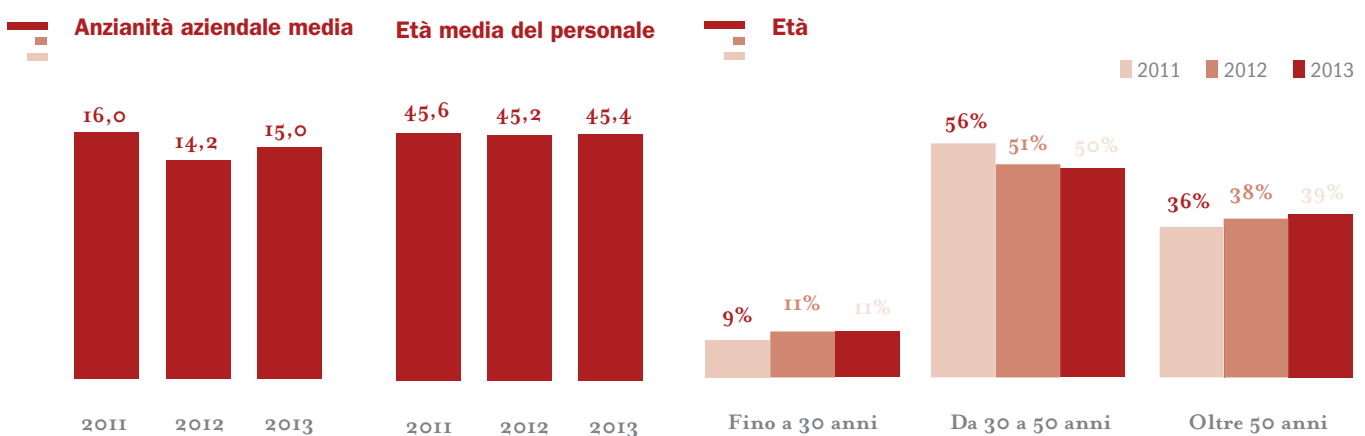
I dati sulle assunzioni e cessazioni si riferiscono ai soli contratti a tempo indeterminato. Si rinvia alla sezione “Dati analitici” in appendice per ulteriori dettagli.

Il costo del lavoro (al lordo delle capitalizzazioni) è pari a 665,5 milioni di euro con un decremento di 14,4 milioni di euro (-2,1%) rispetto al 2012 (679,9 milioni di euro).

Escludendo l'apporto delle società cilene e brasiliane consolidate nel corso del 2012, delle società dell'ex gruppo Gemina e considerando, fra l'altro, l'uscita dal perimetro di consolidamento di Port Mobility nel corso del 2012, la variazione, a parità di tasso di cambio, è pari a -21,1 milioni di euro (-3,1%), per effetto di:

- decremento dell'organico medio;
- incremento del costo medio unitario (+1,8%), dovuto principalmente agli effetti dei rinnovi contrattuali 2010-2012 e 2013-2015 relativi alle società concessionarie autostradali italiane in parte compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili;
- decremento degli altri costi del personale (-1,8%) principalmente per il minore ricorso da parte di Electronic Transaction Consultants, Spea ed EsseDiEsse a personale interinale (pari a -100 unità medie) e per minori costi relativi a incentivi all'esodo;
- ampliamento delle attività delle società francesi (contact center di Ecomouv) e di Giove Clear (+0,6%).

L'età media del personale del Gruppo è di 45 anni in sostanziale stabilità rispetto al 2012, mentre l'anzianità aziendale è di 15 anni.



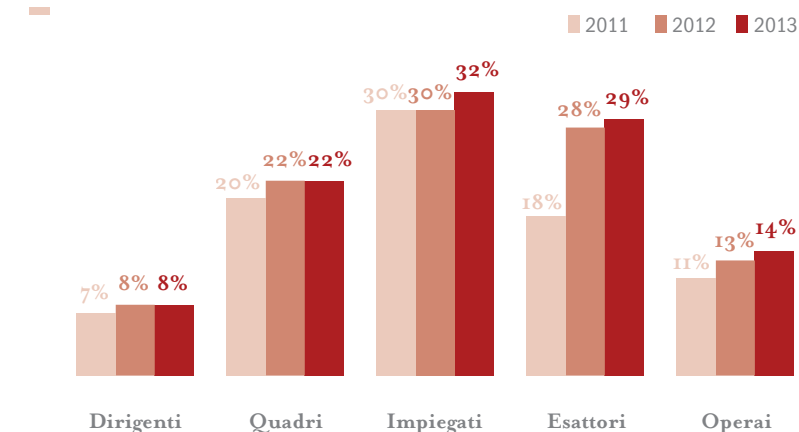
C. Diversità e pari opportunità

(GRI/G3.1 > LA13, LA14, LA15)

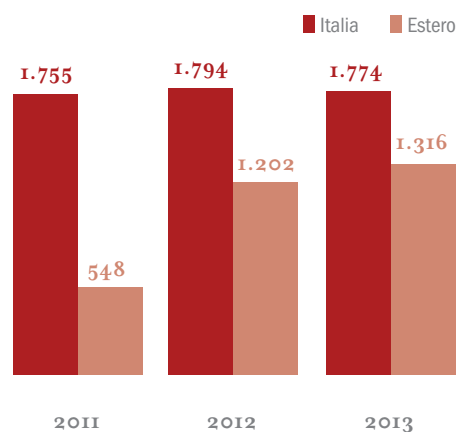
La politica di selezione e gestione delle risorse umane è improntata al pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e dai contratti di lavoro, senza alcuna preclusione o discriminazione di sesso, razza, nazionalità o credo religioso. Al 31/12/2013, la presenza femminile all'interno del Gruppo è del 26% (+4% rispetto al 2012), mentre considerando solo le società controllate all'estero, le donne in organico rappresentano il 45% circa della forza lavoro.

Il grafico seguente mostra la percentuale di donne nelle diverse categorie professionali.

Presenza femminile per qualifica



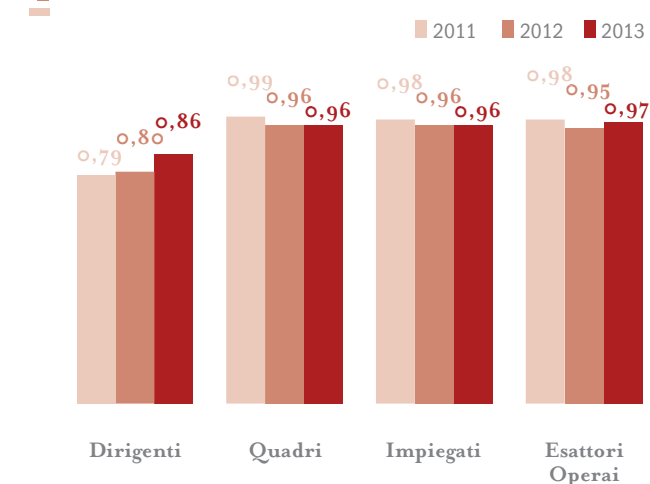
Presenza femminile nel Gruppo



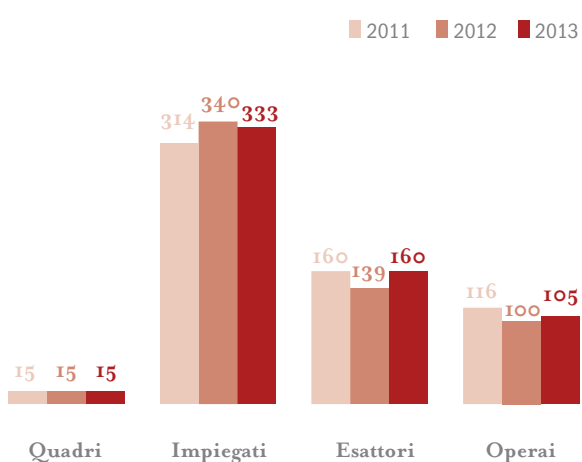
Il rapporto del salario base tra uomo e donna per inquadramento è pari a 1 e si registra una sostanziale similarità anche per quanto riguarda la remunerazione tra uomo e donna all'interno delle categorie di inquadramento.

Il rapporto della remunerazione tra donna e uomo per categoria di inquadramento è: Dirigenti 0,86, Quadri 0,96, Impiegati 0,96, esattori e operai 0,97.

Rapporto remunerazione Donna/Uomo



Organico appartenente a categorie protette



Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori approfondimenti.

D. Investimenti sul capitale umano

(GRI/G3.1 > 2.10)

Anche nel 2013 la società Autostrade per l'Italia è stata certificata “Top Employers” dal CFR Institute.

La certificazione è un riconoscimento di eccellenza nell'ambito della gestione delle risorse umane, delle condizioni di lavoro offerte ai dipendenti, delle politiche di formazione e sviluppo e del miglioramento continuo delle politiche HR.

Aree di eccellenza

Politiche retributive

Trasparenza nella comunicazione, retribuzione di base, parametri aggiuntivi garantiti, percentuale legata alle performance, bonus, partecipazione agli utili, stock option, fondi pensione.

Cultura aziendale

Comunicazione interna, survey e indagini ai dipendenti, iniziative di networking, gestione della diversità, CSR, programmi di induction.



(GRI/G3.1 > EC7) Il capitale umano rappresenta una delle principali risorse per il Gruppo e per questo le politiche di gestione del personale sono orientate all'attrazione, alla valorizzazione e allo sviluppo del “talento” a tutti i livelli dell'organizzazione. Il processo di attraction & recruitment riveste un ruolo fondamentale per inserire all'interno dell'organizzazione risorse valide presenti sul mercato nazionale e internazionale, valutando non solo le conoscenze tecnico-professionali, ma anche le caratteristiche, le attitudini e le capacità individuali. Tra le caratteristiche ricercate vi sono performance eccellenti, alto potenziale (misurato attraverso specifiche metodologie) ed esperienze aziendali trasversali. Gli strumenti e i canali di ricerca utilizzati vengo strutturati in base alla seniority del profilo e alle competenze richieste.

Profilo	Processi e strumenti di selezione e inserimento
Profilo Junior	Ricerca: relazioni e contatti con le principali università italiane attraverso “Autostrade per la conoscenza”, sito internet. Selezione: assessment di valutazione effettuati presso le Università con prove individuali, di gruppo, questionari e test. Inserimento: percorso “on the job”, improntato su diversi momenti formativi e valutativi, con il supporto dei responsabili, di colleghi esperti e dei sistemi di knowledge management (“Autostrade Talent”).
Profilo con esperienza	Ricerca: collaborazione con società di head hunting e utilizzo di piattaforme di social networking. Selezione: colloqui individuali, tecnici e motivazionali. Inserimento: percorso di inserimento “ad hoc”.

Nell'ambito del processo di selezione dei profili junior e di employer branding, continua a essere molto proficua la collaborazione con i centri universitari e di ricerca. Nel corso del 2013, infatti, è proseguito l'impegno del Gruppo nel progetto “Autostrade per la conoscenza” (nato nel 2011) che rappresenta il principale canale per i futuri programmi di inserimento nelle società del Gruppo.

Il progetto, sviluppato in partnership con i primari Politecnici e Università del paese e in particolar modo con le facoltà di ingegneria ed economia, ha come obiettivi:

- sostenere, valorizzare e premiare i migliori studenti fornendo loro una concreta possibilità di emergere;
- avvicinare Università e Azienda, dando consapevolezza agli studenti e agli atenei su cosa le aziende cercano dai talenti.

Autostrade per la conoscenza si concretizza sia attraverso collaborazioni *ante lauream*, con l'erogazione di borse di studio e inserimento di tirocinanti in azienda, sia mediante collaborazioni *post lauream*, sponsorship finalizzate a individuare professional specializzati attraverso percorsi di Alta Formazione con maggiore attinenza al business aziendale. La collaborazione prevede la possibilità di assegnare borse di studio agli studenti meritevoli e di svolgere project work/tirocini presso le società del Gruppo.

Collaborazione ante lauream

Schema delle borse di studio per l'anno accademico 2013-2014

Istituto	N. borse
Politecnico di Torino	4
Politecnico di Milano	5
Università degli Studi di Bologna (Facoltà di Ingegneria)	2
Università degli Studi di Firenze (Facoltà di Ingegneria)	2
Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" (Facoltà di Ingegneria)	2
Università degli studi di Napoli "Federico II" (Facoltà di Ingegneria)	8
Università Sant'Anna di Pisa (Facoltà di Ingegneria ed Economia)	2
Luiss "Guido Carli" (Facoltà di Economia)	2
Età media degli assegnatari a sei mesi dal conseguimento del titolo di ingegneria magistrale	23,8
Età media, su base nazionale, al conseguimento del titolo di ingegneria magistrale	26,7 ⁽¹⁾

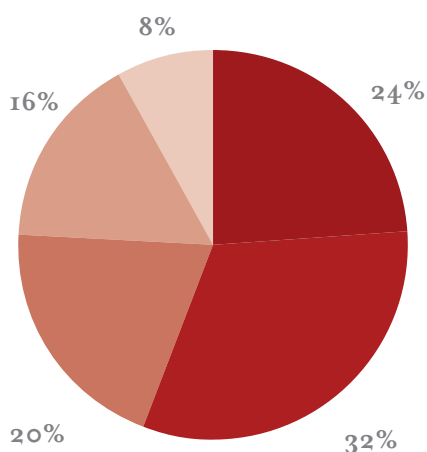
Nota: La selezione avviene, oltre che per meriti accademici, anche attraverso assessment di gruppo e colloqui individuali.

(1) Profilo laureati 2012 - Base dati di 11.000 laureati magistrale in ingegneria nel 2012, Fonte dati Almalaurea.

Distribuzione borse di studio per corso di laurea e per sesso

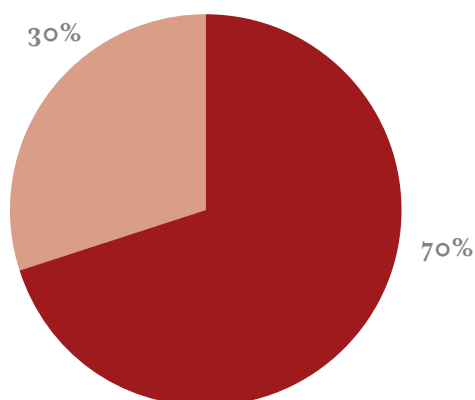
Distribuzione borse di studio per corso di laurea

- Ingegneria elettronica/informatica/telecomunicazioni
- Ingegneria civile/edile/ambiente e territorio
- Ingegneria meccanica
- Ingegneria gestionale/produzione industriale
- Economia



Distribuzione borse di studio per genere ⁽²⁾

- Donne
- Uomini



(2) I dati di Gruppo risultano coerenti con l'indagine/benchmark di AlmaLaurea sulla distribuzione per sesso dei 11.000 laureati magistrali nel 2012 presso le facoltà di ingegneria (75% di uomini e 25% di donne).

Collaborazione post lauream

Nel corso del 2013 sono proseguite le collaborazioni con alcuni Master di specializzazione di II° livello e/o post experience, in modalità tempo pieno, finalizzati anche a creare opportunità formative per i migliori talenti all'interno delle società del Gruppo, in Italia e all'estero:

MASTER	FINALITÀ	N. BORSE
Project Management delle opere strutturali e infrastrutturali, organizzato dal Politecnico di Milano (durata 12 mesi)	Perfezionare la formazione nella gestione degli investimenti nei settori delle costruzioni e delle infrastrutture, pubbliche e private, con un particolare focus sugli aspetti di project management delle opere nazionali e internazionali	2
Master in Corporate Finance organizzato da SDA Bocconi (durata 12 mesi)	Fornire le conoscenze e le competenze necessarie a guidare l'innovazione e padroneggiare le diverse tecniche e strumenti di gestione della finanza internazionale	2
Master dei Talenti, organizzato dalla Fondazione CRT (durata 8 mesi)	Integrare il percorso di studi con esperienze altamente formative a carattere internazionale ed ampliare e sviluppare l'adattabilità dei giovani talenti	1

Strumenti di mobilità interna

MOBILITÀ ORIZZONTALE: JOB POSTING

Come funziona	Finalità
• Spazio dedicato sul portale aziendale che permette a tutti i dipendenti del Gruppo a tempo indeterminato per l'autocandidatura alle job vacancies. • Previsti percorsi formativi per l'acquisizione del Know how necessario per il nuovo ruolo.	• Costruire o ampliare le professionalità necessarie al Gruppo attraverso un percorso formativo e professionalizzante. • Fornire nuove opportunità di arricchimento del know-how.

Nel 2013, oltre a migliorare l'efficacia e la visibilità degli strumenti già in essere, è stato sviluppato un nuovo canale di mobilità orizzontale denominato **Knowledge Up** (cfr. "Comunicazione Interna"), che consente ai dipendenti di candidarsi e partecipare allo sviluppo di progetti strategici e trasversali a tempo determinato.

MOBILITÀ VERTICALE: SELEZIONE INTERNA

Come funziona	Finalità
• Procedura per concorso a esami, per personale assunto a tempo indeterminato.	• Disciplinare l'avanzamento di carriera.

Formazione e sviluppo delle risorse umane

Il Gruppo è costantemente impegnato sul fronte dello sviluppo e della valorizzazione delle risorse umane attraverso la progettazione e l'implementazione di strumenti efficaci per l'individuazione, il monitoraggio e il supporto alla crescita professionale.

Sistema di Talent Management

OBIETTIVI

- Orientamento delle aspirazioni professionali.
- Coinvolgimento e accompagnamento in percorsi di accrescimento delle competenze trasversali anche attraverso "training on the job".
- Identificazione e disegno di percorsi professionali, favorendo l'opportunità di sperimentazione in nuovi ruoli.
- Incoraggiamento del "self-starter" ovvero l'iniziativa del singolo di mettersi in gioco, di rinnovarsi costantemente ricercando nuovi stimoli e occasioni di arricchimento del proprio percorso professionale.

STRUMENTI

- Performance management.
- Programmi di valutazione e sviluppo.

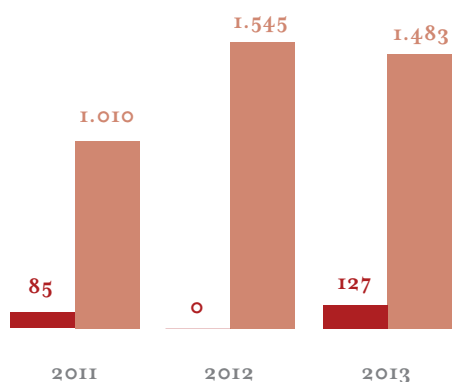
Performance Management (GRI/G3.1 > 3.7, LA12)

Il sistema di Performance Management è finalizzato a rafforzare una cultura della valutazione incentrata sulla misurazione dei risultati e sullo sviluppo professionale delle risorse coinvolte, e a orientare le performance individuali verso gli obiettivi strategici dell'azienda, favorendo il trasferimento di attività tra capo e collaboratore.

Il sistema consente di monitorare le azioni, gli stili di lavoro, le modalità d'azione individuali nonché la capacità di interpretazione del ruolo che è incoraggiata anche dalla funzione prevista del feedback da parte del Responsabile.

Dipendenti inseriti nel processo di performance management⁽¹⁾

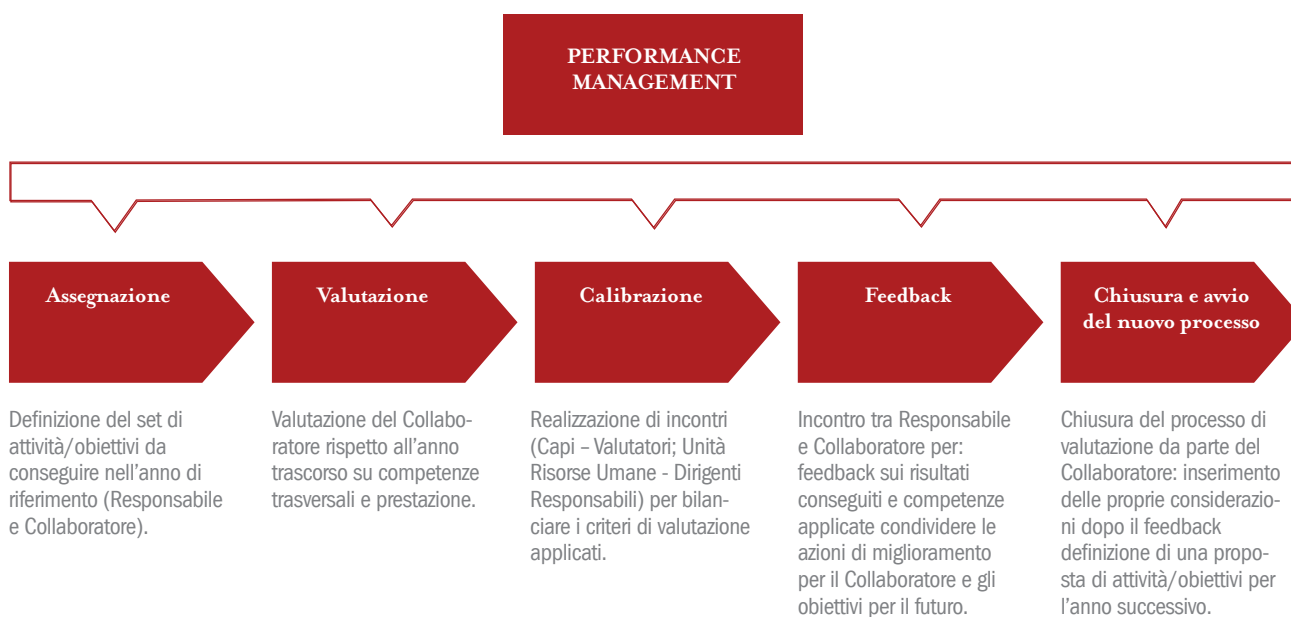
■ Dirigenti - processo di management review ■ Quadri e impiegati



Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori approfondimenti.

(1) Le società del Gruppo in cui è stato applicato il sistema di PM sono: ASPI, Atlantia, Autostrade Tech, Telepass, EsseDiEsse, AD Moving, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, TowerCo, Spea e Pavimental.

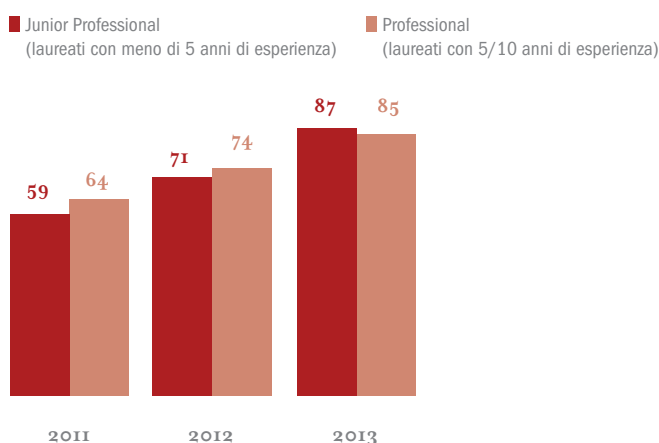
Le fasi del Processo di Performance Management



Programmi di valutazione e sviluppo

I programmi di valutazione e sviluppo hanno la finalità di accrescere nelle risorse la consapevolezza di sé e dei comportamenti efficaci per affrontare le sfide poste dall'organizzazione. A momenti valutativi, come quello dell'assessment di sviluppo, si alternano opportunità di feedback, volti a stimolare riflessioni sulla propria crescita professionale e conseguente realizzazione del piano di azione da seguire.

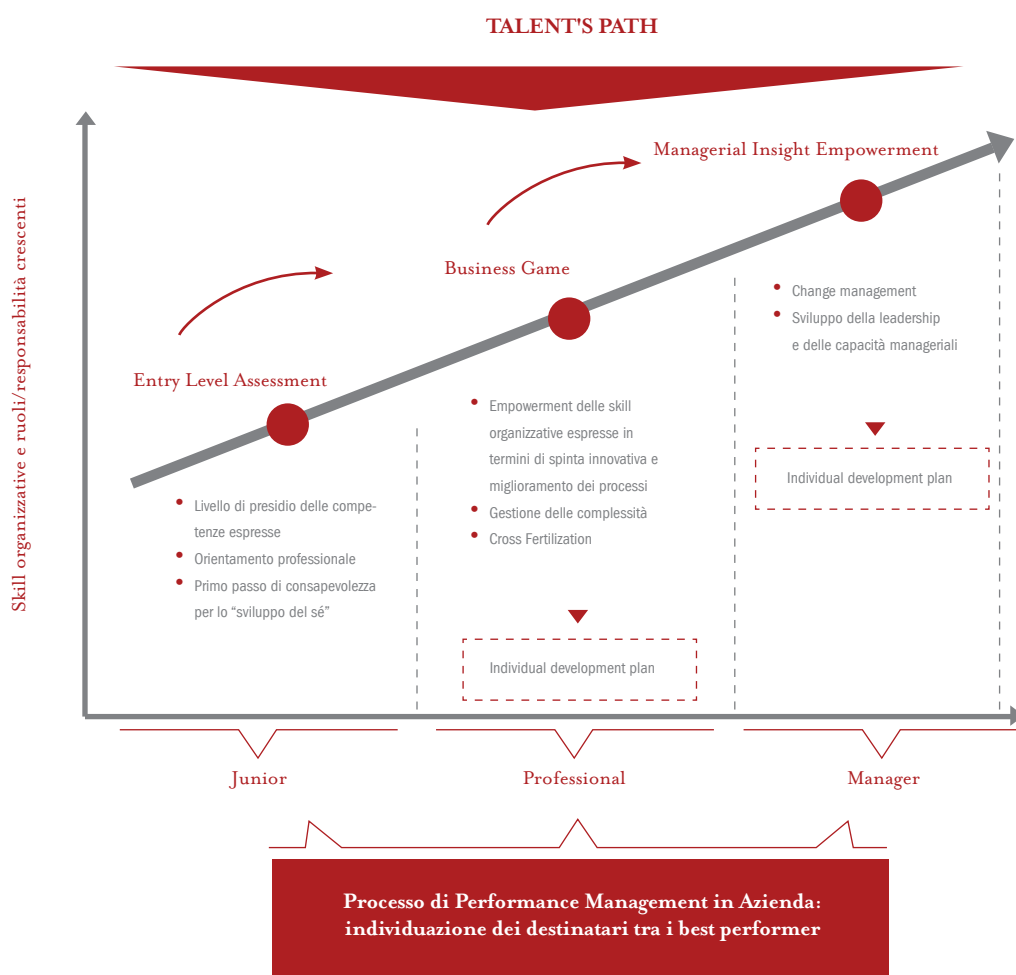
Programmi di sviluppo - % di copertura di rilevazione del potenziale⁽¹⁾



(1) Perimetro: ASPI, Atlantia, Autostrade Tech, Telepass, EsseDiEsse, AD Moving, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, TowerCo, Spea e Pavimental.

I principali programmi di sviluppo professionale implementati nel 2013 sono stati i seguenti:

- **Entry Level Assessment:** primo step di valutazione dei giovani laureati inseriti in azienda, avente come finalità la valutazione del livello di presidio delle competenze maturate, la misurazione del potenziale di crescita evidenziando i tratti predittivi di successo al fine di delineare il proprio orientamento professionale.
- **Business Game Professional:** secondo step del percorso di valutazione, dedicata ai Professional con performance eccellenti e con più di cinque anni di esperienza aziendale, volto a misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e a consolidare la professionalità richiesta dal ruolo ricoperto.
- **Managerial Insight Empowerment:** un percorso destinato a figure professionali con crescente ed espressa responsabilità di processi e di coordinamento di risorse, interessate allo sviluppo della propria dimensione manageriale. Tale percorso è caratterizzato da una valutazione ampia, raccolta da più fonti, in modo da restituire una visione completa e su più livelli, che prevede, infatti, una prima fase di analisi "a 360°" delle competenze e dello stile di gestione del ruolo, nel quale sono coinvolti i principali stakeholder aziendali (responsabile, colleghi e collaboratori) e successivamente la costruzione e condivisione del relativo feedback. In linea con le evidenze emerse, si definisce un piano di azioni on the job "su misura" con il coinvolgimento attivo del responsabile e di un tutor HR al fine di mettere in pratica i suggerimenti di sviluppo ricevuti.



Anche per il 2013 è proseguito il progetto "Road Map", finalizzato alla costruzione di piani di successione delle "key position" aziendali, con 270 risorse coinvolte.

Formazione

(GRI/G3.1 > LA10)

FORMAZIONE

DRIVER

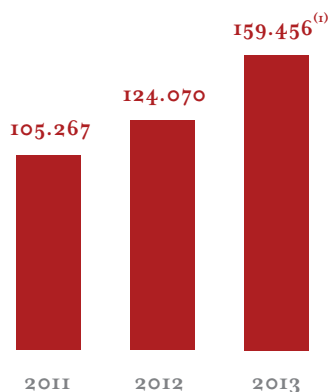
- **Knowledge:** acquisizione di una base solida di conoscenze per affrontare le sfide della crescita professionale e costruire un network efficace tra le persone.
- **Job enrichment:** orientamento al raggiungimento del risultato ottimizzando i tempi, incrementando la qualità del lavoro e strutturando percorsi formativi ad hoc.
- **Internazionalizzazione:** sviluppo delle competenze e degli strumenti necessari per l'inserimento in contesti internazionali.
- **Cross fertilization & communication:** valorizzazione dello scambio di esperienze.

Nel 2013

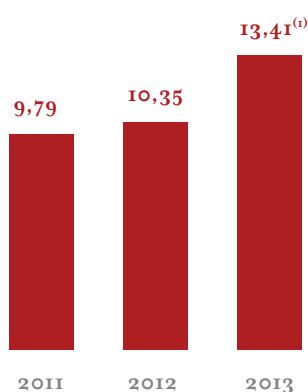
- proseguito il forte investimento nella formazione tecnico-specialistica a supporto delle internalizzazioni dei processi "core" dell'Azienda;
- attivato il progetto "Training on the job" (TOJ) per la valorizzazione e certificazione di tutta la formazione on the job e gli affiancamenti operativi realizzati in Azienda;
- rafforzata la struttura dell'Accademy interna;
- avviato il sistema di misurazione dell'efficacia dei percorsi formativi strutturato su due livelli: efficacia formativa ed efficacia professionale;
- aggiornato e innovato il percorso *Training In*, anche attraverso il trasferimento della formazione dall'aula alla piattaforma di knowledge management "Autostrade Talent";
- l'investimento economico complessivo del Gruppo ammonta a 1,59 milioni di euro (1,87 nel 2012) di cui 758.268 euro di formazione finanziata;
- costo di formazione per dipendente 134 euro (156 euro nel 2012);
- ore di formazione complessivamente erogate pari a 159.456 (124.070 nel 2012), di cui 31.255 ore come addestramento operativo/training on the job;
- 8.471 ore di formazione professionale e apprendistato.

Per maggiori informazioni su progetti speciali di formazione condotti nel 2013, si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice.

Ore di formazione



Ore formative per dipendente

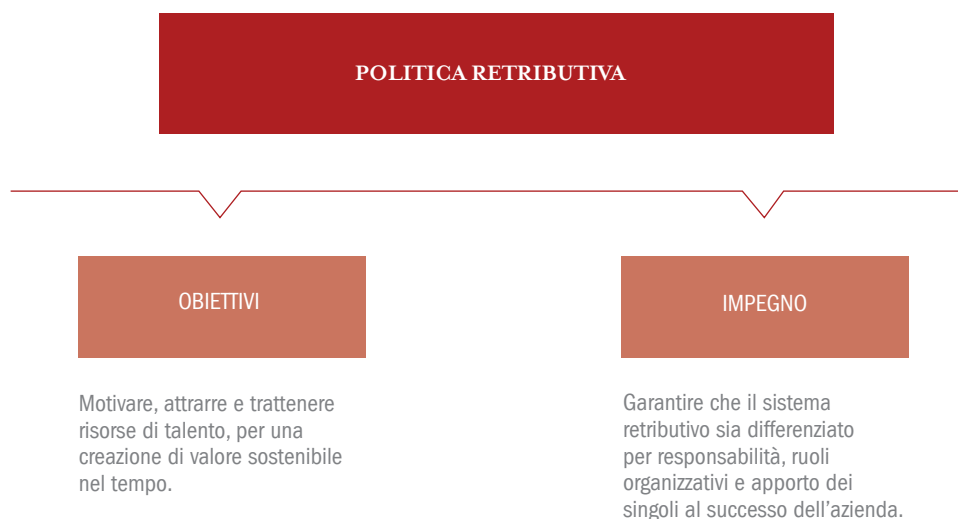


* Include le ore di formazione in forma di Addestramento operativo (Training on the job)

Sistema retributivo, di incentivazione e benefit

(GRI/G3.1 > 4.5, LA3)

La politica retributiva del Gruppo è finalizzata a riconoscere l'impegno e il contributo dei singoli ai risultati aziendali con l'obiettivo di perseguire condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione.



Il sistema retributivo del Gruppo prevede, per tutti i dipendenti, l'articolazione della retribuzione su componenti fisse e variabili e l'utilizzo di differenti leve di rewarding (incentivi monetari, di natura finanziaria e benefit) nonché l'offerta di una serie di facilitazioni che vanno dalle assicurazioni sanitarie e previdenziali, a progetti e iniziative per il dipendente e la famiglia (vaccinazioni, consulenze legali, omaggi per le festività, promozioni e agevolazioni di vario genere) diversificate per ciascun Paese in cui il Gruppo è presente.

Particolare attenzione è dedicata alle politiche di remunerazione del personale espatriato presso le società del Gruppo all'estero, nel 2013:

- si è completato il distacco in Francia di 31 dipendenti (6 dirigenti e 25 tra quadri e impiegati) nell'ambito del progetto "Eco-Taxe Poids Lourds";
- si è completato il distacco in Brasile di 3 dipendenti (2 quadri e 1 impiegato) nell'ambito della joint venture Atlantia - Bertin Concessoes.

Strumenti di incentivazione monetaria

MBO Management by Objectives

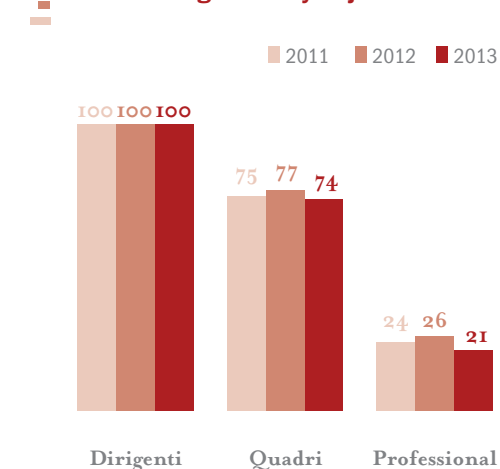
- Sistema di incentivazione monetaria variabile annuale a sostegno del raggiungimento degli obiettivi aziendali.
- Correlazione tra *performance* aziendali e prestazioni individuali.
- Sistema che prevede anche obiettivi collegati a tematiche di sostenibilità (efficienza energetica, sicurezza su strada e soddisfazione dei clienti, etc.).

Per alcuni Dirigenti del Gruppo il 50% dell'incentivo variabile annuale MBO è differito nel tempo mediante l'attribuzione di strumenti finanziari.

Premi Una Tantum

Per premiare i contributi eccellenti e rendere partecipi le persone del successo economico dell'azienda, possono essere previsti interventi economici una tantum legati al contributo individuale, con particolare riferimento a progetti e iniziative di rilevante importanza per l'azienda.

MBO Management By Objectives

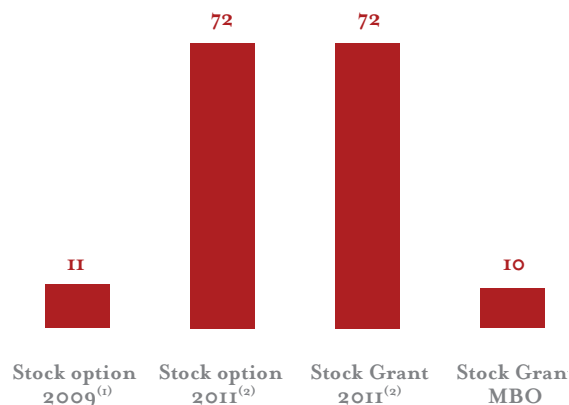


Perimetro: per la classe Dirigenti il perimetro è l'intero Gruppo, per la classe dipendenti il perimetro include solo le società in Italia con esclusione di Spea e Pavimental.

Piani di incentivazione azionaria a lungo termine

- Strumenti di incentivazione variabile di lungo termine dedicati ai ruoli manageriali "chiave".
- Duplice finalità: fidelizzare i destinatari e garantire al tempo stesso l'allineamento con gli interessi degli azionisti nella prospettiva di perseguire il continuo incremento di valore del Gruppo.

Amministratori e Dirigenti partecipanti ai piani di incentivazione nel 2013



(1) Il 24 aprile 2013 è iniziato il periodo di esercizio del Piano Stock Option 2009 in applicazione di quanto previsto dal Regolamento del piano. Il periodo di esercizio delle opzioni terminerà il 30 aprile 2014.

(2) Il numero include 22 Dirigenti e Amministratori di ADR.

Strumenti di incentivazione non monetaria

Polizze assicurative per i dipendenti

- Copertura sanitaria integrativa delle prestazioni del Servizio Sanitario Nazionale (SSN) che può essere estesa ai famigliari.
- Copertura per infortuni professionali ed extraprofessionali in Italia e all'estero.
- Polizza invalidità permanente da malattia (attivata nel 2013).

La polizza per invalidità permanente garantisce all'assicurato il pagamento di un capitale al fine di compensare la diminuzione o la perdita della capacità lavorativa conseguente alla malattia, in misura corrispondente al grado di invalidità permanente che ne è derivato, nonché un indennizzo per le conseguenze dirette.

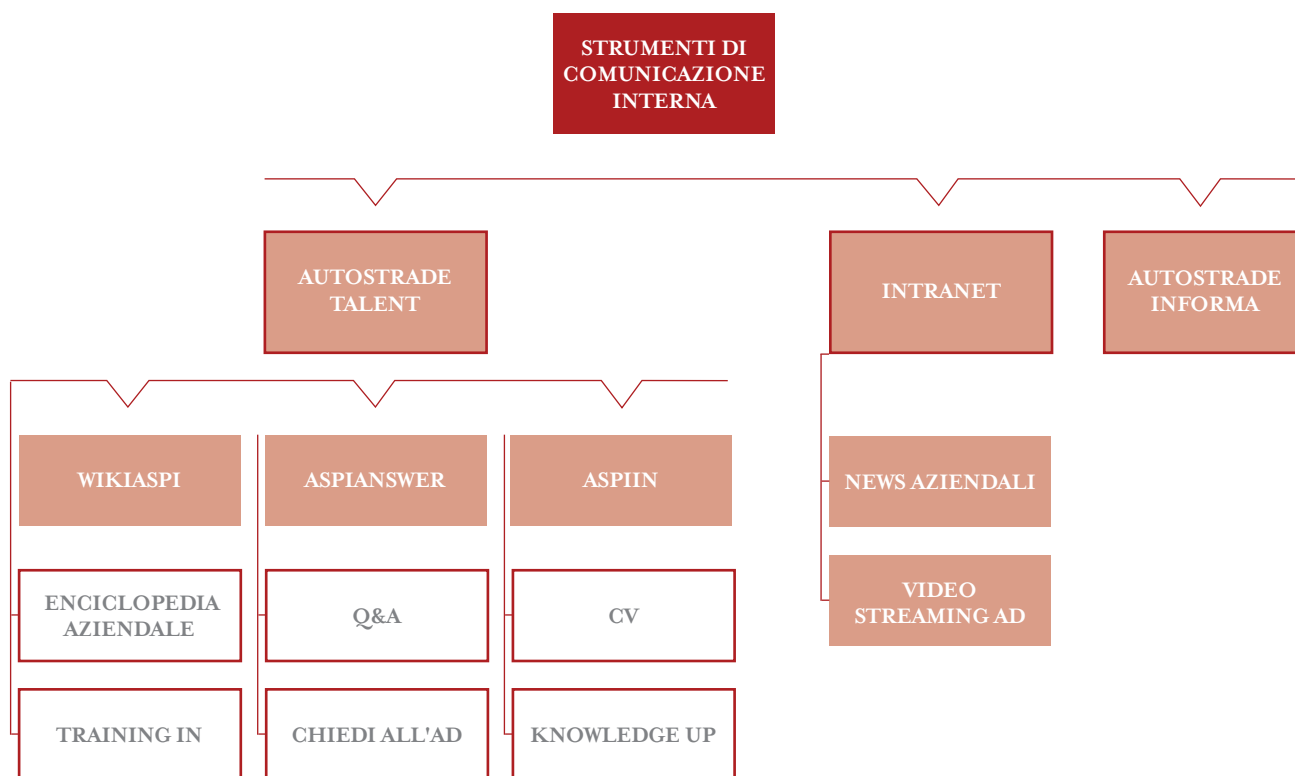
A partire dal 2013, è stata inoltre attivata una polizza per la gestione delle situazioni di emergenza derivanti da infortuni e incidenti, per i dipendenti che effettuano frequenti trasferte all'estero in paesi a elevato rischio o dalla copertura sanitaria particolarmente complessa e costosa.

Altri strumenti non monetari

- Carte di credito corporate: destinate a tutti i dirigenti del Gruppo.
- Carte di credito corporate personali: a quadri e impiegati le cui attività prevedono con frequenza l'effettuazione di trasferte.
- Apparati BlackBerry: per quadri e impiegati professionali le cui attività richiedono l'utilizzo di strumenti tecnologici avanzati per la gestione e l'organizzazione del lavoro.

Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori dettagli.

Comunicazione interna



Nel 2013

- Lancio di "Autostrada Talent", piattaforma innovativa, a cui si accede dalla Intranet aziendale, per la condivisione della conoscenza aziendale e la creazione delle condizioni per far emergere i "talenti", in termini di competenze e professionalità maturate.
- Autostrada Talent è composta dalla versione customizzata dei tre più importanti portali open source focalizzati sulla condivisione della conoscenza e il talent management (Wikipedia, Yahoo Answers e Linked In):
 - **WIKIASPI**: enciclopedia del sapere aziendale, organizzata per voci redatte dagli stessi dipendenti sulla base delle esperienze e delle conoscenze personali. Da ottobre 2013 la piattaforma si è ulteriormente arricchita con i contenuti del programma di induction "Training In";
 - **ASPIANSWER**: spazio dedicato per la formulazione di domande e risposte su questioni relative all'attività lavorativa. L'applicazione presenta, inoltre una sezione riservata a domande rivolte direttamente all'Amministratore Delegato, espresse pubblicamente o in forma privata;
 - **ASPIIN**: piattaforma che permette ai dipendenti di inserire il proprio curriculum vitae e di aggiornarlo autonomamente, in base alle nuove conoscenze e competenze acquisite nel tempo. All'interno di ASPIIN è stata realizzata una sezione dedicata ai "Knowledge UP", una nuova tipologia di opportunità professionale che consente ai dipendenti di partecipare a progetti trasversali - a tempo determinato - al di fuori della propria Direzione/società di appartenenza;
- Nel primo anno di lancio la piattaforma ha visto circa 30.000 accessi e una popolazione coinvolta di 4.200 persone.
- Realizzati tre numeri della Rivista "Autostrada Informa".
- Mediante la intranet di Gruppo sono stati realizzati tre video streaming dell'Amministratore Delegato su questioni di interesse aziendale compresa la fusione con Aeroporti di Roma.

4.5 Sicurezza sul lavoro

La politica sulla Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro

L'impegno di Autostrade per l'Italia si concretizza attraverso:

Il **rispetto delle prescrizioni normative**, dei regolamenti e degli accordi sottoscritti in materia di sicurezza, prevenzione, igiene e salute sui luoghi di lavoro.

L'attuazione di appropriate e incisive attività di **monitoraggio, verifica e ispezione**, per valutare periodicamente l'efficacia e l'efficienza del sistema ed assicurarne l'adeguatezza rispetto ai cambiamenti.

La **tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori** attraverso le più idonee metodologie d'identificazione e valutazione dei rischi e l'adozione delle misure di prevenzione e protezione più appropriate in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico, garantendo la disponibilità di idonee risorse umane, tecniche ed economiche.

La definizione di obiettivi volti al costante **miglioramento delle performance** in materia di salute e della sicurezza, favorendo la condivisione di esperienze e best practice all'interno della rete.

La **cooperazione** e il **coordinamento** in materia di sicurezza **con fornitori, appaltatori e subappaltatori** per allinearne i comportamenti agli standard di sicurezza richiesti da Autostrade per l'Italia.

Il sempre maggiore **coinvolgimento delle parti sociali** anche attraverso la Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro al fine di rendere chiaro e trasparente il percorso aziendale in materia di Salute e Sicurezza dei Lavoratori.

La **motivazione e coinvolgimento** sui temi della Salute e Sicurezza di tutte le persone che partecipano ai processi di Autostrade per l'Italia, anche attraverso iniziative di comunicazione, formazione e addestramento finalizzate a mantenere sempre alta l'attenzione alla sicurezza e alla sua componente fondamentale, ovvero la prevenzione, nella consapevolezza che le persone sono la principale risorsa della Società e il presupposto chiave per l'ottenimento dei risultati attesi.

Il sistema di gestione della Salute e Sicurezza

(GRI/G3.1 > CRE6, PR1)

Il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza di Autostrade per l'Italia è certificato dal 2006 secondo la norma OHSAS 18001:2007, acronimo inglese di "Occupational Health and Safety Standard" da un Ente di Certificazione accreditato; dapprima il perimetro certificato comprendeva le sedi di Roma e Firenze; dal 2011 la certificazione è stata estesa a tutte i processi e le sedi di lavoro gestite, compresi i cantieri.

Oggi la certificazione coinvolge tutte le attività svolte dai dipendenti di Autostrade per l'Italia e investe anche i fornitori, gli appaltatori e tutti i prestatori di servizio che sono obbligati a osservare, oltre alle norme di legge e ai regolamenti vigenti, le regole descritte nelle procedure e norme operative del suddetto sistema di gestione.

Con riferimento all'intero perimetro di Gruppo, circa il 60% dei dipendenti opera nel rispetto di un sistema di gestione OHSAS 18001.

Gestione dei rischi legati al lavoro

Valutazione dei Rischi:
processo cardine su cui si basa il
Sistema di Gestione Salute e Sicurezza

PREVEDE

- Individuazione di pericoli e rischi a essi correlati.
- Adozione di adeguate ed efficaci misure di prevenzione e protezione atte a garantire l'eliminazione, o comunque la riduzione dei rischi, la conformità alla legislazione applicabile in tema di sicurezza e salute sul lavoro e il continuo miglioramento.
- Redazione e aggiornamento (almeno una volta all'anno o in caso di eventi significativi) di documenti di valutazione dei rischi (DVR).

Nel 2013

- **Safety Walk**
Con l'obiettivo di ridurre drasticamente gli infortuni che derivano da comportamenti errati e costruire una cultura della sicurezza efficace, nel corso del 2013 Autostrade per l'Italia ha portato avanti l'iniziativa dei Safety Walk, in coerenza con i principi della "Behaviour Based Safety" (principi di gestione della sicurezza basati sul miglioramento dei comportamenti dei lavoratori). L'attività ha previsto incontri presso i Posti di Manutenzione, con la partecipazione di Direttore di Tronco, Responsabile Esercizio e Responsabile HSE, durante i quali è stato proiettato un video educativo intitolato "Lavorare in sicurezza. Non c'è alternativa".
- **Stress lavoro correlato**
Tra i rischi oggetto di valutazione e analisi in azienda vi è il rischio da stress lavoro correlato. La Valutazione dei Rischi da stress lavoro correlato è effettuata con metodologia indicata dalle Linee Guida ISPESL e in conformità con le indicazioni della Commissione consuntiva (art.6 c.8 lettera m quater, D. Lgs. 81/08).
Nella valutazione dei rischi da stress lavoro correlato effettuata non è stato riscontrato un livello di stress critico ma sono state comunque individuate aree di miglioramento.
- **Infortuni e mancati infortuni**
È stata definita una metodologia ad hoc per l'analisi degli infortuni e dei mancati infortuni. Attraverso un tool informatico si procede alla raccolta di tutti gli elementi utili a effettuare l'analisi delle cause radice (root causes) sia degli infortuni che dei mancati infortuni e all'individuazione delle possibili azioni correttive o di miglioramento. Il database così a disposizione permette, sulla base dei dati relativi a tutte le sedi, di elaborare analisi comparative, contribuendo alla diffusione di determinate azioni, adottate in una specifica realtà, nella restante parte del territorio e suggerire ulteriori azioni di carattere generale.

Rapporti con le Istituzioni in tema di Salute e Sicurezza

(GRI/G3.1 > LA9)

Con l'obiettivo di individuare le migliori pratiche e condividere l'interpretazioni delle norme, creando un percorso virtuoso di miglioramento continuo sui temi della salute, sicurezza e ambiente è stato attivato un confronto nell'ambito di un **Tavolo interaziendale salute, sicurezza e ambiente** cui ha partecipato Autostrade per l'Italia e che ha coinvolto diverse aziende con caratteristiche "a rete".

Autostrade per l'Italia ha inoltre partecipato agli eventi promossi da INAIL: **"Sicurezza sul lavoro nelle imprese a rete"**, affrontando in Tavoli di Lavoro paralleli le tematiche della "Gestione della manutenzione", "Gestione della catena di fornitura" e "Trasporti e sicurezza stradale - Infortuni sul lavoro e incidenti in itinere".

Salute e Sicurezza sul Lavoro: organismi di Governance

(GRI/G3.1 > LA6)

Steering Committee Salute, Sicurezza e Ambiente (Organismo interno)

COMPONENTI

- Condirettore Generale Operations e Maintenance, Condirettore Generale Sviluppo Rete, Responsabile Coordinamento Operativo Direzioni di Tronco, Responsabile Health, Safety & Environment.

FINALITÀ E OBIETTIVI

- Proporre la politica aziendale sulla Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro e sull'ambiente e promuovere azioni di miglioramento dei sistemi di gestione ambientale e Salute e Sicurezza.

(Composizione al 31.12.2013). Per ulteriori informazioni: Cfr. Sezione "Governance".

Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro (Organismo con rappresentanze esterne)

COMPONENTI

- Almeno un rappresentante per ognuna delle organizzazioni sindacali firmatarie del CCNL e rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza RLS.
- Responsabile Health, Safety & Environment, Responsabile Coordinamento Operativo Direzioni di Tronco e altri rappresentanti interni a seconda della tematica trattata.
- Esperti esterni in materia di sicurezza sul lavoro, ove concordati dalle parti.

FINALITÀ E OBIETTIVI

- Esprimere pareri o suggerimenti riguardo alla politica sulla sicurezza adottata in azienda.
- Monitorare l'evoluzione della normativa italiana e comunitaria sui temi inerenti la Salute e Sicurezza dei lavoratori.
- Individuazione di iniziative, progetti e soluzioni per il costante miglioramento degli standard in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro.
- Monitorare l'andamento degli infortuni e delle malattie professionali.

NEL 2013

- 6 incontri.
- Analisi dei risultati degli indicatori infortunistici.
- Proposta azioni di miglioramento, come l'introduzione di nuove modalità operative per la segnalazione dei mancati infortuni.
- studio e confronto sulle nuove modalità organizzative relative all'introduzione della figura dell'Operatore dell'Esercizio.
- Valutazione delle nuove normative in tema di salute e sicurezza del lavoro.

Infortuni **(GRI/G3.1 > LA7)**

Indici di Gruppo 2011-2013	2011	2012	2013
Indice frequenza infortuni (TI) ¹	4,1	3,6	4,3
Indice giornate di lavoro perse (IG) ²	191	80	95
Tasso assenteismo (TA) ³	11.494	10.774	12.015

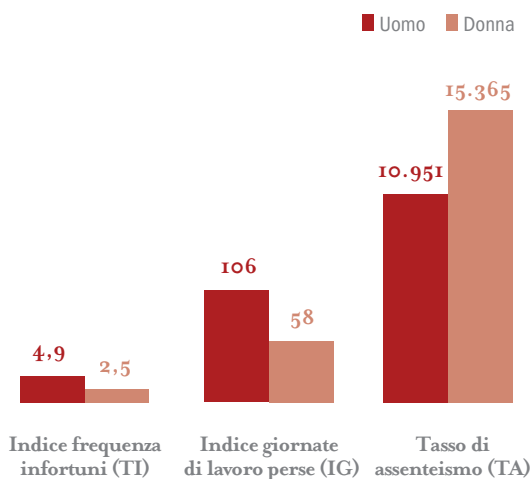
(1) Rapporto tra il numero di infortuni con astensione dal lavoro e le ore lavorate nell'anno, moltiplicato per 200.000 (50 settimane lavorative per 40 ore per 100 impiegati (Fonte ILO). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle ore.

(2) Rapporto tra le giornate non lavorate per infortunio e le ore lavorative nell'anno, moltiplicato per 200.000 (Fonte ILO).

(3) Rapporto tra il totale delle ore effettive di malattia, infortunio, sciopero e assenze non retribuite e il totale delle ore lavorative, moltiplicato per il coefficiente 200.000 (Fonte ILO).

Non è stato possibile determinare gli indici infortunistici e di assenteismo per le ditte appaltatrici e sub-appaltatrici.

Indici di Gruppo 2013 disaggregati per genere



Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori dettagli

Nel 2013 si registrano 409⁽¹⁾ infortuni sul lavoro, di cui due mortali.

(1) Sono considerate tutte le tipologie di infortunio, anche quelli non gravi che non comportano assenza prolungata da lavoro.

Infortuni nei cantieri (Imprese appaltatrici delle opere assentite in concessione)

Autostrade per l'Italia trasmette semestralmente alla *Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali* il dato relativo al numero di infortuni verificatisi in corso di esecuzione delle opere assentite in concessione e che abbiano comportato assenza dal lavoro dell'infortunato di almeno un giorno, oltre quello di accadimento dell'evento. Nel 2013 il numero di infortuni è stato di 134, in diminuzione del 28% rispetto al 2012.

- Monitoraggio degli infortuni dei lavoratori delle imprese appaltatrici effettuato dai Coordinatori per la Sicurezza in Esecuzione.
- Rendicontazione periodica ai Responsabili dei Lavori di ASPI per il processo di analisi statistica degli infortuni.

Nel 2013

- Infortuni: -59% nel triennio 2011-2013.
- Si registra 1 infortunio mortale

Formazione in tema di Salute e Sicurezza

L'attività di informazione, formazione e addestramento in tema di salute, sicurezza e ambiente è realizzata a ciclo continuo per tutti i lavoratori suddivisi in gruppi omogenei, diversificata e adattata alle caratteristiche di ogni singolo gruppo.

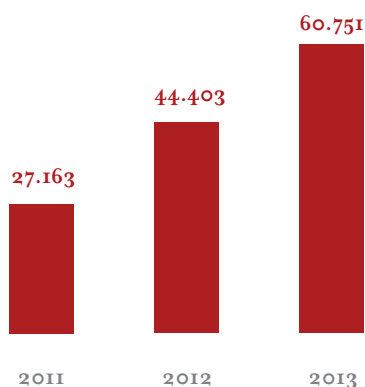
Nel 2013

- Incremento del 37% rispetto al 2012 delle ore di formazione complessivamente erogate in tema di salute, sicurezza e ambiente.

In aggiunta alle 60.751 ore complessive di formazione erogata in materia di salute, sicurezza e ambiente, nel 2013 sono state effettuate 1.225 ore di formazione basata sul modello "Training on the job".

Sono state, inoltre, erogate oltre 6.100 ore di formazione a fornitori e subfornitori di beni, servizi e appalti.

Ore di formazione erogate in tema di Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)



F. Iniziative a favore dei dipendenti

(GRI/G3.1 > LA8)

L'attenzione per le persone e il loro benessere, che deriva da un equilibrato rapporto fra esigenze di vita privata e di vita lavorativa, è alla base delle politiche di welfare di Gruppo. Tali politiche si concretizzano in una serie di iniziative e di strumenti che rispondono a esigenze di prevenzione sanitaria, di conciliazione vita privata-lavoro e di coinvolgimento del dipendente nel perseguire il successo dell'azienda in cui lavora. Accanto alle misure tradizionali a favore del dipendente, tra le quali l'orario flessibile, le assicurazioni sanitarie e previdenziali, i servizi a sostegno del pendolarismo (nel 2013 attivato il nuovo servizio di carpooling per i dipendenti del Gruppo in Italia), sono stati attivate ulteriori iniziative orientate al miglioramento della qualità della vita dei dipendenti del Gruppo, strutturate in tre macroaree:

- **Health care** - Iniziative per la salute e il benessere
- **Family care** - Iniziative per la famiglia e i figli
- **People care** - Iniziative di engagement e "time saving"

Nel 2013 è stato attivato il nuovo portale welfare aziendale "Easy way" con l'obiettivo di promuovere e comunicare in maniera efficace le iniziative e i servizi rivolti ai dipendenti del Gruppo e alle loro famiglie, favorire il dialogo e monitorare la qualità e l'efficacia dei servizi attivati.

HEALTH CARE

Nel 2013:

- Start up del progetto "In...forma" presso le sedi di Roma e di Firenze di Autostrade per l'Italia, con una serie di iniziative di formazione, informazione e confronto finalizzate a incentivare i dipendenti all'adozione di abitudini salutari, con particolare riguardo alla nutrizione e allo sport. Nell'ambito del progetto sono stati svolti due workshop e somministrati questionari di rilevazione dello status di benessere individuale (Health Test).
- Avvio su tutte le sedi del Gruppo in Italia della vaccinazione antinfluenzale estesa ai familiari (677 adesioni).
- Attivazione di due nuove polizze sanitarie per tutti i dipendenti del Gruppo (Polizza RSM e Polizza IPM - vedi approfondimento).

Polizze RSM e IPM: focus on

La polizza RSM - Rimborso Spese Mediche, è una copertura sanitaria completa finalizzata a sostenere le cure necessarie a seguito di infortunio o malattia. La nuova polizza non prevede le comuni limitazioni applicate dalla polizze retail e agevola l'accesso a strutture sanitarie, anche private, su territorio nazionale e nel mondo, consentendo al dipendente di scegliere la soluzione più adatta alle proprie necessità. Il premio complessivo annuo erogato è pari a 5,2 milioni di euro con un risparmio generato per i dipendenti corrispondente a circa 2/3 del valore sul mercato della copertura prevista. La polizza IPM - Invalidità Permanente da Malattia, offre al dipendente il vantaggio di accedere a una formula assicurativa poco diffusa e che si caratterizza per l'erogazione di un'indennità importante. Il risparmio generato per il dipendente è di circa 2/3 rispetto alle ordinarie polizze retail.

FAMILY CARE

Nel 2013:

- Apertura dell'Asilo nido "Il casello dei piccoli" - Sede di Roma di Autostrade per l'Italia (60 posti complessivi, di cui 20 riservati all'esterno).
- Kids Camp, soggiorni estivi con attività ludico-formative inerenti la sostenibilità sociale e ambientale (partecipanti: 286 figli dei dipendenti - età 8-12 anni).
- City Camp, permanenza diurna in strutture sportive (partecipanti: 235 figli dei dipendenti - età 4-11 anni).
- Sailing School per premiare il risultato scolastico conseguito (partecipanti: 40 figli di dipendenti - età 13 anni).
- English School per premiare gli studenti meritevoli che hanno sostenuto l'Esame di Stato con votazione di eccellenza (partecipanti: 30 figli dei dipendenti - età 18 anni).
- Orientamento scuola, università e lavoro per intraprendere percorsi scolastici e formativi in linea con le proprie inclinazioni e attitudini (partecipanti: 87 figli dei dipendenti).
- Kit bebè con prodotti utili ai neonati in viaggio (kit inviati ai neogenitori: 160).
- Attività culturali Accademia di S. Cecilia, promozione di concerti di musica classica gratuiti e/o prezzi agevolati (partecipanti: 257 dipendenti insieme ai loro familiari).

Sostegno della maternità (GRI/G3.1 > LA15)

La politica di Atlantia a tutela della maternità si basa sul pieno rispetto delle disposizioni stabilite dalla legge e dal CCNL di categoria, sull'esclusione di qualsiasi forma di discriminazione di genere e prevede, inoltre, la realizzazione di varie iniziative a sostegno delle donne dipendenti e dei loro figli. L'efficacia di tale politica è confermata anche dai dati relativi al congedo parentale a cui ha diritto la totalità dell'organico.

Dipendenti che hanno fruito del congedo parentale	2011	2012	2013 ⁽¹⁾
Uomini	50	21	25
Donne	142	120	111

Tasso di dipendenti ancora in forza dopo 12 mesi dal rientro dal congedo parentale	2011	2012	2013 ⁽¹⁾
Uomini	78,0%	100,0%	100,0%
Donne	96,5%	96,7%	97,9%

Progetti speciali: iniziative di orientamento per i figli

Autostrade per l'Italia è molto attenta al tema dell'orientamento alla scuola, all'università e al lavoro per i figli dei dipendenti. Per gli iscritti al 4° e 5° anno della scuola secondaria di II° grado e/o per coloro in procinto di scegliere la facoltà universitaria, l'azienda organizza dei momenti di incontro (anche in co-presenza genitori-figli) con l'obiettivo di fornire gli strumenti e le informazioni utili per la scelta del corso di laurea più affine agli interessi e alle attitudini personali. Sono previsti test motivazionali e overview dei principali corsi di laurea, attività di "roleplaying" e laboratori esperienziali per favorire il confronto e il dialogo con la famiglia, overview dei principali sbocchi lavorativi *post lauream*, nonché testimonianze interne aziendali.

Per i figli dei dipendenti in procinto di accedere al mondo del lavoro, è prevista altresì una iniziativa dedicata, che ha l'obiettivo di far conoscere le tecniche e gli strumenti utili a concretizzare la ricerca del lavoro. L'iniziativa si articola in due workshop e in attività di simulazione di colloqui di lavoro, di assessment, di scrittura di *curriculum vitae*, testimonianze di esperti recruiter e conoscenza dei principali canali e strumenti di ricerca del lavoro.

PEOPLE CARE

Nel 2013:

- Autostrade per il teatro: iniziativa che coniuga attività formative e di responsabilità sociale finalizzata alla realizzazione di uno spettacolo con obiettivo filantropico (sostenere il progetto di una Onlus). Autostrade per il teatro è una delle iniziative del progetto "L'altra Rete" (vedi approfondimento seguente).
- Riconoscimento anzianità aziendale maturata (35 anni) con una medaglia d'oro, come segno duraturo e tangibile per il lavoro svolto (assegnazione a 124 dipendenti).
- Omaggio di prodotti tipici italiani per il tradizionale scambio di auguri natalizi (10.960 pacchi distribuiti).

Community aziendale "L'Altra Rete" sul mondo del volontariato

L'iniziativa rivolta a tutti i dipendenti del Gruppo impegnati e/o interessati a svolgere attività di volontariato e finalizzata alla condivisione di conoscenze ed esperienze. Si suddivide in tre aree:

- Autostrade per il Teatro (area esperienziale): laboratorio teatrale finalizzato all'allestimento di uno spettacolo per la raccolta di fondi da destinare allo sviluppo di un progetto filantropico;
- Community map (area conoscitiva): area web con i profili dei dipendenti organizzati per area geografica/competenze e impegno svolto nel sociale;
- Social Forum (area interattiva): piattaforma di scambio per agevolare il confronto e ricevere informazioni su attività e contatti riferiti ad associazioni non profit presentate dai membri della Community.

(1) Il tasso di rientro dal congedo parentale e il numero di congedi per maternità/paternità per l'anno 2013 sono stati calcolati considerando le società ASPI, EsseDiEsse e Spea che, per numero di congedi nel biennio 2012/2013, rappresentano complessivamente il 79% del Gruppo. Considerando il perimetro complessivo di Gruppo il numero di congedi parentali fruiti nel 2013 è pari a 213 (182 donne, 31 uomini).

G. Relazioni industriali

(GRI/G3.1 > LA4, LA5)

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori, finalizzato a favorire la valorizzazione e lo sviluppo delle risorse umane, nel rigoroso rispetto degli impegni fissati dalla normativa nazionale di riferimento e dal contratto collettivo.

Sistema di relazioni industriali

Principali attività

- Negoziazione con le Organizzazioni sindacali di settore per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro e per tutti gli accordi che riguardano l'intero comparto autostradale (fondo di previdenza, ente bilaterale, assistenza sanitaria).
- Confronto con le strutture nazionali del sindacato per tutti gli accordi collettivi aziendali (es. premi di produttività e risultato; ristrutturazioni e incremento di efficienza; piani industriali).
- Confronto con le rappresentanze sindacali aziendali a livello di unità produttiva per le problematiche di carattere locale.

Nel 2013:

- La totalità dei dipendenti in Italia è coperta da accordi collettivi di contrattazione.
- In Italia circa il 67% dei dipendenti è iscritto a un'organizzazione sindacale.
- Non sono state effettuate procedure di licenziamento collettivo.

In Italia, i tempi e le modalità di preavviso per trasferimenti, sono regolati dal D. Lgs. 18/2001 e dalla L. 223/1991 e variano a seconda della casistica. In caso di trasferimento individuale di sede di lavoro, dovuto a motivi tecnici, organizzativi o produttivi, il termine di preavviso risulta essere di 60 giorni, mentre in caso di trasferimento di sede di attività lavorative che riguardano gruppi di lavoratori, il periodo di preavviso è di sei mesi. Qualora si verifichi la cessione di un ramo di azienda, il periodo di preavviso è di 25 giorni come previsto dalla L. 428/90, art. 47. Dobbiamo inoltre rammentare che al lavoratore spettano 75 giorni per trovare un accordo con i sindacati in caso di esuberi, oltre il quale l'azienda può licenziare ma con oneri sociali maggiori.

Nel 2013 non sono state effettuate procedure di licenziamento collettivo e soltanto la società Pavimental ha fatto ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria e Straordinaria (CIGS)/Contratti di Solidarietà.

OGGETTO	ATTIVITÀ NEL 2013
Riorganizzazioni di settori aziendali	Firmato con le Organizzazioni Sindacali nazionali un accordo che riorganizza le attività del contact center commerciale. La nuova struttura consente sia un importante percorso di internalizzazione di attività, oggi affidate all'esterno, sia di meglio operare in funzione della qualità del servizio al cliente, superando l'attuale distinzione tra operatori che si occupavano di risposta scritta da quelli che invece operavano al telefono.
Rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro	Rinnovato il contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2012. Il nuovo contratto avrà scadenza il 31 dicembre 2015. L'aumento complessivo dei minimi contrattuali, per il livello "C", è pari a 150 euro lordi, suddivisi in cinque tranches con decorrenze: 1° agosto 2013, 1° gennaio, 1° agosto 2014, 1° gennaio e 1° agosto 2015. Da un punto di vista normativo le principali modifiche intervenute sono alcuni interventi per favorire l'utilizzo del contratto part-time e un nuovo trattamento di trasferta.
Premio di produttività e risultato	Firmato un accordo sulla contrattazione aziendale di 2 livello. L'intesa riguarda sia aspetti economici che normativi: · erogazione della seconda tranche del Premio di Produttività (per un livello "C", a fronte dei risultati conseguiti nel 2012, complessivamente, 2.020 euro); · iniziative e interventi sul welfare (formazione, borse di studio per i figli del personale dipendente, bilancio delle competenze, polizza a copertura del rischio di invalidità permanente), sull'orario di lavoro, sull'implementazione del piano di automazione delle stazioni autostradali, sull'organizzazione della Linea Impianti.
Nuove figure professionali	Firmato con le Organizzazioni Sindacali nazionali un accordo finalizzato al miglioramento della qualità del servizio e la gestione di eventuali contenziosi sui processi di vendita e/o assistenza. L'accordo istituisce la nuova figura professionale di livello C "supporto contact center" e consente, nel quadro della Legge 300/1970, la registrazione delle telefonate ricevute.
Defiscalizzazione del salario	Siglato dalle Parti Sociali un verbale che certifica la sussistenza dei requisiti previsti dall'attuale normativa sulla defiscalizzazione del salario collegato alla produttività derivante da accordi sindacali in essere.

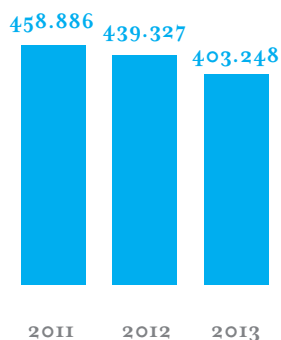
Si rinvia alla sezione "Dati analitici" in appendice per ulteriori approfondimenti.

4.4 CAPITALE SOCIALE

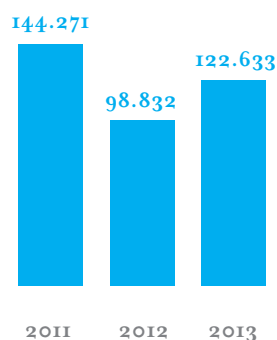
A. Key figure

Risorse

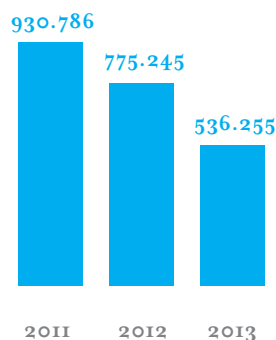
Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000)



Spese e investimenti per servizi al cliente (euro/000)

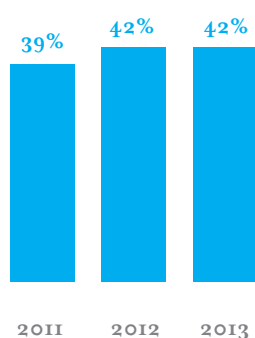


Spese e investimenti per la fluidità della rete autostradale (euro/000)



Attività

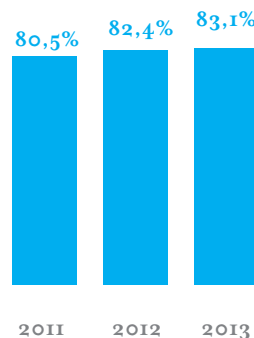
% della rete italiana del Gruppo coperta dal sistema Safety Tutor



Pannelli a messaggio variabile della rete italiana del Gruppo

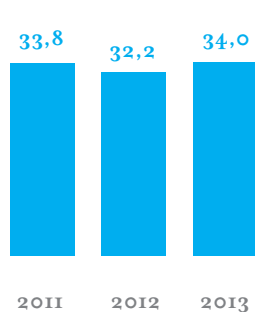


% della rete italiana del Gruppo con pavimentazione drenante

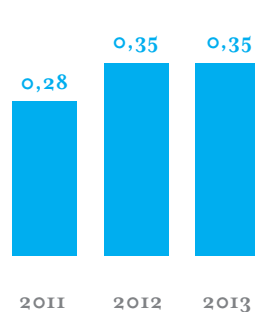


Risultati

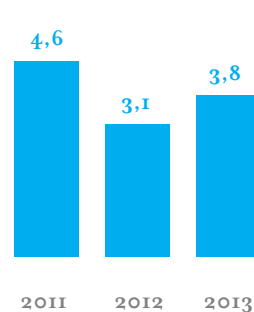
Incidentalità globale sulla rete italiana del Gruppo (n. incidenti/100 mln km percorsi)



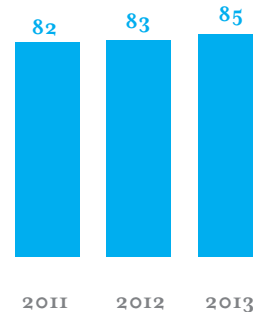
Incidentalità mortale sulla rete italiana del Gruppo (n. morti/100 mln km percorsi)



Total delay - ore perse in turbative al traffico (milioni) sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia S.p.A.



Corporate reputation Giudizio Overall sul target Top 5%



Il target di riferimento è il top 5% (Manager, Imprenditori e professionisti). L'indicatore è riferito ad Autostrade per l'Italia S.p.A. (Scala da 0 a 100).

B. Sicurezza stradale e fluidità del traffico

Politica di Autostrade per l'Italia sulla sicurezza stradale

- Orientata al miglioramento di tutti i parametri di sicurezza e dei livelli di fluidità della rete autostradale.
- Volta all'aumento progressivo del grado di soddisfazione della clientela.

Azioni intraprese

- Interventi di miglioramento delle infrastrutture di rete.
- Adozione di soluzioni tecnologiche e innovative.
- Miglioramento della fluidità del traffico.
- Campagne di informazione e sensibilizzazione.

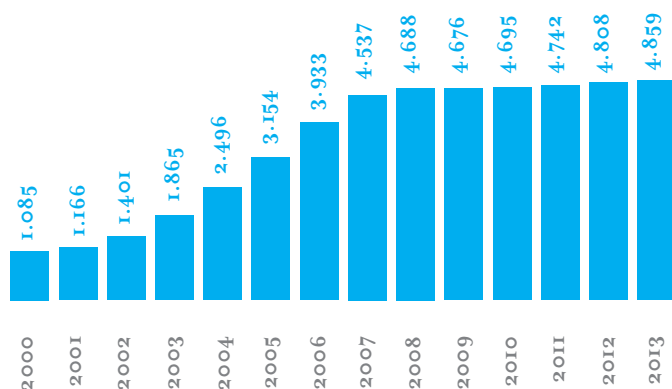
Interventi di miglioramento delle infrastrutture di rete: l'asfalto drenante

L'asfalto drenante è una miscela di materiali ad alta porosità utilizzata per la copertura del manto stradale

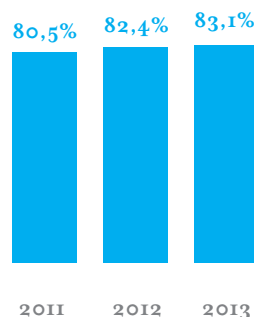
- Migliora la sicurezza stradale e la fluidità del traffico.
- Migliora la visibilità e il comfort di guida sotto la pioggia.
- Riduce il rischio di aquaplaning e il cosiddetto "spray" (polverizzazione dell'acqua che normalmente rimane sulla pavimentazione).
- Riduce l'inquinamento acustico.

Dalla privatizzazione al 2007 si sono registrati volumi di intervento molto elevati in termini di stesa di asfalto drenante (+76%). Dal 2008, viceversa, gli interventi sono gradualmente diminuiti per effetto di un numero esiguo di difetti riscontrati e del raggiungimento del limite massimo possibile di copertura della rete. Il livello attuale (83%), rappresenta infatti la massima percentuale di copertura consentita escludendo le zone su cui non è opportuno intervenire, come i tratti con criticità legate alle operazioni invernali, gallerie, tratti con pavimentazioni ad alta aderenza o tratte nelle quali sono previsti o sono in corso interventi di potenziamento e adeguamento dell'infrastruttura.

Sviluppo annuo in km del manto drenante di Autostrade per l'Italia



% della rete italiana del Gruppo con pavimentazione drenante



Adozione di soluzioni tecnologiche e innovative: il sistema Safety Tutor

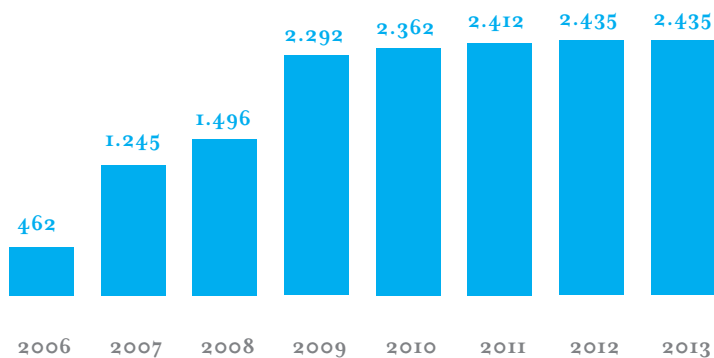
Il Tutor è un sistema innovativo per la rilevazione automatica della velocità media dei veicoli

- Ideato, progettato e sviluppato da Autostrade per l'Italia;
- Gestito dalla Polizia Stradale, unico soggetto titolato all'uso e al sanzionamento delle infrazioni accertate (sanzioni incassate dallo Stato - D.Lgs. N. 285/1992).

Il Tutor è stato progressivamente installato lungo tutte le tratte caratterizzate da tassi di mortalità superiori alla media, arrivando oggi a monitorare oltre 2.500 km di carreggiate di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane del Gruppo, e complessivamente 2.900 km circa di rete autostradale nazionale.

Il suo meccanismo di funzionamento permette di rilevare l'eccesso della velocità media calcolata tenendo conto del tempo impiegato dagli automobilisti per viaggiare su tratte delimitate da due portali posizionati indicativamente tra i 10 e 25 km tra loro. Il Tutor ha prodotto risultati eccellenti in termini di sicurezza stradale perché capace di punire i comportamenti sistematicamente pericolosi, incidendo e modificando le abitudini sbagliate alla guida.

Km della rete di Autostrade per l'Italia monitorati con Sistema Tutor



Dalla sua entrata in vigore nel 2006:

- -39% tasso di mortalità;
- -25% tasso di incidentalità;
- -30% tasso di incidentalità con feriti.

Miglioramento della fluidità del traffico: l'indice Total Delay

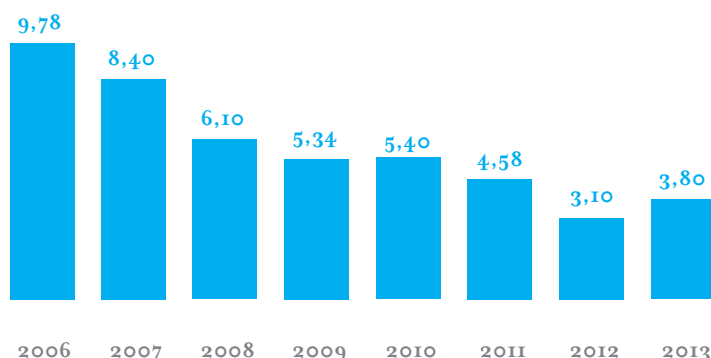
La fluidità del traffico
viene monitorata attraverso
l'indice "Total Delay"

- Misura il totale delle ore perse in coda o in rallentamenti sulla rete di Autostrade per l'Italia;
- È la differenza tra il tempo medio di percorrenza rilevato su una tratta nel periodo in esame e il tempo medio impiegato in condizioni di deflusso libero alla velocità media specifica della tratta;
- È certificato ISO 9001:2000 da TÜV Italia secondo la norma.

Il Total Delay (TD) è un indice sintetico rappresentativo dei livelli di servizio e di fluidità del traffico sulla rete. Gli investimenti realizzati da Autostrade per l'Italia per l'adeguamento della capacità infrastrutturale alle variazioni dei volumi di traffico, la migliore programmazione dei cantieri, l'aumento della velocità nelle operazioni di rimozione dei mezzi incidentati, le migliori modalità di gestione degli eventi meteorologici, nonché il miglioramento dell'informazione sulle condizioni di viabilità, hanno prodotto una sensibile diminuzione del TD (dal 2006: -61%). Tuttavia, nel 2013 il Total Delay (3,8 milioni di ore perse in coda) è aumentato del 22,6% rispetto al 2012 (3,1 milioni di ore), principalmente per l'aumento del numero di incidenti e del numero di cantieri, con trasferimento in orario diurno di cantieri di pavimentazione che in precedenza erano svolti in orario notturno (interventi ridotti rispetto al 2012 del 58% e rispetto al 2011 del 78%).

Le componenti del TD per il 2013 sono rispettivamente: il traffico al 40% (nel 2012 tale componente era al 49%), gli incidenti al 29% (nel 2012 tale componente era al 27%), i lavori al 15% (nel 2012 tale componente era all'8%).

Andamento del Total Delay (milioni di ore perse)



Total Delay 2013 vs 2012

Per lavori	+145,85%
Per incidenti	+33,12%
Per traffico	-0,65%

Dalla sua introduzione l'indice è diminuito del 61% (circa 7 milioni di ore guadagnate dai clienti).

Campagne di informazione e sensibilizzazione

Uno degli obiettivi principali del Gruppo è quello di sensibilizzare gli utenti sul tema della sicurezza stradale, attraverso una serie di campagne di comunicazione, che includono, informazioni a mezzo stampa, pubblicità, eventi e varie iniziative, alcune delle quali prevedono un coinvolgimento diretto dei clienti. Recenti studi hanno, infatti, determinato che la principale causa degli incidenti stradali è l'errore del conducente (per eccesso di velocità, disattenzione, mancato rispetto della distanza di sicurezza ecc.).

La maggior parte dei progetti realizzati dal Gruppo in Italia sono stati messi in atto nell'ambito della Consulta per la Sicurezza e la Qualità del servizio, come per esempio:

- le campagne sui rischi legati all'assunzione di alcool durante la guida;
- l'iniziativa "Caffè gratis" con l'obiettivo di sensibilizzare sui rischi dovuti all'affaticamento;
- le iniziative per sensibilizzare automobilisti e conducenti di mezzi pesanti su comportamenti di guida corretti e responsabili;
- la realizzazione di programmi televisivi sulla sicurezza stradale (es. "Mettilci la Testa" realizzato negli anni 2006-2007);
- il progetto "Angolo della prevenzione" rivolto agli autotrasportatori, attivo dal 2010 in 4 Aree di Servizio, per fornire un check up dello stato di salute del conducente e confrontarsi con personale medico.

Le società brasiliane del Gruppo, realizzano annualmente campagne di prevenzione sulla salute per automobilisti e conducenti dei mezzi pesanti e altre iniziative mirate alla sensibilizzazione sull'importanza di una corretta e periodica manutenzione dei veicoli e sui comportamenti di guida sicura e responsabile. Nel 2013 sono stati coinvolti oltre 1.700 clienti.

Le società, inoltre, con l'obiettivo di ridurre il numero di incidenti che si verificano in autostrada e che vedono coinvolti veicoli e pedoni a causa di attraversamenti occasionali della carreggiata, ha messo in atto numerose campagne di informazione ed educazione sull'utilizzo delle passerelle di attraversamento, coinvolgendo nel 2013 oltre 3.000 persone di cui 1.500 bambini.

C. Tariffe



La tariffa di Autostrade per l'Italia

$$\begin{aligned} &\text{Tariffa finale unitaria a km} \\ &= \\ &(\text{tariffa unitaria di competenza di Autostrade per l'Italia} + \text{quota integrativa ANAS}) + \text{IVA } 22\% \end{aligned}$$

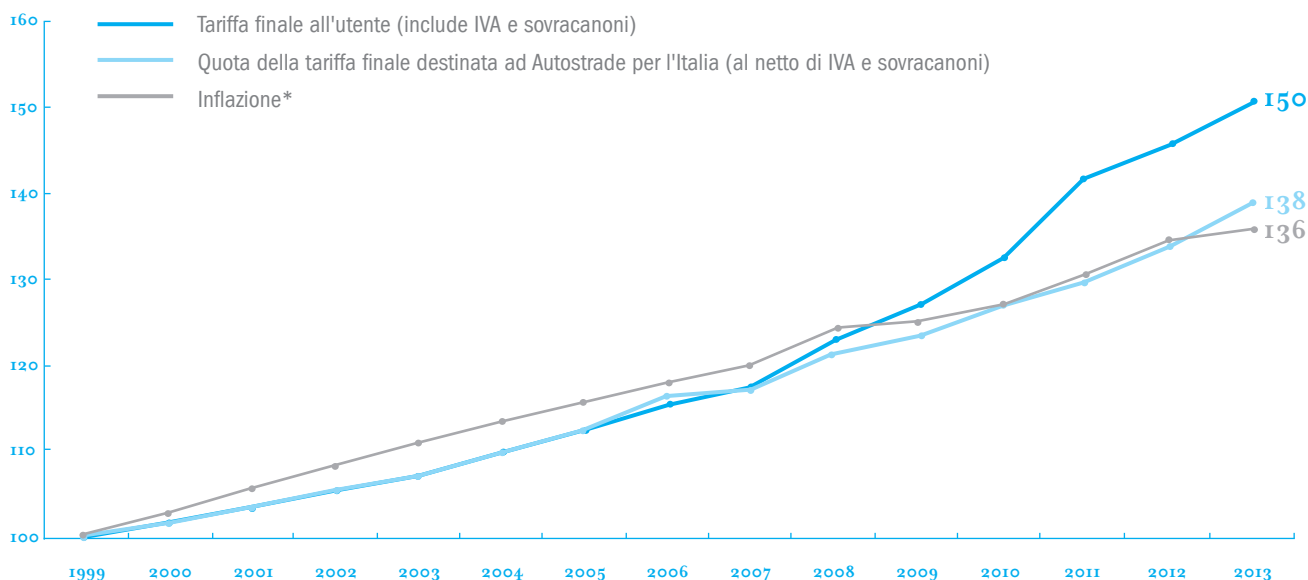
- Dipende dalla classe di veicolo e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (pianura o montagna).
- Viene determinata in base a un meccanismo previsto in Convenzione, applicato da Autostrade per l'Italia sotto il controllo della struttura di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- Comprende una quota di competenza di Autostrade per l'Italia, una quota integrativa di competenza ANAS e l'IVA al 22%.
- Gli importi integrativi ANAS sono pari a 6 millesimi di euro/km per la classi di veicolo A e B e 18 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (Legge 102/2009 e 122/2010).
- Per effetto dell'arrotondamento ai 10 centesimi (Decreto interministeriale n. 10440/28/133 del 12.11.2001) l'incremento finale del pedaggio, tra un casello di ingresso e uno di uscita, può essere superiore, inferiore o nullo rispetto all'incremento annuo della tariffa unitaria. Può accadere infatti che il pedaggio, su alcune tratte, non subisca aumenti per alcuni anni e l'incremento annuale venga recuperato, cumulato, in un anno successivo.

Dal 1999 al 2013 la tariffa finale all'utente e di Autostrade per l'Italia sono aumentate del 50% (3,1% in media all'anno, rispetto a un aumento medio del settore pari a 3,9%), di cui il 38% destinato ad Autostrade per l'Italia e il 12% allo Stato.

- Dal 1999 (anno della privatizzazione) al 2007 la quota della tariffa destinata ad Autostrade per l'Italia (al netto di IVA e sovracanon) è sempre stata in linea con la tariffa finale all'utente (che include IVA e sovracanon);
- Dal 2007 una serie di provvedimenti legislativi hanno progressivamente contribuito ad aumentare IVA e sovracanon, gravando principalmente sull'utente.

Dal 1999 al 2013 la quota della tariffa destinata ad Autostrade per l'Italia (al netto di IVA e sovracanon) si è sempre mantenuta mediamente inferiore rispetto all'inflazione registrata nello stesso periodo.

Dal 2009 le due rette si allineano, come conseguenza dell'aumento del livello di investimenti che il Governo (attraverso la Convenzione Unica del 2008) ha chiesto ad Autostrade per l'Italia di effettuare e che vengono remunerati in tariffa, attraverso una specifica componente riconosciuta in funzione dell'effettivo stato di avanzamento.



* Indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (NIC), inclusi tabacchi.

La formula di adeguamento della tariffa

Adeguamento tariffario di Autostrade per l'Italia

=

70% $\Delta P\%$

Componente inflazione

+

(X% + K%)

Componenti di investimento

Per il 2013 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato 3,54% di cui:

- 2,24%: 70% dell'inflazione reale
- 1,23%: remunerazione degli investimenti del IV Atto Aggiuntivo (Fattore X)
- 0,07%: remunerazione degli investimenti della Convenzione Unica 2008 (Fattore K) (cfr. eventi significativi in ambito regolatorio)

L'adeguamento annuale delle tariffe tiene conto di due differenti componenti, una legata al tasso di inflazione reale (nella misura del 70%) rilevato dall'ISTAT (indice NIC), con riferimento ai 12 mesi precedenti (1° luglio-30 giugno) la data di presentazione della richiesta di variazione tariffaria, e una componente riconosciuta a copertura degli investimenti. La componente investimenti è riconosciuta in funzione dell'effettivo stato di avanzamento degli stessi.

CONCESSIONARIA	ADEGUAMENTO TARIFFARIO 2013
Autostrade per l'Italia ⁽¹⁾	3,54%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	14,44%
Tangenziali di Napoli	3,59%
Autostrade Meridionali ⁽²⁾	—
Società Traforo del Monte Bianco	5,01%

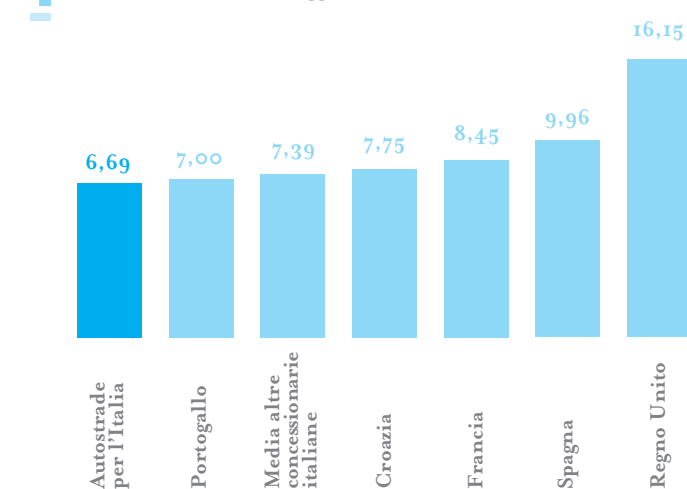
Note:

(1) Nel periodo 1° gennaio 2013 - 11 aprile 2013 la variazione applicata alle tariffe è stata del 3,47% a seguito della sospensione del riconoscimento del fattore "K". Successivamente, con decreto del 9 aprile 2013 del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia, è stato disposto l'incremento tariffario dello 0,07% inerente il fattore "K" per la remunerazione dei nuovi investimenti previsti dalla Convenzione Unica del 2007 e relativi a interventi di risanamento acustico. L'incremento tariffario che si sarebbe dovuto percepire nel periodo 1° gennaio-11 aprile 2013 sarà recuperato con l'adeguamento tariffario del 2014.

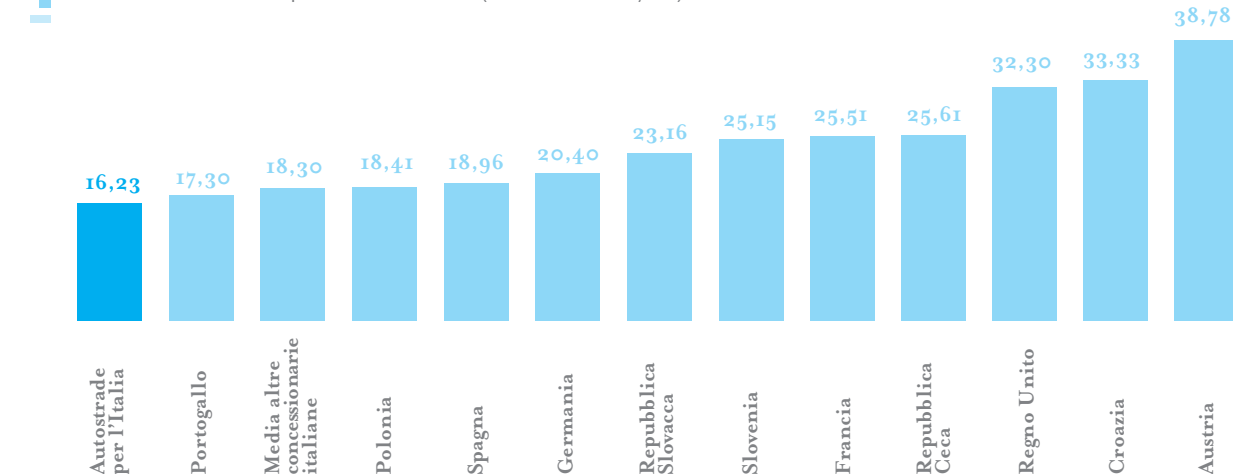
(2) Alla società Autostrade Meridionali non è stato riconosciuto dal Concedente alcun incremento tariffario per effetto della scadenza della concessione al 31 dicembre 2012.

La tariffa delle principali società autostradali in Europa

Tariffa all'utente: veicoli leggeri - Anno 2012 (centesimi di euro/km)



Tariffa all'utente: veicoli pesanti - Anno 2012 (centesimi di euro/km)



Note:

Elaborazione ASPI su dati società concessionarie, AISCAT e ASECAP.

Austria, Germania, Repubblica Ceca e Repubblica Slovacca hanno solo pedaggi per veicoli pesanti e le tariffe variano in funzione delle classi di emissione: nel grafico, il valore corrisponde alla classe emissiva "Euro 3".

Società estere: variazioni tariffarie 2013

Vengono di seguito presentati i più rilevanti aspetti relativi alle variazioni tariffarie delle principali società estere del Gruppo. Per ulteriori dettagli si rinvia alla Relazione Finanziaria Annuale 2013 di Atlantia.

Cile

Concessionaria Los Lagos

Incremento delle tariffe del 3,1% a partire dal 1° gennaio 2013, per effetto dei seguenti aspetti:

- adeguamento all'inflazione (+2,1%);
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza (+2,7%);
- arrotondamento ai 100 pesos delle tariffe (-1,6%).

Concessionarie del Grupo Costanera

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- Costanera Norte e Vespucio Sur: incremento del 5,7%, dovuto ad adeguamento all'inflazione (+2,1%) e a un fattore di maggiorazione (3,5%);
- Nororiente: incremento del 4,7%, per adeguamento all'inflazione (+2,1%), fattore di maggiorazione (+3,5%) e arrotondamento ai 50 pesos delle tariffe (-0,9%);
- AMB: incremento del 6,3%, per recupero dell'inflazione del periodo 2009-2011 (+4,7%) e un fattore di maggiorazione dell'1,5% (la tariffa era rimasta costante fino al 2012, anno in cui è avvenuto il completamento degli investimenti relativi al sistema di pedaggiamento free-flow. Il recupero dell'adell'inflazione dell'anno 2012 avverrà con l'adeguamento delle tariffe 2014);
- Litoral Central: incremento del 2,1%, pari all'inflazione.

Brasile

Nello Stato di San Paolo, in cui operano le concessionarie controllate da Atlantia Bertin Concessões S.A. (Triangulo do Sol, Rodovias das Colinas, Rodovia MG050, Rodovias do Tiê), l'adeguamento delle tariffe autostradali è previsto che sia effettuato ogni anno, il 1° luglio, ed è pari all'adeguamento dell'inflazione registrata negli ultimi 12 mesi. Tuttavia, nel giugno 2013, a causa di tensioni sociali verificatesi nel Paese, il Governatore dello Stato di San Paolo ha congelato l'adeguamento delle tariffe autostradali. Successivamente, sono state definite delle misure compensatorie per indennizzare le concessionarie del mancato adeguamento tariffario, da parte dell'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo e della Segreteria della Logistica e dei Trasporti dello Stato di San Paolo.

Qualora tali misure non risultassero sufficienti, il contratto di concessione prevede la compensazione attraverso l'estensione del termine della stessa, per un periodo da determinarsi sulla base del tasso di sconto originario previsto nel contratto.

India

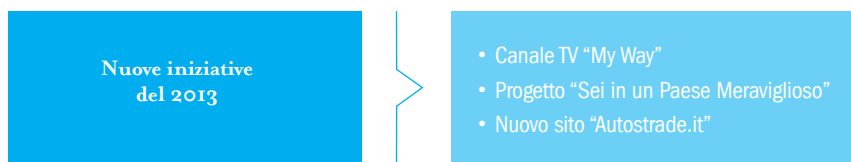
La concessionaria Pune-Solapur, a partire dal 5 agosto 2013, ha applicato l'incremento tariffario del 5,9% previsto dal contratto di concessione, applicando la metodologia che prevede un aumento del 3% + 40% x WPI (indice di inflazione all'ingrosso).

D. Qualità del servizio

(GRI/G3.1>2.7)

CATEGORIE DI CLIENTI

- Clienti privati (pendolari e viaggiatori occasionali): circa 16 milioni di persone all'anno.
- Operatori economici (autotrasportatori e clienti business): circa 5 milioni di persone all'anno.
- Frequent traveller (media di 12 viaggi all'anno): 16 milioni di persone all'anno, pari al 78% della clientela totale.



Canale TV "My Way"

Autostrade per l'Italia ha lanciato nel mese di dicembre 2013 un innovativo servizio televisivo di informazione per fornire in tempo reale aggiornamenti sul traffico in autostrada. Il servizio, denominato MY WAY, nasce da una partnership con Sky e consiste nella realizzazione di notiziari trasmessi ogni giorno sulla piattaforma satellitare di Sky. Il canale TV offre circa 30 collegamenti giornalieri (sul canale SKY meteo 24) e 5 dirette nel weekend durante la conduzione dei telegiornali su SkyTG24, oltre a collegamenti in caso di eventi particolari (meteorologici o di traffico).

I contenuti dei collegamenti spaziano dal traffico e le notizie di viabilità alla Sicurezza Stradale, al turismo e al marketing territoriale, al Telepass e ai suoi nuovi utilizzi, agli sviluppi tecnologici e internazionali, alle Aree di Servizio e in generale a tutti i temi legati alla qualità del servizio.

Progetto "Sei in un paese meraviglioso"

Nel 2013, Autostrade per l'Italia ha esteso il progetto di marketing territoriale "Sei in un paese meraviglioso" che ha l'obiettivo di promuovere il turismo di qualità e valorizzare il patrimonio storico, artistico e culturale del Paese.

Il progetto, sviluppato in collaborazione con Touring Club Italiano, Slow Food Italia, con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attraverso il Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali e il Personale Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) e con le Regioni, si sviluppa all'interno delle Aree di Servizio della rete di Autostrade per l'Italia (nel 2013 25 Aree di Servizio coinvolte). In appositi corner dedicati all'iniziativa, vengono proposte "experience di viaggio" e informazioni di interesse artistico, naturalistico ed enogastronomico dei territori circostanti.

Nuovo sito "Autostrade.it"

A dicembre 2013 è stata lanciata la nuova piattaforma web di Autostrade per l'Italia con obiettivi di razionalizzazione dei contenuti, facilitazione della navigazione e creazione di un dialogo diretto con gli utenti. Tra le principali novità introdotte, il portale ha previsto la creazione di un ambiente unico per la "convergenza" dei media attivi sui servizi di infoviabilità (My Way, RTL, Isoradio). Il sito è integrato con i principali Social Network e offre agli utenti la possibilità di dialogare con l'azienda attraverso numerosi canali ed essere sempre aggiornati su servizi, prodotti e iniziative del momento. Tramite registrazione al sito, è possibile ricevere informazioni personalizzate in base alle proprie esigenze di viaggio.

Le attività rivolte ai clienti

(GRI/G3.1> PR3)

- Indagini di Customer Satisfaction
- Carta dei servizi
- Quality Report
- Sistema di Customer care
- Dialogo con Associazioni di Consumatori

Indagini di Customer Satisfaction

(GRI/G3.1> PR5)

- La soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction e sintetizzata nel Customer Satisfaction Index (CSI).
- Le indagini vengono realizzate periodicamente (due volte l'anno) attraverso un istituto specializzato, su un campione di 3.609 clienti intervistati telefonicamente.
- Le componenti oggetto di analisi sono la sicurezza, la viabilità, le Aree di Servizio, i caselli e sistemi di pagamento offerti.
- Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale.

Nel 2013 il Customer Satisfaction Index è:

- in aumento rispetto al 2012 **(+2%)**;
- superiore rispetto alla sufficienza.

Customer satisfaction Index
(scala da 1 a 10)



Customer satisfaction	2011	2012	2013
Sicurezza			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	65,5	68,2	70,9
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,09	7,15	7,15
Informazioni di viabilità			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	69,7	75,1	74,7
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,01	7,08	7,16
Caselli			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	69,8	73,2	83,3
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,84	7,11	7,41
Sistemi di pagamento			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	74,9	80,1	88,8
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,24	7,49	7,96
Viabilità			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	50,0	57,5	57,6
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,38	6,66	6,57
Aree di Servizio			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	70,0	67,6	69,8
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,91	6,92	6,97
CSI totale	6,93	6,96	7,08

Nota: i dati in tabella fanno riferimento al Customer Satisfaction Index di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Carta dei Servizi

- La Carta dei Servizi costituisce un importante strumento di dialogo con i clienti, in cui sono descritte le componenti del servizio e i relativi risultati ottenuti in termini di qualità erogata;
- Tutte le società autostradali italiane controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A. pubblicano annualmente una propria Carta dei Servizi, uniformata negli standard qualitativi e nei principi dichiarati;
- Link: www.autostrade.it/it/chi-siamo/profilo.

Il miglioramento progressivo della qualità del servizio erogato è stato più evidente per il segmento di clientela **“frequent travellers”** cioè quei viaggiatori che fruiscono con maggiore frequenza del servizio autostradale per motivi di lavoro o svago.

Quality Report

- Il Quality Report è uno strumento di monitoraggio della qualità erogata nelle principali componenti del servizio autostradale;
- L'individuazione delle componenti oggetto di analisi avviene attraverso interviste a campione nel corso delle indagini di Customer Satisfaction;
- Inizialmente realizzato per Autostrade per l'Italia S.p.A. (dal 2009) il Quality Report è stato esteso e applicato a tutte le società autostradali italiane del Gruppo.

Nel 2013

- I risultati rilevati evidenziano **nel complesso performance sostanzialmente positive** nelle diverse aree;
- **Risultati negativi per alcuni indicatori** si riscontrano nelle aree **Sicurezza, Fluidità e Rapporti con i Clienti**.

Componente del servizio	Qualità erogata	2011	2012	2013
Sicurezza	Tasso di incidentalità globale	34,55	32,95	35,01
	Tasso di incidentalità in carreggiata	28,8	27,91	30,42
	Tasso incidenti con conseguenze alle persone	9,29	8,71	9,07
	Tasso per incidenti mortali	0,26	0,30	0,25
	Tasso di mortalità	0,29	0,35	0,37
	Segnaletica orizzontale: ISEGN - Scala 1-100	75,82	78,07	76,01
Fluidità	Indice di fluidità: TD - Total Delay (Totale ore perse in turbative)	4.557.225	3.094.181	3.816.573
	Durata totale delle code e rallentamenti in carreggiata (in ore)	30.491	23.656	26.893
	- di cui per lavori	2.005	1.530	3.779
	- di cui per incidenti	4.655	3.795	4.345
	Totale ore di traffico bloccato	419	409	431
	- di cui con durata > 1 ora	232	235	209
	% transiti Telepass sul totale	58,9	59,6	59,7
	% RMPP su totale transiti in uscita	0,37	0,40	0,43
	MCT - Tempo medio di attesa tra richiesta intervento e risposta operatore (sec)	11,5	10,5	10,0
Informazioni di viabilità	Pannelli a messaggio variabile (PMV) in itinere	548	567	568
	% di traffico coperto dal servizio	99	99	99
	% stazioni con PMV in entrata	97	97	98
	% di traffico in entrata coperto dal servizio	98,5	98,8	99,0
Rapporti con i clienti	% chiamate evase da call center Commerciale	97,3	98,1	98,3
	% chiamate evase da call center Viabilità	99,8	99,3	99,2
	% chiamate evase da call center Fatturazione e Recupero Crediti	99,5	97,3	96,7
	Tempo medio di risposta al totale dei reclami ASPI - Lettere e fax	7,5	19,3	62,7
	Tempo medio di risposta al totale dei reclami - E-mail + web form	6,4	4,3	3,5
Aree di Servizio	Percentuale di rilevazioni conformi agli standard	98,5	99,1	99,2

Nota: I dati in tabella fanno riferimento al Quality Report 2013 di Autostrade per l'Italia S.p.A. Per informazioni sugli indicatori di qualità delle altre società autostradali italiane del Gruppo si rimanda alla sezione "Dati analitici" in appendice.

Sistema di Customer Care

(GRI/G3.1> PR8)

Strumenti principali:

- Call center Viabilità di Autostrade per l'Italia: il più grande call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità (tratte di competenza di Autostrade per l'Italia, Autostrada del Brennero, autostrade gestite da Strada dei Parchi). Il servizio è attivo 24 ore su 24 tramite un pool qualificato di operatori telefonici interni e notiziari automatici (IVR) differenziati su base territoriale, aggiornati ogni 5 minuti. La qualità del servizio erogato è continuamente monitorata (questionario on line sul sito aziendale e formula del Mystery Client).
- Call Center Commerciale: dedicato ai clienti Telepass e Viacard.
- gestione dei reclami.

Nel 2013

- **Call Center Viabilità:** 302.208 chiamate con una percentuale di risposta del 99,16%.
- **Call Center Commerciale:** 1.216.049 chiamate, con una percentuale di risposte del 96,7%.
- **Gestione reclami⁽¹⁾:** 6.347 reclami ricevuti di cui oltre il 56% tramite internet, con un tempo medio di risposta di 2,5 giorni.

(1) per informazioni di dettaglio si rimanda alla sezione "Dati analitici" in appendice.

All'estero le società che hanno implementato un sistema di gestione dei reclami, hanno ricevuto complessivamente 3.097 reclami nel 2013. Si rimanda alla sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.

Dialogo con le Associazioni dei Consumatori

Partecipanti:

- Autostrade per l'Italia
- Associazione dei consumatori: Adiconsum, Adoc, Adusbef, Codacons e Federconsumatori
- Altri attori: Polizia stradale, ASAPS (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia), Isoradio, Autotrasportatori, Quattroruote, Sindacati dei trasporti

Obiettivo:

Individuare, condividere e verificare iniziative e piani di miglioramento dei servizi autostradali e del livello di sicurezza dell'infrastruttura.

Società autostradali estere

Stalexport

- il tasso di incidentalità sulla rete della società polacca, risulta in sostanziale stabilità nel biennio 2012- 2013 (6,2 nel 2013 vs 5,8 nel 2012);
- il tasso di mortalità è pari a zero come nel 2012.

Colinas

- il tasso di mortalità sulla rete gestita, risulta nel 2013 in lieve incremento rispetto al 2012 (2,98 nel 2012, 3,46 nel 2013);
- i tempi di attesa di mezzi di soccorso per incidenti e guasti meccanici alle auto (ambulanza, soccorso meccanico, ecc) evidenziano un andamento stabile nel biennio 2012-2013;
- il numero di reclami relativi alle operazioni di pagamento risulta stabile nel biennio.

Triangulo Do Sol

- il tasso di mortalità sulla rete della società brasiliana, risulta in diminuzione nel biennio 2012-2013 (2,2 nel 2013 vs 3,2 nel 2012);
- la soddisfazione della clientela, monitorata con cadenza settimanale, evidenzia nel biennio 2012-2013 una leggera diminuzione.

E. Rapporti con la Comunità

La strategia per la cittadinanza di impresa si esprime:

- nei benefici che derivano indirettamente da una gestione “sostenibile” della rete autostradale rispetto ai territori circostanti, con l'esecuzione di opere infrastrutturali, fattore fondamentale per il progresso sociale ed economico di un Paese;
- con lo sviluppo di un sistema di mobilità più sicuro, accessibile ed eco-compatibile.

Costruzione e mantenimento di rapporti duraturi con Organizzazioni non governative, Onlus, associazioni per lo sviluppo condiviso di progetti e iniziative per il sociale.	Realizzazione di opere per il territorio e le comunità interessate dalla rete autostradale.	Sviluppo di campagne e progetti di informazione e sensibilizzazione su tematiche legate al core business (sicurezza stradale, infrastrutture, ambiente ecc.).	Finanziamento di programmi di sviluppo sostenibile tesi alla tutela e alla promozione sociale nei territori di presenza nazionali, con particolare riferimento ai minori e alle famiglie disagiate negli ambiti della salute e della crescita culturale. ⁽¹⁾	Finanziamento di progetti in Italia e all'estero che prevedono la realizzazione di infrastrutture (es. strutture mediche, facilities, centri di aggregazione) e/o iniziative per la protezione e la tutela dell'ambiente. ⁽¹⁾
--	---	---	---	--

(1) Progetti individuati dal comitato progetti di solidarietà e di promozione sociale di autostrade per l'Italia (cfr. Cap. Profilo del Gruppo/ Governance della Sostenibilità) sulla base di criteri di ammissibilità e di valutazione. Per il dettaglio dei progetti filantropici proposti da organizzazioni no-profit e sostenuti da Autostrade per l'Italia nel 2013 si rinvia alla sezione “Dati analitici” in appendice.

Liberalità

Nel 2013 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di 1 milione di euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale (Progetti finanziati nel 2013: cfr. Sezione Appendice/Dati analitici), donazioni.

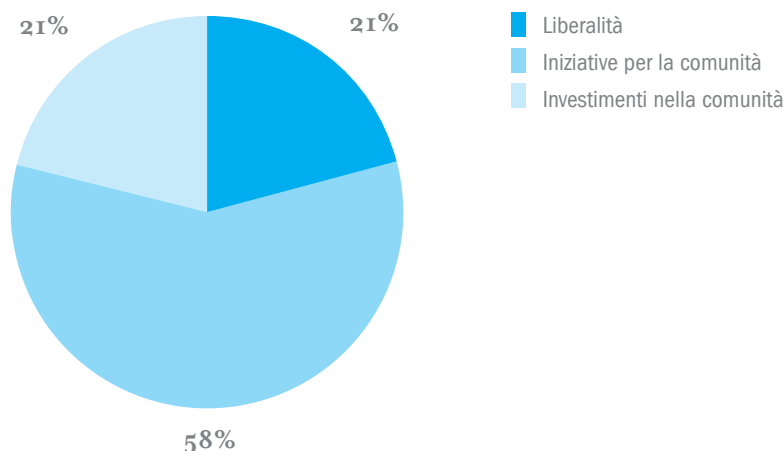
Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono state nel 2013 di circa 2,9 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese, una serie di sponsorizzazioni di eventi di carattere sportivo (es. la manifestazione ciclistica “Giro d'Italia 2013”), culturale, scientifico e sociale.

Investimenti nella comunità

Nel 2013 è stato erogato un milione di euro per lavori complementari alle fasi di realizzazione delle nuove infrastrutture autostradali (rimboschimenti, rinaturalizzazioni, segnaletica ecc.) e per la realizzazione di iniziative di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento della Comunità. Tra queste la realizzazione del progetto di marketing territoriale “Sei in un paese meraviglioso”. Sono proseguite anche per il 2013, iniziative di comunicazione con riferimento a sicurezza stradale, traffico, avanzamento dei lavori di potenziamento autostradale programmati.

Spese e investimenti per il territorio e la comunità



Opere compensative

Nel 2013 sono stati investiti, inoltre, circa 30 milioni di euro in opere a vantaggio del territorio in Italia e all'estero. Trattasi prevalentemente di opere di valorizzazione ambientale, riqualifiche o realizzazioni ex novo di viabilità esterne all'asse autostradale, nuovi svincoli richiesti dal territorio e altri interventi (es. parchi, scuole, piste ciclabili ecc.).

Eventi significativi in ambito regolatorio (GRI/G3.1>S07, S08, S09, PR2, PR9, EN28)

Di seguito si riporta la descrizione di alcuni dei principali eventi in ambito regolatorio e contenziosi in essere. Per un approfondimento si rimanda alla nota integrativa 10.6 della Relazione Finanziaria 2013 di Atlantia.

Aggiornamento piano economico finanziario

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto un Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del Piano finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall'art. 11 della medesima. Il predetto Atto Aggiuntivo è stato approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013.

Incrementi tariffari 2013

Con Decreto n. 501 del 31 dicembre 2012 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato disposto per Autostrade per l'Italia l'incremento tariffario con decorrenza dal 1° gennaio 2013 nella misura del 3,47%. Il medesimo decreto ha altresì disposto la sospensione dell'incremento tariffario relativo al parametro K - che la Società ha richiesto in misura pari allo 0,07% - differendone l'applicazione in sede di aggiornamento quinquennale del piano finanziario e con decorrenza 1° gennaio 2013.

Autostrade per l'Italia ha promosso ricorso al TAR del Lazio avverso il suddetto decreto relativamente alla parte in cui ha rinviato l'applicazione della componente K in sede di aggiornamento del Piano finanziario.

Successivamente, con decreto n.145 del 9 aprile 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato disposto, con decorrenza immediata, l'incremento tariffario dello 0,07% che era stato sospeso con il citato Decreto del 31 dicembre 2012, ed è stato altresì previsto il recupero, in sede di aggiornamento quinquennale del piano finanziario, dei mancati incassi nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2013 e la data di applicazione del suddetto incremento tariffario (12 aprile 2013).

Incrementi tariffari 2014

Con Decreto MIT/MEF del 31 dicembre 2013 è stato riconosciuto ad Autostrade per l'Italia l'incremento tariffario nella misura del 4,43%, determinato sulla base della formula tariffaria presente in Convenzione Unica, prendendo a riferimento i valori del Piano finanziario aggiornato con l'Atto Aggiuntivo sottoscritto in data 24.12.2013.

Richiesta di risarcimento da parte del Ministero dell'Ambiente

Nell'ambito di un procedimento penale pendente avanti il Tribunale di Firenze, sezione distaccata di Pontassieve, avviato nel 2007 - per fatti risalenti al 2005 - a carico di due dirigenti di Autostrade per l'Italia e di altre 18 persone appartenenti a società di costruzione affidatarie, per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico, il Ministero dell'Ambiente, con atto depositato il 26 marzo 2013 e notificato ad Autostrade per l'Italia il 10 aprile 2013, si è costituito parte civile, con una richiesta di risarcimento danni "per equivalente patrimoniale" per circa 800 milioni di euro, in solido con tutti gli imputati.

La contestazione della Procura è incentrata sulla qualificazione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie come "rifiuto" - costituito da terreno asportato durante l'avanzamento dello scavo della galleria, miscelato ad altri rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione contenenti sostanze pericolose - deducendosi, per l'effetto, l'illegittimità della condotta dei dirigenti di Autostrade per l'Italia e degli appaltatori cui era stata affidata l'opera, che avrebbero invece utilizzato tali materiali per la costruzione dei rilevati autostradali e la realizzazione dei rimodellamenti ambientali previsti dai progetti e approvati nelle sedi competenti.

Sulla scorta anche dei pareri resi da consulenti di Autostrade per l'Italia si rileva quanto segue:

- Autostrade per l'Italia, nella supervisione dell'esecuzione dei lavori, e in particolare nel trattamento dei materiali di risulta degli scavi, ha sempre agito attraverso un costante confronto con le Istituzioni e con gli Enti territoriali preposti al controllo, secondo quanto previsto dal Disciplinare Unico dell'8 agosto 2008 per la gestione delle terre e rocce da scavo, contenente specifiche modalità per la formazione e gestione di questi materiali.
- La metodologia utilizzata per i lavori in questione risulta confermata dal Decreto Ministeriale n. 161/2012 che chiarisce le condizioni perché le terre e rocce da scavo possano essere riutilizzate come sottoprodotti, confermando quanto condiviso in data 8 agosto 2008 con il Ministero dell'Ambiente mediante il Disciplinare di cui sopra. Il suddetto decreto definisce anche i limiti di inquinanti contenuti ai fini del riutilizzo per infrastrutture autostradali, limiti che sono rispettati dai materiali in questione, come asseverato da una perizia tecnica fornita dal Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi - Roma 3.
- Occorre inoltre evidenziare che la abnorme domanda risarcitoria "per equivalente patrimoniale", presentata nel corso del procedimento penale (in luogo della preventiva attivazione di tutte le necessarie misure di recupero ambientale eventuale), non appare conforme alla normativa italiana e alla Direttiva Europea 2004/35/CE. A tale proposito la Commissione Europea ha infatti avviato una procedura di infrazione contro l'Italia, fin dal 2007 (n. 2007/4679) e che ha recentemente portato all'inserimento nella Legge 6 agosto 2013 (c.d. "Legge Europea 2013") di alcune modifiche al Codice dell'Ambiente, tra le quali (nell'art. 25 della citata Legge Europea) l'eliminazione della previsione di risarcimento "per equivalente patrimoniale" di cui all'art. 311 del Codice dell'Ambiente, ferma restando la risarcibilità del danno ambientale in forma specifica attraverso specifiche misure di riparazione.
- Comunque, nella remota ipotesi in cui fosse affermata, a seguito del giudizio, qualche responsabilità dei due dirigenti della società, si ritiene che gli eventuali interventi di recupero sarebbero contenuti.

Pertanto Autostrade per l'Italia, anche sulla base di concordi pareri rilasciati dai propri consulenti, ritiene infondata la richiesta risarcitoria e di conseguenza, in considerazione del rischio remoto, non ha ritenuto di dover eseguire alcun accantonamento nel bilancio 2013.

All'udienza del 25 giugno 2013 Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio quale responsabile civile. L'udienza è stata dapprima rinviata al 27 settembre 2013 anche per la definizione delle eccezioni sollevate dalle difese e successivamente - stante l'avvenuta soppressione della sezione distaccata di Pontassieve ai sensi del D.Lgs. 155/2012 e il conseguente accentramento di tutti i processi presso gli uffici del Tribunale di Firenze - prima al 4 ottobre 2013 e poi al 9 dicembre 2013. A tale ultima udienza, il giudice, con ordinanza di pari data ha, tra l'altro, (i) espunto la relazione tecnica che supportava la costituzione di parte civile e la richiesta economica da parte del Ministero in quanto priva di sottoscrizione (ii) confermato che la qualifica di Polizia Giudiziaria non riguarda l'attività dei tecnici ARPAT nell'espletamento delle funzioni inerenti la legislazione a tutela della corretta gestione dei rifiuti (iii) stabilito che i verbali di campionamento eseguiti da personale ARPAT privi dell'avviso alla persona indagata sono nulli e inutilizzabili.

Incidente del 28 luglio 2013 sul Viadotto Acqualonga - autostrada A16 Napoli-Canosa

In data 28 luglio 2013 si è verificato un incidente autostradale sull'autostrada A16 Napoli - Canosa, al km 32+700 in direzione Napoli lungo il viadotto Acqualonga che ha visto coinvolto un bus adibito a trasporto di persone e alcune auto. All'esito di tale incidente sono decedute 40 persone. In relazione a tale sinistro la Procura della Repubblica di Avellino, che sta svolgendo le indagini preliminari, ha notificato ad Autostrade per l'Italia, decreto di sequestro del cordolo in cemento sul quale erano montati i new jersey a protezione del relativo margine destro nel tratto compreso dal Km 32+600 al Km 34+400 della carreggiata Ovest dell'autostrada A16, nonché le barriere di protezione laterale ivi insistenti e precipitati nell'area sottostante al viadotto interessato. Nell'ambito delle indagini in corso, risultano indagati tre dirigenti e due dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di omicidio colposo plurimo e omissione di atti d'ufficio. La Procura della Repubblica di Avellino ha successivamente disposto il sequestro dell'intero viadotto "Acqualonga" nella parte relativa alla carreggiata Ovest, solo parzialmente oggetto del precedente sequestro, e ha ampliato

il mandato ai propri consulenti tecnici, affinché ponessero in essere verifiche sul livello di sicurezza del bordo laterale del viadotto Acqualonga carreggiata Est e sui bordi laterali di tutti i viadotti ricompresi nel tratto autostradale Baiano Avellino Ovest, al fine di verificare eventuali condizioni di degrado e quindi di pregiudizio per la pubblica sicurezza. Le attività così conferite, sono state espletate il 5 settembre 2013. Successivamente, con decreto del 7 novembre 2013, la Procura di Avellino ha disposto il dissequestro del suddetto viadotto ordinandone la restituzione ad Autostrade per l'Italia prescrivendo a quest'ultima, ai fini del dissequestro definitivo del viadotto medesimo, alcune prescrizioni da adottare nell'esecuzione dei lavori di ripristino dello stato dei luoghi. All'esito delle verifiche condotte dal collegio peritale, tese ad accertare la conformità dei lavori di ripristino alle prescrizioni impartite, si procederà all'apertura al traffico della carreggiata.

Le operazioni peritali disposte dalla Procura della Repubblica di Avellino sono tutt'ora in corso.

Pedemontana Veneta

In esito dell'accoglimento da parte del Consiglio di Stato dell'appello presentato dal Consorzio stabile con mandataria SIS S.c.p.a. e la conseguente delibera della Regione Veneto di affidamento della gara alla predetta SIS S.c.p.a., l'ATI di cui fa parte Pedemontana Veneta S.p.A. (al cui capitale Autostrade per l'Italia partecipa direttamente nella misura del 29,775%), ha presentato ricorso in data 16.12.2009 al TAR del Lazio richiedendo l'esclusione di SIS S.c.p.a. per carenza di requisiti di partecipazione alla gara. Tale ricorso è stato dichiarato irricevibile dal TAR del Lazio; successivamente, in data 30.11.2011, è stato presentato appello al Consiglio di Stato, per la riforma e l'annullamento di detta sentenza, che ha rigettato l'appello con sentenza depositata il 16.3.2012.

In data 9.5.2012 l'Assemblea straordinaria della Società, in considerazione dell'impossibilità di raggiungere lo scopo sociale, ne ha deliberato la messa in liquidazione. Nel corso del 2012, la Società, tramite il liquidatore, si è attivata per l'ottenimento dell'importo a essa spettante in qualità di Promotore dell'iniziativa, presentando, anche nei primi mesi del 2013, ricorso al TAR Lazio e al TAR Veneto per l'accesso agli atti relativamente alla convenzione di concessione e alla copia della cauzione rilasciata dall'aggiudicatario.

L'Assemblea di approvazione del bilancio 2012, tenutasi il 28.6.2013, ha deliberato di procedere giudizialmente per il recupero del credito di euro 7.500.000,00 per le spese sostenute dalla Società quale promotore per la presentazione della proposta e il Tribunale di Venezia il 19.11.2013 ha emesso un'ingiunzione di pagamento per la predetta somma, oltre interessi e alle spese legali, nei confronti del Consorzio Stabile SISS.c.p.a., della Superstrada Pedemontana Veneta S.r.l. e della Regione Veneto, in solido tra di loro.

Ecomouv

Il 19 luglio 2013 il Ministro dei Trasporti ha autorizzato l'avvio delle attività di registrazione dei contribuenti che intendono pagare la tassa attraverso un abbonamento con le società appositamente abilitate dallo Stato con decreto (per gli altri contribuenti, che pagheranno direttamente la tassa attraverso i servizi di Ecomouv, le attività di registrazione sono state aperte il 14 ottobre 2013).

Il 29 luglio 2013 è stato dato avvio alla fase di sperimentazione nazionale ad adesione volontaria, con il coinvolgimento di oltre 10.000 veicoli e oltre 15 milioni di transazioni verificate, che ha permesso di constatare il corretto funzionamento del cuore tecnico del dispositivo (esazione e liquidazione della tassa), come riconosciuto pubblicamente dallo Stato francese.

Il 5 settembre 2013 il Ministro dei Trasporti ha tuttavia annunciato lo slittamento dell'applicazione della tassa, che era prevista il 1° ottobre 2013, per la correzione di alcuni aspetti periferici del dispositivo (ma sostanzialmente, anche e soprattutto a causa del basso numero di contratti registrati nel periodo 19 luglio/31 agosto, circa 20 mila che non avrebbe potuto permettere l'avvio operativo) e l'ha fissata per il 1° gennaio 2014.

A partire dal 16 settembre è stata avviata la verifica finale sulle correzioni nel frattempo apportate da Ecomouv ed è stato completato il quadro normativo per la messa in esercizio della tassa (con pubblicazione del decreto relativo alla messa in vigore della tassa in data 5 ottobre 2013). Dal 15 ottobre 2013, lo Stato ha autorizzato l'avvio della registrazione anche per gli utenti non abbonati e l'apertura della rete di distribuzione. Al 31 dicembre 2013, nell'ambito della fase di progettazione e allestimento del servizio, Ecomouv ha completato investimenti per 627,8 milioni di euro, riferiti principalmente alle attività di sviluppo del sistema di esazione, del sistema centrale e del sistema di controllo. Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese - Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF) - si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato ha riconosciuto che il dispositivo è conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo.

Tali omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, sono intervenute nel corso del mese di dicembre 2013. Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese ha annunciato la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. La sospensione dell'entrata in vigore dell'ecotassa ha determinato gravi perturbazioni sull'esecuzione del contratto. Due Commissioni parlamentari sono state insediate in merito all'Eco-Taxe nel corso di dicembre 2013, una delle quali, la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale, con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa. Il quadro politico e sociale francese resta complesso e lo scenario di applicazione futura della tassa si presenta incerto e soggetto a evoluzioni, rispetto alle quali potranno essere applicati i meccanismi di tutela previsti dal Contratto e/o del protocollo d'accordo in corso di negoziazione.

Altri contenziosi significativi pendenti

Con riferimento ai ricorsi promossi da Autostrade per l'Italia per l'annullamento dei provvedimenti del Concedente di approvazione delle perizie di

variante relative all'autostrada A4 Milano-Bergamo (lotti 1,2 e 3) – nella parte in cui non è stato riconosciuto, ai fini della remunerazione tariffaria, il maggior importo di cui alle suddette perizie – all'udienza del 23 gennaio 2013 il Collegio ha disposto il rinvio all'udienza del 19 giugno 2013. A seguito della predetta udienza, il Collegio, con apposita ordinanza, ha avanzato dubbi in ordine alla competenza del TAR del Lazio in luogo di quella del TAR della Lombardia, assegnando alle parti un termine di 30 giorni per presentare memorie relative a tale questione. Autostrade per l'Italia ha presentato le proprie memorie. Si è ora in attesa della sentenza.

Autogrill nel novembre 2013 ha presentato tre ricorsi, uno avanti il TAR del Lazio, uno avanti il TAR dell'Emilia-Romagna e il terzo avanti il TAR della Lombardia, per l'annullamento, previa sospensiva, delle sollecitazioni a manifestare interesse e delle lettere di invito inviate dall'Advisor (Roland Berger) per l'affidamento dei servizi ristoro in alcune Aree di Servizio. In sintesi Autogrill ha contestato la gravosità delle condizioni poste a base delle gare. Le istanze di sospensiva di Autogrill sono state respinte dai TAR.

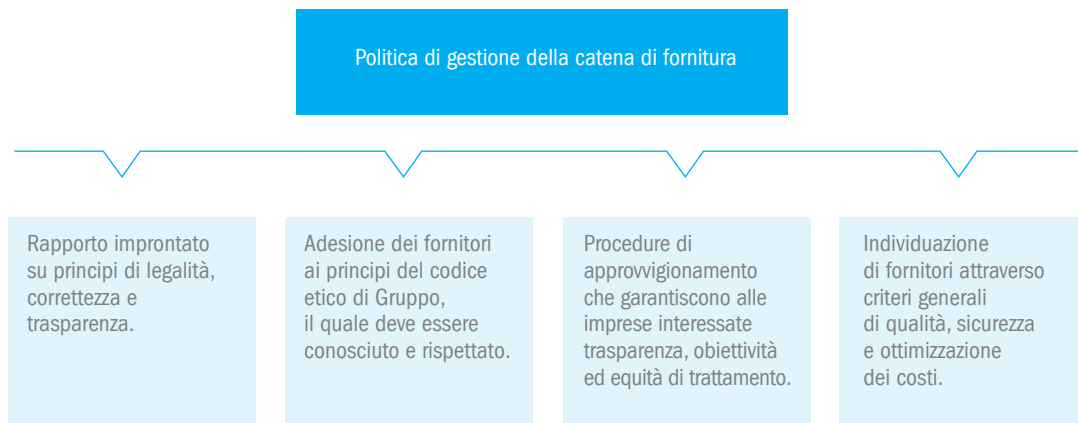
Autogrill, inoltre, con riferimento alle procedure nel frattempo espletate dall'Advisor in relazione alle quali la stessa Autogrill è risultata prima in graduatoria, ha presentato, nel gennaio 2014, tre ricorsi, uno avanti al TAR della Toscana, uno avanti il TAR del Piemonte e il terzo avanti il TAR della Liguria, per l'annullamento di alcune clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione. Sempre con riferimento alle suddette procedure espletate dall'Advisor, in relazione alle quali la stessa Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha notificato motivi aggiunti ai sopra citati ricorsi promossi nel novembre 2013, contenenti analoga richiesta di annullamento di clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di sub concessione.

Due affidatari del servizio ristoro hanno contestato ad Autostrade per l'Italia asseriti inadempimenti agli obblighi contrattuali relativamente ad alcune Aree di Servizio, chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti. In estrema sintesi si tratta di sei atti di citazione davanti il Tribunale Civile di Roma relativi ad altrettante Aree di Servizio, in relazione alle quali, a fronte di presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia e a seguito di ritardi nella realizzazione degli investimenti previsti in capo agli affidatari, che gli affidatari stessi affermano non essere a essi imputabili, sono contenute richieste di risarcimenti dei danni e riduzione delle royalty.

Un affidatario del servizio Oil (Tamoil) ha chiesto la risoluzione delle convenzioni in essere, asserendo un'eccessiva onerosità delle stesse e chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti a presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia in relazione ad alcune Aree di Servizio. Relativamente al suddetto affidatario, Autostrade per l'Italia, a fronte del mancato pagamento dei corrispettivi dovuti, ha escusso le garanzie bancarie e ha notificato decreti ingiuntivi per il credito vantato. L'affidatario ha provveduto a proporre opposizione avverso tutti i decreti ingiuntivi emessi a suo carico.

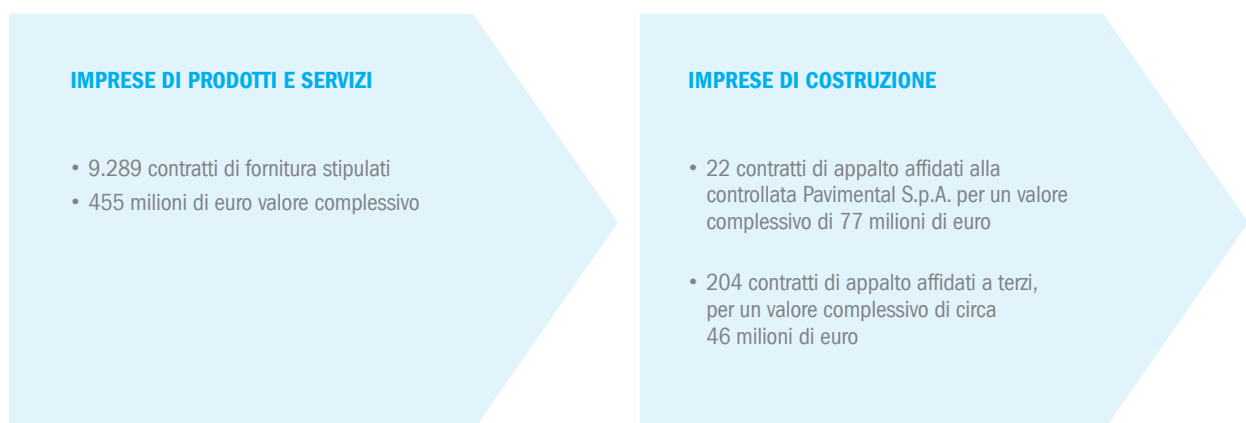
Autostrade per l'Italia è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale.

F. Supply chain



Le imprese della catena di fornitura

I principali fornitori del Gruppo sono imprese che svolgono attività di realizzazione di nuove opere e manutenzione della rete autostradale in esercizio e imprese che producono beni e servizi di varia natura tra cui quelle che forniscono tecnologia per lo sviluppo nel campo dell'esecuzione automatizzata e dei sistemi per il governo della mobilità.



Processo di selezione

(GRI/G3.1> EC6)

Il processo di selezione dei fornitori ha inizio con la richiesta e la valutazione delle loro caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative. Tale processo di qualifica dei nuovi potenziali fornitori prevede anche la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale: redazione di Bilanci di sostenibilità o ambientali, adozione di strategie di sostenibilità, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business.

L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manutenzione della rete a imprese esterne avviene attraverso gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici previsti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative comunitarie di settore (D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. di recepimento delle direttive CE 17/2004 e 18/2004), nel rispetto di trasparenza e correttezza. L'individuazione degli aggiudicatari avviene in base ai criteri del minor prezzo o del maggior vantaggio economico, a prescindere da altri criteri di preferenza.

Al fine di promuovere lo sviluppo economico e favorire l'incremento dell'occupazione locale, le società del Gruppo cercano, comunque, di ricorrere a fornitori locali, sempre nei limiti della reperibilità di alcune tipologie di beni o servizi e degli obblighi imposti dalle leggi.

Società	Distribuzione territoriale dei principali fornitori	Percentuale di spesa su fornitori nazionali
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Italia	98%
Pavimental S.p.A.	Italia	99%
Tangenziali di Napoli S.p.A.	Italia	100%
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Italia	48%
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	Italia	98%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	100%
Triangulo do Sol S.A.	Brasile	100%
Telepass France	Francia	100%
Gruppo Stalexport	Polonia	97%
Concessionaria da Rodovia MG 050 S.A.	Brasile	100%
Sociedad Concesionaria de Los Lagos	Cile	95,8%
Autostrade Indian Infrastructure D.P.	India	100%
Rodovia Das Colinas S.A.	Brasile	100%

Molto spesso la procedura di individuazione delle aziende attraverso gara pubblica può presentare inconvenienti, come per esempio i tempi tecnici di allestimento oltre che i costi di natura economica. Per queste ragioni Atlantia spesso ricorre all'affidamento diretto di lavori alla società del gruppo Pavimental. Ai sensi del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) è infatti possibile ricorrere a tale procedura entro un limite del 40% delle concessioni in oggetto di assegnazione qualora si tratti di impresa collegata al Gruppo.

Spesso la garanzia di un'immediata operatività, combinata alla prontezza d'intervento, rappresenta un forte incentivo, che spinge il Gruppo a ricorrere a questo canale. La delicata fase di manutenzione della rete rappresenta il tipico caso in cui un intervento deciso e tempestivo consente di rispondere prontamente alle esigenze dei clienti, specie nella fase in cui occorre garantirne la sicurezza.

Processo di controllo

Atlantia richiede ai suoi fornitori la conoscenza e l'adesione esplicita ai Principi del suo Codice Etico, e inserisce nei contratti apposite clausole relative a pratiche e modelli di comportamento coerenti con la sostenibilità ambientale e sociale, in particolar modo:

- tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- tutela del personale tramite l'adempimento di prescrizioni legislative, regolamenti, norme contenute nel contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL);
- tutela ambientale, in ambiti quali le modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione, la gestione del suolo, la tutela delle risorse idriche e dell'aria.

Ciascun fornitore deve impegnarsi, oltre che per sé anche per eventuali subfornitori e subappaltatori a garantire l'osservanza del Codice Etico e di Condotta del Gruppo. La sicurezza di tutti i lavoratori durante lo svolgimento delle prestazioni rappresenta una priorità strategica con l'obiettivo di limitare e ove possibile eliminare il rischio di accadimento di eventi infortunistici. (cfr. "Capitale Umano/Sicurezza sul lavoro").

A tal fine, una delle linee di azione è quella della promozione della cultura della sicurezza all'interno e nella catena di fornitura. In fase di definizione di ordini e contratti riguardanti particolari materie, sono inoltre introdotte clausole che impongono alla contraente oneri specifici in merito a:

- norme igienico-sanitarie e di sicurezza per il proprio personale impiegato in specifiche operazioni (es: sanificazione);
- norme da rispettare nell'eventualità di utilizzo di prodotti tossici o nocivi;
- norme per l'esecuzione di lavori su strada in presenza di traffico;
- polizza assicurativa a copertura di danni eventualmente arrecati a terzi dal personale della contraente nell'esecuzione dei lavori;
- presentazione, su richiesta, di specifiche prove di ottemperanza a tutte le norme relative a coperture assicurative e previdenziali del proprio personale.

Ai sensi del D.Lgs. 81/2008 (Tutela della Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro, con specifico riferimento ai cantieri), la Direzione Lavori e il Coordinatore per la Sicurezza dei lavori hanno piena facoltà di compiere ispezioni e accertamenti, nonché di richiedere notizie o informazioni circa l'osservanza di quanto contrattualmente espresso.

4.5 CAPITALE NATURALE

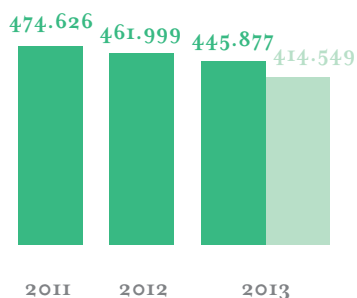
A. Key figure

Risorse

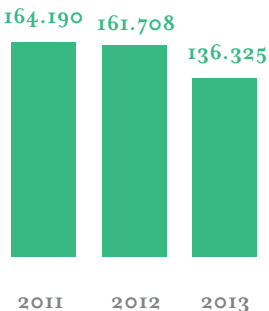
Consumo energetico (MWheq)

■ Perimetro complessivo

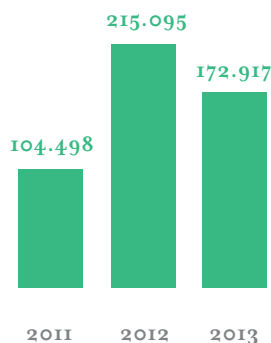
■ Isoperimetro 12/13



Spese e investimenti
a valenza ambientale (Euro/000)



Consumo di sali fondenti (t)

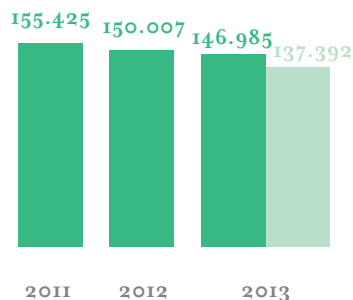


Attività

Emissioni di CO₂ - Scope 1 e 2 (t)

■ Perimetro complessivo

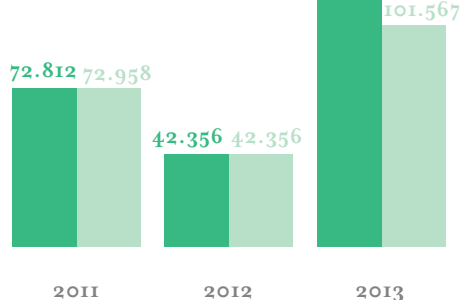
■ Isoperimetro 12/13



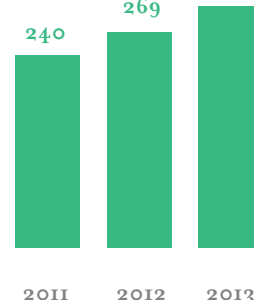
Rifiuti prodotti (t)

■ Perimetro reale 2013

■ Isoperimetro 12/13

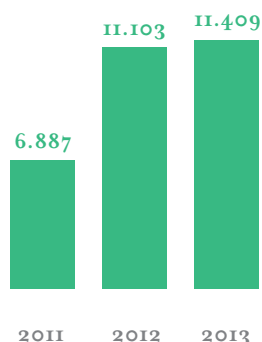


Km di barriere antirumore
lungo la rete

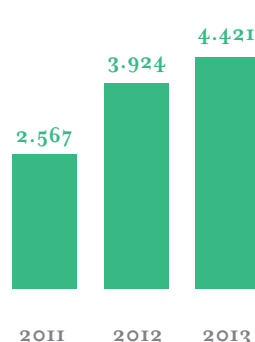


Risultati

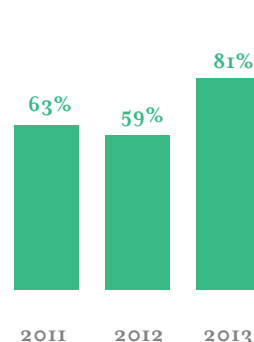
Emissioni dirette di CO₂
evitate (t)



Emissioni CO₂ evitate con
ricorso a fonti rinnovabili (t)



% riciclaggio/recupero
su totale rifiuti prodotti



Alcuni oggetti di rendicontazione della presente sezione sono presentati per il 2013 con due serie di dati: valori relativi al perimetro complessivo nel 2013 e valori isoperimetro 2012/2013 (ovvero riferiti al medesimo perimetro del 2012), calcolati escludendo le società cilene e brasiliane consolidate nel corso del 2012. Tale modalità espositiva riguarda i casi in cui l'ampliamento del perimetro ha generato effetti significativi sui dati rilevati nel 2013 per la fattispecie rappresentata, rendendo i valori complessivi (totale perimetro) non comparabili. Viceversa, nei casi in cui la fattispecie non sia stata interessata da variazioni rilevanti in tal senso, per il 2013 viene presentato un unico dato. I dati 2011 e 2012 sono coerenti con il perimetro del Gruppo rispettivamente al 31.12.2011 e al 31.12.2012. I dati di emissione e di consumo energetico relativi agli anni 2011 e 2012, comunicati nel precedente Bilancio, sono stati ricalcolati sulla base dell'aggiornamento dei fattori di conversione e di emissione.

B. Strategia ambientale

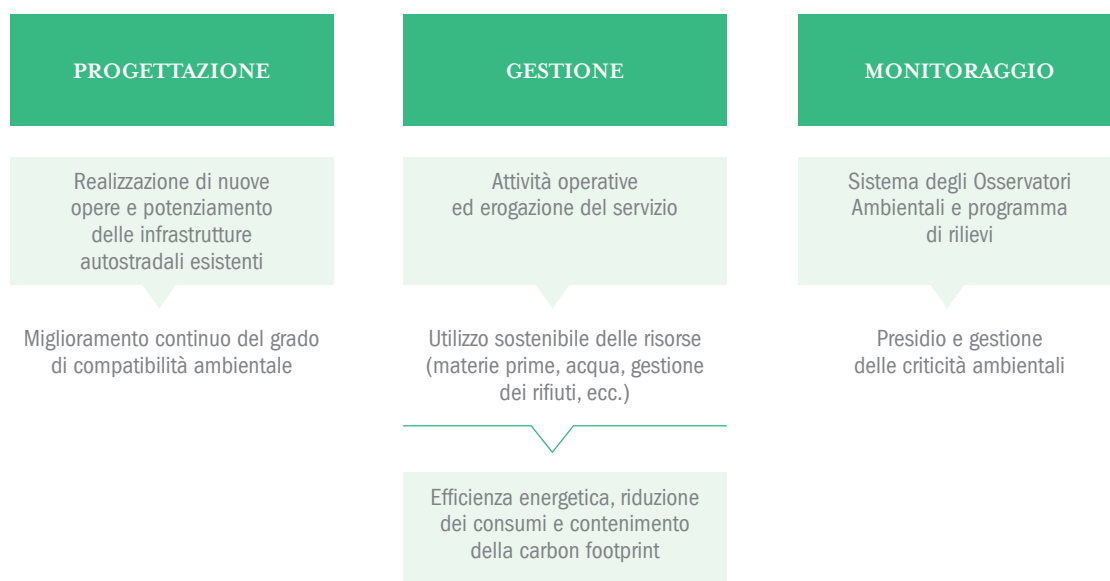
(GRI/G3.1 > EN26, S01, PR1)

L'adozione di politiche ambientali responsabili costituisce per Atlantia un investimento strategico per il futuro. L'ambiente è un fattore determinante nelle scelte aziendali, considerato sinergicamente in tutte le fasi in cui si articola l'attività, a partire dalla progettazione, alla costruzione, gestione ed esercizio della rete autostradale. Gli impegni assunti per la tutela dell'ambiente vanno oltre il rispetto della normativa ambientale e non si focalizzano solo sul core business, a testimonianza della pervasività della prospettiva della sostenibilità nel Gruppo.

Autostrade per l'Italia si impegna a:

- studiare soluzioni tecniche e tecnologiche atte a fornire prestazioni che vadano oltre, ove possibile, agli standard prefissati dalle normative vigenti;
- promuovere, attraverso adeguati strumenti procedurali, gestionali e organizzativi la tutela dell'ambiente;
- rafforzare l'attività di controllo costante delle prestazioni ambientali;
- includere la tutela dell'ambiente nei processi decisionali di lungo periodo;
- formare, sensibilizzare e coinvolgere le risorse umane sulle tematiche ambientali e di responsabilità sociale;
- operare in collaborazione con le istituzioni locali e nazionali e con le organizzazioni pubbliche e private per la difesa e la rivalutazione del patrimonio culturale, storico e artistico presente sul territorio attraversato dalla rete autostradale e promuovere iniziative comuni in campo culturale, artistico e sociale;
- dedicare particolare cura al patrimonio di vegetazione presente sulla rete autostradale;
- cooperare con enti, istituzioni, organizzazioni nazionali e internazionali, per contribuire alla definizione di strategie generali e di scelte politiche a livello istituzionale volte alla salvaguardia dell'ambiente e allo sviluppo sostenibile;
- comunicare in modo trasparente agli stakeholder la politica, gli obiettivi e la valutazione dei risultati ambientali del Gruppo.

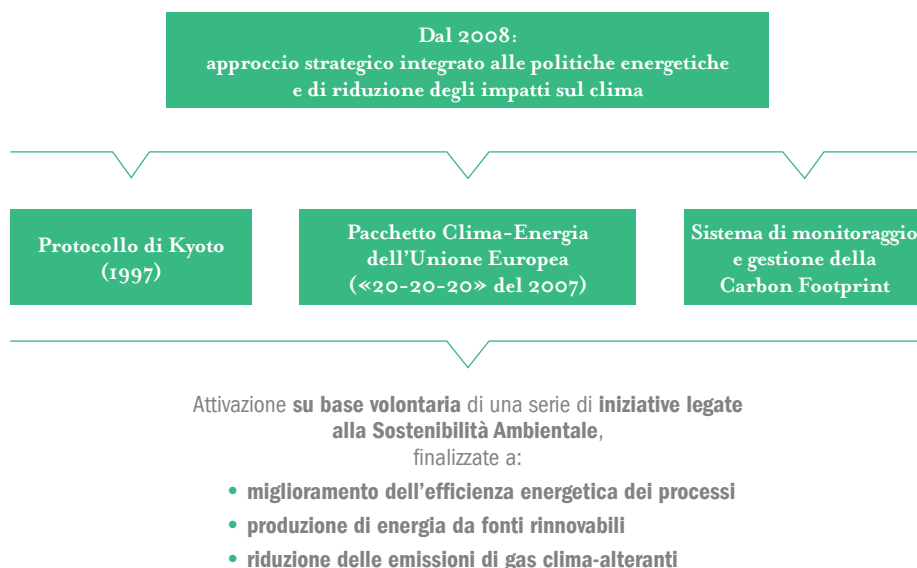
L'ambiente come dimensione strategica in tutte le fasi dell'attività



C. Politiche energetiche e di riduzione degli impatti sul clima: azioni e performance

(GRI/G3.1 > EC2)

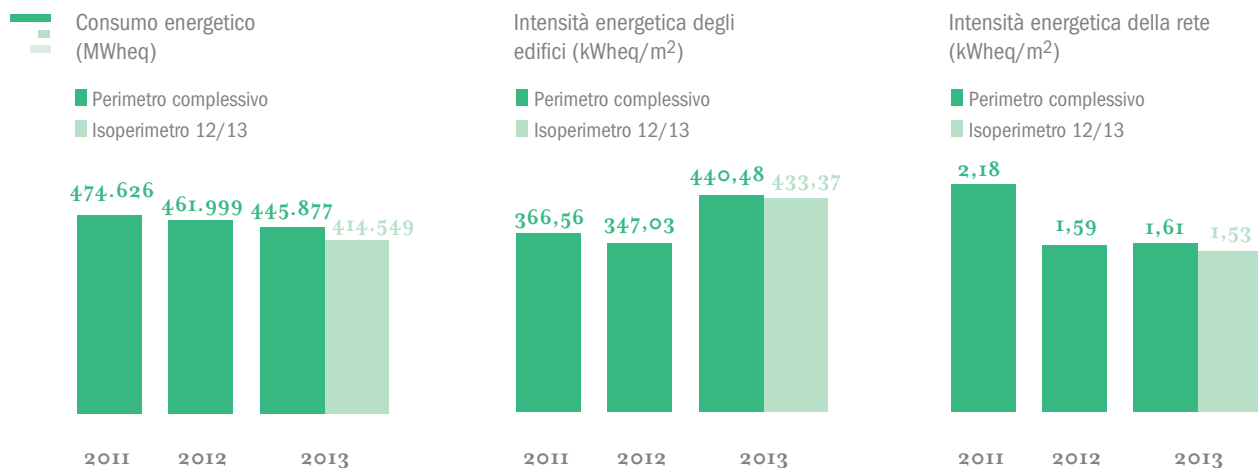
La politica energetica riveste importanza fondamentale nella strategia ambientale del Gruppo che da anni è impegnato volontariamente anche sul tema del Climate Change, attraverso investimenti per la realizzazione di progetti e iniziative rivolti alla riduzione delle emissioni di CO₂ in atmosfera. Rispetto alla situazione attuale, per la tipologia di attività svolta, il cambiamento climatico non rappresenta una minaccia diretta per l'operatività aziendale e le sue performance sul piano economico-finanziario. In termini indiretti, un effetto rilevante del cambiamento climatico è il possibile manifestarsi di eventi meteorologici di maggiore intensità (precipitazioni nevose intense, freezing rain, alluvioni ecc.), ambito che l'azienda presidia tramite un sistema di gestione atto a fronteggiarne le conseguenze (cfr. "Profilo del gruppo/ Sistema di gestione dei rischi").



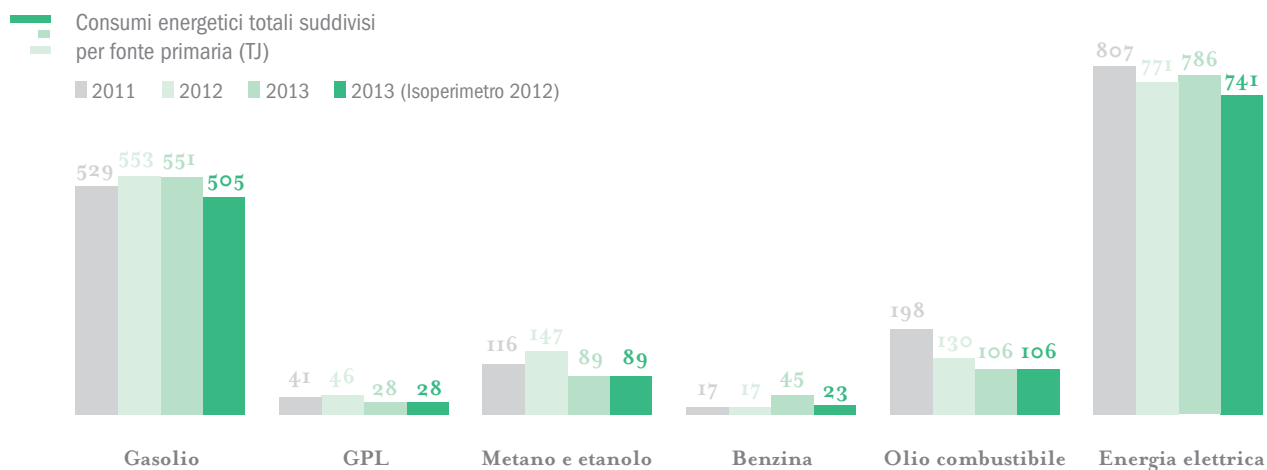
Performance

(GRI/G3.1 >EN16, EN17, CRE1)

Il consumo di energia nel 2013 fa registrare in termini complessivi una diminuzione rispetto al 2012 di oltre 16 mila MWh equivalenti (quasi il 4%). Questo trend si conferma, in modo più accentuato, in termini di confronto isoperimetro 2012-2013, con una riduzione dei consumi che supera i 47 mila MWh (pari al 10%).

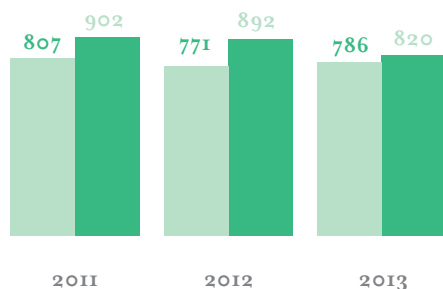


Considerando il consumo di energia disaggregato per fonte primaria, il decremento complessivo registrato nel 2013 è dovuto principalmente alla diminuzione di consumo di metano e etanolo, seguito da GPL, olio combustibile e gasolio, solo parzialmente compensato dall'incremento dei consumi di benzina ed energia elettrica. (GRI/G3.1 > EN3, EN4)



Consumi energetici totali
suddivisi per tipologia (TJ)

Consumi diretti
Consumi indiretti (EE)

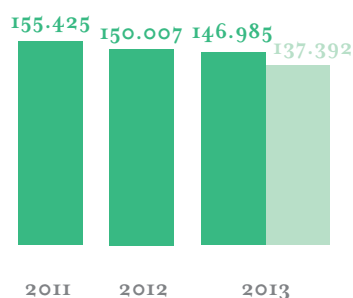


Per ulteriori dettagli: Appendice/Dati analitici.

Sul fronte delle emissioni si registra complessivamente (considerando le emissioni Scope 1 e 2⁽¹⁾) il medesimo andamento dei consumi di energia, con una riduzione del 2% (3.022 t) rispetto al 2012. In termini di isoperimetro 2012-2013 si rileva un più elevato decremento, pari a circa l'8,4%. **(GRI/G3.1>CR3)**

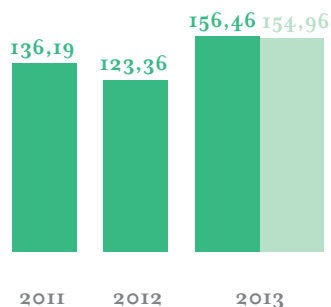
Emissioni di CO₂
Scope 1 e 2 (t)

Perimetro complessivo
Isoperimetro 2012/2013



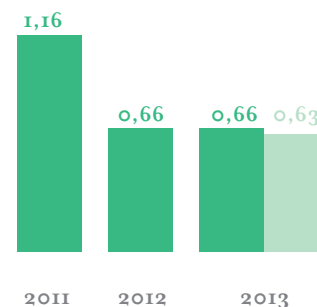
Intensità di emissione degli edifici
(kg/m²)

Perimetro complessivo
Isoperimetro 2012/2013



Intensità di emissione della rete
(kg/m²)

Perimetro complessivo
Isoperimetro 2012/2013



1 Il WRI/WBCSD GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard classifica le emissioni dirette e indirette di gas a effetto serra (GHG) in: Scope 1, emissioni dirette derivanti da processi di combustione di cui l'Organizzazione ha il controllo; Scope 2: emissioni indirette di GHG provenienti dal consumo di elettricità prelevata dalla rete nazionale, dall'acquisto di calore o di vapore; Scope 3, emissioni indirette derivanti da attività non direttamente controllate dall'Organizzazione (acquisto di materiali, prodotti/servizi, trasporto con veicoli di terzi, smaltimento di rifiuti, attività relative ai consumi di energia non ricoperte nello scope 2 (es. perdite di T&D), ecc.

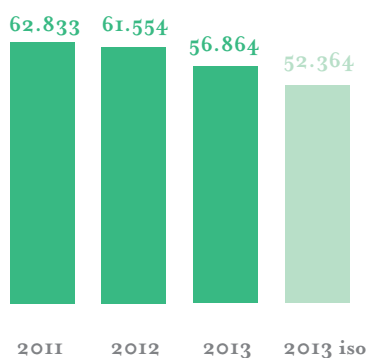
Scope 1 - Emissioni dirette

Nel 2013 le emissioni dirette confermano il trend in diminuzione rispetto al biennio precedente, sia a livello complessivo (-4.690 t. rispetto al 2012, pari al 7,6%), sia in termini di isoperimetro 2012-2013, rispetto al quale la diminuzione è più marcata (-9.191 t, pari al 14,9%).

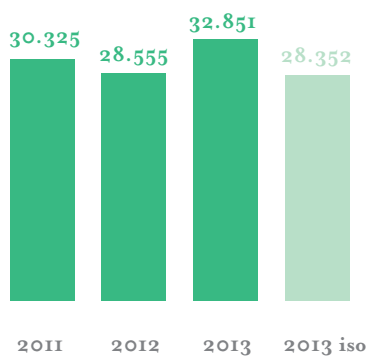
Il risultato complessivo è la sintesi di andamenti differenti tra le diverse fonti di emissione.

Si registrano variazioni in aumento (+15%) per il parco automezzi (mentre la differenza è minima a livello isoperimetro). Risultati positivi invece si riscontrano per le emissioni da riscaldamento (-13%), sostanzialmente in ragione di condizioni climatiche più favorevoli rispetto all'anno precedente e per le emissioni da lavori stradali (-33%), a causa della riduzione dei volumi di attività connessi al sostanziale completamento di opere infrastrutturali.

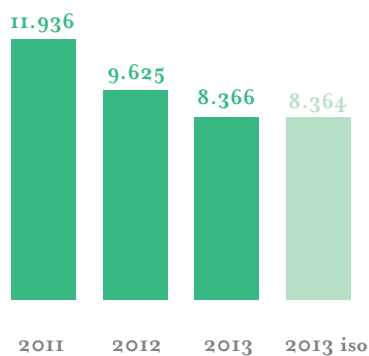
■ Totale emissioni dirette
■ (Scope 1) (t)



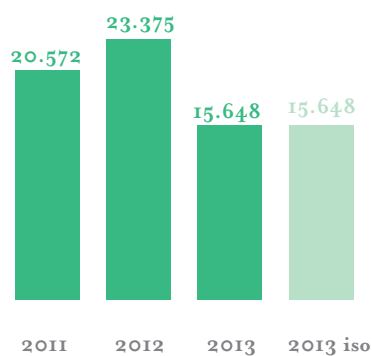
■ Emissioni dirette da autotrazione (t)⁽¹⁾



■ Emissioni dirette da riscaldamento (t)



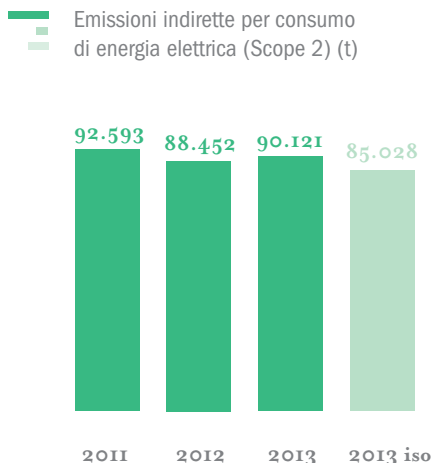
■ Emissioni dirette da lavori stradali (t)



(1) Nelle emissioni da autotrazione sono conteggiate anche quelle conseguenti l'utilizzo di generatori.

Scope 2 - Emissioni indirette

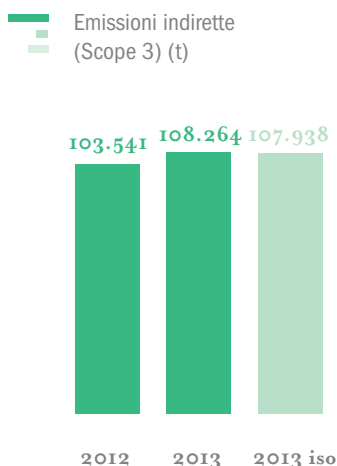
Nel 2013 le emissioni indirette legate al consumo di energia elettrica risultano complessivamente in aumento di 1.669 t. (+1,9% rispetto al 2012), fenomeno che è da attribuirsi principalmente all'ampliamento del perimetro, mentre invece in termini di isoperimetro 2012-2013 si rileva una riduzione di 3.424 t. (-3,9%).

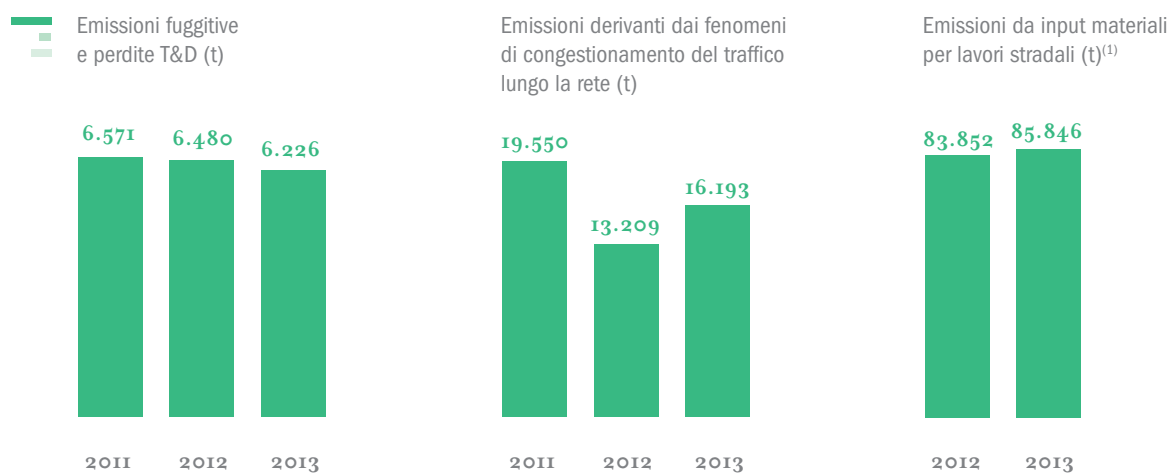


Scope 3 - Altre emissioni indirette

Nel 2013 le emissioni indirette da Scope 3 risultano complessivamente in aumento di 4.724 t. (+4,6% rispetto al 2012). Tali emissioni ricomprendono:

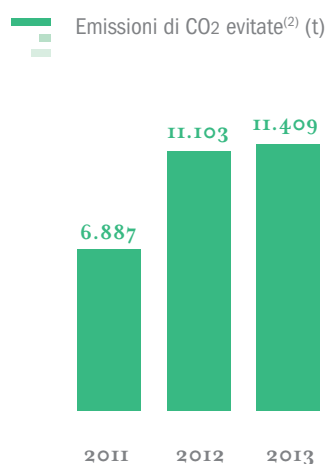
- le emissioni derivanti dai fenomeni di congestionamento del traffico autostradale, che risultano in aumento di 2.984 t. (+22,6% rispetto al 2012), come indicato nel successivo paragrafo "Le emissioni da traffico" al quale si rinvia per dettagli;
- le emissioni fuggitive di metano e quelle conseguenti alle perdite di T&D (Electricity Transport & Dispatchment), che risultano in diminuzione del 4% rispetto all'anno precedente (sia a livello complessivo, sia in termini di isoperimetro: -9%);
- le emissioni collegate all'acquisto e al trasporto di materiali per lavori stradali, che risultano in aumento del 2,3% rispetto al 2012. Partendo dai dati primari relativi al peso, al volume e/o alle quantità di materiali acquistati nell'ambito dei lavori stradali effettuati dalla società controllata Pavimental, è stata determinata, con riferimento al solo biennio 2012-2013, una stima delle emissioni di CO₂ prodotte, considerando un approccio lungo tutto il ciclo di vita (LCA) del materiale acquistato.





(1) Per la determinazione dei fattori di emissione specifici dei materiali utilizzati, sono stati presi a riferimento le principali banche dati utilizzate per i calcoli di LCA e Carbon footprint, quale ad esempio il database Ecoinvent.

Outcome e azioni di miglioramento (GRI/G3.1 >EN5, EN6, EN7,EN18)



(2) Emissioni evitate grazie a iniziative di riduzione e ottimizzazione dell'utilizzo di energia e alla produzione da fonti rinnovabili.

Nel 2013 l'impegno sul fronte della riduzione di emissioni ha confermato trend positivi rispetto al biennio precedente nelle aree delle fonti rinnovabili (emissioni evitate +12,67% rispetto al 2012), degli interventi sull'illuminazione esterna e in galleria (emissioni evitate +20,59% rispetto al 2012) e di altre iniziative, tra cui quelle finalizzate a una maggiore efficienza impianti di climatizzazione (emissioni evitate +2,66% rispetto al 2012). Invece, come evidenziato nel paragrafo "Le emissioni da traffico" (che segue), si è registrato un risultato negativo riguardo alle emissioni da congestionamento del traffico, che sono risultate in aumento rispetto al 2012.

La politica di Energy Management adottata dal Gruppo, indirizza le azioni in modo coerente verso un utilizzo più sostenibile della risorsa energetica, da perseguire sia attraverso la riduzione dei consumi, sia tramite l'adozione di fonti energetiche rinnovabili.

AREE DI AZIONE DEL GRUPPO

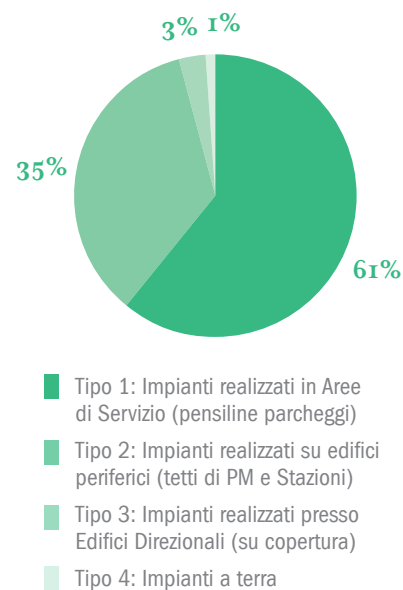
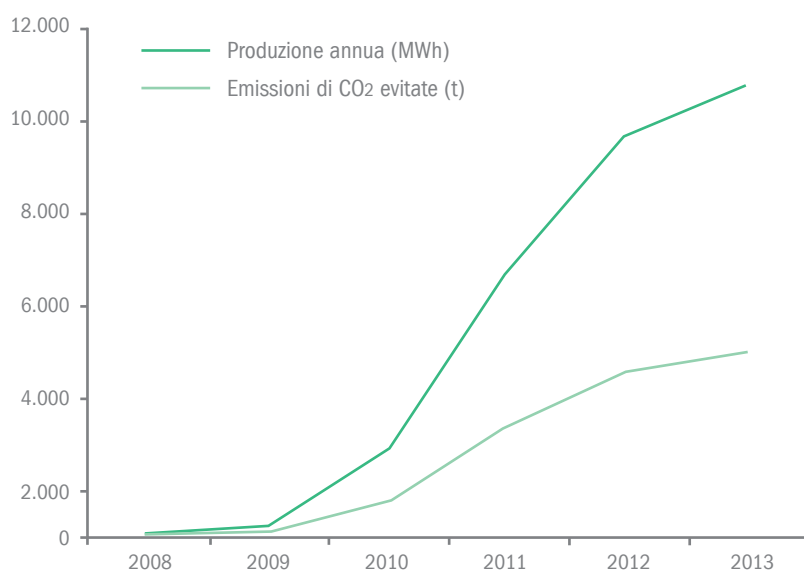


Fotovoltaico

Dal 2007 il Gruppo ha avviato un importante piano di interventi e investimenti nel settore fotovoltaico, che ha consentito di acquisire un proprio know-how realizzando componenti coperti da brevetto, nonché progettando e gestendo in proprio gli impianti realizzati presso le Direzioni Generali, le Direzioni di Tronco, gli Edifici Periferici, le Aree di Servizio e alcune aree dismesse.

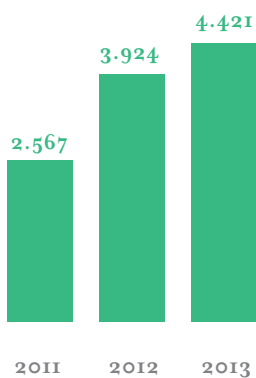


SVILUPPO DEL FOTOVOLTAICO



A fine 2013 il Piano fotovoltaico ha portato a 156 il numero di impianti installati lungo la rete con una produzione a regime di 13.000 MWh/anno di energia elettrica da fonte rinnovabile. Gli investimenti a oggi effettuati consentono un risparmio annuale di circa 1,6 milioni di euro a partire dal primo anno e per tutti gli esercizi di vita utile degli impianti, oltre all'incentivo statale erogato dal GSE, a copertura degli investimenti effettuati.

Emissioni CO2 evitate con ricorso a fonti rinnovabili (t)



Illuminazione

Nel periodo 2008-2013 le iniziative realizzate sugli impianti elettrici e di illuminazione esterna hanno consentito un risparmio energetico complessivo pari a 21.677 MWh/anno e un risparmio complessivo di emissioni pari a 8.953 t/anno.

ILLUMINAZIONE

Highlight - 2013

Attività svolta e risultati

- 2 interventi conseguenti all'evoluzione normativa del settore: nel 40% dei circuiti di imbocco riadeguamento (in diminuzione) dei parametri prestazionali dell'impianto alle nuove curve di luminanza di adattamento derivanti dal nuovo metodo progettuale a "luminanza dinamica".
- Regolazione (in diminuzione) del flusso luminoso di tutti gli apparecchi illuminanti a LED dei circuiti di permanente.
- Investimenti: 550.000 euro.
- Costi manutenzione: 524.000 euro.

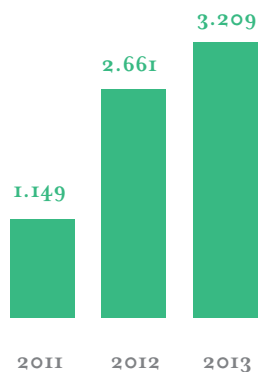
Attività programmata 2014

- In circa 90 stazioni autostradali: sostituzione di 600 apparecchi illuminanti al sodio alta pressione dei piazzali di stazione con altrettanti a LED (potenza elettrica inferiore ma pari prestazioni illuminotecniche).

Obiettivo 2014

Risparmio energetico
stimato delle iniziative:
560 MWh/anno

Emissioni CO₂ evitate con interventi
sull'illuminazione esterna e in galleria (t)



Il programma di interventi sull'illuminazione esterna (con l'introduzione della tecnologia LED e altri interventi di riduzione dei consumi nelle gallerie, per le pensiline di stazione e i piazzali delle Aree di Servizio), ivi comprese le installazioni previste nel 2014, consentirà un risparmio energetico di circa 22.250 MWh/anno e un risparmio economico stimato in circa 4,1 milioni di euro all'anno a partire dal primo anno e per tutti gli esercizi di vita utile degli impianti.

Inoltre, il progetto relativo all'introduzione dell'illuminazione a LED in galleria ha consentito di ottenere oltre 5.000 certificati bianchi in grado di generare un ricavo pari a 520.000 euro nel 2013.

Climatizzazione ad alta efficienza e altri interventi

Ogni anno la società Autostrade per l'Italia realizza interventi di miglioramento degli impianti di climatizzazione in esercizio presso le stazioni autostradali, le Direzioni di Tronco e gli edifici periferici (posti manutenzione, posti neve, polizie stradali). Tali iniziative sono finalizzate all'aumento del grado di efficienza degli impianti di climatizzazione esistenti, all'adeguamento normativo degli impianti che, peraltro, comportano il conseguimento di un risparmio energetico, oltre ad altri interventi.

CLIMATIZZAZIONE

Highlight - 2013

Attività svolta

- Incremento dell'efficienza degli impianti di climatizzazione:
 - installati 5 impianti con pannelli solari per la produzione di acqua calda sanitaria;
 - allacciamento alla rete gas metano di 3 centrali termiche, installazione di caldaie a condensazione e dismissione dei serbatoi gasolio esistenti;
 - dismissione di una centrale termica ed è stata installata una pompa di calore per la climatizzazione dei locali e la produzione di acqua calda sanitaria.
- Adeguamento normativo:
 - sostituzione di 36 pompe di calore contenenti gas non ecologico con nuove macchine funzionanti con gas ecologico e caratterizzate da COP/EER superiori alle precedenti.
- Altri interventi di risparmio energetico:
 - implementazione di sistemi di gestione e regolazione degli impianti (è entrato a regime il progetto clima stazioni, implementato su circa 400 cabine esazione pedaggio, per ottimizzare la regolazione della temperatura interna).
- Investimenti: 655.000 euro.
- Costi manutenzione: 594.000 euro.

Risultati

- **Risparmio energetico** complessivo annuo: **1.137 MWh** di **energia elettrica** e **134.000 litri** di **gasolio**.

Obiettivo 2014

Risparmio energetico stimato per l'anno 2014:
857 MWh/anno
e 143.000 litri/anno di gasolio

Il piano di interventi sugli impianti di climatizzazione consentirà, a fine 2014, un risparmio cumulato annuale di circa 2.800 t. di CO₂ e un risparmio economico stimato in circa 1,2 milioni di euro all'anno a partire dal primo anno e per tutti gli esercizi di vita utile degli impianti.

Gli interventi di miglioramento energetico realizzati riguardano anche altre tipologie di impianti installati lungo la rete autostradale di competenza. In particolare, le iniziative finora attuate hanno riguardato:

- l'adeguamento degli impianti in itinere con pannelli a messaggio variabile (PMV) ad alimentazione ottimizzata del circuito, nei periodi di non visualizzazione delle informazioni su traffico e viabilità (saving nelle ore di spegnimento reale);
- l'adeguamento dell'illuminazione dei semafori degli attraversamenti pedonali presenti sulle piste di esazione, con sostituzione di apparecchi illuminanti a incandescenza con altrettanti a tecnologia LED.

ALTRI INTERVENTI

Highlight - 2013

Attività svolta

- Interventi di adeguamento impianti in itinere con pannelli a messaggio variabile (risparmio energetico pari a 770 MWh/anno);
- Adeguamento dell'illuminazione dei semafori degli attraversamenti pedonali (risparmio energetico pari a 43 MWh/anno).

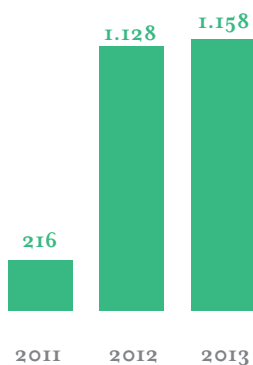
Risultati

- **Risparmio energetico complessivo** stimato: circa **813 MWh/anno**.

Obiettivo 2014

Risparmio energetico:
circa 137 MWh/anno

Emissioni CO₂ evitate con maggiore efficienza
impianti di climatizzazione e altri interventi (t)

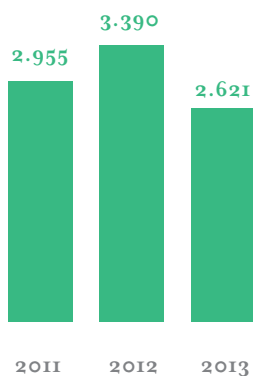


Riciclaggio della pavimentazione stradale

Nel 2013 sono state prodotte circa 818 mila t. di asfalto fresato (derivante dalla scarifica della pavimentazione stradale), di cui l'87% ceduto a terzi e il restante 13% recuperato negli impianti fissi e mobili di Pavimental nel processo di produzione di nuovo conglomerato bituminoso (16% nel 2012).

Le emissioni di CO₂ evitate che conseguono dal risparmio di materiale inerte vergine e del processo di smaltimento evitato, risultano pari a circa 2.620 t.

Emissioni CO₂ evitate con riciclaggio
della pavimentazione stradale (t)



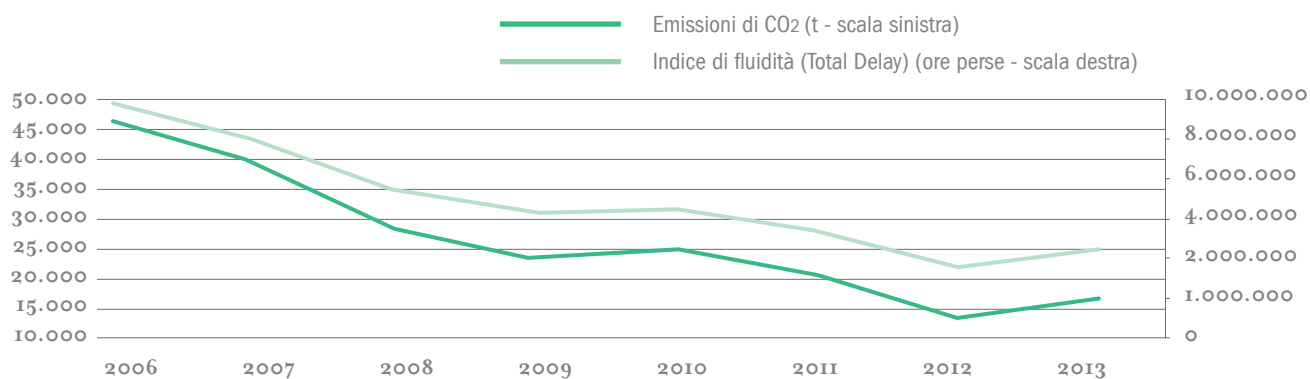
Le emissioni da traffico

I veicoli che transitano sulla rete autostradale emettono gas clima-alteranti e inquinanti atmosferici. Pur non essendo, quindi, la rete autostradale una sorgente diretta di inquinamento atmosferico, il Gruppo, coerentemente con le logiche dello sviluppo sostenibile ha ritenuto di adottare una politica di riduzione delle emissioni in atmosfera includendo anche quelle derivanti dai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete, che provocano condizioni di rallentamento, coda e frequenti stop&go.



Grazie agli investimenti realizzati dall'azienda, per il miglioramento dei livelli di servizio e degli standard di sicurezza, nel corso degli anni il Total Delay (cfr. Capitale Sociale/Sicurezza stradale e fluidità del traffico) si è ridotto sensibilmente del 61% dal 2006 al 2013, con conseguente significativa diminuzione dei livelli di emissione di CO₂ e degli altri inquinanti atmosferici causati dalla circolazione sulla rete autostradale (in totale 19.518 t. di emissioni evitate dal 2006 al 2013).

TOTAL DELAY: ANDAMENTO 2006/2013



Tuttavia, nel 2013 l'aumento del Total Delay (cfr. Capitale Sociale/Sicurezza stradale e fluidità del traffico) ha comportato un aumento stimato delle emissioni di CO₂ legate a fenomeni di congestionamento del traffico pari a 2.984 t. in più rispetto al 2012 e il mancato raggiungimento del target pari a 990 t/anno.

Le emissioni evitate grazie all'utilizzo del sistema di esazione automatico Telepass ai caselli della rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia nel 2013 sono stimate in 22.330 t. di CO₂ (-2,5% rispetto al 2012).

D. Altre aree di impegno ambientale: politiche, azioni e performance

Inquinamento acustico

L'inquinamento acustico rappresenta un'area di impegno rilevante per il Gruppo, alla quale vengono dedicate risorse per acquisire e sviluppare metodologie analitiche sofisticate, strumenti e supporti tecnologici innovativi, grazie ai quali aumentare l'efficacia dell'azione, sia in sede di progettazione e realizzazione di nuove opere, sia nello svolgimento di interventi specifici di risanamento.

Nel corso del 2013, tra i vari aspetti, sono state sperimentate nuove tipologie di fondazione, caratterizzate da una maggiore velocità di esecuzione e semplicità di cantierizzazione.



I dati si riferiscono agli interventi antirumore realizzati sulla rete autostradale italiana gestita dalle società concessionarie del Gruppo controllate. I dati 2011 e 2012 sono coerenti con il perimetro del Gruppo rispettivamente al 31.12.2011 e al 31.12.2012.

Autostrade per l'Italia è impegnata nell'attuazione di un Piano di Risanamento Acustico (approvato dal Ministero dell'Ambiente con Decreto n. 34/2011 dell'11 marzo 2011, e successive specificazioni e prescrizioni) che prevede complessivamente 363 macrointerventi. Nel 2013, in conformità a quanto previsto nello schema di intesa, Autostrade per l'Italia ha informato i Comuni, le Regioni e il Ministero dell'Ambiente in merito allo stato di attuazione del Piano, e alla presentazione del secondo stralcio quinquennale 2014-2018 (il primo stralcio era riferito al periodo 2009-2013), che prevede 62 macrointerventi, che dovrà essere approvato nel 2014 in conferenza unificata Stato-Regione.

Nel 2014 inoltre sarà convocata dal Ministero dell'Ambiente la Commissione prefettizia per la chiusura delle attività relative al "Caso Pilota" il cui obiettivo era il risanamento acustico dell'area urbana di Genova e la definizione di standard progettuali, avendo come ultimo mandato la definizione delle modalità realizzative dei collaudi acustici. Tale attività sarà alla base dei successivi collaudi dell'intero Piano di Risanamento.

Consumi idrici (GRI/G3.1 >EN8, EN9, CRE2)

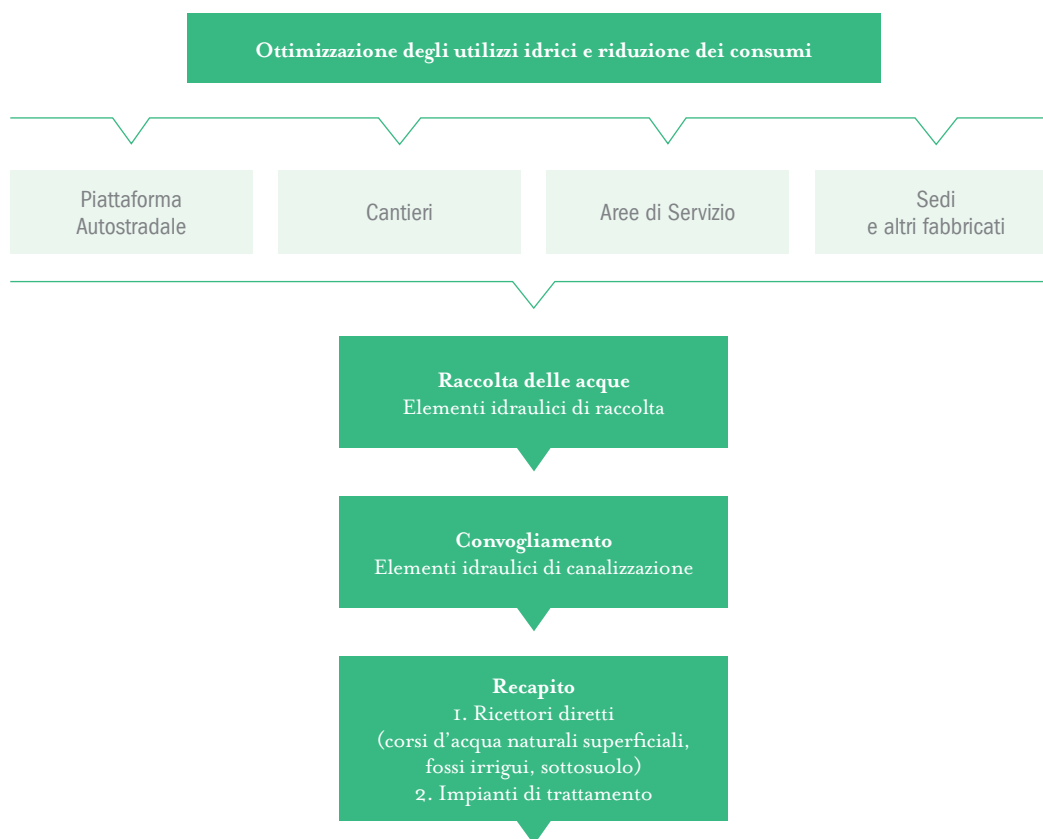
Nel 2013 i consumi idrici del Gruppo ammontano a oltre 1,8 milioni di metri cubi, un incremento estremamente significativo rispetto al 2012 (oltre 1,2 milioni di m³ in più).

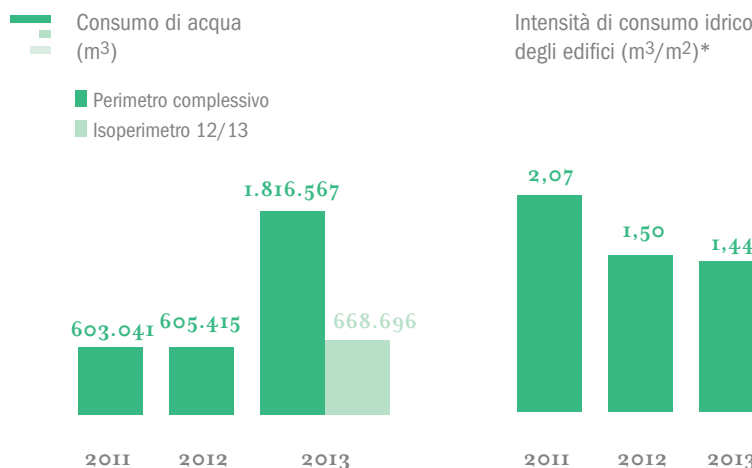
In tale risultato incide significativamente l'ampliamento del perimetro e in particolare di Grupo Costanera, il cui consumo nel 2013 ha superato 1,1 milioni di m³. Questo è sostanzialmente dovuto alle condizioni meteo climatiche dell'area di Santiago del Cile, la cui stagione secca di lunga durata genera un elevato fabbisogno idrico, soprattutto per l'irrigazione di aree verdi e per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio.

Considerando invece il dato 2013, confrontato a parità di perimetro con il dato 2012, si rileva un incremento di circa 63 mila m³ (pari al 10,5%), dovuto in particolare alle attività di Traforo del Monte Bianco e di Pavimental, oltre agli effetti di un affinamento della metodologia di stima per alcune realtà.

Quasi il 78% (oltre 1,4 milioni di m³) dei consumi complessivi 2013 provengono da forniture di acquedotti pubblici o altre società di gestione dei servizi idrici, poco più del 22% da acque sotterranee.

Il trend rilevato comporta un aumento della criticità dell'utilizzo della risorsa idrica, un tema a cui il Gruppo è comunque sensibile da anni, come testimoniato dalle azioni intraprese per preservare la qualità dell'acqua, presidiando le fasi di raccolta, controllo e trattamento di depurazione delle acque che vengono successivamente immesse nel sistema idrico.





(1) Dall'indicatore "Intensità di consumo idrico" 2013, sono state escluse le società che non hanno fornito il dato di consumo idrico. Inoltre, non sono stati considerati i consumi di Gruppo Costanera, che presenta un elevato consumo idrico dovuto principalmente all'irrigazione di aree a verde. Dal consumo totale non è risultato possibile ricavare il dato relativo al consumo degli edifici/fabbricati. Il dato rappresenta una stima del consumo idrico totale annuale, in quanto ottenuto, in alcuni casi da letture dirette di contatori, in altri partendo dalla spesa totale annua per consumo di acqua.

Nell'ambito della gestione della risorsa idrica, attenzione è riservata al trattamento delle acque meteoriche provenienti sia dalla piattaforma autostradale che dalle zone di parcheggio e di transito veicoli nelle Aree di Servizio.

Queste ultime, in particolare, sono dotate di propri impianti di disoleazione. Nel corso del 2013 sono stati adeguati e potenziati gli impianti di trattamento nelle Aree in cui è stato richiesto in ottemperanza alla normativa regionale di settore. Inoltre, tutte le Aree di Servizio che sono state oggetto di lavori di ampliamento sono state dotate di ulteriori impianti di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento per le nuove porzioni realizzate o di nuovi impianti potenziati secondo le nuove esigenze. Per tutti gli impianti installati è stato avviato presso gli enti competenti l'iter di autorizzazione degli scarichi delle acque disoleate (come richiesto dalla normativa).

Un altro ambito riguarda l'inquinamento ambientale che può derivare dalle attività di vendita e distribuzione di prodotti carbo-lubrificanti. Autostrade per l'Italia, pur non avendo la gestione diretta del servizio, oltre a monitorare le autorizzazioni allo scarico degli affidatari delle zone adibite a vendita e distribuzione carburanti, ha assunto un ruolo di supervisione nei procedimenti di bonifica a carico delle società a cui è affidato il servizio "Oil", al fine di seguire con gli enti competenti l'avanzamento degli iter amministrativi avviati dalle suddette società e accelerare la conclusione degli stessi. Autostrade per l'Italia, a tale scopo, partecipa, soprattutto nei casi più critici, alle Conferenze dei Servizi indette dagli enti e organizza incontri periodici di coordinamento con gli affidatari titolari del procedimento di bonifica.

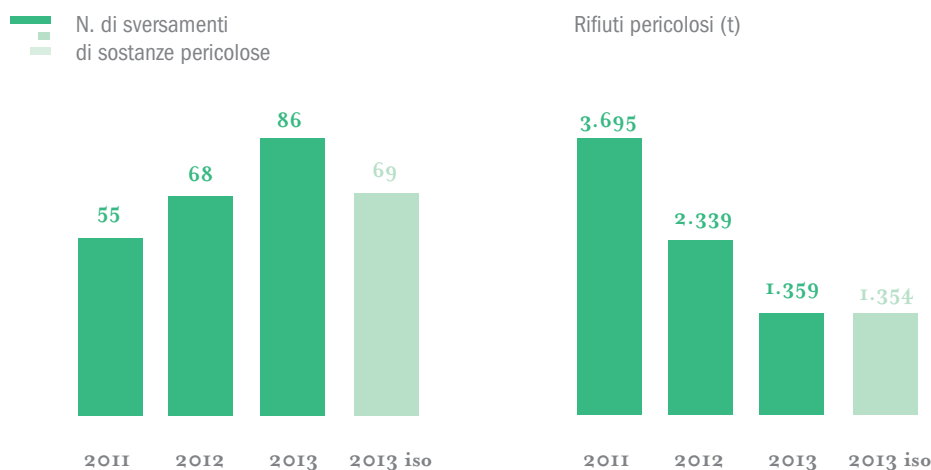
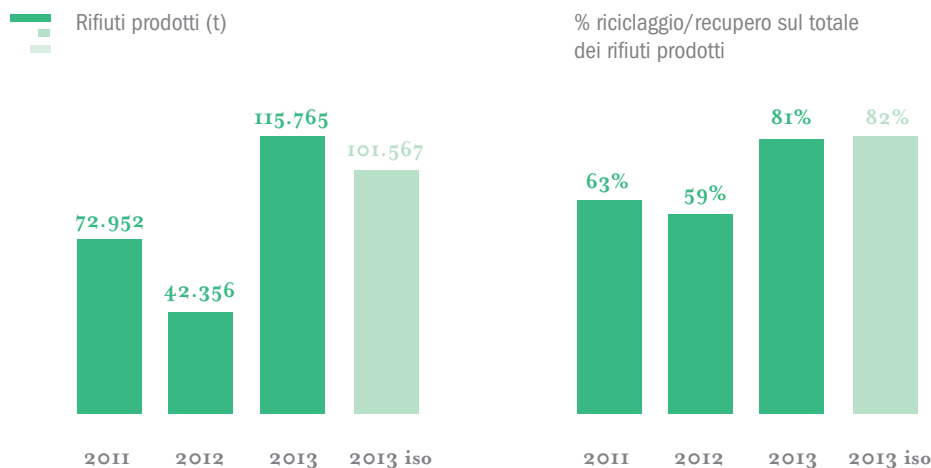
Gestione dei rifiuti (GRI/G3.1 >EN22, EN23, EN24)

I rifiuti censiti dal Gruppo nel 2013 ammontano a 115.765 t, in aumento di oltre 73 mila t. rispetto al 2012, dovuto a un incremento della produzione di rifiuti di Pavimental (in particolare rifiuti misti da attività di demolizione e costruzione), e all'ampliamento del perimetro di rendicontazione.

L'attenzione del Gruppo al tema del riciclaggio e recupero dei rifiuti è testimoniata dal significativo incremento conseguito nel 2013 rispetto al 2012 (in termini di isoperimetro 2012, 81% contro il 59%). Sono oggetto di riciclaggio essenzialmente rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione, carta, ferro e acciaio, terre e rocce da scavo, imballaggi, miscele bituminose, apparecchiature fuori uso.

Si rileva inoltre una riduzione sia in termini assoluti che percentuali (quasi il 42%) dei rifiuti pericolosi.

Lo smaltimento dei rifiuti viene gestito sostanzialmente tramite i servizi municipali di nettezza urbana e di ditte specializzate e autorizzate, che si occupano anche del riciclaggio. La metodologia di smaltimento è indicata nei formulari d'identificazione dei rifiuti.



Sulla rete autostradale e nelle Aree di Servizio possono talvolta verificarsi incidenti che provocano sversamenti accidentali di sostanze pericolose trasportate dai veicoli coinvolti. Tali incidenti generano notevoli problemi, sia per le persone coinvolte nell'incidente o quelle intervenute per i soccorsi, sia per l'ambiente circostante. La gestione di un evento di questo tipo è complessa ed è disciplinata da una apposita procedura interna che governa tutte le principali emergenze su strada, dagli incidenti automobilistici alla gestione dei rischi ambientali (es. dispersione di sostanze pericolose, incendio, frane e allagamenti, eventi neve, ghiaccio, nebbia ecc.).

Nel 2013 si sono verificati 86 sversamenti per un volume totale stimato di 208 m³(1), 18 eventi in più rispetto al 2012 di cui 17 di Gruppo Costanera. In termini di isoperimetro 2012-2013, infatti, si rileva una sostanziale stabilità dell'indicatore.

Consumo di risorse (GRI/G3.1 > EN1, EN2)

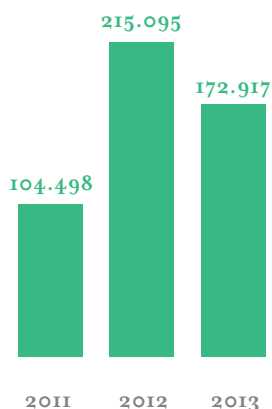
I sali fondenti sono tra i materiali più importanti utilizzati dal Gruppo soprattutto ai fini del perseguimento di sempre più elevati livelli di sicurezza e percorribilità della rete autostradale.

Nel periodo invernale tali materiali (cloruro di sodio e cloruro di calcio) vengono impiegati nelle operazioni di manutenzione, per prevenire la formazione di ghiaccio sulla sede stradale.

Il consumo di sali fondenti è quindi legato alle condizioni climatiche che si verificano nel periodo.

Nel corso del 2013 sono state utilizzate complessivamente 172.917 t. di sali fondenti per le operazioni invernali, di cui il 97% in Italia e il residuo in Polonia. Rispetto al 2012 si rileva quindi un decremento di circa il 20%, dovuto principalmente a una diminuzione del 30% del numero di eventi nevosi verificatisi rispetto al 2012 (208.254 ore neve per km di estensione del fenomeno nel 2013 rispetto alle 297.281 del 2012).
(cfr. sez. *Profilo del Gruppo/Sistema di gestione dei rischi*)

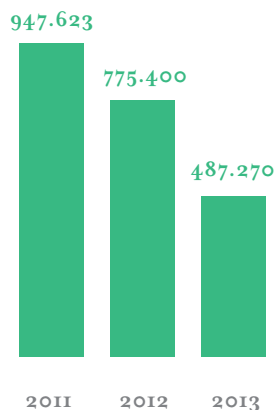
Consumo di sali fondenti (t)



Il conglomerato bituminoso, prodotto dalla società controllata Pavimental e in parte minore acquistato da terzi, viene utilizzato dal Gruppo per proprie attività di rifacimento delle pavimentazioni e in interventi di potenziamento della rete.

Nel 2013 sono state utilizzate oltre 487 mila t. di conglomerato bituminoso, in diminuzione rispetto al 2012 di circa 288 mila t., (-37%), da imputarsi alla ridotta attività della Società nell'anno considerato.

Conglomerato bituminoso (t)



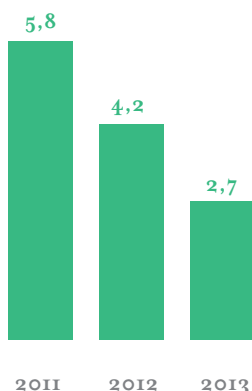
Per le attività di manutenzione della pavimentazione stradale, nel 2013 sono state impiegate 500.070 t. di materie prime, tra cui: cementi, materiali di cava (sabbia, pietrisco, filler) che rappresentano il 95,5% del totale, bitumi ed emulsioni bituminose.

Tutti i progetti predisposti in attuazione dei piani di investimenti di Autostrade per l'Italia prevedono che le terre derivanti dagli scavi vengano totalmente riutilizzate, al fine di attenuare l'impatto ambientale legato principalmente all'approvvigionamento di inerti da cava e allo smaltimento tramite discarica dei materiali non utilizzati. Il materiale derivante da scavo viene riutilizzato per realizzare rilevati, modellamenti morfologici, dune antirumore, nonché per riqualificare aree degradate (per esempio, cave abbandonate).

Nel 2013 sono stati riutilizzati circa 2,7 milioni di metri cubi di materiali da scavo, principalmente in diversi lotti della Variante di Valico e della A14. Si osserva nel triennio 2011-2013 un trend decrescente, dovuto sostanzialmente ai progressivi completamenti delle opere previste nei piani di investimento.

(1) La stima sul volume degli sversamenti di sostanze pericolose è parziale, a causa dell'impossibilità di accesso, in molti casi, ai formulari del rifiuto intestati alle Imprese incaricate della bonifica.

■ Materiale da scavo riutilizzato
(milioni m³)



Dall'inizio dei lavori relativi alle tratte interessate dal piano di investimenti di Autostrade per l'Italia:

- riutilizzati oltre 28 milioni di tonnellate di materiale da scavo;
- percentuale di riutilizzo pari al 71%.

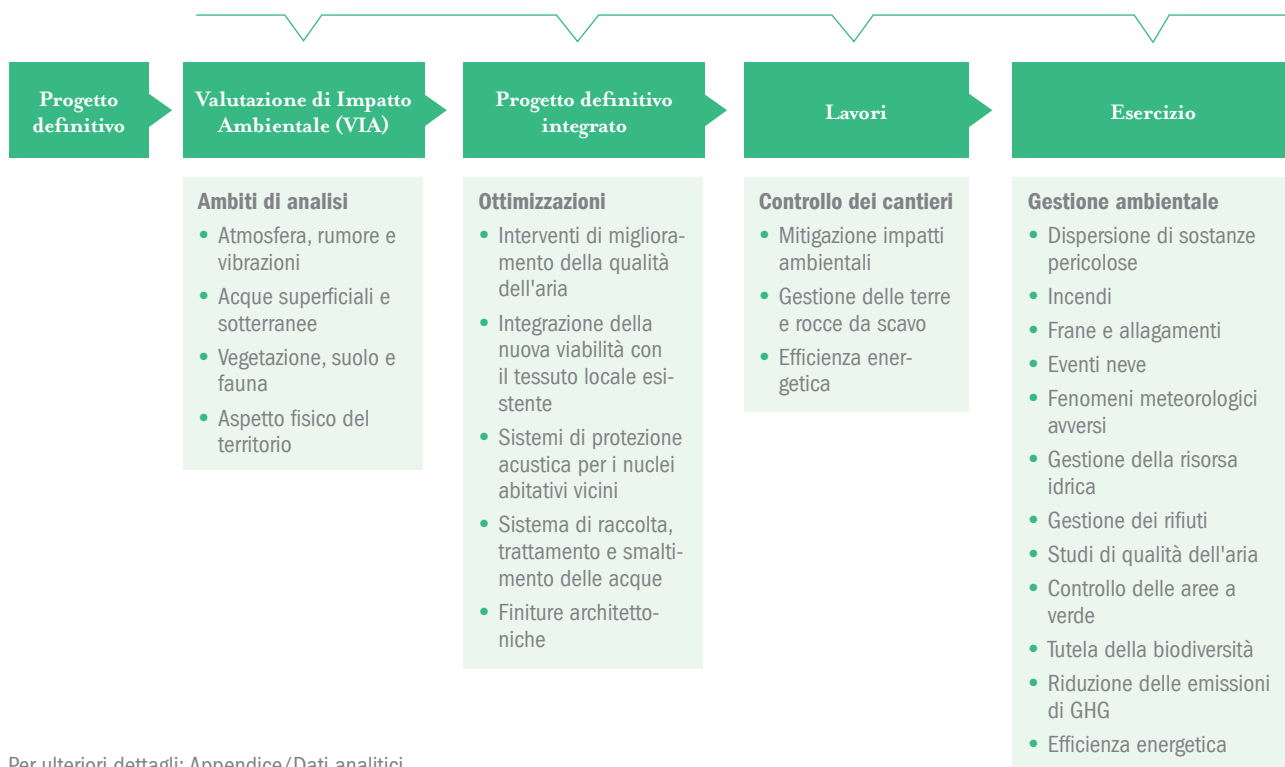
Controlli ambientali

OBIETTIVO STRATEGICO

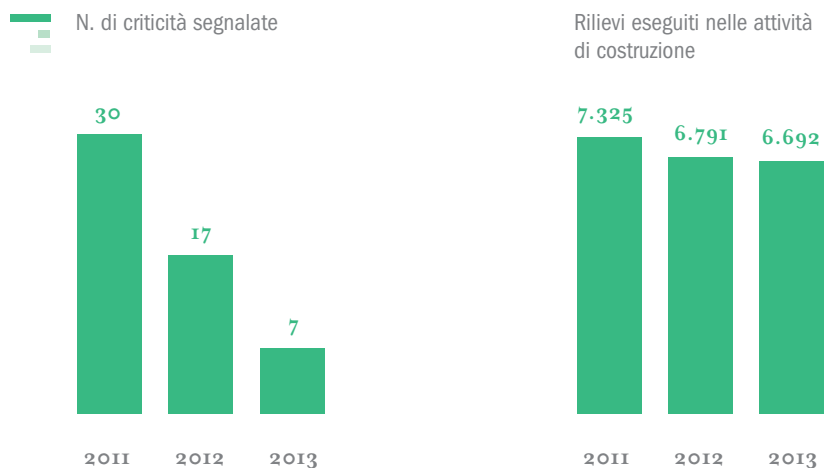
Miglioramento continuo del grado di compatibilità ambientale delle opere

Il monitoraggio ambientale è una procedura prevista per le opere in corso di realizzazione, che si applica fino a 12 mesi dopo l'entrata in esercizio, allo scopo di verificare l'efficacia dei sistemi adottati per la protezione e la mitigazione degli impatti. Il coordinamento delle attività previste dalla procedura è affidato ad Enti di controllo (tra i quali: Osservatorio Ambientale e Socio Economico delle Regioni Emilia-Romagna e Toscana, Comitato Tecnico di Garanzia e Regioni).

MONITORAGGIO AMBIENTALE



Per ulteriori dettagli: Appendice/Dati analitici



Nel 2013 si rileva una riduzione del numero dei rilievi rispetto all'anno precedente, dovuto alla diminuzione delle attività a seguito del parziale completamento dei lavori in alcuni lotti della Variante di Valico e della parziale inattività nell'area fiorentina a seguito delle sospensioni dei lavori. Anche sul fronte delle criticità ambientali nel 2013 si registra una diminuzione da attribuirsi alla fase ormai avanzata dei lavori, nonché a una maggiore attenzione da parte delle Direzioni Lavori e delle Imprese Appaltatrici alle problematiche ambientali. Conformemente alle procedure adottate dall'Ufficio di Monitoraggio Ambientale, in tutti i casi di superamento dei limiti (soglie di azione) è stato attivato il Gruppo di Crisi, al fine di intervenire presso l'Impresa appaltatrice per ricondurre i valori dei parametri monitorati al di sotto dei limiti stessi, attraverso modifiche delle modalità operative o eventualmente l'introduzione di provvedimenti atti a mitigare l'impatto delle stesse.

Di seguito si riportano alcuni dei principali interventi effettuati sui diversi cantieri attivi nell'anno 2013 a seguito delle segnalazioni di criticità da parte dell'Ufficio di Monitoraggio.

CRITICITÀ RILEVATE E INTERVENTI EFFETTUATI NEL 2013 (GRI/G3.1 > S010)

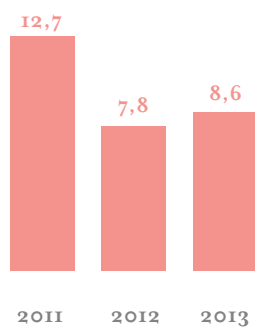
COMPONENTE	LOCALITÀ	CRITICITÀ RILEVATA	INTERVENTO
Rumore	Barberino - Firenze Nord, Lotto 0, Corpo autostradale CS01	Superamento limiti rumore	Riorganizzazione attività di cantiere e allontanamento sorgenti impattanti dal ricettore
Acque superficiali	Firenze Nord-Barberino, Lotto 0	Superamento limiti di torbidità	Comunicazione all'impresa dell'anomalia registrata; Ripristino nel minor tempo possibile dell'efficienza idraulica della regimazione idraulica dei cantieri Cornocchio e Bellosguardo realizzata per evitare l'immissione di acque di cantiere nei torrenti e manutenzione frequente delle vasche di prima pioggia per evitarne la tracimazione.
Assetto del territorio	Variante di Valico, lotto 5b, Ripoli	Superamento limiti di soglia di allarme dall'inclinometro VV05TI_SR1	Il rilievo della criticità, messa in relazione con lo stato di avanzamento del fronte di scavo e con gli altri dati strumentali raccolti in zona, ha indotto a mantenere alta la soglia di attenzione sul monitoraggio dell'area e sulle fasi di avanzamento dei lavori.

4.6 CAPITALE INTELLETTUALE

A. Key figure

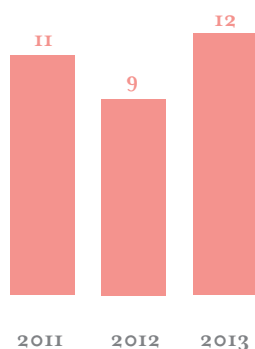
Risorse

Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo (milioni di euro)

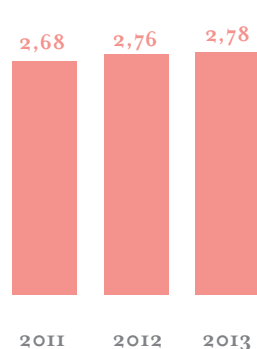


Attività

Numero di progetti R&S in corso



Arredo tecnologico⁽¹⁾: impianti per km di rete

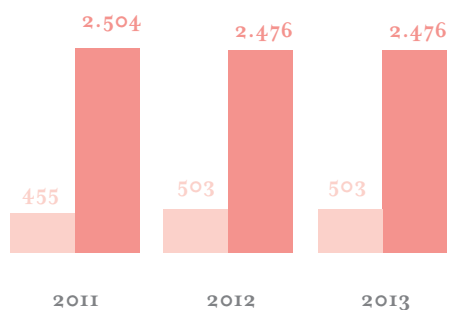


(1) Telecamere, Colonnine SOS, Pannelli a messaggio variabile, Rilevatori meteo - ghiaccio-nebbia

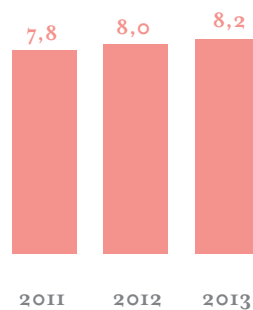
Risultati

Tutor: km di rete monitorata

■ Su tratti della rete italiana del Gruppo
■ Su tratti di altre autostrade



Telepass: apparati in circolazione (milioni)



B. Innovazione, tecnologia, know-how

(GRI/G3.1 > PR1)

Il Gruppo Atlantia è diventato nel corso degli anni leader nel campo dell'innovazione tecnologica nel settore delle infrastrutture e trasporti. Le soluzioni tecnologiche sviluppate hanno diversi obiettivi:



Le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sono svolte principalmente all'interno del Gruppo, e in taluni casi in collaborazione con centri di ricerca o in partnership con altre aziende.

Diverse attività avvengono mediante la partecipazione a organismi e associazioni, nazionali e comunitari, per definire le normative in tema di trasporto, come la sicurezza, l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto e di telepedaggio o di input per la stesura dei programmi europei e nazionali in tema di sviluppo e innovazione. Nel 2013 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti dal Gruppo per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 8,6 milioni di euro. Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate dal Gruppo alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

Ricerca e Sviluppo: i progetti

AREA	PROGETTI
Controllo del traffico	• Sistemi di rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio. • Sistemi informatici per il monitoraggio del traffico e degli incidenti finalizzati a una migliore gestione della mobilità e programmazione dei cantieri. • Evoluzione tecnologica del sistema Safety Tutor. • Nuova piattaforma per la gestione del pedaggio satellitare.
Ambiente/Energia	• Sistema di monitoraggio, early-warning e riduzione del rischio idrogeologico per la salvaguardia alle persone, ivi inclusa la diffusione dell'informazione. • Nuova piattaforma innovativa per il monitoraggio dei flussi di traffico per la gestione della viabilità e dell'emergenza neve. • Sistema di gestione dell'efficienza tecnica ed energetica, della manutenzione e della sicurezza per le gallerie stradali, in funzione delle condizioni di traffico e dei comportamenti dell'utenza.
Telematica e infoviabilità	• Nuova piattaforma infotelematica per la gestione sostenibile dei flussi di persone, veicoli e merci nelle aree urbane e periurbane. • Nuove soluzioni tecnologiche orientate alla fruizione turistica del patrimonio culturale in relazione alla recenti evoluzioni di sistemi e applicazioni per le Smart Cities e alle indicazioni della direttiva di ITS (Intelligent Transportation System). • Nuova piattaforma per la diffusione multicanale di informazioni georeferenziate legate a contesti di infomobilità e infotainment.
Sicurezza stradale	• Impiego di nuove tecnologie robotiche (drone) a basso impatto sulla circolazione per l'esecuzione ravvicinata delle ispezioni. • Dispositivi wireless di nuova concezione per le comunicazioni di soccorso in galleria, in conformità al D.Lgs. 264/2006.

Le tecnologie a supporto della mobilità

Un punto di forza ed elemento distintivo dell'innovazione tecnologica del Gruppo è la stretta vicinanza con la gestione e l'esercizio delle infrastrutture, che consente la diretta conoscenza dei problemi operativi, la possibilità di sviluppare soluzioni mirate e l'opportunità di sperimentarle concretamente nella realtà quotidiana della rete autostradale.

L'innovazione tecnologica e il capitale intellettuale che ne è alla base, hanno l'obiettivo di migliorare il livello di servizio e la sicurezza, spesso anticipando e orientando evoluzioni tecnologiche, operative e normative.

Basti pensare che gli obiettivi del SET (Servizio Europeo di Telepedaggio) per un servizio di telepedaggio interoperabile attraverso l'Europa, sono stati affrontati e risolti dal comparto autostradale italiano già dagli anni '80 e che i requisiti della Direttiva ITS, recentemente recepita dai Paesi europei, sono alla base di soluzioni di traffic management che Atlantia adotta da oltre 10 anni.

La spinta all'individuazione di competenze e soluzioni innovative per una mobilità evoluta e sostenibile, è alla base della scelta del Gruppo di costituire società di scopo, tra cui: Autostrade Tech, centro di eccellenza tecnologica per applicazioni di pedaggio, di gestione della mobilità, di sicurezza; Telepass per la gestione del sistema di pagamento del pedaggio più diffuso, Infoblu per la realizzazione di servizi di infomobilità.

I principali risultati della ricerca: strumenti e servizi a supporto della mobilità

Telepass

Introdotta nei primi anni '90, il sistema Telepass vanta oggi oltre 8 milioni di apparati in circolazione. Numerose le innovazioni tecnologiche, commerciali e le nuove funzionalità via via introdotte, tra le quali:

- sistemi multilane free flow;
- utilizzo del Telepass per pagare altri servizi di mobilità quali i parcheggi;
- l'impiego per regolare l'accesso alle ZTL cittadine;
- l'utilizzo come Floating Car Data per l'acquisizione delle informazioni sulle condizioni di viabilità;
- l'utilizzo come sistema di enforcement e di integrazione dei sistemi basato su segnali satellitari, ecc.

Sistema Tutor

Particolarmente importante è stata l'attività di sviluppo ed evoluzione del sistema di controllo della velocità media Tutor.

Attivo su oltre 2.500 km della rete autostradale italiana, il Sistema Tutor ha contribuito alla significativa riduzione del tasso di incidentalità (cfr. Capitale sociale/Sicurezza stradale e fluidità del traffico).

Sistemi satellitari: Eco-Taxe

Eco-Taxe costituisce l'esempio più rilevante di evoluzione tecnologica legata ai sistemi satellitari.

Il Gruppo ha realizzato tale sistema dopo aver vinto la gara indetta dallo Stato francese per riscuotere dai mezzi di peso superiore a 3,5 t. una tassa per i transiti su oltre 15.000 km di strade statali.

Il sistema Eco-Taxe si basa su un apparato da installare a bordo, tramite il quale ricevere i segnali provenienti dai satelliti e consentire il tracciamento del percorso effettuato dai mezzi stessi al fine di applicare la corrispondente tariffa e calcolare il pedaggio.

A fine 2013 il sistema non è entrato ancora in operatività per disposizione del Governo Francese (cfr. "Capitale Infrastrutturale").

I mutamenti della tecnologia avvenuti negli ultimi anni, come ad esempio la massiccia diffusione di dispositivi mobili dotati di GPS, hanno aperto nuove prospettive relativamente alla raccolta, elaborazione e utilizzo dei dati di viabilità stradale. La conoscenza continua e completa dello stato del traffico e la possibilità di individuare con la massima precisione possibile la sua evoluzione nell'immediato futuro, è un presupposto fondamentale per il corretto ed efficace funzionamento dei sistemi di regolazione del traffico e dei servizi di infomobilità, finalizzati al pieno sfruttamento della capacità delle infrastrutture stradali disponibili, con una conseguente diminuzione dei tempi di viaggio, degli ingorghi, dei consumi energetici e aumento della sicurezza.

Servizi di infomobilità

Grazie all'integrazione dei dati provenienti da circa un milione e mezzo di veicoli dotati di blackbox sempre connessi e oltre 300.000 smartphone con l'applicazione "Infoblu Traffic", il Gruppo, attraverso la società Infoblu, oggi è in grado di fornire copertura informativa sulle strade e sulle principali aree metropolitane di tutta Italia.

Infoblu è riuscita a sviluppare un metodo innovativo per fornire informazioni dinamiche sul traffico in tempo reale, offrendo peraltro un vasto assortimento di servizi informativi di viabilità multicanale. La piattaforma sviluppata in house consente l'elaborazione di una elevata quantità di dati eterogenei, generati da oltre 1,2 milioni di dispositivi mobili a bordo dei veicoli, permettendo di fornire, in tempo reale, una rappresentazione fedele delle "geografia dei flussi veicolari" a supporto di chi deve viaggiare ma soprattutto a chi deve gestire la mobilità.

A seguito del successo della piattaforma di analisi del traffico implementata da Infoblu, il Gruppo sta integrando i nuovi servizi nella gestione delle informazioni di viabilità come strumenti innovativi di supporto decisionale portando quindi, per la prima volta in Italia, le nuove tecnologie di raccolta dati con sensori mobili, all'interno dei meccanismi operativi di una concessionaria autostradale.

Una mobilità
sostenibile:
l'unica
strada per
andare lontano



APPENDICE

163	I. Processo di predisposizione del Bilancio
164	II. Carta degli impegni per la sostenibilità 2013
174	III. Dati analitici
196	IV. GRI Content Index
218	V. Raccordo tra GRI e principi del Global Compact
219	VI. Dichiarazione di verifica del livello di applicazione GRI
220	VII. Assurance
222	VIII. Contatti

I. PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEL BILANCIO

(GRI/G3.1 > 3.2, 3.3, 3.5, 3.9, 3.13, 4.12)

Il Bilancio Integrato 2013 è la seconda relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i principi del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council (www.theiirc.org/international-ir-framework/) e redatta in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines G3.1" del Global Reporting Initiative (GRI) e al supplemento di settore "Construction & Real Estate".

Con riferimento alle suddette linee guida del GRI, è stato attestato il raggiungimento del livello massimo di applicazione (A+).⁽¹⁾

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base a un processo strutturato di analisi di materialità, volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità connessi. L'analisi (vedere anche Capitolo 3, "Analisi di Materialità e stakeholder engagement") ha considerato le finalità informative e gli interessi prevalenti degli stakeholder di riferimento, i temi, le best practice e gli aspetti ritenuti materiali dai principali competitor, le richieste dei principali standard di rendicontazione di riferimento, le esigenze conoscitive degli analisti finanziari, non finanziari e degli investitori socialmente responsabili (SRI) che periodicamente analizzano e valutano le performance del Gruppo.

Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale "Sostenibilità", mediante schede di raccolta dati inviate alle funzioni aziendali responsabili, alle sedi territoriali e alle società rientranti nel perimetro di riferimento. I dati sono quelli che risultano dai diversi sistemi informativi aziendali, dalla contabilità generale al sistema di gestione del personale, dai sistemi territoriali alle procedure di acquisto. Per il calcolo di alcuni indicatori inseriti nel Bilancio (con particolare riferimento al "Capitale Naturale"), si è ricorso a stime e, in caso di eventuali dati mancanti (difficoltà o impossibilità di reperimento, affidabilità del dato non soddisfacente), variazioni delle metodiche di calcolo/stima o limitazioni di perimetro rispetto al Bilancio Integrato 2012, sono state riportate opportune note esplicative nel testo.

Il documento, sottoposto al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 9 maggio 2014, è stato assoggettato a revisione limitata da parte di Deloitte. Il Bilancio è pubblicato in italiano e in inglese sul sito internet di Atlantia (www.atlantia.it/it/sostenibilita) e di Autostrade (www.autostrade.it/sostenibilita).

Dal 2004, Autostrade per l'Italia S.p.A. aderisce al "Global Compact" dell'ONU. Le attività realizzate e i risultati ottenuti sono integrati in questo Bilancio mediante uno schema di raccordo tra i 10 principi del Global Compact e gli indicatori GRI.

1. Il Livello A è il massimo livello di applicazione delle linee guida del GRI che identifica una copertura totale degli indicatori proposti. Il "+" indica che il Bilancio è stato verificato da ente terzo.

II. CARTA DEGLI IMPEGNI PER LA SOSTENIBILITÀ 2013

(GRI/G3.1 > 1.2)

AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
1. GOVERNANCE, ORGANIZZAZIONE E PROCESSI	Perfezionamento dell'integrazione dei principi della sostenibilità nell'identità e nelle dimensioni dell'agire aziendale	Sviluppo delle azioni a sostegno del progetto di reporting integrato	Realizzata la prima relazione annuale integrata di Atlantia con riferimento all'esercizio 2012. Il Bilancio è stato predisposto considerando i contenuti del Prototype Framework dell'International Integrated Reporting Council (IIRC), alla definizione del quale ha contribuito anche Atlantia come azienda aderente al programma pilota e mediante due consultazioni.
		Attuazione e implementazione del Sistema di Gestione Ambientale alle sedi di ASPI di Roma, Firenze e dell'Esercizio, in funzione dell'ottenimento nel prossimo anno della certificazione ISO14001	Completata l'implementazione del Sistema di Gestione Ambientale sulle sedi di Roma e Firenze e sulle Direzioni di Tronco. Avviata a Dicembre la certificazione ISO 14001 sulle sedi di Roma e Firenze e programmata la certificazione dell'Esercizio entro il 1° semestre 2014.
	Internalizzazione processi "core" per professionalizzare le risorse interne all'Organizzazione	Internalizzare attività "core" per l'azienda al fine di accrescere la professionalità delle risorse operative e di staff, attraverso la revisione dei modelli organizzativi, la definizione di piani di implementazione e l'addestramento/formazione delle risorse	Nel corso del 2013 è stato implementato il progetto Internalizzazioni che, mediante la revisione di alcuni processi organizzativi, l'individuazione e riqualificazione delle risorse coinvolte, ha permesso di internalizzare alcune attività "core" dell'azienda. A supporto della internalizzazione sono stati realizzati i percorsi di riqualificazione professionale per le aree Impianti, Contact Center, Progettazione e Disegno CAD, Direzione Lavori (vedi obiettivo 5.1) per un totale di 160 risorse coinvolte e complessive 115 giorni di aula e 80 giorni di Training on the Job.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
2. SICUREZZA STRADALE	Miglioramento dei livelli di sicurezza sulla rete autostradale	Realizzazione di un concorso online rivolto agli automobilisti e ad alto impatto, per promuovere attraverso quiz le principali norme sulla sicurezza stradale e i comportamenti di guida corretti	Hanno interagito con il concorso online "Sei un campione della sicurezza" 231.000 utenti web. Di questi 95.000 hanno risposto correttamente ad almeno 9 domande su 10 del quiz.
		Assegnazione del premio "Il Campione della Sicurezza" agli agenti della Polizia Stradale che si distinguono in attività di soccorso e intervento a tutela della sicurezza e della incolumità degli automobilisti. Tale iniziativa verrà realizzata in partnership con la manifestazione "Giro d'Italia 2013" e coinvolgerà numerosi territori italiani	Sponsorizzazione del Giro D'Italia 2013 nell'ambito del quale sono stati premiati, in alcune delle principali tappe (Napoli-Napoli, Mola di Bari-Margherita di Savoia, San Salvo-Pescara, Gabicce Mare-Saltara, Sansepolcro-Firenze, Longarone-Treviso), agenti della Polizia Stradale che si sono distinti per atti di eroismo a favore degli automobilisti. L'iniziativa ha avuto una notevole visibilità mediatica, valorizzando i territori della rete ASPI e contribuendo a diffondere i valori della sicurezza stradale.
		Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale estese a tutti gli utenti (camionisti, automobilisti, comunità limitrofe) al fine di ridurre i tassi di incidentalità e mortalità sulla rete autostradale gestita in Brasile	Salute e prevenzione: (1) effettuati prelievi ed esami diagnostici su 612 camionisti in Triangolo do Sol, 378 in Colinas; (2) Prelievi ed esami diagnostici e indicazione di una corretta alimentazione per prevenzione di complicazioni da diabete, ipertensione, ecc. su 206 utenti in Triangolo, 173 in Nascentes das Gerais Attraversamento pedonale: sensibilizzazione sul corretto attraversamento della carreggiata con l'utilizzo di passerelle, 1000 adulti/bambini coinvolti in Triangolo, 145 in Colinas, 350 in Nascentes das Gerais Sicurezza motociclisti: servizio di monitoraggio gratuito della sicurezza di base del motoveicolo (fari, pneumatici, ecc.), 130 motociclisti coinvolti in Triangolo, 63 in Colinas, 150 in Nascentes Sicurezza ciclisti: sensibilizzazione sul corretto attraversamento dell'autostrada, distribuzione di adesivi catarifrangenti e registrazione. 122 ciclisti coinvolti in Colinas Educazione: (1) progetti educativi per i bambini sul corretto transito su strada (lettura segnaletica, semafori, ecc.), 300 bambini coinvolti in Triangolo, 485 in Colinas e 772 in Nascentes (2) sensibilizzazione delle comunità rurali lungo il tracciato di Nascentes circa i pericoli delle invasioni della strada da parte degli animali, 34 proprietari visitati
		Prosecuzione del progetto di riqualifica delle barriere di sicurezza laterali e centrali: nel 2013 previsti circa 125 km di interventi con un investimento di circa 16 milioni di euro	Realizzati 222 km di bordo laterale e 24,6 km di spartitraffico per un investimento complessivo di 25 milioni di euro



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI	
3. SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	Miglioramento dei livelli di sicurezza sul lavoro per tutti gli operatori dipendenti, fornitori e sub-fornitori	Prosecuzione del Piano di Comunicazione sulla Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro per diffondere la cultura della sicurezza, accrescere la consapevolezza dei dipendenti attraverso: • organizzazione presso i Centri Esercizio dei "Safety walks" • presentazione di un documento video "Educational" sulla sicurezza all'apertura di tutti i corsi di formazione in azienda e sulla intranet aziendale	Organizzati 5 Safety Walks presso DT3 Bologna, DT4 Firenze, DT6 Cassino e DT7 Pescara e proiettato il video "Lavorare in sicurezza non c'è alternativa". Coinvolte circa 200 risorse.	☐ ☐ ☒
		Mantenimento degli indici di frequenza e gravità degli infortuni sui cantieri della Variante di Valico al di sotto della media Italia	Si registra rispetto all'anno 2012 una ulteriore diminuzione del 24% dell'indice di gravità e del 23% dell'indice di frequenza degli infortuni sui cantieri della Variante di Valico. Gli indici sono al di sotto di quelli medi italiani, prendendo in considerazione i dati divulgati dall'INAIL sulla base dell'analisi sul territorio di cantieri omogenei.	☐ ☐ ☒
4. CLIENTI	Miglioramento continuo dei livelli di servizio	Investimenti Gruppo Atlantia nel 2013 per oltre 1,1 miliardi di euro	Investimenti di gruppo in infrastrutture autostradali pari a circa 1.165 milioni di euro.	☐ ☐ ☒
		Avvio di un progetto di studio finalizzato alla realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica rapida presso una area di servizio	Lo studio ha consentito di individuare la migliore soluzione tecnica e tre aree di intervento. È stato assegnato il contratto per la fornitura e posa in opera con esecuzione prevista nel 2014.	☐ ☐ ☒
		Progetto Top Driver Consumatori che prevede il coinvolgimento di 250 Top Driver selezionati dalle 5 associazioni dei Consumatori partecipanti alla "Consulta per la sicurezza e la qualità del servizio", che avranno il compito di segnalare eventuali criticità relative al servizio autostradale nel suo complesso. È prevista l'analisi delle evidenze per attivare interventi puntuali o di miglioramento dei processi	Le segnalazioni dei TOP Driver sono state fino ad oggi circa 1.000. Hanno riguardato, soprattutto problematiche dell'Esercizio e delle Aree di Servizio. Le segnalazioni producono sistematicamente da parte del Marketing l'invio di Richieste Indagine alle Unità centrali aziendali e ai Tronchi con evidenza degli interventi risolutivi da loro effettuati.	☐ ☐ ☒
		Sviluppo di un prototipo di sistema di automazione delle funzioni dei Punti Blu per un'offerta maggiormente distribuita dei relativi servizi	Iniziata la fase di installazione delle prime 30 macchine di produzione prevalentemente in Aree di Servizio.	☐ ☐ ☒

AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
5. RISORSE UMANE	Supportare il processo di crescita professionale e di job enrichment	Pubblicazione job opportunities aperte e accessibili a tutte le risorse interne ed erogazione di percorsi di formazione e addestramento professionale	Nell'ambito dei progetti formativi a supporto delle internalizzazioni dei processi "core" dell'Azienda, sono stati realizzati i percorsi di riqualificazione professionale per tutti i dipendenti che, rispondendo volontariamente a job opportunity interne, hanno acquisito nuovi ruoli nell'ambito di nuove famiglie professionali diverse da quelle di provenienza. In particolare: Area impianti: si è concluso il percorso di formazione per i futuri n. 25 "Polifunzionali Impianti", di livello B1, A seguito della formazione specialistica (20 giornate), si sono tenute, nel mese di ottobre, le prove scritte e orali per la definizione degli esiti della selezione interna. Il personale ammesso a effettuare il previsto periodo di mutamento mansioni avvierà le attività di affiancamento a personale del settore Impianti delle DDT da gennaio 2014 (15 giornate pro capite circa). Area Contact Center: concluso il percorso per n. 59 Operatori del Contact Center polifunzionale finalizzato ad acquisire le competenze di gestione del cliente attraverso il canale delle risposta scritta e telefonica. Realizzate complessivamente 55 giornate di aula + 43 giornate di training on the job. Concluso il percorso di coaching individuale on the job per i n. 5 Supervisor di Firenze e Napoli, al fine di rafforzare le competenze di gestione dei collaboratori in ottica di raggiungimento degli standard di performance. Realizzate complessivamente 10 giornate di aula + 3 giornate di affiancamenti operativi. È stata realizzata, inoltre, la formazione per il "Mystery client", della durata di 12 ore e rivolta a circa 10 risorse che hanno partecipato al Knowledge UP su Autostrade Talent, al fine di acquisire le competenze necessarie allo svolgimento di mystery call di supporto al progetto di internalizzazione del Contact center. Area progettazione - disegno CAD: concluso il percorso finalizzato ad acquisire le conoscenze tecniche per il ruolo di Progettista e Disegnatore CAD necessarie per realizzare i progetti delle diverse opere Infrastrutturali dell'Azienda (DGOM/Investimenti Esercizio - Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza - Manutenzione opere strutturali). Destinatari 8 risorse provenienti dalle aree Esazione e Punto Blu delle DDT per un totale di 27 giorni di formazione erogata in aula + 20 giorni di TOJ. Area Direzione Lavori: attivato il percorso finalizzato ad acquisire e/o aggiornare le conoscenze specialistiche necessarie a gestire efficacemente le attività di Direzione Lavori. Destinatari n. 54 risorse provenienti dalle aree Tecnica e Impianti delle DDT per un totale di 4 giorni di aula. A seguire sono previsti 15 giorni circa medie pro-capite di TOJ presso i cantieri delle rispettive DDT.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
5. RISORSE UMANE	Supportare il processo di crescita professionale e di job enrichment	Sviluppo e avvio di una innovativa piattaforma web 2.0, denominata "Autostrade Talent", volta a consentire l'emersione dei talenti presenti in azienda attraverso l'interazione, la cooperazione e il knowledge-sharing. La piattaforma si articolerà in tre aree: WikiAspi, AspiAnswer e AspiIn	Al 31.12.2013 i dipendenti che hanno utilizzato la piattaforma sono stati 2.978, per oltre 30.000 accessi complessivi. I contributi alla enciclopedia aziendale WIKIAspi sono stati 1.800 relativi a 395 voci, mentre quelli ad AspiANSWER, l'area Q&A di interesse generale a cui gli utenti partecipano sia nel porre domande che nel fornire risposte, sono stati pari a 730. A partire da ottobre 2013 la piattaforma è stata arricchita dai contenuti del programma di induction "Training In", attraverso cui le Direzioni hanno potuto mettere a disposizione una descrizione completa e dettagliata della propria struttura organizzativa e delle attività da essa gestite. La piattaforma ha, infine, ampliato il ventaglio delle funzionalità con AspiIn, dove ognuno può inserire il proprio curriculum, anche per presentare la propria candidatura ai "Knowledge Up", progetti di lavoro trasversali a tempo determinato. Di questi, su Autostrade Talent, ne sono stati lanciati 5, a cui hanno presentato la loro candidatura 50 colleghi.
	Tutelare la salute ed il benessere dei dipendenti	Somministrazione di questionari individuali di rilevazione sullo stato di salute e benessere con restituzione di report personalizzati. Organizzazione workshop di sensibilizzazione e informazione sui principali fattori di benessere. Attivazione di programmi di consulenza personalizzata "L'esperto risponde"	Al fine di dare continuità all'impegno per la tutela e benessere dei dipendenti, è stato realizzato (start up ottobre 2013) il progetto "In forma" articolato su diversi incontri di formazione, informazione e confronto attivo finalizzati a sensibilizzare i dipendenti verso l'adozione di abitudini salutari, con particolare riguardo alla nutrizione e a uno stile di vita attivo. Nello specifico sono stati realizzati: • campagna informativa e di sensibilizzazione presso le mense aziendali; • n. 4 workshop tematici sedi di DG Roma, DG Firenze e DT4; • erogazione di un questionario individuale di rilevazione sullo stato di salute e benessere (Health Test) con primo feedback a cura di un team di esperti e approfondimento a cura del medico competente. Ai workshop organizzati a Roma e Firenze su nutrizione e vita attiva sono state registrate 90 presenze in totale. In linea con gli obiettivi del progetto, al termine di ogni workshop, è stato consegnato un questionario per la valutazione dello status di benessere individuale (Health Test) a cura di esperti qualificati incaricati di fornire un feedback approfondito direttamente all'account e-mail del dipendente interessato (totale: 43 report individuali consegnati). Il piano di comunicazione divulgato presso le mense aziendali ha previsto totem e tovagliette informative sulle tematiche oggetto dell'iniziativa.
		Prosecuzione della Campagna Antifumo con la realizzazione di workshop di informazione e sensibilizzazione	Proseguito il percorso "Liberi di non fumare" a cura della Lega Italiana Lotta Tumori - LILT, per sensibilizzare e motivare le risorse che hanno aderito all'iniziativa a liberarsi dalla dipendenza del fumo del tabacco. Sono stati organizzati colloqui individuali e il percorso è proseguito con 11 incontri in plenaria da 1,5 ore ciascuno. Programmata l'estensione del progetto alla sede di Firenze.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
5. RISORSE UMANE	Supportare i dipendenti nella conciliazione vita - lavoro	Apertura dell'asilo nido aziendale presso la Sede di Roma	Apertura del nido avvenuta il 16 settembre 2013 con iniziali 13 iscritti figli dei dipendenti. Concluso l'iter amministrativo per l'apertura alle iscrizioni dei bambini residenti nel V° Municipio sulla base della convenzione stipulata con Roma Capitale lo scorso 30 ottobre. Nel mese di dicembre sono state effettuate 34 nuove iscrizioni, di cui 20 provenienti dal V° Municipio. Attualmente i 60 posti disponibili sono ripartiti tra: 14 figli di dipendenti (su totale 40 posti) e 20 bambini del V° Municipio (su totale 20 posti). Inaugurazione istituzionale prevista per la primavera del 2014. Caratteristiche distintive del servizio: • servizio attivo per 11 mesi, da settembre a luglio; • possibilità di scelta fra 3 fasce orarie con flessibilità in entrata/uscita (da h. 7.30/9.00 fino orario min. 12.30 - max h. 18.30), con possibilità di fruire occasionalmente di ore aggiuntive rispetto alla fascia oraria prescelta; • alimentazione prevalentemente biologica con servizio mensa previsto per tutte le fasce orarie; • staff educativo in rapporto 1 a 6 (migliorativo rispetto a quanto stabilito dalla normativa vigente 1 a 7); • previste iniziative di sostegno alla genitorialità (seminari a cura di esperti del mondo dell'infanzia, consulenze specialistiche individuali); • compresi nel servizio il laboratorio di inglese e la fornitura di pannolini.
		Avvio della piattaforma di Car Pooling Aziendale	È stata sviluppata la nuova piattaforma tecnologica di car pooling con risorse interne. La piattaforma è attiva e accessibile, sia attraverso la intranet di gruppo sia su internet, a tutti i dipendenti del Gruppo (anche esattori) tramite autenticazione in area protetta.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
5. RISORSE UMANE	Supportare i dipendenti nella conciliazione vita - lavoro	Realizzazione di iniziative di orientamento per i figli dei dipendenti alla scelta delle scuole superiori, dell'Università e per preparare all'ingresso nel mondo del lavoro	Proseguono le iniziative di "Orientamento" ai figli dei dipendenti finalizzate a supportare concretamente la famiglia e i ragazzi nella scelta del percorso formativo e/o professionale più adeguato rispetto alle proprie attitudini/capacità/motivazioni. In particolare: • "A un passo dalla scelta universitaria" l'iniziativa - già realizzata nella DG RM - ha visto la realizzazione di una nuova edizione presso la DG Firenze con 3 workshop in co-presenza genitori e figli con possibilità di interagire e confrontarsi con professori universitari e dipendenti del Gruppo provenienti da diversi ambiti professionali. • "A un passo dal mondo del lavoro" iniziativa rivolta a tutti i figli dei dipendenti del Gruppo di qualsiasi sede operativa, neo laureati, iscritti all'ultimo anno del corso di laurea e/o interessati a prepararsi ad affrontare un colloquio di lavoro. L'obiettivo è quello di far conoscere le tecniche e gli strumenti utili per concretizzare la ricerca del proprio lavoro. Avviata a Roma la prima edizione del progetto "A un passo dal mondo del lavoro", strutturato su 4 incontri di due giornate ciascuno, rivolto ai laureandi iscritti all'ultimo anno, neolaureati e diplomati figli dei dipendenti del Gruppo di qualsiasi sede operativa. L'iniziativa è gestita da esperti interni a Risorse Umane e ha coinvolto 73 giovani figli dei dipendenti. Tali workshop sono strutturati su prove pratiche ed esercitazioni, quali ad es. assessment di gruppo e colloqui individuali, test attitudinali, redazione di un CV e descrizione delle principali forme contrattuali. Prevista la 2a edizione aprile-maggio 2014 presso DG Firenze.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI	
6. AMBIENTE	OBIETTIVO 20 20 attraverso la misurazione certificata dell'impronta di carbonio, applicazione di nuove tecnologie di generazione di EE da fonte rinnovabile ed iniziative di risparmio energetico	Prosecuzione del progetto Carbon Footprint in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed estensione ulteriore nell'ambito del perimetro di Autostrade per l'Italia	Il progetto Carbon Footprint è stato esteso a tutte le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia. Il calcolo della Carbon Footprint sarà perfezionato nel corso del 2014.	☐ ☐ ☒
		Prosecuzione del piano fotovoltaico 2011-2013 con l'installazione di ulteriori impianti presso gli edifici delle sedi periferiche di ASPI, nelle Aree di Servizio e presso uno svincolo autostradale per perseguire un target 2013 di 1 MWh di potenza fotovoltaica installata	Raggiunto il target di 1 MWh di potenza installata nel corso del 2013.	☐ ☐ ☒
		Completamento del piano di intervento sull'illuminazione con un obiettivo stimato di oltre 5 GWh di risparmio energetico	Il piano è stato completato con conferma del raggiungimento dell'obiettivo di risparmio energetico.	☐ ☐ ☒
		Realizzazione di interventi sulla climatizzazione (installazione di nuove pompe di calore, impianti solari termici, trasformazione dell'alimentazione da gasolio a gas metano di centrali termiche) per circa 0,5 GWh di risparmio energetico.	Il programma di interventi è stato completato con conferma del raggiungimento dell'obiettivo di risparmio energetico.	☐ ☐ ☒
		Progetto clima-stazioni (ottimizzazione della regolazione delle temperature e dei tempi di funzionamento dei sistemi di riscaldamento/condizionamento nelle cabine delle stazioni di esazione): obiettivo di risparmio energetico di circa 500 MWh annuo e 100.000 litri di gasolio (circa 500 t. di CO2 a regime)	Il progetto è stato completato con conferma del raggiungimento dell'obiettivo di risparmio energetico.	☐ ☐ ☒

AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
6. AMBIENTE	Miglioramento delle performance ambientali di Gruppo	Realizzazione di 27 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 55 milioni di euro.	Realizzati 33 km di barriere per un investimento complessivo pari a 72 milioni di euro.
		Estensione del progetto di implementazione di un sistema di gestione integrato dell'energia (S.G.E.), avviato presso la Direzione Generale di Roma, agli altri edifici di ASPI sul territorio, a partire dai 4 complessi immobiliari più energivori di ASPI, al fine di migliorarne le prestazioni energetiche. Il progetto è pianificato con orizzonte triennale 2013-2015	Definite le procedure di energy management e definizione dei KPI per le Direzioni generali e tutte le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia. Nel corso dell'ultimo trimestre sono stati avviati, inoltre, 4 audit energetici.
7. COMUNITÀ	Sostenere e sviluppare l'impegno nella "solidarietà e nel sociale" dei dipendenti	Creazione de L'ALTRA RETE: 1. Laboratorio teatrale co-diretto da risorse interne ed esterne con l'obiettivo di raccogliere fondi da destinare a un progetto di filantropia esterna 2. sviluppo di una Community dei volontari in azienda	Il progetto denominato "L'altra Rete" si pone l'obiettivo di creare una Community aziendale per l'integrazione e lo scambio di conoscenze su tematiche inerenti la solidarietà sociale e il volontariato. Il progetto, rivolto a tutti i dipendenti del Gruppo impegnati e/o interessati a tali ambiti, ha previsto: • lo start-up del laboratorio teatrale Autostrade per il Teatro nel mese di Ottobre, con l'adesione di 27 dipendenti delle aziende del Gruppo con sede Roma. Al 31/12 sono stati effettuati 12 incontri settimanali per un totale di 30 ore procapite. Il laboratorio si svolge con cadenza settimanale in orario 17-19 (in corso orario di lavoro) fino al mese di maggio 2014. La messa in scena dello spettacolo avrà una finalità filantropica con la raccolta dei fondi destinati a sostenere un progetto di solidarietà sociale. • all'interno del Portale Welfare "EasyWay" è stato attivato e strutturato il format Community MAP per la mappatura dei membri della community sul mondo del volontariato. L'area web dedicata prevede: • una profilatura utente con l'identificazione dei colleghi e descrizione della loro attività svolta e delle competenze nel sociale; Per ogni profilo sono valorizzate informazioni puntuali e sintetiche dell'attività filantropica svolta (es. area di intervento, competenze richieste, onlus di riferimento, impegno orario etc.). • una piattaforma interattiva Social forum accessibile dalla Intranet per mettere a fattor comune le esperienze di volontariato e ricevere informazioni per partecipare a progetti di solidarietà sociale insieme ad altri colleghi. Di prossimo avvio il Piano di comunicazione finalizzato all'ulteriore sviluppo della community.



AREA DI IMPEGNO	OBIETTIVO	AZIONI 2013	RISULTATI CONSEGUITI
7. COMUNITÀ	Miglioramento del benessere e del grado di coinvolgimento della Comunità	Realizzazione di attività di promozione sociale anche in partnership con organizzazioni umanitarie e sponsorizzazioni di eventi di carattere culturale, sportivo, sociale, scientifico	Realizzate attività con un investimento di circa 1,6 milioni di euro. Tra le principali iniziative sponsorizzate e promosse il Giro d'Italia 2013 di ciclismo, la Mostra sul settennato del Presidente della Repubblica Napolitano, gli Eventi Confindustria, il Festival "La Repubblica delle Idee", la Stagione dell'Accademia di S. Cecilia ed eventi del Maggio Musicale Fiorentino, nonché il progetto di accoglienza bambini immigrati a Lampedusa di Save The Children.
		Realizzazione di un progetto di Marketing Territoriale finalizzato alla valorizzazione turistica del territorio circostante la rete di Autostrade per l'Italia in partnership con autorevoli player operanti nel settore storico culturale ed enogastronomico. Per il 2013 è prevista la declinazione del progetto in almeno 10 Aree di Servizio su tutto il territorio nazionale	A oggi il progetto ha coinvolto 25 Aree di Servizio, con la proposta di circa 90 nuove e originali esperienze di viaggio a carattere culturale o enogastronomico, proposte ai clienti autostradali.
		Costituzione di una task force "Relazioni Esterne Territoriali", che opera nelle aree più rilevanti per gli investimenti con il compito di garantire una migliore e più strutturata interazione con gli influencer locali muovendosi su tre livelli: informazione, consenso e prevenzione	Nel corso del 2013, l'unità Relazioni Esterne Regionali ha avviato e consolidato una rete di rapporti con stakeholder locali, attraverso incontri one-to-one con giornalisti e rappresentanti delle istituzioni, la partecipazione ad eventi e audizioni presso gli enti locali sui temi legati allo sviluppo infrastrutturale, iniziative di promozione e valorizzazione delle attività dell'azienda sul territorio. Il dialogo con i vari stakeholder ha riguardato i principali temi di interesse per il settore autostradale: la sicurezza, la viabilità, l'esercizio, il potenziamento della rete. Su questi temi RER ha effettuato un costante monitoraggio dei media e delle attività istituzionali, al fine di prevenire eventuali criticità e aggiornare le strutture aziendali sulle attività del territorio. Inoltre, sono state seguite specifiche problematiche relative a ciascuna delle regioni. Di seguito i temi di maggior impatto. Liguria: Gronda, S. Beningno, Barriere antirumore Rapallo. Lombardia: Casello Brescia Ovest, Telepass Area C, Monitoraggio dibattito TEM. Emilia-Romagna: Variante di Valico, Passante Nord, Terza corsia A14, Sistema tangenziale di Bologna. Toscana: Potenziamento a tre corsie della rete Toscana; terre e rocce da scavo, opere compensative, espropri.
8. FORNITORI	Diffusione dei principi della sostenibilità nella Supply Chain	Integrazione del processo di iscrizione al Portale Fornitori di Autostrade per l'Italia con la richiesta di informazioni di sostenibilità (ambiente, salute e sicurezza, responsabilità sociale, certificazioni)	Attivato il nuovo portale fornitori e integrato il processo di iscrizione con la richiesta di informazioni specifiche di sostenibilità e supporto documentale (redazione di Bilanci di sostenibilità o ambientali, adozione di strategie di sostenibilità, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business).



III. DATI ANALITICI

Capitale umano

Organico (GRI/G3.1 - LA1)

ORGANICO PER QUALIFICA	2011		2012		2013	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Dirigenti	173	13	191	16	184	16
Quadri	553	138	627	174	624	177
Impiegati	3.123	1.318	3.414	1.491	3.364	1.559
Esattori	2.717	614	2.599	989	2.510	1.004
Operai	1.881	220	2.164	327	2.123	334
Totale Gruppo	10.750		11.992		11.895	

ORGANICO PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE	2011		2012		2013	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Contratti a tempo indeterminato	8.105	2.021	8.698	2.713	8.612	2.871
% sul totale	80%	20%	76%	24%	75%	25%
Contratti a tempo determinato	342	282	297	284	193	219
% sul totale	55%	45%	51%	49%	47%	53%
Risorse full-time	9.572		10.661		10.536	
% sul totale	89%		89%		89%	
Risorse part-time	1.178		1.331		1.359	
% sul totale	11%		11%		11%	

ORGANICO DISAGGREGATO PER AREA	2011	2012	2013
Italia	9.490	9.180	8.982
Esteri	1.260	2.812	2.913
Totale Gruppo	10.750	11.992	11.895

ORGANICO PER DISTRIBUZIONE TERRITORIALE	2011		2012		2013	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Abruzzo	279	80	260	55	256	56
Calabria	1	-	1	-	-	-
Campania	1.243	59	1.231	68	1.220	71
Emilia-Romagna	746	163	707	148	682	150
Friuli Venezia-Giulia	139	29	140	23	137	24
Lazio	1.618	698	1.534	692	1.494	672
Liguria	520	57	490	67	471	67
Lombardia	1.024	300	998	322	924	307
Marche	220	22	227	41	220	48
Molise	14	1	13	1	13	-
Piemonte	314	57	164	34	158	36
Puglia	250	25	249	28	250	27
Toscana	1.004	208	1.003	232	1.010	235
Umbria	40	-	42	12	42	13
Valle d'Aosta	311	55	123	28	124	28
Veneto	12	1	198	42	201	38
Personale italiano residente all'estero	-	-	6	1	6	2
Totale Italia	7.735	1.755	7.386	1.794	7.208	1.774
Stati Uniti	241	223	253	224	248	232
Polonia	152	163	131	143	145	148
Brasile	217	143	515	544	492	593
Cile	84	11	672	273	610	237
Francia	16	8	36	19	100	106
India	2	-	3	-	2	-
Totale estero	712	548	1.610	1.202	1.597	1.316
Totale Gruppo	8.447	2.303	8.996	2.996	8.805	3.090

Turnover
(GRI/G3.1 – 3.7, LA2)

TURNOVER PER GENERE	2011				2012				2013			
	CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI	
Numero/%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Uomini	338	44,2%	250	3,1%	751	8,6%	531	6%	905	10,5%	829	9,6%
Donne	134	6,6%	149	7,4%	304	11,2%	385	13%	550	19,2%	694	24,2%
Totale	472	4,7%	399	3,9%	1.055	9,2%	916	8,0%	1.455	12,7%	1.523	13,3%

Nota: le percentuali indicano il quoziente di cessazione calcolato sul totale organico per sesso

TURNOVER ITALIA PER REGIONE	2011				2012				2013			
	CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI	
Numero/%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Abruzzo	7	2,3%	24	7,9%	5	1,7%	9	3,0%	6	2,0%	1	0,3%
Campania	34	2,7%	9	0,7%	34	2,7%	13	1,1%	17	1,4%	8	0,6%
Emilia-Romagna	30	3,7%	49	6,1%	32	4,1%	15	1,9%	32	4,0%	35	4,4%
Friuli Venezia-Giulia	8	5,0%	1	0,6%	-	-	1	0,6%	1	0,6%	1	0,6%
Lazio	52	2,4%	129	5,8%	68	3,1%	58	2,7%	34	1,6%	25	1,2%
Liguria	15	2,7%	8	1,5%	15	2,8%	13	2,5%	11	2,1%	9	1,7%
Lombardia	34	2,7%	37	2,9%	31	2,5%	17	1,4%	23	1,9%	14	1,2%
Marche	3	1,4%	17	8,0%	6	2,5%	20	8,5%	22	8,9%	2	0,8%
Molise	1	7,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Piemonte	8	2,2%	8	2,2%	7	3,8%	11	6,0%	5	2,8%	3	1,7%
Puglia	10	3,9%	5	2,0%	4	1,6%	6	2,3%	4	1,5%	3	1,1%
Toscana	33	2,8%	92	7,9%	37	3,2%	36	3,1%	33	2,8%	48	4,0%
Umbria	-	-	-	-	1	1,9%	6	11,3%	1	1,9%	1	1,9%
Valle d'Aosta	4	1,1%	5	1,4%	4	2,6%	1	0,7%	-	-	3	2,0%
Veneto	9	69,2	15	115%	5	2,2%	1	0,4%	6	2,6%	13	5,6%
Personale italiano residente all'estero	-	-	-	-	1	14,3%	-	-	-	-	-	-
Totale Italia	248	2,8%	399	4,4%	250	2,9%	207	2,4%	195	2,2%	166	1,9%

Nota: I dati di assunzioni e cessazioni si riferiscono ai soli contratti a tempo indeterminato.

Nota: Le percentuali indicano il quoziente di cessazione calcolato sul totale organico per regione.

TURNOVER ESTERO PER PAESE	2011				2012				2013			
	CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI	
Numero/%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stati Uniti	-	-	-	-	225	47,2	243	50,9%	245	51,0%	248	51,7%
Polonia	-	-	-	-	63	35,2	42	23,5%	17	9,2%	22	12,0%
Francia	-	-	-	-	3	6,8	23	52,3%	14	6,9%	174	85,3%
India	-	-	-	-	2	100,0	3	150%	-	-	-	-
Cile	-	-	-	-	370	39,7	267	28,6%	551	65,5%	455	54,1%
Brasile	-	-	-	-	142	13,4	131	12,4%	433	40,0%	458	42,3%
Totale estero	224	19,8	-	-	805	29,9	709	26,3%	1.260	45,1%	1.357	48,6%

Nota: Per il 2011 non è stato possibile risalire al numero di assunzioni avvenute all'estero. Le percentuali indicano il quoziente di cessazione calcolato sul totale organico a tempo indeterminato per Paese.

TURNOVER PER FASCIA D'ETÀ	2011				2012				2013			
	CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI		CESSAZIONI		ASSUNZIONI	
Numero/%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Fino a 30 anni	96	14,7%	87	13,4%	327	28,7%	429	37,7%	605	49,3%	749	61,0%
30-50 anni	167	2,9%	22	0,4%	424	7,3%	400	6,9%	609	10,8%	604	10,7%
Oltre 50 anni	209	5,5%	290	7,6%	304	6,8%	87	1,9%	241	5,2%	170	3,7%
Totale	472	4,7%	399	3,9%	1.055	9,2%	916	8,0%	1.455	12,7%	1.523	13,3%

Nota: Le percentuali indicano il quoziente di cessazione e assunzione calcolato sul totale organico a tempo indeterminato per fascia di età.

Diversità e pari opportunità
(GRI/G3.1 – LA13)

PERSONALE FEMMINILE	2011	2012	2013
% nel Gruppo	21%	25%	26%
PERSONALE FEMMINILE PER QUALIFICA	2011	2012	2013
Dirigenti (D)	7%	7%	8%
Quadri (Q)	20%	22%	22%
Impiegati (I)	30%	30%	32%
Esattori (E)	18%	28%	29%
Operai (O)	10%	13%	14%

Nota: Le percentuali vengono calcolate sul totale dipendenti per singola categoria.

ANZIANITÀ ANAGRAFICA AZIENDALE	2011	2012	2013
Fino a 30 anni	9%	11%	11%
30-50 anni	55%	51%	50%
Oltre 50 anni	36%	38%	39%

TITOLO DI STUDIO 2013	Totale	D/Q/I	O/E
Laurea	18%	35%	2%
Scuola superiore	47%	52%	42%
Altro/nessun titolo	34%	13%	56%

Nota: Le percentuali sono calcolate sul totale dipendenti per le categorie D/Q/I e O/E

**Strumenti non monetari di incentivazione
(GRI/G3.1 – LA3)**

COPERTURA SANITARIA INTEGRATIVA	2011	2012	2013
Dipendenti a tempo indeterminato (personale dirigente)	158	159	155
Indice di copertura	100%	100%	100%
Risorse destinate (lato azienda - euro)	718.440	759.712	1.022.851
Dipendenti a tempo indeterminato (personale non dirigente)	8.384	8.358	8.030
Indice di copertura	84%	93%	92%
Famigliari	2.375	2.372	2.823
Risorse destinate (euro)	4.064.663	5.428.605	5.326.076

Nota: perimetro Italia

POLIZZA INFORTUNI	2011	2012	2013
Indice di copertura beneficiari a tempo indeterminato (dipendenti e dirigenti)	100%	100%	100%
Risorse destinate (euro)	1.270.526	1.190.580	1.353.419

Nota: perimetro Italia

CARTE DI CREDITO CORPORATE	2011	2012	2013
Dirigenti (carte corporate)	100%	100%	100%
Quadri e Impiegati (carte corporate personali)	702	732	840

Nota (per i Dirigenti: perimetro Gruppo; per Quadri e Impiegati: perimetro Gruppo a esclusione delle società Spea e Pavimental)

ASSEGNAZIONE BLACKBERRY	2011	2012	2013
Dirigenti	100%	100%	100%
Quadri e Professional Master	80%	82%	90%
Professional	37%	67%	75%

Nota: per i Dirigenti: perimetro Gruppo; per Quadri, Professional Master e Professional: perimetro Italia a esclusione delle società Spea e Pavimental.

Formazione
(GRI/G3.1 > LA10, HR3)

ORE FORMAZIONE 2011

CATEGORIE	DIRIGENTI			QUADRI			IMPIEGATI			OPERAI			TOTALE		
	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale
Comportamentale	271	2	273	2.145	656	2.801	13.941	6.529	20.470	1.589	1	159	16.515	7.188	23.703
Specialistica	734	175	909	3.456	1.095	4.641	20.161	6.572	26.733	4.807	276	5.083	29.248	8.118	37.366
Informatica	82	-	82	1.187	254	1.441	6.733	2.965	9.698	392	-	392	8.394	3.219	11.613
Linguistica	1.130	166	1.296	915	211	1.126	1.920	1.062	2.982	18	-	18	3.983	1.439	5.422
Salute, sicurezza e ambiente	364	30	394	1.561	246	1.807	12.823	2.364	15.187	7.303	2.472	9.775	22.051	5.112	27.163
Totale	2.581	373	2.954	9.354	2.462	11.816	55.578	19.492	75.070	12.678	2.749	15.427	80.191	25.076	105.267
Ore medie fruite per dipendente	14,9	28,7	15,9	16,9	17,8	17,1	9,5	10,1	9,7	6,7	12,5	7,3	14,0	14,9	9,8

Nota: nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori.

ORE FORMAZIONE 2012

CATEGORIE	DIRIGENTI			QUADRI			IMPIEGATI			OPERAI			TOTALE		
	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale
Comportamentale	207	25	232	748	379	1.127	6.889	3.685	10.574	85	1	86	7.929	4.090	12.019
Specialistica	475	65	540	5.034	1.309	6.343	18.921	5.499	24.420	3.088	1.084	4.172	27.518	7.957	35.475
Informatica	16	-	16	1.230	239	1.469	6.481	2.581	9.062	90	-	90	7.817	2.820	10.637
Linguistica	763	20	783	2.716	667	3.383	5.373	3.901	9.274	-	-	-	8.852	4.588	13.440
Salute, sicurezza e ambiente	334	16	350	2.151	294	2.445	17.733	3.887	21.620	14.905	5.083	19.988	35.123	9.280	44.403
Totale	1.795	126	1.921	11.879	2.888	14.767	55.397	19.553	74.950	18.168	6.168	24.336	87.239	28.735	115.974
Ore medie fruite per dipendente	9,4	7,9	9,3	18,9	16,6	18,4	9,2	7,9	8,8	8,4	18,9	9,8	9,7	9,6	9,7

Note: nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori. Considerando anche la formazione in "apprendistato", nel 2012 sono state erogate 124.070 ore di formazione, pari a 10,34 ore medie fruite per dipendente.

ORE FORMAZIONE 2013

CATEGORIE	DIRIGENTI			QUADRI			IMPIEGATI			OPERAI			TOTALE		
	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale
Comportamentale	686	38	724	183	82	265	1.578	552	2.130	26	-	26	2.473	672	3.145
Specialistica	602	26	628	5.128	804	5.932	13.649	6.032	19.681	4.563	66	4.629	23.942	6.928	30.870
Informatica	-	-	-	1.207	391	1.598	10.182	8.392	18.574	40	-	40	11.429	8.783	20.212
Linguistica	617	78	695	1.142	208	1.350	1.591	1.015	2.606	101	-	101	3.451	1.301	4.752
Salute, sicurezza e ambiente	523	12	535	3.244	380	3.624	26.581	3.719	30.300	25.841	1.677	27.518	56.189	5.788	61.977
Totale	2.431	154	2.585	11.357	1.889	13.246	71.696	34.537	106.233	33.991	3.401	37.392	119.475	39.981	159.456
Ore medie fruite per dipendente	13,2	9,6	12,9	18,2	10,7	16,5	12,2	13,5	12,6	16,0	10,2	15,2	13,6	12,9	13,4

Note: nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori. (*) Formazione professionale impartita nel normale contesto di lavoro.

**Iniziative formative
(GRI/G3.1 > LA11)**

Nella tabella si riportano informazioni relative ad alcuni progetti formativi speciali condotti nel 2013.

INIZIATIVA/TEMATICA	DESCRIZIONE - FINALITÀ
TRAINING ON THE JOB E ACCADEMY INTERNA	Il Training on the Job (TOJ) si realizza attraverso l'organizzazione di percorsi di affiancamento, per un periodo di tempo definito, da parte di colleghi esperti e detentori di know-how distintivo a favore delle risorse che necessitano di aggiornamento e/o ulteriore qualificazione professionale. Istituito da almeno 2 anni come processo di apprendimento strutturato e certificato, nel 2013 il Training on the job ha costituito il 31% circa della formazione specialistica programmata. In particolare, il TOJ rappresenta il nucleo fondamentale del processo di trasferimento delle conoscenze/esperienze nei percorsi formativi realizzati a supporto delle internalizzazioni dei processi "core" dell'Azienda. Al fine di far emergere, valorizzare e certificare il training on the job "praticato" in Azienda e garantire la massima copertura di tutti gli ambiti di specializzazione delle conoscenze, è proseguito l'investimento nella crescita dell'Accademy di Autostrade per l'Italia attraverso il processo di ricerca, selezione e certificazione di Scientist e Mentor: • I "Scientist" sono detentori di know-how tecnico distintivo ed effettuano docenze nell'ambito dei percorsi formativi specialistici. • I "Mentor" sono capaci di trasferire il proprio sapere manageriale ed esperienziale a colleghi e collaboratori, supportandone in prima persona i percorsi di crescita e di sviluppo individuale.
PERCORSI A SUPPORTO DELLE INTERNALIZZAZIONI	A supporto della internalizzazione dei processi "core" dell'Azienda, nel corso del 2013, sono stati realizzati percorsi di riqualificazione professionale per tutti i dipendenti che, rispondendo volontariamente a job opportunity interne, hanno acquisito nuovi ruoli nell'ambito di famiglie professionali diverse da quelle di provenienza. In particolare le aree organizzative maggiormente interessate sono state Impianti, Contact Center, Progettazione e Disegno CAD, Direzione Lavori. Risorse coinvolte: 160 Formazione in aula (per un totale di 115 giorni circa) e di Training on the Job (per un totale di 80 giorni).
FORMAZIONE MANAGERIALE	Nel 2013 è stato realizzato un ampio Piano di formazione manageriale per i Dirigenti del Gruppo. L'offerta formativa rivolta al management si è articolata su 4 filoni principali: 1. Excellence Business Communication 2. Health, Safety & Environment 3. Know-how tecnico/specialistico (per profili professionali) 4. Lingue straniere 5. Individual coaching su competenze manageriali Come nei precedenti anni, anche per il 2013, l'investimento sul management del Gruppo è stato strutturato su percorsi tailor made. Numerosi manager hanno intrapreso percorsi di coaching individuale e partecipato ad iniziative di alta formazione organizzate da enti, istituti di ricerca e università, selezionati e riconosciuti quali punti di riferimento per i rispettivi ambiti di competenza. Per sostenere lo sviluppo internazionale del Gruppo sono state create e formate task force su progetti internazionali con un livello crescente di gestione della complessità e di esposizione verso stakeholder internazionali. Queste sfide consentono di costruire manager di profilo internazionale grazie anche al coinvolgimento dell'alta direzione che sostiene direttamente lo sviluppo manageriale dei propri collaboratori attraverso momenti di counselling dedicato.

Salute e sicurezza sul lavoro
(GRI/G3.1 > LA7)

INDICI DI FREQUENZA INFORTUNI DISAGGREGATO PER AREA GEOGRAFICA

	UOMO	DONNA	TOTALE
Italia	5,1	4,1	4,9
Stati Uniti	n.a.	n.a.	n.a.
Polonia	3,1	-	1,5
India	0,0	-	-
Cile	6,5	3,4	5,7
Francia	1,1	-	0,5
Brasile	0,4	-	0,2

Nota: rapporto tra il numero di infortuni con astensione del lavoro e le ore lavorate nell'anno, moltiplicato per 200.000 (50 settimane lavorative per 40 ore per 100 impiegati: Fonte ILO). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle ore.

INDICI GIORNATE DI LAVORO PERSE DISAGGREGATO PER AREA GEOGRAFICA

	UOMO	DONNA	TOTALE
Italia	116,0	93,6	112,1
Stati Uniti	n.a.	n.a.	n.a.
Polonia	42,6	64,1	55,1
India	0,0	0,0	0,0
Cile	121,1	33,5	96,5
Francia	n.a.	n.a.	n.a.
Brasile	n.a.	n.a.	n.a.

Nota: rapporto tra le giornate non lavorate per infortunio e le ore lavorative nell'anno, moltiplicato per 200.000 (Fonte ILO).

TASSO DI ASSENTEISMO DISAGGREGATO PER AREA GEOGRAFICA

	UOMO	DONNA	TOTALE
Italia	12.669,8	21.739,9	14.241,5
Stati Uniti	n.a.	n.a.	n.a.
Polonia	10.914,6	18.165,5	14.812,9
India	0,0	0,0	0,0
Cile	4.694,6	21.470,9	9.399,8
Francia	n.a.	n.a.	n.a.
Brasile	n.a.	n.a.	n.a.

Nota: rapporto tra il totale delle ore effettive di malattia, infortunio, sciopero e assenze non retribuite e il totale delle ore lavorative, moltiplicato per il coefficiente 200.000 (Fonte ILO).

Relazioni industriali (GRI/G3.1 > LA4)

SOCIETÀ	DIPENDENTI CHE ADERISCONO A UNA ORGANIZZAZIONE SINDACALE
Autostrade per l'Italia S.p.A.	71%
Autostrade Meridionali S.p.A.	87%
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	22%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	57%
Pavimental S.p.A.	68%
Tangenziale di Napoli S.p.A.	94%
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	55%
Telepass S.p.A.	46%
EsseDiEsse S.p.A.	60%
Giove Clear S.r.l.	49%

Nota: sono state considerate le sole società italiane con un numero di personale superiori a 50 unità.

Performance management
(GRI/G3.1 > LA12)

	2013	Uomo	Donna
Dipendenti inseriti nel processo di management review (dirigenti)	127	94%	6%
Dipendenti inseriti nel processo di performance management (quadri e impiegati)	1.483	72%	28%

Nota: le società del Gruppo in cui è stato applicato il sistema di PM sono: ASPI, Atlantia, Autostrade Tech, Telepass, EsseDiEsse, AD Moving, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, TowerCo, Spea e Pavimental.

Programmi di valutazione e sviluppo
GRI/G3.1 - UNIT

	2013	Uomo	Donna
Junior Professional (laureati con meno di 5 anni di esperienza) coperti da rilevazione del potenziale	87%	78%	22%
Professional in crescita (laureati con 5/10 anni di esperienza) coperti da rilevazione del potenziale	85%	79%	21%

Perimetro: ASPI, Atlantia, Autostrade Tech, Telepass, EsseDiEsse, AD Moving, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, TowerCo, Spea e Pavimental.

Capitale naturale

Misure effettuate e criticità nella gestione della rete stradale (GRI/G3.1 > EN26)

MISURE ESEGUITE NELL'ANNO 2013

TRATTA	Variante di Valico Corso d'opera	Barberino -Firenze Nord Ante operam + corso d'opera	Firenze Nord-Firenze Sud corso d'opera	Firenze Sud-Incisa Ante operam	Rimini Nord-Porto S. Elpidio corso d'opera	Roma Nord-Sette Bagni corso d'opera +Post operam	Lainate-Como-Chiasso corso d'opera	Svincolo V.le Certosa-Svincolo Sesto S.G. + Barriera Mi Nord Interc. Di Lainate	Totale 2013	Totale 2002-2013
Atmosfera	12	20	4	3	37	2	6	4	88	844
Rumore	25	47	16	18	123	3	5	-	237	2.352
Vibrazioni	34	24	6	6	94	-	-	10	174	1.159
Idrico superiore	361	713	35	-	781	-	-	-	1.890	16.518
Idrico sottosuolo	255	393	261	67	573	34	59	20	1.662	32.892
Fauna	40	32	-	34	-	-	33	-	139	4.394
Vegetazione	5	26	-	8	-	-	21	-	60	1.150
Suolo	1	60	4	-	98	-	-	-	163	1.123
Ass. territorio	677	85	14	50	1.453	-	-	-	2.279	33.608
Totale	1.410	1.400	340	186	3.159	39	124	34	6.692	94.040

SEGNALAZIONI DI CRITICITÀ (CORSO D'OPERA)

COMPONENTE	Variante di Valico	Barberino -Firenze Nord	Firenze Nord-Firenze Sud	A14 - Rimini Nord-Porto S. Elpidio	Altri interventi (A1-A9)	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Atmosfera	--	-	-	-	-	-	1	11	7	10	6	11
Rumore	1	2	-	-	-	3	7	4	6	4	12	16
Vibrazioni	--	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	1
Idrico superiore	-	2	-	-	-	2	6	11	10	21	25	41
Idrico sottosuolo	-	-	-	1	-	1	-	-	1	1	2	1
Naturale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ass. territorio	1	-	-	-	-	1	3	4	5	7	4	12
Totale	2	4	-	1	-	7	17	30	31	46	49	82

Consumi energetici
(GRI/G3.1 > EN3, EN4)

Consumi energetici totali suddivisi per fonte primaria

Fonte energetica		2011		2012		2013		2013 (Isoperimetro 2012)	
		MWh	TJ	MWh	TJ	MWh	TJ	MWh	TJ
Gasolio		147.060,1	529,4	153.588,7	552,9	153.085,3	551,1	140.261,5	504,9
GPL	CD	11.341,8	40,8	12.868,7	46,3	7.744,2	27,9	7.744,2	27,9
Metano e etanolo	CD	32.154,1	115,8	40.723,3	146,6	24.688,2	88,9	24.682,6	88,9
Benzina	CD	4.853,8	17,5	4.640,4	16,7	12.614,0	45,4	6.447,6	23,2
Olio combustibile	CD	55.021,1	198,1	36.007,5	129,6	29.534,8	106,3	29.534,8	106,3
Energia elettrica	CI	224.195,1	807,1	214.170,5	771,0	218.210,5	785,6	205.878,8	741,2

CD: Consumi diretti; CI: Consumi indiretti.

Spese e investimenti a rilevanza ambientale
(GRI/G3.1 - EC8, EN30)

AREA	2011		2012		2013	
	Importo (euro 000)	% sul totale	Importo (euro 000)	% sul totale	Importo (euro 000)	% sul totale
Aria, acqua, suolo	39.147	23,8%	36.484	22,6%	30.904	22,7%
Rumore	86.897	52,9%	93.606	57,9%	80.671	59,2%
Tutela paesaggio	12.492	7,6%	14.643	9,1%	12.707	9,3%
Energia	3.974	2,4%	3.728	2,3%	2.650	1,9%
Progettazioni e monitoraggi	21.680	13,2%	13.247	8,2%	9.393	6,9%
Totale	164.190	100,0%	161.708	100,0%	136.325	100,0%

Capitale Sociale e Governance

Spese e investimenti a rilevanza sociale (GRI/G3.1>EC8)

AREA	2011		2012		2013	
	Importo (euro 000)	% sul totale	Importo (euro 000)	% sul totale	Importo (euro 000)	% sul totale
Sicurezza	458.886	28,9%	439.327	32,5%	403.248	37,0%
Fluidità	930.786	58,7%	775.245	57,4%	536.255	49,2%
Accessibilità	52.798	3,3%	38.250	2,8%	28.773	2,6%
Servizi al cliente	144.271	9,1%	98.832	7,3%	122.633	11,2%
Totale	1.586.741	100,0%	1.351.654	100,0%	1.090.908	100,0%

Tariffe unitarie per l'utenza di Autostrade per l'Italia (euro/km) ⁽¹⁾	Classe A	Classe B	Classe 3 Assi	Classe 4 Assi	Classe 5 Assi
Tariffa di pianura	0,06936	0,07097	0,09514	0,14286	0,16830
Tariffa di montagna	0,08191	0,08383	0,10995	0,16731	0,19787

(1) Le tariffe indicate sono comprensive dell'IVA (21%).

Classe A= 2 Assi con altezza misurata all'asse anteriore minore o uguale a 1,3 m.

Classe B= 2 Assi con altezza misurata all'asse anteriore maggiore di 1,3 m.

Customer care

CANALE	N. richieste			Tempo di risposta (in minuti e secondi)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Telefonate	1.342.871	1.231.300	1.216.049	88% entro 20"	88,3% entro 20"	88,3% entro 20"
Lettere e fax	160.000	147.700	136.938	2,14 giorni	2,72 giorni	3,47 giorni
E-mail	158.000	126.730	137.269	1,65 giorni	1,73 giorni	2,31 giorni

Nota: i dati si riferiscono ad Autostrade per l'Italia S.p.A.

Indicatori di qualità erogata dalle altre società autostradali italiane del Gruppo

Componente di servizio	Qualità erogata 2013	RAV	Tang. NA	SAM
Sicurezza	Tasso di incidentalità globale: incidenti ogni 100 milioni di km percorsi	20,23	26,11	10,96
	Tasso di incidentalità relativo agli incidenti in carreggiata	20,23	14,57	8,26
	Tasso incidenti con conseguenze alle persone	3,85	12,19	7,00
	Tasso incidenti mortali: incidenti mortali ogni 100 milioni di km percorsi	-	0,22	0,07
	Tasso di mortalità: n. morti ogni 100 milioni di km percorsi	-	0,22	0,07
	Incidenti nei punti a incidentalità superiore alla media (PISM)	-	-	-
Segnaletica	ISEGN: indicatore di valutazione della qualità della segnaletica orizzontale variabile da 0 (min) a 100 (max)	93,6	72,7	57,2
Carreggiata	% km con asfalto drenante (su km totali di rete)	3,1	80,8	53,6
Fluidità	Indice di fluidità: TD - Total Delay (totale ore perse in turbative)	n.a.	n.a.	n.a.
	Durata totale delle code e rallentamenti in carreggiata (in ore)	-	1.987	505
	- di cui per lavori	-	24	55
	- di cui per incidenti	-	29	99
	- di cui per eventi meteo	-	-	65
	- di cui per traffico intenso	-	1.887	280
	% RMPP su totale transiti in uscita	0,3	0,4	0,5
	MCT: Tempo medio di attesa tra richiesta intervento e risposta operatore (sec)	10,9	12,5	14,3
Gestione emergenze	Totale ore di chiusura	-	385	1
	Totale ore traffico bloccato	-	3,3	-
	- di cui con durata > 1 h	-	2,3	-
Informazioni di viabilità	PMV in itinere	6,0	8,0	15,0
	% di traffico coperto dal servizio	Autostrada a sistema aperto	100	Autostrada a sistema aperto
	% stazioni con PMV in entrata	100	100	86
	% di traffico in entrata coperto dal servizio	100	100	95
Aree di Servizio	Percentuale di rilevazioni conformi agli standard	99,0	98,6	97,0

		RAV		Tang. NA		SAM	
		Lettere e fax	e-mail	Lettere e fax	e-mail	Lettere e fax	e-mail
Risposta al reclamo	Tempo medio di risposta al totale dei reclami (giorni)	-	0,8	2	1,67	4	2,0
	di cui di natura commerciale	-	0,8	2	1	2	1,0
	di cui sulla viabilità e sicurezza	-	-	5	3,15	3	3,3
	di cui sui sistemi di esazione	-	-	1	1,57	4	2,0
	di cui relativi al recupero crediti da pedaggio	-	-	3	2	-	-

La gestione dei reclami

ITALIA

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Motivo del reclamo	2011		2012		2013	
	N. reclami	% sul totale	N. reclami	% sul totale	N. reclami	% sul totale
Stato dell'infrastruttura	90	1,16%	95	1,71%	34	0,54%
Viabilità/Traffico/Informazione	150	1,93%	137	2,47%	70	1,10%
Aree di Servizio	41	0,53%	74	1,33%	104	1,64%
Operazioni di pagamento ai caselli	1.531	19,74%	888	16,00%	323	5,09%
Gestione dei contratti Telepass	4.116	53,08%	2.968	53,49%	3.240	51,05%
Telepass: vendita telefonica	162	2,09%	157	2,83%	310	4,88%
Privacy: Telepass vendita telefonica	2	0,03%	4	0,07%	3	0,05%
Comportamento del personale ASPI	117	1,51%	136	2,45%	180	2,84%
Violazione della privacy	1	0,01%	-	-	-	-
Altro	322	4,15%	303	5,46%	1.737	27,37%
Impropri e/o diretti ad altre concessionarie	1.222	15,76%	787	14,18%	346	5,45%
Totale	7.754	100,00%	5.549	100,00%	6.347	100,00%

Altre società concessionarie autostradali

Motivo del reclamo	Numero reclami	%
Stato dell'infrastruttura	50	2,0%
Operazioni di pagamento ai caselli	2.243	91,5%
Comportamento del personale	15	0,6%
Viabilità/Traffico/Informazione	28	1,1%
Violazione della privacy	93	3,8%
Altro	22	1,0%
Totale	2.451	100,0%
Società	Stato	Numero reclami
Società per il Traforo del Monte Bianco	Italia	23
Autostrade Meridionali	Italia	1.999
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Italia	12
Tangenziale di Napoli	Italia	417
Totale		2.451

ESTERO

Motivo del reclamo	Numero reclami	%
Stato dell'infrastruttura	858	27,7%
Operazioni di pagamento ai caselli	656	21,2%
Comportamento del personale	361	11,7%
Viabilità/Traffico/Informazione	300	9,7%
Altro	922	29,8%
Totale	3.097	100,0%
Società	Stato	Numero reclami
Autostrade Indian Infrastructure d.p.	India	121
Stalexport	Polonia	74
Rodovia das Colinas	Brasile	1.168
Concessionaria da Rodovia MG050	Brasile	591
Triangulo do Sol	Brasile	638
Costanera	Cile	505
Totale		3.097

Progetti di solidarietà e promozione sociale finanziati

Progetto "Almeno una stella"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
Per ridurre e prevenire i fenomeni di dispersione scolastica (abbandono e/o insuccesso) da parte degli alunni stranieri delle scuole secondarie (I e II grado) della provincia di Arezzo. Il progetto pilota si concretizza nelle seguenti azioni: 1) ricerca e studio delle criticità (cause e fattori); 2) avvio di un modello di Tutoring interculturale con figure specializzate all'interno delle istituzioni scolastiche locali; 3) formazione specifica per docenti e coinvolgimento delle famiglie.	Circa 250 minori stranieri	OXFAM Italia ONG ONLUS

Progetto "La casa dei bambini"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
Per l'attivazione di strumenti e interventi innovativi nell'assistenza dei minori con invalidità al 100% e con disturbi generalizzati dello sviluppo attraverso l'impiego delle tecnologie informatiche e dei videogiochi finalizzato alla riabilitazione delle patologie del pensiero, del linguaggio e della relazione.	Circa 40 minori residenti in provincia di Milano	L'Abbraccio ONLUS

Progetto "CasAmica Plus"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
CasAmica è una struttura che accoglie le famiglie dei bambini affetti da gravi patologie oncologiche durante la permanenza negli ospedali milanesi per le cure a domicilio. Il progetto prevede la realizzazione di un servizio di trasporto, tra casAmica e gli ospedali, dedicato ai piccoli ospiti ammalati e ai loro familiari e la realizzazione di un cortile a "misura di bambino", con giochi e arredi adeguati, nello spazio antistante la casAmica dei bambini. L'obiettivo è promuovere la mobilità e, in essa, la sicurezza, dei piccoli pazienti di casAmica.	Oltre 350 minori e le loro famiglie	CasAmica ONLUS

Progetto "Anch'io imparo"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
Per l'avvio di azioni riabilitative e di supporto rivolte a minori con disturbi neurosensoriali legati alla comunicazione e al linguaggio (es. audiolesi). In particolare: 1) formazione e attivazione operatori specializzati metodo Drezancic; 2) sportello ascolto con figure professionali specializzate (logopedista, psicologa etc); 3) seminario informativo su metodo innovativo Drezancic.	Circa 50 minori audiolesi in provincia di Prato	Gioco Parlo Leggo Scrivo" (G.P.L.S. Onlus)

Progetto "Alla ricerca di una nuova casa"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
Per attivare un supporto qualificato a favore di nuclei monogenitoriali, con riferimento a donne maltrattate (o vittime di stalking) con i loro figli. Il progetto prevede l'allestimento di due appartamenti finalizzati all'accoglimento di donne con figli minori in stato di difficoltà, fornendo un'assistenza qualificata e continuativa utile a supportare le madri e i figli su 4 assi operativi: casa, lavoro, relazioni sociali e capacità genitoriali.	Circa 6 nuclei monogenitoriali in provincia di Bergamo	Consorzio FA - Famiglie e Accoglienza Scs Onlus

Progetto "STRADA FACENDO"

SINTESI DEL PROGETTO	Benefici diretti	In partnership con
Per sostenere un percorso di crescita professionale a favore di minori sottoposti a misure penali presso l'Istituto Penale Minorile di Bologna e/o seguiti dall'Ufficio Sociale di prima accoglienza.	45 minori	Etabeta Scs Onlus

Nota: progetti rivolti alla comunità individuati dal Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale di Autostrade per l'Italia

I progetti sociali vengono individuati sulla base di criteri di ammissibilità e di valutazione che prevedono l'assegnazione di un punteggio in riferimento a una serie di indicatori:

- attinenza alla Mission Aziendale;
- progetti che rispondono a specifici obiettivi aziendali (es. Carta degli Impegni per la Sostenibilità;
- organizzazioni/Associazioni "sponsorizzate" da personale interno;
- prossimità dei progetti ad aree geografiche dove è presente il Gruppo;
- beneficiari diretti dell'iniziativa/progetto;
- progetti che fanno riferimento a beni e servizi di lunga durata;
- continuità temporale dei progetti al netto dei costi di start-up;
- misurabilità dei risultati: progetti che includono chiare indicazioni sui risultati nel breve e nel lungo periodo.

L'erogazione dei finanziamenti prevede un modello prestabilito che va oltre la mera donazione filantropica:

INDICATORI DI PERFORMANCE DEI PROGETTI

- Spese e investimenti sostenuti
- Partecipazione% al budget totale richiesto per il progetto (per progetti con più donazioni)
- Numero di beneficiari delle iniziative
- Risultati attesi
- Livello di autonomia (tecnica, gestionale e finanziaria) raggiunta dall'iniziativa nel medio-lungo termine
- Impatto del progetto sulle comunità interessate

FASI DI MONITORAGGIO DEI PROGETTI

- Fase 1 (a inizio progetto): pianificazione del monitoraggio
- Fase 2 (a sei mesi dallo start-up): Report di avanzamento al 50% della realizzazione
Contatto diretto telefonico/visite in loco
- Fase 3 (entro 12-24 mesi dallo start-up):
Rendicontazione conclusiva su obiettivi raggiunti
Consuntivazione dei costi ed esame delle note di spesa
Contatto diretto telefonico/visite in loco

Certificazioni conseguite dalle società del Gruppo

Società	Standard	Processi certificati	Data rilascio	Ultima emissione
Atlantia S.p.A.	UNI EN ISO 9001:2008	Assunzione di partecipazioni e interessenze in altre Società ed Enti; finanziamento e coordinamento tecnico, industriale e finanziario delle Società od Enti ai quali partecipa; operazioni di investimento mobiliare, immobiliare, finanziario, industriale in Italia e all'estero.	2012	2012
		Gestione dei processi di acquisizione e controllo dei dati di incidentalità, traffico, fluidità, accessibilità e qualità nelle Aree di Servizio. Elaborazione di tali dati finalizzati alla redazione e diffusione del Quality Report aziendale e alla produzione di reportistica specifica.	1999	2013
		Progettazione e gestione dei processi di acquisizione e inoltro delle informazioni sulla viabilità, attraverso media e call center.	1999	2013
	UNI EN ISO 9001:2008	Progettazione ed erogazione del servizio di autorizzazione per i transiti eccezionali e relativo monitoraggio sulla rete autostradale.	1999	2013
		Progettazione dell'Indice di fluidità del traffico sulla rete autostradale e gestione dei processi di raccolta dati, elaborazione e diffusione dell'indicatore.	1999	2013
		Progettazione e applicazione del lucro cessante	1999	2013
		Progettazione e gestione delle operazioni invernali	2013	2013
		Progettazione di metodiche e di attrezzature di prova. Esecuzione di prove su materiali metallici, calcestruzzo e conglomerati bituminosi. Rilevazione e misurazione di caratteristiche stradali.	2001	2012
		Progettazione, installazione, manutenzione e monitoraggio in esercizio del sistema di classificazione dei veicoli ai fini dell'applicazione del pedaggio autostradale	2011	2011
		Progettazione, installazione, esercizio e manutenzione di sistemi per il monitoraggio del traffico e per il rilevamento delle infrazioni nel contesto della mobilità inerente alla rete autostradale in concessione ad Autostrade per l'Italia SpA. Erogazione del servizio di raccolta, monitoraggio e analisi dei dati del traffico ai fini della verifica periodica dei sistemi per il rilevamento delle infrazioni nel contesto della mobilità.	2013	2013
Autostrade per l'Italia S.p.A.	ISO 14001:2007	Progettazione, predisposizione, installazione e manutenzione di strutture e apparecchiature tecnologiche collocate lungo strade e autostrade per il controllo e il monitoraggio dei veicoli in transito e per le informazioni ai viaggiatori.	2006	2012
	BS OHSAS 18001:2007	Certificazione del Sistema di gestione della sicurezza e salute dei lavoratori relativo a: "Gestione di infrastrutture e servizi autostradali ed erogazione delle relative attività di supporto mediante processi di: monitoraggio sul campo, videosorveglianza, telecontrollo, manutenzione e riparazione di impianti tecnologici e infrastrutture, pattugliamento e primo intervento, operazioni invernali, esazione pedaggi. Gestione dello sviluppo della rete autostradale e dell'attuazione degli interventi di adeguamento finalizzati al mantenimento del servizio richiesto e della sicurezza del traffico dell'infrastruttura". La certificazione multisito copre anche le nove sedi operative di tronco	2006	2011
	UNI CEI EN ISO/EIC 17020:2012	Organismo di ispezione di tipo "B" per le "Costruzioni edili e delle opere di ingegneria civile in generale e relative opere impiantistiche, opere di presidio e di difesa ambientale e di ingegneria naturalistica. Per la tipologia ispettiva: - Ispezioni sulla progettazione delle opere, di cui al D. Lgs. 163 del 12/04/2006 allegato XXI - art. 28 e al DPR 207 del 05/10/2010 art. 47".	2008	2012

Società	Standard	Processi certificati	Data rilascio	Ultima emissione
Pavimental S.p.A. ¹	UNI EN ISO 9001:2008	Processi di produzione di bitume modificato, produzione e stesa in opera di conglomerati bituminosi, esecuzioni di pavimentazioni e sovrastrutture speciali.	2000	2011
		Costruzione e manutenzione di strade, autostrade, ponti, viadotti, piste aeroportuali, opere di evacuazione, stesa in opera di conglomerati bituminosi ed esecuzione di pavimentazioni e sovrastrutture speciali (cat. OG3, OG6, OS26)	2000	2012
	UNI EN ISO 14001:2004	Produzione, anche mediante utilizzazione di materiale di recupero, e posa in opera di conglomerato bituminoso per la costruzione e la manutenzione di pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali. Costruzione di infrastrutture autostradali e pavimentazioni speciali.	2008	2013
	BS OHSAS 18001:2007	Produzione e posa in opera di conglomerato bituminoso per la costruzione e manutenzione di pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali.	2009	2012
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	UNI EN ISO 9001:2008	Sviluppo di studi e piani di trasporto. Progettazione, direzione lavori, collaudo, monitoraggio e terotecnologia (ingegneria della manutenzione programmata) di infrastrutture di trasporto e opere edili	1998	2010
		Monitoraggio delle diverse componenti ambientali tramite il rilevamento di indicatori di qualità ambientale, con sistema strumentale proprio ed elaborazione dei dati acquisiti con l'impiego di strumenti informatici e G.I.S.	2004	2010
Tangenziale di Napoli S.p.A.	BS OHSAS 18001:2007	Certificazione del Sistema di gestione della sicurezza e salute dei lavoratori relativo a: "Gestione di infrastrutture e servizi autostradali ed erogazione delle relative attività di supporto mediante processi di: monitoraggio sul campo, videosorveglianza, telecontrollo, manutenzione e riparazione di impianti tecnologici e infrastrutture, pattugliamento e primo intervento, operazioni invernali, esazione pedaggi. Gestione dello sviluppo della rete autostradale e dell'attuazione degli interventi di adeguamento finalizzati al mantenimento del servizio richiesto e della sicurezza del traffico dell'infrastruttura"	2014	2014
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	UNI EN ISO 14001:2004	Esercizio della tratta e gestione del servizio inerente la tratta autostradale (Aosta Ovest - Monte Bianco) A5 Aosta - Traforo del Monte Bianco, comprendente: assistenza al traffico e monitoraggio della tratta autostradale, mediante videosorveglianza, telecontrollo, impianto radio e pattugliamento; esazione del pedaggio; operazioni invernali; manutenzione degli impianti tecnologici e dell'infrastruttura	2009	2012
Autostrade Tech S.p.A.	UNI EN ISO 9001:2008	Progettazione, fabbricazione e commercializzazione di sistemi tecnologici prototipali, per l'esazione pedaggi, controllo accessi e simili, da impiegare nel contesto della mobilità. Progettazione, sviluppo, manutenzione e commercializzazione di sistemi software per l'esazione pedaggi, controllo accessi e simili, da impiegare nel contesto della mobilità. Progettazione, fabbricazione, installazione, collaudo, manutenzione, verifica periodica e commercializzazione di sistemi per il rilevamento delle infrazioni al C.d.S. nel contesto della mobilità.	2002	2012
Telepass S.p.A.	UNI EN ISO 9001:2008	Progettazione ed erogazione di servizi e sistemi per la fatturazione e/o riscossione in conto proprio o di terzi di pedaggi di tasse stradali e/o autostradali e di pagamenti dei servizi aggiuntivi connessi con la mobilità.	2011	2012

¹ La Società dispone, inoltre, delle seguenti certificazioni obbligatorie: Certificazioni Factory Production Control (FPC) per: Conglomerati Bituminosi EN 13108; Emulsioni Bituminose cationiche EN 13808; Bitume Modificato con polimeri EN 14023.

Ulteriori certificazioni:

- Gesvial S.A. - Sistema Integrato di gestione ambientale e qualità conforme alla norma UNI-EN ISO 14001:2004;
- Triangolo del Sol: ISO9001:2008 per l'erogazione di servizi connessi alla mobilità: fatturazione e/o riscossione del pedaggio, assistenza agli utenti, monitoraggio del traffico, customer service, manutenzione delle opere;
- Colinas: ISO9001:2008 per l'erogazione di servizi connessi alla mobilità: fatturazione e/o riscossione del pedaggio, assistenza agli utenti, monitoraggio del traffico, customer service, manutenzione delle opere;
- Concessionaria da Rodovia MG050 S.A.: ISO9001:2008 per le attività/processi di monitoraggio del traffico, operazioni di pulizia del verde, informazioni di viabilità, sistemi IT, manutenzione del corpo autostradale, servizi al cliente, funzionamento operazioni di pedaggio.

IV. GRI CONTENT INDEX

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
STANDARD DISCLOSURES PARTE 1: INFORMATIVA SUL PROFILO		
1. STRATEGIA E ANALISI		
1.1	Dichiarazione del Presidente e dell'AD in merito all'importanza della Sostenibilità per l'organizzazione e la sua strategia	Fully
1.2	Descrizione dei principali impatti, rischi e opportunità - descrizione degli impatti significativi dell'organizzazione sulla sostenibilità e dei rischi e delle opportunità associate - descrizione dei meccanismi di governance utilizzati per gestire specificamente tali rischi e opportunità e identificazione di altri rischi e opportunità - rischi e le opportunità in termini di strategia operativa a lungo termine, posizione competitiva, qualitativa e driver finanziari quantitativi - obiettivi, risultati rispetto agli obiettivi e insegnamenti tratti dal periodo di rendicontazione, precedente, corrente e successivo	Fully
2. PROFILO ORGANIZZATIVO		
2.1	Nome dell'organizzazione	Fully
2.2	Principali marchi, prodotti e/o servizi	Fully
2.3	Struttura operativa dell'organizzazione, incluso principali divisioni, imprese operative, controllate e joint venture	Fully
2.4	Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione	Fully
2.5	Numero di paesi in cui opera l'organizzazione e nome dei paesi con le principali operazioni o che sono particolarmente importanti ai fini delle tematiche di sostenibilità descritte nel bilancio	Fully
2.6	Assetto proprietario e forma legale	Fully
2.7	Mercati serviti - distribuzione geografica - settori serviti - tipologia di clienti / beneficiari	Fully
2.8	Dimensioni dell'organizzazione	Fully
2.9	Cambiamenti significativi avvenuti nel periodo di rendicontazione	Fully
2.10	Riconoscimenti/premi ricevuti nel periodo di rendicontazione	Fully
3. PARAMETRI DEL REPORT		
3.1	Periodo di rendicontazione delle informazioni fornite	Fully
3.2	Data di pubblicazione del Report di Sostenibilità più recente	Fully
3.3	Periodicità di rendicontazione	Fully
3.4	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul Report di Sostenibilità e i suoi contenuti	Fully
3.5	Processo per la definizione dei contenuti del Report	Fully
3.6	Perimetro del Report	Fully
3.7	Dichiarazione di qualsiasi limitazione specifica dell'obiettivo o del perimetro del report	Fully
3.8	Informazioni relative a joint venture, controllate, impianti in leasing ecc.	Fully

		ASSURED BY DELOITTE ERS	
CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
2, 3			
2, 3			
8, 24, 25			
24			
18			
164			
Atlantia S.p.A.			
8			
13			
222 - Atlantia S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A. hanno sede legale e operativa in Roma (Italia)			
10			
13			
10, 11			
13			
120			
13, 16			
7			
19, 92			
7			
163			
163			
222			
54, 163			
7			
96, 176			
7			

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
3.9	Tecniche di misurazione dei dati e basi di calcolo - Tecniche/procedure di calcolo e di raccolta dati - Basi tecniche di calcolo	Fully
3.10	Spiegazione degli effetti di qualsiasi modifica di informazioni inserite nei report precedenti e motivazioni di tali modifiche	Fully
3.11	Cambiamenti significativi di obiettivo, perimetro, metodi di misura, rispetto al precedente periodo di rendicontazione	Fully
3.12	Tabella GRI	Fully
3.13	Politiche e pratiche attuali al fine di ottenere l'assurance esterna del Report	Fully

4. GOVERNANCE, IMPEGNI E COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

4.1	Struttura di governo dell'organizzazione, inclusi i comitati che rispondono direttamente al più alto organo di governo, responsabili di specifici compiti come la definizione della strategia, o il controllo organizzativo - Struttura di governo dell'organizzazione - Comitati - Responsabilità dirette per performance economiche, sociali, ambientali	Fully
4.2	Indicare se il Presidente del più alto organo di governo ricopre anche un ruolo esecutivo. (In tal caso, indicare le funzioni all'interno del management e le ragioni di questo assetto)	Fully
4.3	Per le organizzazioni che hanno una struttura unitaria dell'organo di governo, indicare il numero di componenti che sono indipendenti e/o non esecutivi	Fully
4.4	Meccanismi a disposizione degli azionisti e dei dipendenti per fornire raccomandazioni o direttive al più alto organo di governo	Fully
4.5	Legame tra compensi dei componenti del più alto organo di governo, senior manager ed executive (inclusa la buona uscita) e la performance dell'organizzazione (inclusa la performance sociale e ambientale)	Fully
4.6	Attività in essere presso il più alto organo di governo per garantire che non si verifichino conflitti di interesse	Fully
4.7	Processi per la determinazione della composizione, delle qualifiche e delle competenze dei componenti del più alto organo di governo e dei suoi comitati inclusa qualsiasi considerazione di genere o altro indicatore di diversità	Fully
4.8	Mission, valori, codici di condotta, principi rilevanti per le performance economiche, ambientali e sociali sviluppati internamente e stato di avanzamento della loro implementazione	Fully
4.9	Procedure del più alto organo di governo per controllare le modalità di identificazione e gestione delle performance economiche, ambientali e sociali dell'organizzazione, includendo i rischi e le opportunità rilevanti e la conformità agli standard internazionali, ai codici di condotta e ai principi dichiarati	Fully
4.10	Processo per la valutazione delle performance dei componenti del più alto organo di governo, in particolare in funzione delle performance economiche, ambientali, sociali	Fully
4.11	Spiegazione dell'eventuale modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	Fully
4.12	Sottoscrizione o adozione di codici di condotta, principi e carte sviluppati da enti/associazioni esterne relativi a performance economiche, sociali e ambientali	Fully
4.13	Partecipazione ad associazioni di categoria nazionali e/o internazionali	Fully
4.14	Elenco di gruppi di stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	Fully
4.15	Principi per identificare e selezionare i principali stakeholder con i quali intraprendere l'attività di coinvolgimento	Fully
4.16	Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder, specificando la frequenza per tipologia di attività sviluppata e per gruppo di stakeholder	Fully
4.17	Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder e in che modo l'organizzazione ha reagito alle criticità emerse, anche in riferimento a quanto indicato nel report	Fully

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
163				
www.autostrade.it/sostenibilita/methodology				
7, 76				
7				
196				
163				
27, 31, 35				
31, 39				
31, 39				
30				
30				
34				
31, 38, 100				
28				
28				
8				
24, 28				
28				
8, 24				
163				
56				
57-59				
56, 57				
56. Il dialogo con gli stakeholder è permanente e proattivo. Consente di ottenere diversi strumenti e modi per coinvolgere ciascuna categoria di stakeholder. Per questa ragione non è possibile individuare una frequenza specifica.				
54				

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
---------------------------	-------------	-----------

STANDARD DISCLOSURES PARTE 2: INFORMATIVA SULLE MODALITÀ DI GESTIONE (DMA)

G3 DMA	DESCRIZIONE	RIPORTATO
DMA EC	Disclosure on Management Approach EC	
Aspects	Performance Economica	Fully
	Mercati in cui l'Organizzazione è presente	Fully
	Impatti economici indiretti	Fully
DMA EN	Disclosure on Management Approach EN	
Aspects	Nome dell'organizzazione	Fully
	Materie prime	Fully
	Energia	Fully
	Acqua	Fully
	Biodiversità	Fully
	Rifiuti, emissioni, scarichi	Fully
	Degrado del territorio, contaminazione e bonifiche	Fully
	Prodotti e servizi	Fully
	Compliance	Fully
	Trasporti	Fully
	Generale	Fully
DMA LA	Disclosure on Management Approach LA	
Aspects	Occupazione	Fully
	Relazioni industriali	Fully
	Salute e Sicurezza sul Lavoro	Fully
	Formazione e Istruzione	Fully
	Diversità e Pari opportunità	Fully
	Eguale remunerazione tra uomini e donne	Fully
DMA HR	Disclosure on Management Approach HR	
Aspects	Pratiche di investimento e approvvigionamento	Fully
	Non discriminazione	Fully
	Libertà di associazione e contrattazione collettiva	Fully
	Lavoro minorile	Fully
	Lavoro forzato e obbligatorio	Fully
	Pratiche per la sicurezza	Fully
	Diritti delle popolazioni indigene	Fully
	Valutazione	Fully
	Remediation	Fully

[illegible]

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

G3 DMA	DESCRIZIONE	RIPORTATO
DMA SO	Disclosure on Management Approach SO	
Aspects	Collettività	Fully
	Corruzione	Fully
	Contributi politici (approccio nei confronti di politica/istituzioni)	Fully
	Comportamenti anti-collusivi	Fully
	Conformità (compliance)	Fully
DMA PR	Disclosure on Management Approach PR	
Aspects	Salute e sicurezza dei consumatori	Fully
	Etichettatura di prodotti e servizi (labeling)	Fully
	Marketing communication	Fully
	Rispetto della privacy	Fully
	Conformità (compliance)	Fully

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
---------------------------	-------------	-----------

DIMENSIONE ECONOMICA

PERFORMANCE ECONOMICA

EC1	Valore economico direttamente generato e distribuito, inclusi ricavi, costi operativi, remunerazioni ai dipendenti, donazioni e altri investimenti nella comunità, utili non distribuiti, pagamenti ai finanziatori e alla Pubblica Amministrazione	Fully
EC2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità per le attività dell'organizzazione dovuti ai cambiamenti climatici e ad altri temi di sostenibilità	Fully
EC3	Copertura degli obblighi assunti in sede di definizione del piano pensionistico (benefit plan obligations)	Fully
EC4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	Fully

PRESENZA SUL MERCATO

EC5	Rapporto tra lo stipendio standard dei neoassunti e lo stipendio minimo locale nelle sedi operative più significative	Not
EC6	Politiche, pratiche e percentuale di spesa concentrata su fornitori locali in relazione alle sedi operative più significative	Fully
EC7	Procedure di assunzione di persone residenti dove si svolge prevalentemente l'attività e percentuale dei senior manager assunti nella comunità locale	Fully

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
126-130				
32				
126-130				
126-130				
32, 126-130				

2, 113-125				
2, 113-125				
2, 113-125				
2, 113-125				
2, 113-125				

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
--------------------------------------	---	---------------------------	----------

86				
136				

In aggiunta al sistema obbligatorio previsto dalla legge, è presente un Fondo nazionale di previdenza complementare (Fondo ASTRI) per i lavoratori del settore autostradale, stradale, trasporti e infrastrutture. Il totale versato al Fondo Astri per il 2013 è pari a 11.203.569,31 e risultano iscritti 4.931 dipendenti. Al fondo ASTRI partecipano le seguenti società del Gruppo: Autostrade per l'Italia S.p.A, TowerCo S.p.A, Atlantia S.p.A, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A, Società Italiana p.A. Traforo del Monte Bianco, AD Moving S.p.A, Telepass S.p.A, EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A, Autostrade Tech S.p.A, Tangenziali di Napoli S.p.A, Autostrade Meridionali S.p.A.

Nel 2013 ricevuti finanziamenti per circa 37,8 milioni di euro come: sgravi fiscali, crediti d'imposta, contributi per progetti, contributi per investimenti (31 milioni di euro nel 2012). Il Governo non è presente nell'azionariato.

131, 132. Per "locale" si intendono i Paesi in cui il Gruppo opera.

92 - Le procedure di assunzione sono indipendenti dall'appartenenza o meno a una comunità locale

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI		
EC8	Sviluppo e impatto di investimenti in infrastrutture e servizi forniti principalmente per “pubblica utilità”, attraverso impegni commerciali, donazioni di prodotti/servizi, attività pro bono	Fully
EC9	Analisi e descrizione dei principali impatti economici indiretti considerando le esternalità generate	Not

DIMENSIONE AMBIENTALE
MATERIE PRIME

EN1	Materie prime utilizzate per peso, valore o volume	Fully
EN2	Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato e riutilizzato	Fully

ENERGIA

EN3	Consumo diretto di energia suddiviso per fonte energetica primaria	Fully
EN4	Consumo indiretto di energia suddiviso per fonte energetica primaria.	Fully
CRE1	Intensità di consumo energetico per gli edifici	Fully
EN5	Risparmio energetico dovuto alla conservazione e ai miglioramenti in termini di efficienza	Fully
EN6	Iniziative per fornire prodotti e servizi a efficienza energetica o basati su energia rinnovabile e conseguenti riduzioni del fabbisogno energetico come risultato di queste iniziative	Fully
EN7	Iniziative per ridurre i consumi indiretti di energia e i risultati raggiunti	Fully

ACQUA

EN8	Prelievo totale di acqua per fonte	Fully
EN9	Fonti idriche significativamente interessate dal prelievo di acqua	Fully
EN10	Percentuale e volume totale dell'acqua riciclata e riutilizzata	Not
CRE2	Intensità di consumo idrico per gli edifici	Fully

BIODIVERSITÀ

EN11	Localizzazione e dimensione dei terreni posseduti, affittati, o gestiti in aree (o adiacenti ad aree) protette o in aree a elevata biodiversità esterne alle aree protette	Fully
EN12	Descrizione dei maggiori impatti di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità di aree protette o aree a elevata biodiversità esterne alle aree protette	Fully

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
63, 186, 187 (trattasi di investimenti derivanti da accordi di concessione)			
152			
152			
137, 186			Per le attività di manutenzione e costruzione il Gruppo affida la maggior parte dei lavori alla società controllata Pavimental i cui consumi energetici sono già considerati all'interno del perimetro di rendicontazione
137, 186			Per le attività di manutenzione e costruzione il Gruppo affida la maggior parte dei lavori alla società controllata Pavimental i cui consumi energetici sono già considerati all'interno del perimetro di rendicontazione
137			
141			
141			
141			
150			
150			
150			
Da una stima effettuata risulta che circa 175 km di rete gestita dalla Società Autostrade per l'Italia, sono adiacenti o interferenti ad aree protette e/o ad elevata biodiversità.		Not material	Dall'analisi di materialità condotta il tema della biodiversità è risultato non materiale.
Nell'ambito della progettazione delle nuove opere, al fine di limitare l'interruzione della connettività ecologica dei territori, è prevista la realizzazione di passaggi faunistici.		Not material	Dall'analisi di materialità condotta il tema della biodiversità è risultato non materiale.

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
EN13	Habitat protetti o ripristinati	Not
EN14	Strategie, azioni attuate, piani futuri per gestire gli impatti sulla biodiversità	Fully
EN15	Numero delle specie elencate nella Lista Rossa dell'IUCN e nelle liste nazionali delle specie protette che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione, suddivise per livello di rischio di estinzione	Not

EMISSIONI, SCARICHI, RIFIUTI

EN16	Emissioni totali dirette e indirette di gas a effetto serra per peso	Fully
EN17	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra significative per peso	Fully
CRE3	Emissioni di gas a effetto serra da edifici	Fully
CR4	Emissioni di gas a effetto serra da nuove costruzioni e attività di riqualificazione	Not
EN18	Iniziative per ridurre l'emissione di gas a effetto serra e risultati raggiunti	Fully
EN19	Emissioni di sostanze nocive per l'ozono per peso	Not
EN20	NO, SO e altre emissioni significative nell'aria per tipologia e peso	Not
EN21	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	Not

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
		Not material	Dall'analisi di materialità condotta il tema della biodiversità è risultato non materiale.
La strategia del Gruppo per lo sviluppo e la gestione delle infrastrutture autostradali in un'ottica ecosostenibile ha le seguenti priorità: armonizzazione dell'infrastruttura con le aree naturali e con il paesaggio; limitazione del consumo di suolo e salvaguardia delle specie autoctone; minimizzazione dell'inquinamento atmosferico, luminoso ed acustico derivante dal traffico veicolare; riduzione dell'impatto dell'esercizio dell'infrastruttura sui cambiamenti climatici.		Not material	Dall'analisi di materialità condotta il tema della biodiversità è risultato non materiale.
		Not material	Dall'analisi di materialità condotta il tema della biodiversità è risultato non materiale.
137-141			
137-141			
138			
		Not material	L'indicatore in oggetto si riferisce principalmente al settore costruzioni. Il gruppo Atlantia è principalmente un gestore di infrastrutture e l'attività di costruzione data in appalto ad imprese terze riguarda un ambito limitato del business sul quale, inoltre, il Gruppo non ha controllo e coordinamento operativo. Per le attività di manutenzione e costruzione che il Gruppo affida alla società controllata Pavimental le emissioni sono ricomprese nell'indicatore EN16.
141			
		Not material	Le quantità stimate risultano non rilevanti. Le attività del Gruppo appartengono al settore dei servizi e le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative.
		Not material	Le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative.
		Not material	Le attività del Gruppo appartengono al settore dei servizi e le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi irrilevanti.

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
EN22	Peso totale dei rifiuti per tipologia e per metodi di smaltimento	Partially
EN23	Numero totale e volume di sversamenti significativi	Partially
EN24	Peso dei rifiuti classificati come pericolosi in base alla Convenzione di Basilea (allegati I,II,III e VIII) che sono stati trasportati, importati, esportati o trattati e loro percentuale trasportata all'estero	Fully
EN25	Identità, dimensione, stato di salvaguardia e valore della biodiversità della fauna e della flora acquatica e i relativi habitat colpiti in maniera significativa dagli scarichi di acqua e dalle dispersioni provocate dall'organizzazione	Not
CRE5	Bonifica dei terreni e terreni bisognosi di risanamento per l'esistente o previsto uso, in base alle designazioni di legge applicabili	Fully

PRODOTTI E SERVIZI

EN26	Iniziative per aumentare l'efficienza e mitigare gli impatti ambientali dei prodotti e servizi e grado di mitigazione dell'impatto	Fully
EN27	Percentuale dei prodotti venduti e relativo materiale di imballaggio riciclato o riutilizzato per categoria	Not

CONFORMITÀ

EN28	Valore monetario delle multe significative e numero delle sanzioni non monetarie per mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale	Fully
------	--	-------

TRASPORTO

EN29	Impatti ambientali significativi e numero delle sanzioni non monetarie per mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale	Not
------	--	-----

GENERALE

EN30	Spese e investimenti per la protezione dell'ambiente, suddivise per tipologia	Fully
------	---	-------

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
---------------------------	-------------	-----------

DIMENSIONE SOCIALE: PRATICHE DI LAVORO E INDICATORI DI CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE
OCCUPAZIONE

LA1	Numero totale dei dipendenti, suddiviso per tipologie, tipo di contratto e distribuzione territoriale disaggregato per genere	Fully
LA2	Numero totale di assunzioni e tasso di turnover del personale, suddiviso per età, sesso e area geografica	Fully
LA3	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno, ma non per i lavoratori part-time e a termine, suddivisi per principali siti produttivi	Partially

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
151	Metodi di smaltimento	Not available	I dettagli sui metodi di smaltimento non sono disponibili. I metodi seguiti da Autostrade per l'Italia seguono le normative attualmente applicabili in materia di rifiuti. Sarà studiata una metodologia che permetta, nel medio termine, un reporting dettagliato sui metodi di smaltimento utilizzati. La reportistica inizierà nel 2016.
151	Volume degli sversamenti	Informazioni proprietarie	La stima sul volume degli sversamenti di sostanze pericolose è parziale, a causa dell'impossibilità di accesso, in molti casi, ai formulari del rifiuto intestati alle Imprese incaricate della bonifica.
151			
Nel 2013 non si sono verificati casi in cui sia stata necessario procedere con operazioni di bonifica per l'utilizzo del suolo.			
135, 185			
		Not applicable	L'attività del Gruppo non rientra nel campo di applicazione dell'indicatore in oggetto.
127			
186			
CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
174			
176			
100, 179	Il dato si riferisce ad Autostrade per l'Italia S.p.A.		

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
LA15	Tassi di rientro a lavoro e retention dopo il periodo di congedo parentale	Fully
RELAZIONI INDUSTRIALI		
LA4	Percentuale dei dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	Fully
LA5	Periodo minimo di preavviso per modifiche operative (cambiamenti organizzativi), specificando se tali condizioni siano incluse o meno nella contrattazione collettiva	Fully
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO		
LA6	Percentuale dei lavoratori rappresentati nel Comitato per la salute e sicurezza, composto da rappresentanti della direzione e dei lavoratori, istituito al fine di controllare e fornire consigli sui programmi per la tutela della salute e della sicurezza del lavoratore	Fully
LA7	Tasso di infortuni sul lavoro, di malattia, di giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi, divisi per area geografica e genere	Fully
CRE6	Indicare la percentuale dei dipendenti interni all'azienda, dei collaboratori esterni (che però operano sotto la supervisione dell'organizzazione) e degli appaltatori che operano nel rispetto di un sistema di gestione della salute e sicurezza (OHSAS 18001 o OH&S Management System)	Partially
LA8	Programmi di educazione, formazione, consulenza, prevenzione e controllo dei rischi attivati a supporto dei lavoratori, delle rispettive famiglie o della comunità, relativamente a disturbi o malattie gravi	Fully
LA9	Accordi formali con i sindacati relativi alla salute e alla sicurezza	Fully
FORMAZIONE E ISTRUZIONE		
LA10	Ore medie di formazione annue per dipendente, suddiviso per categoria di lavoratori e genere	Fully
LA11	Programmi per la gestione delle competenze e per promuovere una formazione/aggiornamento progressivo a sostegno dell'impiego continuativo dei dipendenti e per la gestione della fase finale delle proprie carriere	Fully
LA12	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo della propria carriera suddivisi per genere	Fully
DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ		
LA13	Composizione degli organi di governo dell'impresa e ripartizione dei dipendenti per categoria in base a sesso, età, appartenenza a categorie protette e altri indicatori di diversità - organi di governo - dipendenti	Fully
LA14	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione degli uomini rispetto a quello delle donne a parità di categoria per siti significativi	Fully

DIMENSIONE SOCIALE: DIRITTI UMANI
PRATICHE DI INVESTIMENTO E APPROVVIGIONAMENTO

HR1	Percentuale e numero totale di accordi significativi di investimento e contratti che includono clausole sui diritti umani o che sono sottoposti a una relativa valutazione (screening)	Not
-----	--	-----

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
91, 109			
110, 183			
110			
41, 105			
106, 182			
104. I dati riportati includono i lavoratori sotto la supervisione dell'organizzazione (in numero molto limitato) che operano nei siti coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza.	Relativamente ai subappalti indipendenti, non è possibile determinare quanto lavoratori lavorano nell'ambito del sistema di gestione della salute e sicurezza.	Informazioni non divulgata perché proprietaria.	
108			
105			
99, 180			
181			
96, 184			
28			
91, 178			
91			

Not applicable

Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
HR2	Percentuale dei principali fornitori e appaltatori che sono sottoposti a verifiche in materia di diritti umani e relative azioni intraprese	Not
HR3	Ore totali di formazione su politiche e procedure che concernono aspetti sui diritti umani rilevanti per le attività, includendo la percentuale degli impiegati formati	Fully

NON DISCRIMINAZIONE

HR4	Numero totale di episodi legati a pratiche discriminatorie e azioni intraprese	Partially
-----	--	-----------

LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA

HR5	Identificazione delle attività e dei principali fornitori in cui la libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere esposta a rischi significativi e azioni intraprese in difesa di tali diritti	Not
-----	---	-----

LAVORO MINORILE

HR6	Identificazione delle operazioni e dei principali fornitori con elevato rischio di ricorso al lavoro minorile e delle misure adottate per contribuire alla sua eliminazione	Not
-----	---	-----

LAVORO FORZATO

HR7	Attività e principali fornitori con alto rischio di ricorso al lavoro forzato o obbligato e misure intraprese per contribuire alla loro abolizione	Not
-----	--	-----

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
180		Not applicable	Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.
40	Numero di casi di discriminazione per genere, disabilità, età e orientamento sessuale.	Not available	Il sistema attuale non consente di ottenere le informazioni con il livello di dettaglio richiesto dagli indicatori per via della confidenzialità delle informazioni. La reportistica inizierà nel 2016.
		Not applicable	Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.
		Not applicable	Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.
		Not applicable	Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
---------------------------	-------------	-----------

PRATICHE DI SICUREZZA

HR8	Percentuale del personale addetto alla sicurezza che ha ricevuto una formazione sulle procedure e sulle politiche riguardanti i diritti umani rilevanti per le attività dell'organizzazione	Not
-----	---	-----

DIRITTI DELLE POPOLAZIONI INDIGENE

HR9	Numero di violazioni dei diritti della comunità locale e azioni intraprese	Partially
-----	--	-----------

VALUTAZIONE

HR10	Percentuale e numero totale di attività che sono sottoposte a revisioni e/o valutazioni di impatto	Not
------	--	-----

REMEDIAZIONE

HR11	Numero di reclami relativi ai diritti umani presentati, affrontati e risolti attraverso meccanismi formali per la gestione del reclamo	Fully
------	--	-------

SOCIAL: SOCIETY
COLLETTIVITÀ

S01	Percentuale delle attività con programmi di coinvolgimento delle attività locali, valutazioni di impatto e programmi di sviluppo	Fully
S09	Attività con impatti negativi e positivi significativi, reali o potenziali, sulla comunità	Fully
S010	Misure di prevenzione e mitigazione implementate per attività con impatti negativi significativi, reali o potenziali, sulla comunità	Fully
CRE7	Identificare il numero di persone, che in seguito all'apertura e chiusura di un sito/cantieri sono state spostate e il reinsediamento delle persone e di come le responsabilità relative a questo spostamento e di nuova sistemazione sono in comune con altre organizzazioni (ad esempio, i governi, banche). Identificare il numero effettivo, o se non è disponibile una stima consapevole, di persone volontariamente o involontariamente re insediati, nello sviluppo di ciascun progetto	Not

CORRUZIONE

S02	Percentuale e numero di divisioni interne monitorate per rischi legati alla corruzione	Fully
S03	Percentuale dei lavoratori che hanno ricevuto formazione sulle politiche e procedure anti-corruzione dell'organizzazione	Fully
S04	Azioni intraprese in risposta a episodi di corruzione	Fully

CONTRIBUTI POLITICI (APPROCCIO NEI CONFRONTI DI POLITICA/ISTITUZIONI)

S05	Posizioni sulla politica pubblica, partecipazione allo sviluppo di politiche pubbliche e pressioni esercitate	Fully
-----	---	-------

		ASSURED BY DELOITTE ERS	
CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
Non risultano segnalazioni di violazione dei diritti delle comunità locali (popolazioni indigene) da parte delle società appartenenti al perimetro del Gruppo, né italiane né estere (Brasile, Cile, Francia, India, Polonia, Stati Uniti).			
		Not applicable	Il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetta alla legislazione dell'Unione Europea, che tutela il rispetto dei diritti umani e ostacola il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato. Sulla base di questa assunzione gli indicatori sono ritenuti non significativi.
Non si registrano casi di violazione			
135			
127			
155			
		Not applicable	L'indicatore non risulta significativo per il tipo di business del Gruppo.
32			
32			
32			
56			

LIVELLI DI APPLICAZIONE: A+

INDICATORE DI PERFORMANCE	DESCRIZIONE	RIPORTATO
---------------------------	-------------	-----------

S06	Totale dei contributi finanziari e benefici prestati a partiti, politici e relative istituzioni per il Paese	Fully
-----	--	-------

COMPORTAMENTI ANTI-COLLUSIVI

S07	Numero totale di azioni legali riferite a concorrenza sleale, antitrust e pratiche monopolistiche e relative sentenze	Fully
-----	---	-------

CONFORMITÀ

S08	Valore monetario delle sanzioni significative e numero totale di sanzioni non monetarie per non conformità a leggi o regolamenti	Fully
-----	--	-------

SOCIAL: RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO
SALUTE E SICUREZZA DEI CONSUMATORI

PR1	Fasi del ciclo di vita dei prodotti/servizi per i quali gli impatti sulla salute e sicurezza sono valutati per promuoverne il miglioramento e percentuale delle principali categorie di prodotti/servizi soggetti a tali procedure	Fully
-----	--	-------

PR2	Numero totale di casi di non conformità a regolamenti o codici volontari riguardanti gli impatti sulla salute e sicurezza dei prodotti o servizi durante il loro ciclo di vita	Fully
-----	--	-------

ETICHETTATURA DI PRODOTTI E SERVIZI (LABELING)

PR3	Tipologia di informazioni relative ai prodotti e servizi richiesti dalle procedure e percentuale di prodotti e servizi significativi soggetti a tali requisiti informativi	Fully
-----	--	-------

CRE8	Segnala il tipo e il numero di certificazione obbligatorie e volontarie relative alla sostenibilità e i miglioramenti che queste hanno portato	Fully
------	--	-------

PR4	Numero totale (suddiviso per tipologia) di casi di non conformità a regolamenti o codici volontari riguardanti le informazioni e l'etichettatura di prodotti/servizi	Not
-----	--	-----

PR5	Pratiche relative alla customer satisfaction, inclusi i risultati delle indagini volte alla sua misurazione	Fully
-----	---	-------

COMUNICAZIONI DI MARKETING

PR6	Programmi di conformità a leggi, standard e codici volontari relativi all'attività di marketing incluse la pubblicità, la promozione e la sponsorizzazione	Not
-----	--	-----

PR7	Numero totale di casi di non conformità a regolamenti o codici volontari inerenti le attività di marketing, incluse la pubblicità, la promozione e la sponsorizzazione	Not
-----	--	-----

RISPETTO DELLA PRIVACY

PR8	Numero di reclami documentati relativi a violazioni della privacy e a perdita dei dati dei consumatori	Fully
-----	--	-------

CONFORMITÀ

PR9	Valore monetario delle principali sanzioni per non conformità a leggi o regolamenti riguardanti la fornitura e l'utilizzo di prodotti o servizi	Fully
-----	---	-------

CROSS-REFERENCE/ RISPOSTA DIRETTA	SE APPLICABILE INDICARE LE PARTI NON RIPORTATE	ASSURED BY DELOITTE ERS	
		RAGIONE DELL'OMISSIONE	COMMENTI
Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici.			
127			
127			
104, 135, 157			
127	Non si sono verificati casi di violazione o non conformità a regolamenti o codici volontari adottati dall'Organizzazione in tema salute e sicurezza sul lavoro.		
121, 124. Carta dei Servizi e Quality Report			
19			
		Not applicable	
121			
		Not applicable	Il gruppo Atlantia si attiene scrupolosamente alla normativa vigente ma, al momento, non dispone di standard/codici volontari.
		Not applicable	
125			
127			

V. RACCORDO TRA GRI E PRINCIPI DEL GLOBAL COMPACT

CATEGORIA	PRINCIPIO GLOBAL COMPACT	SISTEMI E ATTIVITÀ AZIENDALI	PRINCIPALI INDICATORI GRI
Diritti umani	1 Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti	Codice Etico, Ethics Officer, Formazione e promozione del codice etico, formazione continuativa su Salute e Sicurezza per tutti i lavoratori, Sistema di Gestione Salute e Sicurezza	LA4, LA7-LA9; LA13, LA14, HR3, HR4, SO5, PR1, PR2, PR8, HR9
	2 Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, neppure indirettamente, complici di abusi dei diritti umani	Codice Etico, Ethics Officer, Modello ex D. Lgs. 231, Regolare monitoraggio di lavoratori e subappaltatori, Inserimento nei contratti di appalto e forniture di clausole specifiche di rispetto del codice etico	HR3, HR4, SO5
Lavoro	3 Alle imprese è richiesto di sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva	Contrattazione collettiva a livello nazionale o di singolo sito garantita a tutto il personale del Gruppo	LA4, LA5, HR3, SO5
	4 Alle imprese è richiesto di sostenere l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio	Compliance con gli standard di lavoro ILO, le legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali	HR3, SO5
	5 Alle imprese è richiesto di sostenere l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio	Compliance con gli standard di lavoro ILO, le legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali	HR3, SO5
	6 Alle imprese è richiesto di sostenere l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione	Codice Etico, Ethics Officer, Politiche di assunzione	EC7, LA2, LA13-LA14, HR3, HR4, SO5
Ambiente	7 Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali	Sistemi di Gestione Ambientale, Continue verifiche e monitoraggi ambientali	EC2, EN18, EN26, EN30, SO5, CRE8
	8 Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale	Riduzione dei consumi, riutilizzo e riciclo dei rifiuti, Investimenti in energie rinnovabili	EN1-EN6, EN8, EN11, EN12, EN14, EN16-EN18, EN20, EN22, EN23, EN26, EN28, EN30, SO5, PR3, CRE1, CRE2, CRE3
	9 Alle imprese è richiesto di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente	Investimenti in energia rinnovabili, Investimenti in tecnologie di riciclo del conglomerato bituminoso	EN2, EN5, EN6, EN10, EN18, EN26, EN30, SO5
Lotta alla corruzione	10 Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti	Codice Etico, Ethics Officer, Modello ex D. Lgs. 231, Sistema di Controllo Interno	SO2-SO5, SO6

Il collegamento è stato effettuato coerentemente con quanto riportato nel documento "Making The Connection – Using GRI's G3 Guidelines for the COP".

VI. DICHIARAZIONE DI VERIFICA DEL LIVELLO DI APPLICAZIONE GRI



Dichiarazione Verifica del livello di applicazione GRI

Il Global Reporting Initiative (GRI) dichiara che **Atlantia S.p.A.** ha presentato il proprio "Bilancio Integrato 2013" al dipartimento GRI Report Services, il quale è giunto alla conclusione che il Report possiede i requisiti del Livello di Applicazione A+.

I Livelli di Applicazione GRI indicano in che misura il contenuto delle linee guida GRI-G3.1 è stato utilizzato nel Report di Sostenibilità. La Verifica conferma il set e il numero delle informazioni previste per lo specifico Livello di Applicazione sono stati rendicontati nel Report e che l'Indice dei Contenuti GRI fornisce una valida rappresentazione delle informazioni richieste, come descritto nelle linee guida GRI-G3.1. Per la metodologia vedi www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

I Livelli di Applicazione non rappresentano un parere né sulla performance di sostenibilità della società dichiarante, né sulla qualità delle informazioni contenute nel Bilancio di Sostenibilità.

Amsterdam, 25 giugno 2014

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Ásthildur Hjaltadóttir".

Ásthildur Hjaltadóttir
Direttore Servizi
Global Reporting Initiative



Il "+" è stato aggiunto al Livello di Applicazione in quanto Atlantia S.p.A. ha sottoposto (una parte) del presente bilancio ad assurance esterna. Il GRI accetta il giudizio dell'organizzazione che redige il Report per la scelta dell'Assurance Provider e per la definizione dell'obiettivo dell'attestazione.

Il GRI è un'organizzazione multi-stakeholder pioniera nello sviluppo del framework di rendicontazione di sostenibilità più utilizzato al mondo e si adopera per il suo continuo miglioramento e applicazione a livello globale. Le linee guida GRI forniscono i principi e gli indicatori che le organizzazioni possono utilizzare per misurare e rendicontare la loro performance economica, ambientale e sociale. www.globalreporting.org

Disclaimer: Laddove la rendicontazione di sostenibilità includa link esterni, compreso eventuale materiale audiovisivo, la presente dichiarazione riguarda soltanto il materiale sottoposto al GRI al momento della verifica in data 13 giugno 2014. GRI esclude esplicitamente che la presente dichiarazione sia applicata a cambiamenti successivi.



Deloitte & Touche
 10120 Milano (MI)
 Via D'Ameglio, 21
 20144 Milano
 Italy
 Tel. +39 02 4783 6111
 Fax +39 02 4783 6112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE SULLA REVISIONE LIMITATA DEL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Al Consiglio di Amministrazione di
ATLANTIA S.p.A.

1. Abbiamo effettuato la revisione limitata del Bilancio di Sostenibilità (intitolato "Bilancio Integrato") di Atlantia S.p.A. (di seguito anche "la Società") al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines & Construction & Real Estate Sector Supplement" (versione G3.1) definite nel 2011 dal GRI - Global Reporting Initiative, indicate nel capitolo "Processo di predisposizione del Bilancio", compete al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. così come la definizione degli obiettivi della Società in relazione alla performance di sostenibilità e alla rendicontazione dei risultati conseguiti. Compete altresì al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. l'identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare, così come l'implementazione e il mantenimento di adeguati processi di gestione e di controllo interno relativi ai dati e alle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità. E' nostra la responsabilità della redazione della presente relazione in base al lavoro svolto.
2. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione limitata indicati nel principio "International Standard on Assurance Engagements 3000 - Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" ("ISAE 3000"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili "Code of Ethics for Professional Accountants" dell'International Federation of Accountants ("IFAC"), compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una limitata sicurezza, inferiore rispetto a una revisione completa, che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi. Un incarico di revisione limitata del Bilancio di Sostenibilità consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità, analisi del bilancio ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze probative ritenute utili. Le procedure effettuate sono riepilogate di seguito:
 - comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel Capitolo "Capitale Finanziario" del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato della Società al 31 dicembre 2013, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione ai sensi degli art. 14 e 16 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39, in data 25 marzo 2014;
 - analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nel Bilancio di Sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

Deloitte & Touche Società per Azioni (S.p.A.)

10120 Milano (MI) - Via D'Ameglio, 21

Capitale Sociale: 1.000.000.000,00 - Registro Imprese: 01540000154

Isola di Trasparenza: 01540000154 - Codice Fiscale: 01540000154

Isola di Trasparenza: 01540000154

Deloitte & Touche Società per Azioni (S.p.A.)



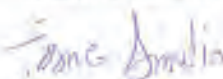
- interviste e discussioni con il personale della Società al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità;
- analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nel Bilancio di Sostenibilità;
- analisi della conformità delle informazioni qualitative riportate nel Bilancio di Sostenibilità alle linee guida identificate nel paragrafo 1 della presente relazione e della loro coerenza interna, con particolare riferimento alla strategia, alle politiche di sostenibilità e all'identificazione degli aspetti significativi per ciascuna categoria di stakeholder;
- analisi del processo di coinvolgimento degli stakeholder, con riferimento alle modalità utilizzate e alla completezza dei soggetti coinvolti, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dall'Amministratore Delegato di Atlantia S.p.A., sulla conformità del Bilancio di Sostenibilità alle linee guida indicate nel paragrafo 1, nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in esso contenuti.

La revisione limitata ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella di una revisione completa svolta secondo l'ISAE 3000, e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione completa.

Per quanto riguarda i dati e le informazioni relative al Bilancio di Sostenibilità dell'esercizio precedente presentati a fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 giugno 2013.

3. Sulla base di quanto svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità della Società al 31 dicembre 2013 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines & Construction & Real Estate Sector Supplement" (versione G3.1) definite nel 2011 dal GRI - Global Reporting Initiative come descritto nel capitolo "Processo di predisposizione del Bilancio".

DELOITTE ERS – ENTERPRISE RISK SERVICES S.r.l.



Franco Amelio
Socio

Milano, 27 maggio 2014

VIII. CONTATTI

(GRI/G3.1>3.4)

Atlantia S.p.A.

Via A. Nibby 20 – 00161 Roma

Tel.: +39 06 44172699

E-mail: investor.relations@atlantia.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Via A. Bergamini 50 - 00159 Roma

E-mail: info@autostrade.it

Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing Sostenibilità

Tel.: +39 06 43632246

Fax: +39 06 43634742



www.atlantia.it