









INDICE

Lettera agli stakeholder	5
Profilo di Gruppo	7
Analisi di materialità e stakeholder engagement	29
Capitali	
1. Capitale finanziario	40
2. Capitale infrastrutturale	50
3. Capitale umano	62
4. Capitale sociale	74
5. Capitale naturale	94
Appendice	
Processo di predisposizione del Bilancio	108
Carta degli Impegni per la sostenibilità 2016	110
Dati analitici	117
GRI Content Index	126
Tabella di raccordo GRI - Global Compact	134
Assurance	136
Contatti	138



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI/G4-1

Signori Stakeholder,

Il 2016 è stato un anno di consolidamento dell'impegno di Atlantia in Italia e all'estero, nella progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture autostradali e aeroportuali e nell'ideazione e applicazione di soluzioni tecnologiche innovative al servizio dei nostri clienti.

È proseguito il programma di investimenti del Gruppo, in Italia e all'estero, per un ammontare complessivo nell'esercizio trascorso di 1,4 miliardi di euro. Gli impegni più significativi sul piano economico hanno riguardato il potenziamento di 154 km dell'A14 fra Rimini e Porto Sant'Elpidio, la realizzazione del 74% dei lavori previsti nell'area urbana di Santiago del Cile e l'inaugurazione del nuovo Molo E dell'aeroporto Leonardo da Vinci, la nuova area di imbarco internazionale destinata ai voli extra-Schengen. Quest'ultimo evento è stato sicuramente l'investimento più visibile e impattante: il nuovo Molo E è una struttura di circa 90.000 metri quadrati, dotata di 22 nuovi gate, che consente oggi di accogliere 6 milioni di passeggeri in più all'anno presso lo scalo di Fiumicino. L'opera è considerata un "punto di riferimento" a livello internazionale per la qualità dei servizi offerti ai vettori e ai passeggeri, nonché per gli standard tecnologici e di tutela ambientale utilizzati. Inoltre, sempre negli ultimi mesi del 2016 è stata inaugurata la nuova facciata del Terminal 3 dell'aeroporto, realizzata interamente in vetro sulla base del progetto originario degli anni '60 firmato dall'architetto Morandi.

Il 2016 è stato un anno di consolidamento anche della reputazione del Gruppo in ambito internazionale, con l'inclusione di Atlantia - per l'ottavo anno consecutivo - negli indici Dow Jones Sustainability World e Europe e FTSE4Good, che comprendono le imprese più performanti in ambito di sostenibilità. Il Gruppo è stato valutato come una delle realtà più performanti a livello globale nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, conseguendo risultati particolarmente positivi per la reportistica non-financial, il rapporto con il cliente, la gestione dei rischi, lo sviluppo del capitale umano e lo stakeholder engagement.

L'attenzione al cliente si è distinta come punto di forza delle politiche di sostenibilità. Secondo le rilevazioni effettuate da Airport Council International, l'ente che rileva e confronta a livello internazionale la qualità dei servizi aeroportuali percepita dai passeggeri, l'hub della Capitale si è classificato - per gradimento dei clienti - al primo posto tra i grandi aeroporti dell'Unione Europea. Questo storico risultato è l'effetto della "cura Atlantia", basata sull'internalizzazione dei servizi e sull'impegno continuo e pervasivo per la qualità.

Nel 2016 gli investimenti di Autostrade per l'Italia sul fronte della sicurezza stradale - anche in virtù delle attività della Consulta per la Sicurezza e la Qualità del servizio, organismo che da 10 anni riunisce le principali associazioni dei consumatori, la Polizia Stradale e i media specializzati nel settore - sono stati premiati con un'ulteriore diminuzione del tasso di mortalità su strada, allineato ormai alle migliori esperienze europee.

Autostrade per l'Italia ha rafforzato inoltre l'impegno sul fronte dello stakeholder engagement. Nel 2016, in particolare, è stato realizzato un confronto pubblico con la cittadinanza per la realizzazione del passante Nord di Bologna, volto a far conoscere il progetto preliminare approvato nelle sedi istituzionali e a recepire richieste e proposte utili. Sulla base di quanto emerso dal confronto, sono state introdotte significative integrazioni al progetto in termini di impatto ambientale dell'opera e di efficienza della viabilità dell'area urbana circostante.

Il forte coinvolgimento dei territori e la valorizzazione del loro patrimonio culturale sono i punti di forza consolidati dell'iniziativa "Sei in un Paese meraviglioso. Scoprilò con noi", che da 3 anni propone a chi viaggia esperienze originali di natura artistica, ambientale e gastronomica relative alle "bellezze nascoste" dei luoghi attraversati dalla rete autostradale. Nel 2016 il progetto è stato esteso a 100 aree di servizio, con possibilità di accesso anche tramite l'app "My Way", gratuita e geolocalizzata. Particolare successo ha avuto inoltre il programma televisivo omonimo, andato in onda in prima serata su Sky Arte HD.

Il 2016 è stato dunque un anno di intenso lavoro, scandito da risultati positivi in tutti gli ambiti del perimetro di business. La strategia di sostenibilità di Gruppo ha interessato trasversalmente ogni scelta di fondo, seguendo un percorso di crescita in linea con la Strategia di sviluppo sostenibile adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU nel settembre 2015 e con il supporto al Global Compact. In un contesto globale sempre più sfidante e competitivo, proseguire nella creazione di valore per tutti gli stakeholder sarà il nostro impegno per il futuro.

Fabio Cerchiai
Presidente

Giovanni Castellucci
Amministratore Delegato

TUTOR ATTIVO PER
CONTROLLO VELOCITÀ
SPEED CONTROL



controllo della velocità con sistema





PROFILO DEL GRUPPO

1. Chi siamo: Atlantia nel mondo	9
2. Storia del Gruppo	II
3. Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo	12
4. La strategia per la creazione di valore	14
5. Presidio dei rischi	16
6. Contesto operativo	18
7. Governance	21





A14
168

1. CHI SIAMO: ATLANTIA NEL MONDO

GRI/G4-4,6,8

Player globale nella gestione delle infrastrutture di trasporto





GRI/G4-9

Performance 2016: highlight

Performance economico-finanziaria

- Fatturato: 5.484 milioni di euro
- EBITDA: 3.378 milioni di euro
- Patrimonio netto: 10.009 milioni di euro
- Investimenti: 1.422 milioni di euro

Sicurezza e qualità del servizio

Incidentalità mortale sulla rete autostradale italiana gestita:

- 0,21 morti per milione di km percorsi
- Customer Satisfaction Index espresso dai frequent traveller: (Autostrade per l'Italia S.p.A.): 7,24
- Indice di valutazione della qualità percepita nell'aeroporto di Fiumicino ai massimi mai raggiunti: punteggio di valutazione sintetico 4,07 (scala 1 a 5)
- % dei passeggeri complessivamente soddisfatti a Ciampino: 85,5%

Ambiente

Emissioni di CO₂: 222.456 t
Emissioni CO₂ evitate: 9.413 t
Barriere antirumore: 379 km
Consumi energetici: 2.783 TJoule
Riciclo/recupero rifiuti: 91%

2. STORIA DEL GRUPPO

GRI/G4-3



1950

Nasce la **Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.**



1990

Telepass: primo sistema al mondo di esazione dinamica



1999

La Società Autostrade viene **privatizzata**



2005

Tutor: primo sistema al mondo per il controllo della velocità media. Inizia l'espansione all'estero



2007

Autostrade S.p.A. diventa **Atlantia S.p.A.**



2012

Il Gruppo Atlantia diventa **uno dei principali operatori autostradali in Brasile**



2013

Il Gruppo entra nel **settore aeroportuale**



2015

Inaugurazione della Variante di Valico, una delle più importanti infrastrutture realizzate in Europa negli ultimi 20 anni



2016

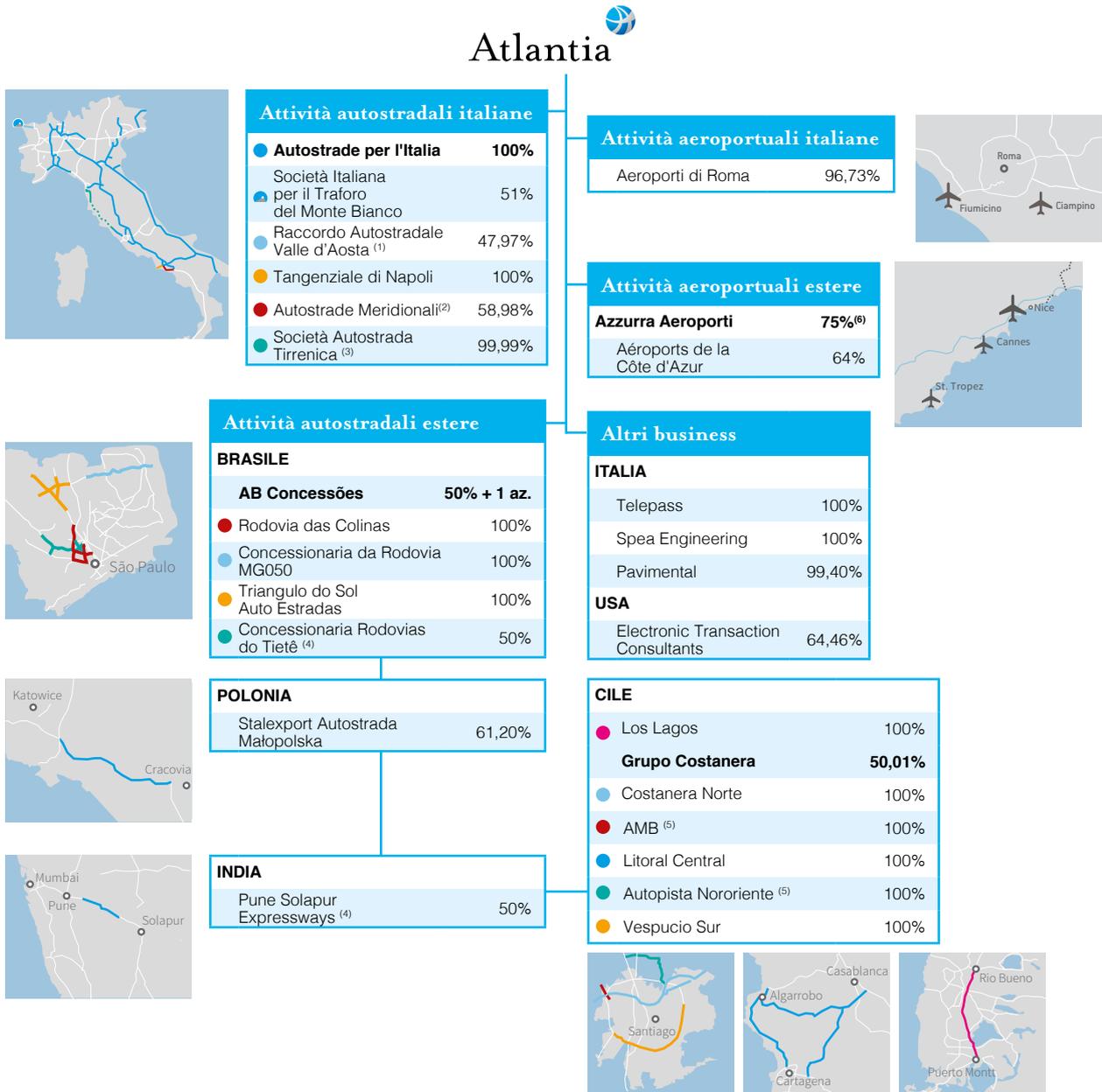
Si accresce la presenza nel settore aeroportuale con l'**acquisizione degli aeroporti della Costa Azzurra**



3. STRUTTURA ORGANIZZATIVA E AZIONARIATO DEL GRUPPO

GRI/G4-4, 17

La nuova struttura del gruppo



(1) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritti di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.

(2) In relazione alla gara per la riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio" della Relazione Annuale Finanziaria 2016.

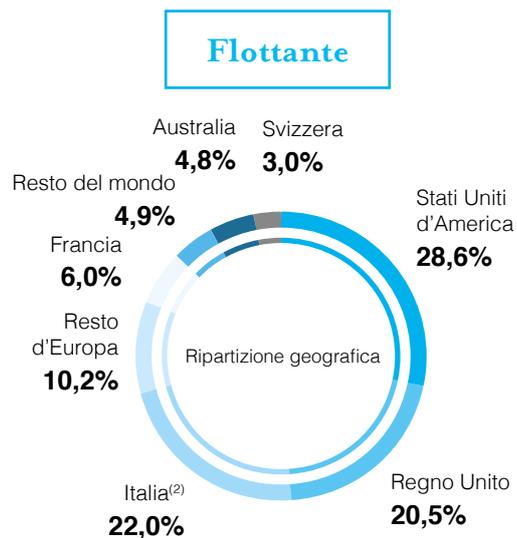
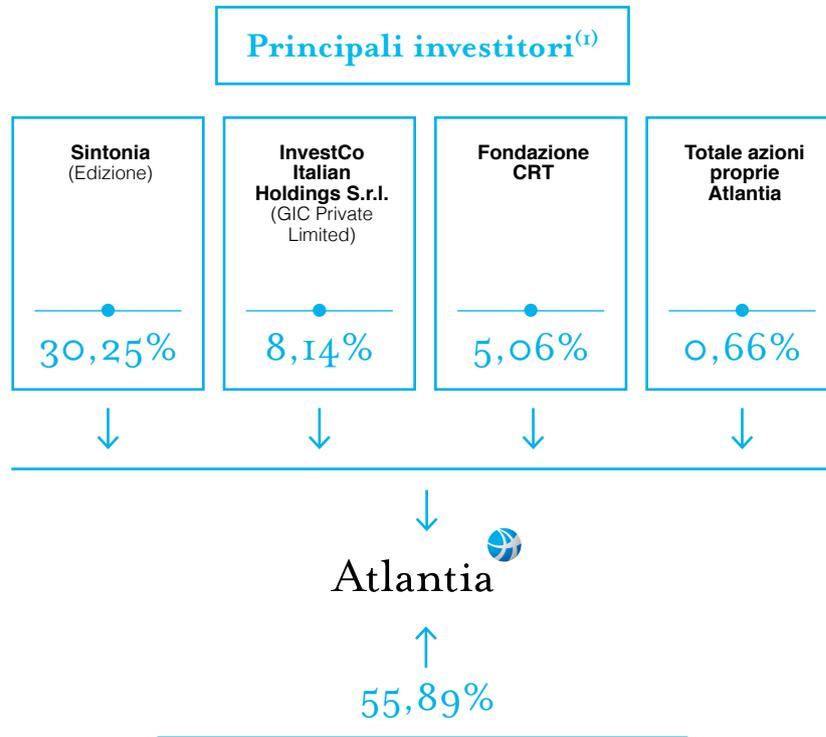
(3) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

(4) Società non consolidata.

(5) La durata della concessione è stimata in relazione agli accordi con il Concedente.

(6) Azzurra Aeroporti è detenuta da Atlantia e Aeroporti di Roma (con quote rispettivamente pari a 65% e 10%) e da EDF Invest (con una quota del 25%).

GRI/G4-7



(1) Fonte: Consob, dati al 31.12.2016.

(2) Include gli investitori retail. Fonte: Nasdaq, dati al 31.12.2016.



4. LA STRATEGIA PER LA CREAZIONE DI VALORE

GRI/G4-8, 9

La nostra Missione

Gestione e sviluppo di infrastrutture e di reti per la mobilità e la comunicazione, in Italia e nel mondo



I nostri principi guida

- Tutela della sicurezza
- Centralità del cliente
- Valorizzazione dei lavoratori e delle loro competenze
- Tutela dell'ambiente
- Dialogo aperto con le comunità territoriali



Business Model

Financing

Reperimento delle risorse finanziarie necessarie mediante l'accesso ai mercati dei capitali internazionali

Servizi

- Manutenzione e monitoraggio continuo dell'infrastruttura
- Assistenza al cliente
- Gestione dei sistemi di esazione del pedaggio
- Diffusione delle informazioni sul traffico autostradale e aeroportuale
- Gestione dei servizi collegati alle operazioni di volo
- Sicurezza aeroportuale
- Gestione dei parcheggi aeroportuali, delle attività commerciali e di advertising

Tecnologia

- Progettazione, realizzazione e adozione di sistemi e tecnologie per l'esazione dinamica e la gestione della mobilità
- Ricerca e sviluppo di soluzioni tecnologiche nei campi della telematica e dell'infomobilità, della sicurezza stradale, dell'automazione nella gestione aeroportuale, dell'ambiente e dell'energia, del controllo della viabilità

Investimenti

- Progettazione e realizzazione di ampliamenti e potenziamenti necessari per l'incremento della capacità e del livello di servizio
- Know how interno capace di soddisfare esigenze che vanno dalla progettazione e direzione lavori alla realizzazione degli interventi
- Tutela della compatibilità sociale e ambientale delle opere



Gli Outcome

Contribuire a una mobilità sostenibile e sicura
leva fondamentale per lo sviluppo socio-economico dei territori e dei sistemi Paese, nel rispetto dell'ambiente

Contribuire al potenziamento del capitale infrastrutturale anche in realtà economiche e sociali emergenti, supportando un processo di crescita sostenibile per la collettività e l'ambiente

Realizzare e diffondere soluzioni tecnologiche all'avanguardia anche per ridurre le esternalità sociali e ambientali associate alla mobilità



5. PRESIDIO DEI RISCHI

GRI/G4-2

Atlantia ritiene fondamentale valutare preventivamente e in modo continuativo la natura e il livello dei rischi collegati agli obiettivi strategici per la creazione di valore sostenibile e per consentire l'assunzione consapevole del rischio nella definizione degli obiettivi aziendali e nella determinazione delle decisioni operative d'impresa.

Le tappe principali

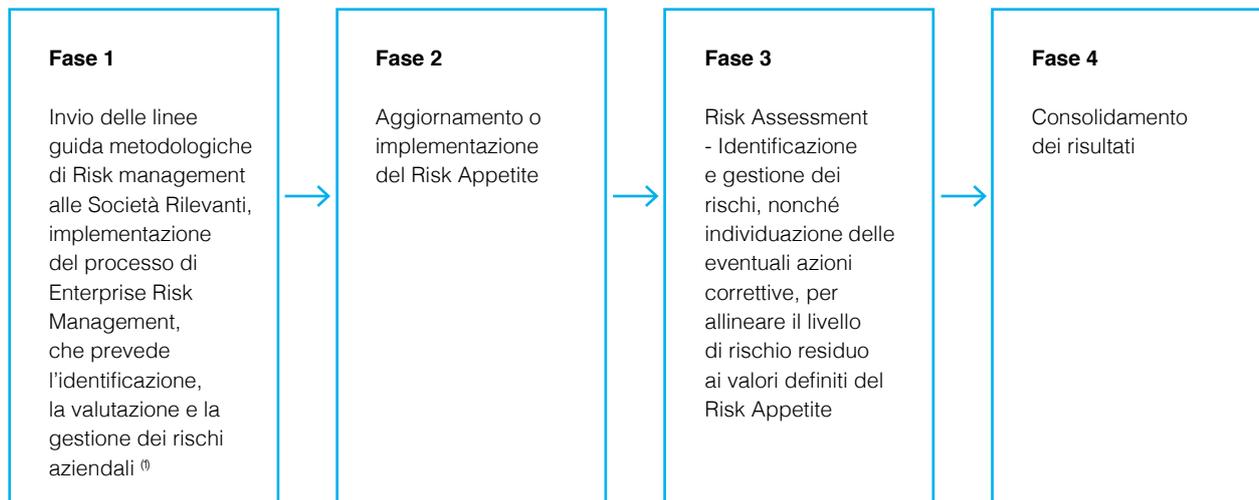
2005: implementazione del processo di Enterprise Risk Management, che prevede l'identificazione, la valutazione e la gestione dei rischi aziendali.

2013: introduzione del Risk Appetite, un framework volto a definire la natura e il livello del rischio compatibile con gli obiettivi strategici (aggiornato annualmente). Nella formulazione e nell'aggiornamento del Risk Appetite, che deve essere declinato su tutta l'organizzazione, è previsto il coinvolgimento del Consiglio di Amministrazione. L'aggiornamento è uno strumento per considerare modifiche esterne (normative, macroeconomiche) e interne (acquisizioni, fusioni, modifiche organizzative).

2015: aggiornamento del processo di Risk Management e dei criteri metodologici di individuazione, valutazione e gestione dei rischi aziendali nelle Società del Gruppo ("Linee Guida metodologiche di Risk Management del Gruppo Atlantia").

2016: adozione del nuovo processo di Risk Management e dei criteri metodologici nelle Società del Gruppo per la definizione del Risk Appetite e del Catalogo dei rischi; implementazione di un progetto, con supporto di un consulente esterno, di analisi e valutazione del processo di Risk Management implementato.

Fasi del processo di Risk Management



(1) Società del Gruppo Atlantia "rilevanti per le tematiche di rischi": Atlantia, Autostrade per l'Italia e le sue controllate italiane ed estere, ADR e le sue controllate, Pavimental e Spea Engineering.

Business Risk Model

GRI/G4-14

(aree di rischio collegate agli obiettivi strategici individuate dal Consiglio di Amministrazione)

Rischio finanziario

Rischi legati alla gestione finanziaria di Gruppo, nello specifico connessi al rischio di: liquidità, valute, tasso e controparti finanziarie per eventuali operazioni finanziarie.

Rischio regolatorio

Rischi legati alla gestione del contratto / Convenzione e al contesto istituzionale del Concedente.

Rischio di compliance

Rischi legati alla violazione di leggi e/o regolamenti (statuti, codice etico, codice di autodisciplina, ecc.).

Rischio business (operativo)

Rischi legati all'organizzazione, ai processi e alle procedure interne all'azienda che potrebbero risultare non adeguati a supportare la sicurezza e la gestione operativa, con conseguente impatto sui risultati economici di Gruppo.

Rischio business (sviluppo)

Rischi legati all'organizzazione, ai processi e alle procedure interne all'azienda che potrebbero risultare non adeguati a supportare i lavori programmati, gli obiettivi di sviluppo e diversificazione, con conseguente impatto sui risultati economici di Gruppo.



6. CONTESTO OPERATIVO

G4-DMA: Market presence

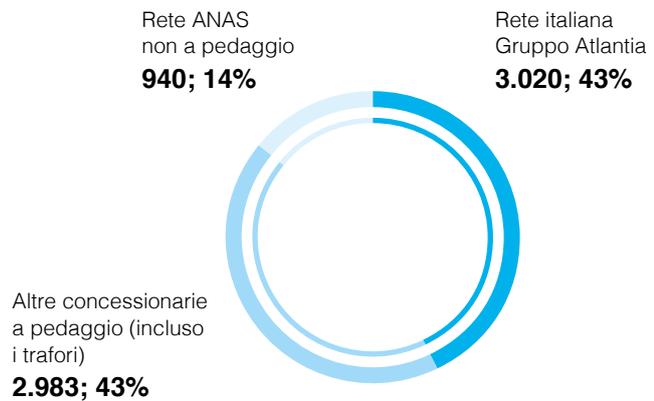
Rete autostradali in Italia



Rete autostradale italiana: **6.943 km**
a pedaggio: **6.003 km**
(86,5%)

Il Gruppo Atlantia è il principale operatore autostradale nazionale, e gestisce il 50% della rete nazionale a pedaggio

Rete autostradale italiana e operatori (km)



* Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Andamento del traffico

L'andamento del traffico sulla rete è influenzato per lo più da una serie di fattori esterni, riconducibili principalmente alle prospettive socio-economiche che determinano la domanda di mobilità, sia delle persone (per lavoro, tempo libero), sia delle merci.

Nel 2016 sulla rete autostradale italiana del Gruppo il traffico (49.901 milioni di veicoli x km) è cresciuto del 3,2% rispetto al 2015, generando un incremento dei ricavi da pedaggio stimabile in 97 milioni di euro (compreso l'effetto positivo derivante dal mix di traffico).

Traffico 2016 – rete italiana del Gruppo

	Traffico (milioni di km percorsi)		
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Totale veicoli
Autostrade per l'Italia S.p.A.	40.776,5	6.118,0	46.894,5
Autostrade Meridionali	1.621,8	34,6	1.656,4
Tangenziale di Napoli	854,8	77,4	932,2
Traforo del Monte Bianco	8,0	3,2	11,2
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	92,9	19,1	112,0
Società Autostrada Tirrenica	270,6	24,3	294,9

G4-DMA: Market presence

Estero: i Paesi in cui opera Atlantia

L'espansione all'estero del Gruppo è orientata verso Paesi a elevato potenziale di crescita (Brasile, Cile e l'India), caratterizzati da fattori favorevoli relativi al quadro demografico, al livello di motorizzazione, alla concentrazione di risorse naturali e materie prime, alla stabilità politica e all'affidabilità del sistema regolatorio: tali aspetti sono potenzialmente collegati a forti potenzialità di crescita del PIL nel medio-lungo termine e quindi della mobilità. Il quadro macroeconomico dei Paesi in cui opera Atlantia è in questo senso positivo con l'eccezione del Brasile, le cui condizioni sono tuttora in via di assestamento.

BRASILE	Lunghezza della rete autostradale: circa 98.000 km (22% in concessione) Gruppo Atlantia: 1.538 km (quarto operatore nazionale)
CILE	Lunghezza della rete autostradale: 6.500 km (49% in concessione) Gruppo Atlantia: 313 km
INDIA	Lunghezza della rete autostradale: circa 3,3 milioni di km (seconda più estesa al mondo), 28.000 km di autostrade aggiudicati in concessione e 6.000 km da assegnare Gruppo Atlantia: 110 km
POLONIA	Lunghezza della rete autostradale: 1.216 km (38% in concessione) Gruppo Atlantia: 61 km

Andamento del traffico

L'andamento del traffico sulle reti estere ha fatto segnare nel corso del 2016 andamenti differenziati per paese: una crescita molto sostenuta in Polonia e Cile, rispettivamente +10,5% e +5,8%, una contrazione in Brasile -2,7%, a testimonianza delle non ancora superate difficoltà del Paese. In termini economici, comunque, il contributo delle società estere si è incrementato di 33 milioni di euro.

Traffico - Società estere del Gruppo

	Traffico (milioni di km percorsi)			Traffico (migliaia di transiti)		
	2015	2016	Var. %	2015	2016	Var. %
Brasile						
Triangulo do Sol	1.465	1.404	-4,2%	-	20.524	-
Rodovias das Colinas	2.042	1.972	-3,4%	-	36.460	-
Rodovia MG050	794	809	1,8%	-	13.072	-
Totale	4.301	4.185	-2,7%	-	70.056	-
Cile						
Costanera Norte	1.153	1.199	4,0%	255.788	268.401	4,9%
Vespucio Sur	898	939	4,6%	292.678	306.046	4,6%
Litoral Central	111	121	8,3%	4.493	4.873	8,5%
Autopista Nororiente	79	89	12,2%	6.639	7.489	12,8%
Acceso vial aeropuerto AMB	23	24	7,5%	9.857	10.596	7,5%
Los Lagos	673	734	9,2%	17.385	18.589	6,9%
Totale	2.936	3.106	5,8%	586.840	615.993	5,0%
Polonia						
Stalexport	822	908	10,5%	-	29.778	0,0%



G4-DMA: Market presence

Trasporto aereo



Settore aeroportuale

Aeroporti di Roma si conferma al sesto posto in Europa per passeggeri trasportati, mentre nel mercato italiano Fiumicino è al primo posto per traffico passeggeri. Il modello di business di ADR si articola in 2 business unit: aviation (attività "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) e non aviation (servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori all'interno degli Aeroporti di Roma, attività di real estate).

Andamento del traffico

Il 2016 ha confermato il costante trend di crescita del traffico registrato negli ultimi anni, con oltre 47 milioni di passeggeri accolti negli scali della Capitale (migliore performance di sempre), in incremento dell'1,8% rispetto all'anno precedente. Lo scalo di Fiumicino ha fatto registrare un incremento del 3,2% dei propri volumi, mentre il traffico su Ciampino ha mostrato una riduzione dei volumi del -7,5%, in relazione ad alcuni voli trasferiti da Fiumicino nel periodo maggio-luglio dell'anno precedente per le limitazioni dovute alla non fruibilità del terminal T3.

In termini di distribuzione dei passeggeri per area geografica, sono da evidenziare le crescite dell'Estremo Oriente (+14,8%), del Centro/Sud America (+13,8%), del Nord America (+5,5%), del Medio Oriente (+4,5%), dell'Europa UE (+2,4%); sostanzialmente stabile il traffico domestico (-0,6%), mentre calano l'Africa (-6,3%) e l'Europa Extra UE (-3,7%).

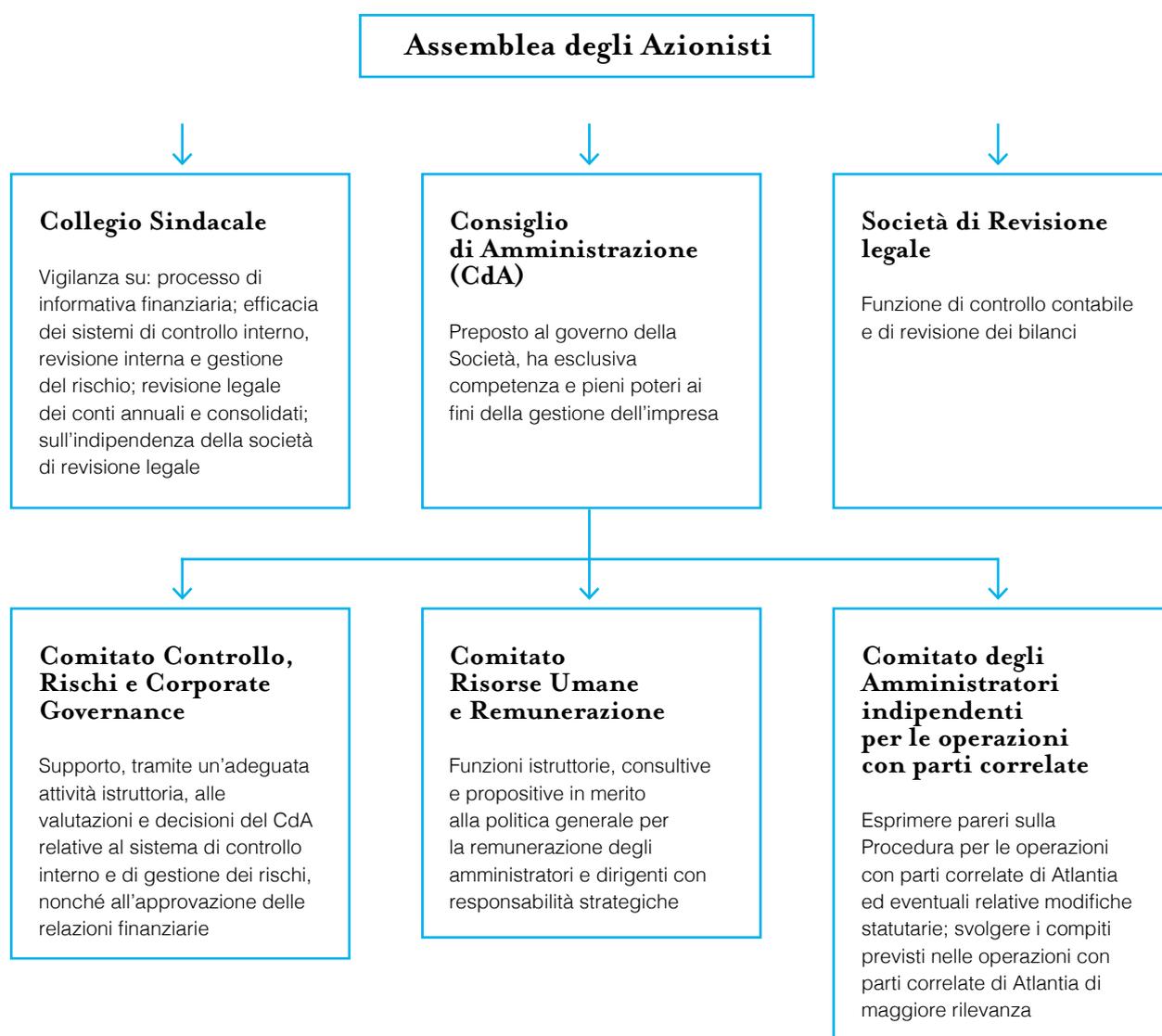
Positivi sono, infine, anche i risultati relativi al traffico merci, con un incremento del tonnellaggio movimentato pari a circa il 10%.

7. GOVERNANCE

GRI/G4-34,35,52

Atlantia S.p.A. adotta un Sistema di Amministrazione e Controllo di tipo tradizionale, basato su regole allineate con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e gli standard più elevati raccomandati dal mercato. Tale sistema di regole viene periodicamente aggiornato per risultare coerente e rispondere all'evoluzione dell'attività e alle indicazioni previste dai principi e dai criteri espressi nel Codice di Autodisciplina redatto dal Comitato per la Corporate Governance delle società quotate.

Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia





GRI/G4-34,40,44

L'intero Consiglio di Amministrazione viene nominato sulla base di liste presentate dai Soci e dal Consiglio di Amministrazione uscente, secondo la procedura delineata nello Statuto. Le liste sono messe a disposizione del pubblico secondo le modalità previste dalle norme applicabili, almeno 21 giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima o unica convocazione. Almeno 2 candidati di ciascuna lista devono essere in possesso dei requisiti di indipendenza, e uno di essi dovrà essere iscritto al primo posto della stessa lista.

Ciascuna lista dovrà essere corredata da un'esauriente informativa circa le caratteristiche personali e professionali dei candidati, il possesso dei requisiti di indipendenza, l'inesistenza di cause di ineleggibilità o incompatibilità, e assicurare l'equilibrio tra i generi.

Il Consiglio di Amministrazione del 14.12.2012, su proposta del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance, non ha recepito il criterio 1.C.1 lett. h) del Codice di Autodisciplina delle società quotate relativo all'espressione da parte dello stesso agli Azionisti, tenuto conto degli esiti della valutazione sul funzionamento, dimensione e composizione del Consiglio di Amministrazione, degli orientamenti sulle figure manageriali e professionali la cui presenza in Consiglio di Amministrazione sia ritenuta opportuna. Tuttavia, si sottolinea che, a seguito delle valutazioni effettuate periodicamente circa la composizione e il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei suoi Comitati, non sono state finora riscontrate criticità nelle attuali modalità di libera determinazione della composizione del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, i soci che detengono una quota di partecipazione nel capitale sociale, tale da consentire la presentazione di una lista, possono chiedere al CdA uscente orientamenti e indicazioni sulle tipologie di figure professionali la cui presenza in Consiglio sia ritenuta opportuna.

Per ulteriori informazioni sul sistema di Corporate Governance, rispetto a quanto riportato e alla composizione dei comitati interni al Consiglio di Amministrazione, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2016 (www.atlantia.it/it/corporate-governance).

Il CdA in carica al 31.12.2016 è composto da 15 Amministratori, di cui 13 non esecutivi e 2 esecutivi (l'Amministratore Delegato e il Presidente) e nel 2016 ha tenuto 14 riunioni della durata media di 2,5 ore; 8 Amministratori non esecutivi hanno il requisito di indipendenza⁽²⁾.

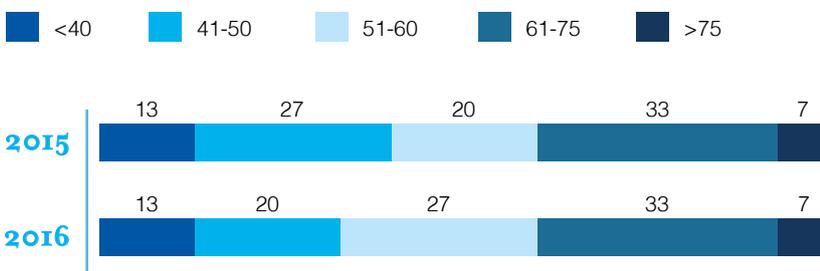
Il processo di autovalutazione del CdA relativo al 2016, tenutosi nei mesi di gennaio e febbraio 2017, conferma che questo organismo è in linea con i requisiti previsti e attesi dalla normativa vigente e da quanto previsto ai fini dell'Autodisciplina. Tale autovalutazione ha avuto per oggetto i seguenti aspetti: composizione del Consiglio di Amministrazione, funzionamento e compiti del Consiglio di Amministrazione, Comitati interni al Consiglio di Amministrazione, e metodo di valutazione.

Per il dettaglio degli esiti del processo di autovalutazione si rimanda alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2016 (www.atlantia.it/it/corporate-governance).

(GRI/G4-44).

Dal 2012 lo Statuto di Atlantia prevede che il riparto degli Amministratori da eleggere sia effettuato in base a un criterio che assicuri l'equilibrio tra i generi, in ottemperanza a quanto stabilito dal TUF (D.Lgs. n. 58/98 e successive modificazioni e integrazioni). Al 31.12.2016 la componente femminile sale dal 29% al 40%.

Composizione per classi di età del CdA al 31.12.2016 (%)



(2) 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 2.

GRI/G4-35,36,37,38,39,41,42,43,45,49,50

Consiglio di Amministrazione in carica al 31 dicembre 2016

Nome e cognome	Carica in Atlantia	Anni in carica	% di partecipazione	Numero di altri incarichi (*)
Fabio Cerchiai (e)	Presidente	7	100	8
Giovanni Castellucci (e)	Amministratore delegato	11	100	3
Carla Angela (i)	Amministratore	4	100	-
Gilberto Benetton	Amministratore	14	93	3
Carlo Bertazzo	Amministratore	4	100	3
Bernardo Bertoldi (i)	Amministratore	4	100	11
Gianni Coda (i)	Amministratore	4	93	3
Massimo Lapucci (i)	Amministratore	4	93	2
Lucy P. Marcus (i)	Amministratore	4	93	-
Giuliano Mari (i)	Amministratore	8	100	1
Valentina Martinelli	Amministratore	4	100	-
Elisabetta De Bernardi di Valserra	Amministratore	1	91	-
Monica Mondardini (i)	Amministratore	5	86	6
Gianni Mion (1)	Amministratore	1	36	6
Lynda Christine Tyler Cagni (i)	Amministratore	1	100	-

(e): esecutivi; (i) indipendenti.

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

(1) In sostituzione del Dott. Gianni Mion che ha rassegnato le dimissioni con efficacia dal 31 dicembre 2016, è stato cooptato il Dott. Marco Patuano nel CdA del 20 gennaio 2017.

Il processo di informazione e comunicazione al CdA in merito a eventuali argomenti rilevanti o critici viene attivato con l'intervento di specifiche figure e organismi, in particolare:

- l'Amministratore Delegato, che formula proposte relative a operazioni aziendali, operazioni finanziarie, società partecipate e veicola comunicazioni su temi di carattere gestionale, avvalendosi delle competenti strutture aziendali per la predisposizione della relativa documentazione;
- il Presidente, l'Amministratore incaricato del Sistema di Controllo Interno, il Comitato Controllo Rischi e Corporate Governance e il Comitato Risorse Umane e Remunerazione, che possono porre all'attenzione del CdA argomenti rientranti nelle competenze specifiche;
- il Consiglio di Amministrazione è destinatario di puntuale e tempestiva informazione da parte dei titolari di deleghe all'interno della Società in relazione all'attività svolta nell'esercizio delle deleghe stesse e, in ogni caso, in merito al generale andamento della gestione e alla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni e caratteristiche, effettuate dalla Società e dal Gruppo.

Nelle riunioni, il Consiglio è informato, di norma dal Presidente e/o dall'Amministratore Delegato, sui fatti di maggiore rilievo intervenuti e, almeno trimestralmente, anche sull'andamento complessivo della Società e del Gruppo, nonché sulla sua prevedibile evoluzione e sull'esercizio delle deleghe che sono state conferite.

Inoltre, nel corso del 2016, sono state organizzate giornate specifiche con lo scopo di accrescere la conoscenza della realtà e delle dinamiche aziendali e a fornire un aggiornamento sull'evoluzione del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento.

In particolare, nelle date del 22 gennaio, 4 marzo, 10 giugno e 16 settembre 2016 sono state organizzate delle sessioni c.d. di "induction" nelle quali sono state fornite a Consiglieri e Sindaci una serie di informazioni sulle iniziative di sviluppo e prospettive del Gruppo, sui sistemi tariffari e concessori e sulle attività commerciali di Autostrade per l'Italia S.p.A. e Aeroporti di Roma S.p.A. e sui sistemi di pagamento.

Le materie oggetto di discussione e comprese nell'ordine del



GRI/G4-49,50, G4-DMA: Human Rights Grievance mechanisms, G4-DMA: Grievance mechanisms for impacts on society, G4-DMA: Assessment for human rights, G4-46,47,56,57,58,HR4,HR9,HR12,SO11

giorno, fatta salva la procedura per la gestione di informazioni riservate o price sensitive, sono oggetto di preventiva e adeguata informativa e istruttoria documentali, anche sul contenuto della parte che sarà oggetto di deliberazione. Il materiale informativo viene di norma trasmesso agli Amministratori almeno 3 giorni prima della data della riunione cui si riferisce.

Nella sua attività il Consiglio valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e del Gruppo; esamina e valuta il generale andamento della Società e del Gruppo, confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati; esamina e valuta le situazioni di conflitto di interessi; effettua tali valutazioni sulla base delle informazioni ricevute dagli organi delegati, dal management della Società, del Gruppo e dalla funzione di controllo interno, e tenendo in considerazione, in particolare, le informazioni ricevute dal Presidente, dall'Amministratore Delegato e dal Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance.

Il sistema di controllo interno

In base a quanto previsto dal Codice di Autodisciplina di Atlantia, aggiornato in data 15.12.2016, il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è l'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali 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 aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.

Le linee di indirizzo del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e le modalità di coordinamento tra i soggetti in esso coinvolti sono definite dal Consiglio di Amministrazione che ne valuta almeno annualmente l'adeguatezza e l'efficacia affidando all'Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi il compito di istituire e mantenere un efficace sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

L'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01, di cui il Codice Etico è parte integrante, ha contribuito a implementare il sistema di controllo interno della Società, ed è oggetto di costante analisi e adeguamento al fine di assicurarne la coerenza con l'evoluzione normativa e le modifiche organizzative.

Ai sensi del Codice di Autodisciplina di Atlantia, al fine di verificare il corretto funzionamento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia si avvale del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance, nonché del responsabile della Direzione Internal Audit di Gruppo, dotati di un adeguato livello di indipendenza e di mezzi idonei allo svolgimento della funzione.

In particolare, spetta al Direttore Internal Audit di Gruppo verificare che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia funzionante e adeguato.

La Direzione Internal Audit di Gruppo, nel corso del 2016, ha svolto le sue attività di verifica sul sistema di controllo interno, per tutte le società del Gruppo, interventi specifici sul controllo dei rischi relativi ai lavori, alle manutenzioni, alle procedure di affidamento, alle tematiche ambientali, alla compliance al D. Lgs. 81/08 in tema di salute e sicurezza sul lavoro, all'IT e Finanza. La Direzione Internal Audit ha svolto anche verifiche sulle società controllate estere per la prevenzione dei fenomeni corruttivi e l'idoneità dei presidi di controllo. La Direzione Internal Audit, nel corso dell'anno, ha inoltre assicurato il supporto agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e all'Ethics Officer svolgendo, per gli stessi, verifiche su tematiche specifiche.

Segnalazioni all'Ethics Officer nel 2016

Nel corso del 2016 è stato aggiornato il Codice Etico - adottato e diffuso all'interno di tutte le società del Gruppo (www.atlantia.it/it/corporate-governance/etico.html) - al fine di allinearne i contenuti al mutato contesto normativo e organizzativo di riferimento.



Atlantia ha istituito uno specifico Organismo di Gruppo, denominato Ethics Officer, appositamente preposto alla divulgazione, alla diffusione e alla verifica dell'osservanza del Codice Etico di Gruppo (www.atlantia.it/it/corporate-governance/ethic-officer.html). La composizione dell'Ethics Officer è stata rinnovata nel corso del 2016 in relazione alla mutata articolazione del Gruppo. L'Ethics Officer, dal 1° settembre 2016, è costituito dal General Counsel di Atlantia, in qualità di Coordinatore, dal Direttore Risorse Umane di Gruppo e dal Direttore Internal Audit di Gruppo. Oltre ai titolari delle suddette posizioni organizzative, sono componenti dell'Ethics Officer il Direttore Legale e Societario di Aeroporti di Roma e il Direttore Legale di Autostrade per l'Italia.



La segnalazione di possibili violazioni del Codice Etico, da parte di chiunque ne venga a conoscenza, può essere attuata tramite appositi canali raccomandati (www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico.html). Inoltre, è stata formalizzata e diffusa una specifica procedura ("Segnalazioni all'Ethic Officer"), aggiornata nel corso del 2016, che si applica ad Atlantia S.p.A. e alle società controllate direttamente e indirettamente, italiane ed estere.



G4-DMA: Non-discrimination, G4-DMA: Anti-corruption, G4-DMA: Human Rights Grievance mechanisms, G4-DMA: Grievance mechanisms for impacts on society, G4-DMA: Assessment for human rights, G4-HR3,HR4,HR9,HR12,SO11

Nel 2016

- 45 segnalazioni pervenute: 23 inerenti (sospette condotte non conformi a quanto stabilito nel Codice Etico) e 22 non inerenti;
- tutte le segnalazioni inerenti sono state istruite e debitamente repertorate (delle 23 istruttorie effettuate, 5 sono state affidate alla Direzione Internal Audit di Gruppo);
- in 16 casi: le segnalazioni sono state archiviate senza azioni in quanto le istruttorie non hanno evidenziato anomalie e/o elementi per confermare la veridicità e la fondatezza di quanto segnalato;
- in 4 casi: le segnalazioni sono state archiviate in quanto al vaglio delle Autorità Giudiziarie/Inquirenti;
- in 1 caso: è stato adottato, dalle competenti funzioni delle Risorse Umane, un provvedimento disciplinare non conservativo (licenziamento di un dipendente);
- in 1 caso: una società, a seguito della segnalazione, ha emanato una disposizione per richiamare i dipendenti circa le corrette modalità di utilizzo dei beni aziendali;
- in 1 caso: l'Ethics Officer ha segnalato alla società interessata l'opportunità di adottare talune specifiche azioni;
- le segnalazioni non inerenti sono state trasmesse alle strutture aziendali competenti per la loro gestione;
- nessun caso di discriminazione è stato segnalato.

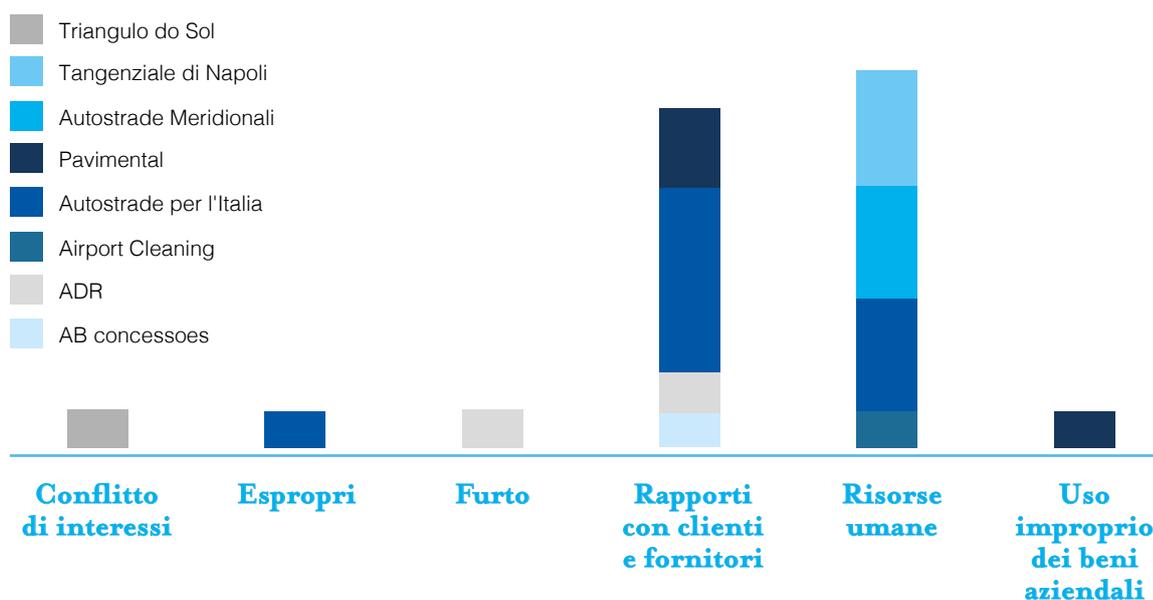
Anticorruzione

Il Gruppo ha formalizzato e implementato un set di norme e presidi di controllo per prevenire possibili fenomeni di corruzione, con particolare riferimento ad aspetti connessi alla gestione di incarichi professionali e consulenze, di flussi finanziari, omaggi, donazioni e sponsorizzazioni, selezione e politiche del personale. In particolare nel corso del 2016 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la nuova versione del Codice Etico. Le principali proposte di integrazione e modifica hanno riguardato:

- il profilo della Società con evidenza del carattere di transnazionalità del Gruppo, attesa l'avvenuta espansione all'estero;
- i "principi ispiratori" del Gruppo con un particolare focus al contrasto di pratiche corruttive;
- i principi di comportamento specifici a tutela della proprietà intellettuale e industriale, in materia informatica e in materia di salute sicurezza e ambiente;
- le modalità di segnalazione delle violazioni all'Ethics Officer, in aderenza all'evoluzione normativa, in particolare quella sul c.d. whistleblowing.

Il Gruppo richiede, per tutte le attività poste in essere, l'integrità etico-professionale, la correttezza dei comportamenti e il pieno rispetto di leggi e regolamenti in tutti i Paesi in cui esso opera e dei principi di onestà, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede. Consapevole dell'impatto negativo della corruzione, in quanto ostacolo allo

Distribuzione delle segnalazioni inerenti per tipologia e società ⁽³⁾



(3) In tale ambito, inteso lato sensu, rientrano, tra l'altro, le tematiche relative ad assunzioni, gestione del personale, rapporti con i sindacati.



G4-DMA: Anti-corruption, G4-36,37,48,51,52,53,SO3,SO4,SO5

sviluppo e al mantenimento di un ambiente sostenibile dal punto di vista sociale ed economico, il Gruppo è impegnato in prima linea a prevenire e contrastare il verificarsi di pratiche corruttive nello svolgimento delle proprie attività, consapevole che il rispetto di tutte le normative anticorruzione vigenti nei Paesi in cui il Gruppo opera sia più di un obbligo di natura giuridico-legale e rappresenti un elemento basilare della cultura e del modo di operare del Gruppo.

In nessun modo, la convinzione di agire a vantaggio del Gruppo può giustificare l'adozione di comportamenti in contrasto con i suddetti principi.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta dell'8 luglio 2016, ha inoltre approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 di Atlantia. La formulazione attuale del Modello è frutto delle riflessioni e degli approfondimenti svolti dall'Organismo di Vigilanza e dalle Strutture competenti e scaturisce dall'analisi dell'evoluzione normativa e della giurisprudenza in materia di Modelli Organizzativi (con particolare riferimento alle più recenti pronunce di merito e di legittimità in materia).

Nel 2016 sono state erogate 2.770 ore di formazione su tematiche collegate alla corruzione (D. Lgs. 231/01, Compliance Programme, Risk Management, Corruption and bribery ecc.) e sono stati svolti, in Italia e all'estero, interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione. Nell'anno non si segnalano casi di corruzione, né di violazione dei diritti umani.

Politica di remunerazione del Gruppo

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile, 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.

Per informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti nel 2016 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione si rinvia alla "Relazione sulla Remunerazione 2017".

Governance della Sostenibilità

Atlantia ha istituito volontariamente organismi deputati al presidio delle tematiche relative alla sostenibilità. Tra questi organismi, collocati sia in Atlantia, sia nelle singole società del Gruppo, il Comitato di Sostenibilità di Atlantia riveste una posizione centrale:

- promuove i principi e i valori dello sviluppo sostenibile all'interno del Gruppo;
- propone obiettivi, programmi e iniziative;
- monitora il raggiungimento degli obiettivi annuali;
- presiede il processo di rendicontazione agli stakeholder;
- esamina e recepisce istanze provenienti da altri organismi istituiti quali il Comitato tecnico di coordinamento acquisti e l'Ethic Officer.

Anche nelle singole società del Gruppo sono state istituite apposite strutture operanti sui temi della sostenibilità, tra queste, in particolare: il Comitato di Sostenibilità di ADR, lo Steering Committee Salute e Sicurezza e Ambiente di Autostrade per l'Italia e il Comitato per i progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale.

La Funzione Rapporti Istituzionali e Sostenibilità assicura le iniziative collegate alla sostenibilità, promuovendo l'adozione dei principi di CSR in fase di pianificazione e gestione delle attività.

Comitato per la Sostenibilità di Atlantia - Composizione ad aprile 2017

Presidente (esterno: Prof.ssa Chiara Mio)
Amministratore Delegato di Atlantia
Direttore Relazione Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia
Direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia
Direttore Risorse Umane di Gruppo di Atlantia
Chief Financial Officer di Atlantia
Direttore Group Controlling di Atlantia
Direttore Internal Audit di Atlantia
General Counsel di Atlantia
Direttore Compliance e Security di gruppo di Atlantia
Direttore Corporate Development di Atlantia
Responsabile Corporate Finance and Investor Relations di Atlantia
Responsabile Rapporti Istituzionali e Sostenibilità di Atlantia (Segretario)
Condirettore Generale Nuove opere di Autostrade per l'Italia
Direttore Centrale Operations di Autostrade per l'Italia
Direttore Centrale Risorse di Autostrade per l'Italia
Direttore Estero di Autostrade per l'Italia
Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma
Direttore Generale di Aeroporti di Roma
Direttore Relazioni Esterne e Affari Istituzionali di Aeroporti di Roma
Responsabile Ambiente e Sostenibilità di Aeroporti di Roma



SO

←

Imbarchi
Gates

AREA D'IMBARCO
Il futuro p

- 10.000 mq di superficie
- 6 mila mq di magazzino in più
- 23 mila mq di superficie
- 40 nuovi veicoli nella flotta
- 100 nuovi mq

BOTTEGA VENETA



ANALISI DI MATERIALITÀ E STAKEHOLDER ENGAGEMENT

1. Analisi di materialità	30
2. Stakeholder engagement	34



1. ANALISI DI MATERIALITÀ

GRI/G4-19,20,21,24,25

Per l'individuazione delle tematiche materiali (significative per il Gruppo e i suoi stakeholder) è stato confermato il risultato dell'aggiornamento dell'analisi di materialità condotto nel 2015 e riportato nel precedente bilancio. La metodologia utilizzata è conforme alle indicazioni contenute nelle linee guida GRI G4 emesse nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI ⁽¹⁾) e a quanto previsto dal framework <IR> dell'International Integrated Reporting Council (IIRC) ⁽²⁾. Per la definizione della lista delle tematiche materiali sono state effettuate le seguenti attività:

Attività preliminari

- Ricognizione della situazione attuale riguardo alle attività di stakeholder engagement e i possibili temi ritenuti significativi (analisi interna);
- analisi di benchmark di peer del settore "Trasporti e Infrastrutture" a livello internazionale (analisi esterna);
- individuazione di altri potenziali argomenti rilevanti attraverso media search, richieste da investitori SRI, studi di settore, istanze di stakeholder pervenute.

Al termine è stata redatta una lista di 40 tematiche rilevanti in relazione al modello di business del Gruppo.

Rilevazione interna

In questa seconda fase sono state svolte 13 interviste con il management del Gruppo Atlantia, coprendo tutte le principali funzioni e attività aziendali, al fine di individuare i temi ritenuti prioritari attraverso la compilazione di un apposito questionario. La valutazione di ciascuna tematica è avvenuta secondo 2 dimensioni:

- livello di maturità della tematica, in base a come questa viene trattata all'interno del Gruppo;
- grado di rilevanza della tematica, in termini di influenza sulla performance (rischi e opportunità) del Gruppo nel medio-lungo termine e di impatti reputazionali.

Al management è stato richiesto di effettuare la valutazione delle tematiche e una prioritizzazione delle principali categorie di stakeholder (assegnazione di un valore percentuale da 1 a 100), in funzione della percezione della loro influenza sulle performance del Gruppo. Relativamente al livello di maturità della tematica,

sono state proposti 3 livelli: Istituzionalizzata, Fondata, Latente/emergente ⁽³⁾.

Rilevazione esterna

Al termine della fase di coinvolgimento del top management è stata definita una lista di circa 100 stakeholder esterni da coinvolgere. È stato definito un campione di soggetti rappresentativi di associazioni di categoria, autorità di settore, enti pubblici, comunità, associazioni di consumatori, università/centri di ricerca, associazioni/network ed esperti che operano nell'ambito della CSR, organizzazioni sindacali, investitori, associazioni ambientaliste, dipendenti, corpi di pubblica sicurezza, clienti e fornitori. Per l'individuazione degli stakeholder sono state prese in considerazione le seguenti variabili:

- responsabilità: soggetti nei confronti dei quali il Gruppo Atlantia ha responsabilità (legali, finanziarie, operative, ecc);
- influenza: soggetti che, attualmente o in futuro, potrebbero essere in grado di influenzare i processi decisionali del Gruppo Atlantia;
- prossimità: 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 in concessione (attuali o in costruzione);
- rappresentanza: soggetti che per ragioni legali o di cultura/tradizione svolgono un ruolo di rappresentanza nei confronti di altri individui;
- strategia: soggetti che per scelte strategiche del Gruppo sono considerati stakeholder chiave.

È stata loro inviata una comunicazione contenente la survey di analisi di materialità. Agli stakeholder è stato richiesto di valutare le tematiche in funzione del livello di interesse e d'impatto che la stessa tematica può avere per le loro aspettative nei confronti dell'Organizzazione. Rispetto al totale della popolazione coinvolta, la percentuale di risposta è stata del 43%.

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

(1) globalreporting.org/information/g4

(2) integratedreporting.org/

(3) Tematica istituzionalizzata: oggetto di regolamentazione sia a livello nazionale che internazionale. Forti aspettative degli stakeholder, responsabilità e azioni del Gruppo ben definite. Tematica fondata: tema preso in analisi e che raccoglie un interesse evidente da parte dei principali stakeholder. Inizia a essere definito un primo quadro regolatorio. Tematica latente/emergente: guidata principalmente dalle percezioni da parte di opinion leader e attivisti. Limitate aspettative degli stakeholder del Gruppo e non esiste un quadro regolatorio ben definito. La tematica è sotto analisi per comprendere impatti reali/potenziali.

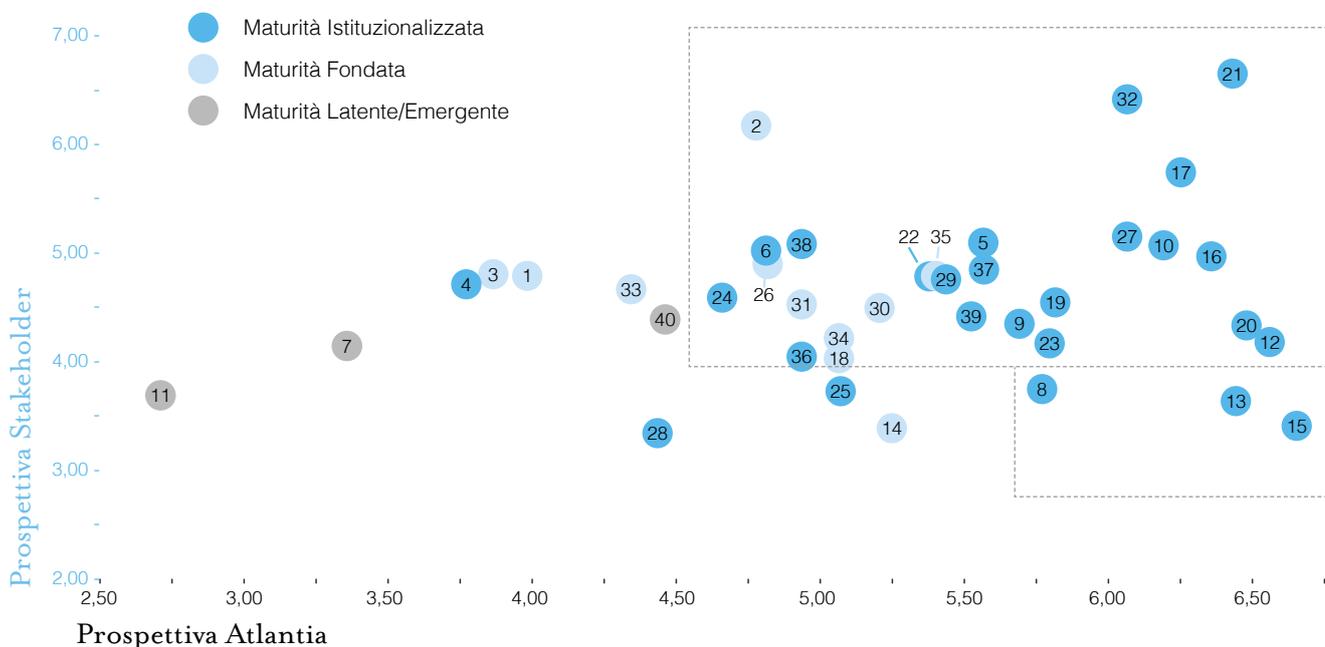
dell'importanza attribuita a ciascuna di esse a livello di organizzazione interna e dagli stakeholder esterni coinvolti;

- le tematiche materiali sono rappresentate dai punti nei quadranti in alto a destra.

Al fine di individuare al meglio l'ambito di materialità da considerare, sono state definite 2 soglie di materialità. In particolare, si è scelta come soglia la mediana della scala da 1

a 7, incrementando di 0,5 punti la soglia relativa alla prospettiva interna, al fine di concentrare la selezione sulle tematiche più importanti per il management. Inoltre, in coerenza con quanto definito nell'Implementation Manual del GRI G4, sono state considerate materiali anche le tematiche con punteggio superiore a 5,5 su una delle 2 prospettive, con l'obiettivo di recepire le possibili tematiche emergenti.

Matrice di materialità



Alta rilevanza

- | | |
|---|--|
| 2 - Efficiamento energetico della tecnologia | 22 - Marketing e comunicazione |
| 5 - Rifiuti e sostanze pericolose | 23 - Strategia e trasparenza fiscale |
| 6 - Acqua | 24 - Rispetto della concorrenza |
| 8 - Tutela del territorio | 26 - Ricerca e sviluppo |
| 9 - Inquinamento acustico | 27 - Lotta alla corruzione |
| 10 - Compliance a leggi e regolamenti in materia ambientale | 29 - Gestione del capitale umano |
| 12 - Cambiamenti del quadro regolatorio | 30 - Formazione |
| 13 - Andamento del traffico (autostradale e aeroportuale) | 31 - Performance management |
| 15 - Continuità delle concessioni | 32 - Salute e sicurezza sul lavoro |
| 16 - Piano di investimenti | 34 - Sustainable supply chain |
| 17 - Qualità del servizio e customer satisfaction | 35 - Comunità e cittadinanza di impresa |
| 18 - Intermodalità | 36 - Reclami e contenzioso |
| 19 - Rischio strategico | 37 - Diritti umani |
| 20 - Continuità del servizio e gestione delle emergenze | 38 - Privacy e non discriminazione dei clienti |
| 21 - Sicurezza stradale e aeroportuale | 39 - Procedura espropri |
| | 40 - Diritti delle popolazioni locali |

Media rilevanza

- 1 - Materiali
- 3 - Emissioni GHG (Green House Gases) e cambiamenti climatici
- 4 - Altre emissioni
- 7 - Biodiversità
- 14 - Nuovi mercati
- 25 - Conflitto di interessi
- 33 - Pari opportunità e diversità

Bassa rilevanza

- 11 - Carburanti alternativi
- 28 - Politica di remunerazione



Tematiche materiali	Aspetti materiali GRI-G4	Indicatori GRI-G4	Perimetro di materialità	
			Interno	Esterno
2- Efficiamento energetico della tecnologia	Economic Performance, Products and Services	G4-EC2 / G4-EN27 / G4-EN28	Gruppo	Società, Comunità
5- Rifiuti e sostanze pericolose	Effluents and Waste; Transport; Overall; Water	G4-EN22 / G4-EN23 / G4-EN24 / G4-EN25 / G4-EN26 / G4-EN30 / G4-EN31 / G4-EN8 / AO6	Gruppo	Società, Comunità
6- Acqua	Water; Economic performance; Effluents and waste	G4-EN8 / G4-EN9 / G4-EN10 / G4-EC2 / G4-EN22 / G4-EN26 / AO4	Gruppo	Società, Comunità
8- Tutela del territorio	Indirect Economic Impacts; Product and Service Labeling	G4-EC7 / G4-EC8 / G4-PR5	Gruppo	Società, Comunità
9- Inquinamento acustico	Transport; Noise	G4-EN30 / AO7	Gruppo	Società, Comunità
10- Compliance a leggi e regolamenti in materia ambientale	Compliance; Effluents and Waste; Environmental Grievance Mechanisms; Land degradation, Contamination and Remedation	G4-EN29 / G4-EN22 / G4-EN24 / G4-EN34 / CRE5	Gruppo	Comunità
12- Cambiamenti del quadro regolatorio	Compliance	G4-SO8	Gruppo	Istituzioni
13- Andamento del traffico	n.a.	n.a.	Gruppo	Istituzioni, Comunità
15- Continuità delle concessioni	n.a.	n.a.	Gruppo	Istituzioni
16- Piano di investimenti	Procurement Practices	G4-EC9	Gruppo	Società
17- Qualità del servizio e customer satisfaction	Service Quality; Product and Service Labeling; Compliance	G4-PR5 / CRE8 / G4-PR9	Gruppo	Società, Comunità
18- Intermodalità	Intermodality	n.d.	Aeroporti di Roma	Comunità
19- Rischio strategico	Indirect Economic Impacts; Economic Performance	G4-EC7 / G4-EC8 / G4-EC1 / G4-EC2	Gruppo	Istituzioni, Società
20- Continuità del servizio e gestione delle emergenze	Customer Health and Safety; Business Continuation and Emergency Preparedness	G4-PR1 / G4-PR2	Gruppo	Istituzioni
21- Sicurezza stradale e aeroportuale	Customer Health and Safety	G4-PR1 / G4-PR2	Gruppo	Comunità
22- Marketing e comunicazione	Marketing Communication	G4-PR6 / G4-PR7	Gruppo	Società, Comunità
23- Strategia e trasparenza fiscale	Economic Performance; Public policy	G4-EC1 / G4-EC2 / G4-EC3 / G4-EC4 / G4-SO6	Gruppo	Istituzioni, Società
24- Rispetto della concorrenza	Anti-Competitive Behavior	G4-SO7	Gruppo	Fornitori, Società

Tematiche materiali	Aspetti materiali GRI-G4	Indicatori GRI-G4	Perimetro di materialità	
			Interno	Esterno
26- Ricerca e sviluppo	Overall; Customer Health and Safety; Indirect economic impacts	G4-EN31 / G4-PR2 / G4-EC7	Gruppo	n.d.
27- Lotta alla corruzione	Anti-Corruption	G4-SO3 / G4-SO4 / G4-SO5	Gruppo	Fornitori, Società
29- Gestione del capitale umano	Employment; Economic performance; Market Presence	G4-LA1 / G4-LA2 / G4-LA3 / G4-EC2 / G4-EC5 / G4-EC6	Gruppo	n.d.
30- Formazione	Training and Education	G4-LA9 / G4-LA10 / G4-LA11	Gruppo	n.d.
31- Performance management	Employment	G4-LA1 / G4-LA2 / G4-LA3	Gruppo	n.d.
32- Salute e sicurezza sul lavoro	Occupational Health and Safety	G4-LA5 / G4-LA6 / G4-LA7 / G4-L8 / CRE6 / AO9	Gruppo	Società, Comunità
34- Sustainable supply chain	Products and Services; Indirect Economic Impact; Procurement Practices; Supplier Human Right Assessment; Supplier Assessment for Impacts on Society; Grievance Mechanisms for Impacts on Society; Supplier Environmental Assessment; Supplier Assessment for Labor Practices	G4-EN27 / G4-EN28 / G4-EC8 / G4-EC9 / G4-HR11 / G4-SO9 / G4-SO10 / G4-SO11 / EN32 / EN33 / LA14 / LA15	Gruppo	Fornitori, Comunità
35- Comunità e cittadinanza d'impresa	Local Communities	G4-SO1 / G4-SO2	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
36- Reclami e contenzioso	Labor Practices Grievance Mechanisms; Environmental Grievance Mechanisms; Human Rights Grievance Mechanisms; Grievance Mechanisms for Impacts on Society	G4-LA16 / G4-EN34 / G4HR12 / G4-SO11	Gruppo	Fornitori, Società
37- Diritti umani	Investment; Non-discrimination; Freedom of Association and Collective Bargaining; Child Labor; Forced or Compulsory Labor; Security Practices; Assessment; Supplier Human Rights Assessment	G4-HR1 / G4-HR2 / G4-HR3 / G4-HR4 / G4-HR5 / G4-HR6 / G4-HR7 / G4-HR9 / G4-HR10 / G4-HR11	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
38- Privacy e non discriminazione dei clienti	Customer Privacy	G4-PR8	Gruppo	Società, Comunità
39- Procedura espropri	Local Communities	CRE7 / AO8	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
40- Diritti delle popolazioni locali	Indigenous Rights	G4-HR8	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità



2. STAKEHOLDER ENGAGEMENT

GRI/G4-15,16,26,27,57,SO1



Principi guida

- Rispetto dei principi e delle regole stabiliti nel Codice Etico e nel modello di Organizzazione, Gestione e Controllo del Gruppo
- Relazioni basate su fiducia, consenso e stabilità



Obiettivi

- Migliorare i processi decisionali e prevenire e gestire situazioni particolari che possono portare a problemi e controversie
- Risolvere i conflitti
- Soddisfare le reciproche aspettative dell'Organizzazione e dei soggetti interessati (interni ed esterni)

Il processo di individuazione degli stakeholder più rilevanti avviene valutando i rischi e le opportunità proprie dello specifico stakeholder, il suo posizionamento in base alla sua disponibilità e capacità al dialogo, alla reputazione e alle sue potenzialità di influenzare l'attività del Gruppo. A livello centrale sono interlocutori indispensabili i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente, dei beni e delle attività culturali e del turismo; gli organi parlamentari - nelle fasi di discussione di nuove proposte normative di settore - le Autorità di vigilanza e controllo; gli organismi tecnici a livello governativo. Particolare rilevanza assumono anche i rapporti con gli stakeholder locali, regioni e comuni, nonché le soprintendenze, i territori e le comunità al fine di garantire una pianificazione dello sviluppo del territorio condivisa.

Le modalità di rapporto con i principali stakeholder costituiscono oggetto di una serie di codici di comportamento e di procedure interne, finalizzate a garantire trasparenza e correttezza relazionale.

Inoltre, il Gruppo ha istituito specifici organismi di controllo e implementato strumenti di comunicazione al fine di rafforzare e ampliare il coinvolgimento a livello centrale e locale, creando un dialogo continuo su numerosi temi. Per gli stakeholder Istituzioni, Media, Associazioni dei consumatori e Clienti, il coordinamento dell'attività è assicurato dalla Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing.

- (1) Organismo istituito da Autostrade per l'Italia. Si riunisce di norma bimensilmente.
- (2) Svolte di norma semestralmente dalle società autostradali e quotidianamente presso gli scali aeroportuali.
- (3) Si riunisce con cadenza bisettimanale con la partecipazione di compagnie aeree, ADR e Handler.
- (4) La Consulta è un organismo che ha la finalità di esprimere pareri o suggerimenti riguardo alla politica sulla sicurezza adottata da Autostrade per l'Italia, per l'individuazione di iniziative, progetti e soluzioni per il costante miglioramento degli standard di sicurezza nei luoghi di lavoro.
- (5) Gruppo di studio coordinato da Astrid sul Nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016) in vista del correttivo (da novembre 2016, prosegue nel 2017); Gruppo di studio e Osservatorio coordinato da Italiadecide sull'attuazione del Nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016) in vista del correttivo (da ottobre 2016)
- (6) Club fondato su iniziativa di ADR nel 2007 a cui partecipano: Schiphol Group (AMS), Aéroports de Paris (ADP), Fraport, Munich airports (FRA), Copenhagen (CPH), SEA (LIN e MXP), Athens International airport (AIA), Aena (MAD), London Heathrow (LHR). Il Club si riunisce 2-3 volte l'anno.
- (7) www.osservatoriovariantedivalico.it, www.a14marcheterzacosria.it, www.osservatorioterzacosria.it, <http://comitatocontrolloA1.it>, <http://monitoraggiolotto3.rho-monza.it>

GRI/G4-15,16,SO1

Stakeholder	Organismi e strumenti di engagement
CLIENTI <ul style="list-style-type: none"> • Clienti privati • Compagnie aeree • Operatori economici • Frequent traveller • Associazioni consumatori 	Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio ⁽¹⁾ Indagini di customer satisfaction ⁽²⁾ Carte dei servizi Call Center Viabilità e Commerciale Sito Internet, social media, canali tv e radio, e-mail dedicate al cliente Comitato aeroportuale ⁽³⁾ Nuova App My Way
DIPENDENTI <ul style="list-style-type: none"> • Risorse umane • Organizzazioni sindacali 	Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro ⁽⁴⁾ Incontri periodici con il vertice aziendale Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali Ethics Officer Portale "Autostrade Talent" Portale "Welfare" Counselling Workshop tematici Performance management Indagini di engagement
INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA <ul style="list-style-type: none"> • Azionisti • Analisti finanziari 	Assemblee degli azionisti Group meeting Conference call Web casting Incontri one-to-one e collettivi Infrastructure Channel (www.infrastructure-channel.com)
ISTITUZIONI <ul style="list-style-type: none"> • Stato • Associazioni di categoria • Autorità • Enti concedenti 	Dialogo con la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Seminari, tavoli di lavoro e think tank ⁽⁵⁾ Interrogazioni e audizioni parlamentari Incontri presso associazioni di categoria Partecipazione al COPER III dell'ASECAP sul tema Bande di frequenza e interferenze Partecipazione alle giornate ASECAP (23-25 maggio 2016 – Madrid) "Airport Quality Club" ⁽⁶⁾ per il confronto delle performance di qualità erogata
FORNITORI <ul style="list-style-type: none"> • Fornitori di beni e servizi • Appaltatori e subappaltatori 	Ethic Officer Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori Audit e sopralluoghi/ispezioni
COMUNITÀ E AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> • Territorio e Istituzioni locali • Società civile • Media • Università e centri di ricerca 	Confronto pubblico sul nodo di Bologna (vedi paragrafo successivo): oltre 10 incontri Conferenze e comunicati stampa Rapporti con i media e le Istituzioni locali tramite la struttura "Relazioni Esterne Territoriali" Sito internet e social media Progetto "Sei in un paese meraviglioso" per la valorizzazione delle eccellenze del territorio, con la realizzazione puntate televisive su Sky Arte HD Tavoli di lavoro e collaborazione con organizzazioni nazionali e internazionali: partecipazione a momenti di confronto e convegni su temi di CSR, con testimonianze dirette sui temi dell'integrated Reporting e delle strategie di dialogo e coinvolgimento delle comunità Partecipazione a gruppi di lavoro della Fondazione Global Compact Network Italia (GCNI) Strumenti di dialogo con il territorio ⁽⁷⁾ Framework "Atlantia per la Conoscenza" (Collaborazione principali università italiane) Infrastructure Channel (www.infrastructure-channel.com)

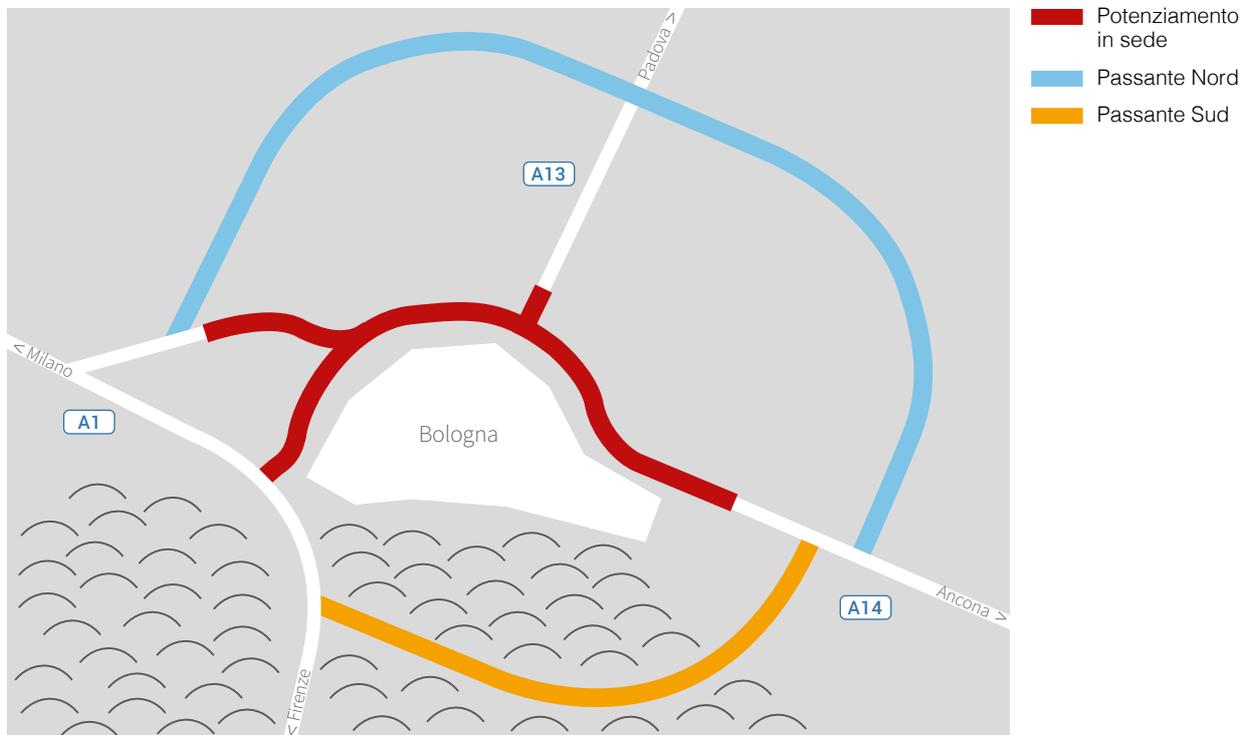


Il Confronto pubblico sul nodo di Bologna

La necessità di intervenire sul nodo viario di Bologna per risolverne le criticità trasportistiche è emersa fin da metà degli anni 80. Nel corso del dibattito le possibili soluzioni si sono articolate lungo 3 direttrici: il Passante Nord, il Passante Sud e il potenziamento in sede dell'attuale infrastruttura. Finalmente, il 15 aprile 2016 è stato raggiunto l'accordo tra Autostrade per l'Italia e gli enti territoriali e nazionali competenti (Comune, Città metropolitana di Bologna, Regione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna. La soluzione individuata

è di gran lunga migliorativa rispetto alle alternative:

- minor consumo di suolo: 24 ettari, rispetto ai 200 ettari del Passante Nord e 50 del Passante Sud;
- minori terre da movimentare: 400 mila m³, rispetto ai 4 milioni del Passante Nord e ai circa 3,5 milioni del Passante Sud ;
- minori tempi di realizzazione: 3 anni previsti per la durata dei lavori, rispetto ai 5 anni per il Passante Nord e Sud, con inoltre la possibilità di apertura dei tratti ampliati per fasi, con conseguenti benefici al traffico già nel breve periodo;
- minor impatto sulla comunità: 4 immobili a uso abitativo da demolire, rispetto ai 19 del Passante Nord e 25 del Passante Sud.



Inoltre sono previsti:

- 120 mila m² di interventi di protezione acustica tramite l'ampliamento delle barriere antirumore esistenti e la realizzazione di nuove barriere;
- 130 ettari di aree a verde, superiori a 5 volte l'occupazione di nuovo suolo del potenziamento del nodo;
- 2 milioni di ore all'anno risparmiate dagli automobilisti sul sistema autostradale/tangenziale;
- 3 milioni di ore all'anno risparmiate dagli automobilisti della viabilità urbana.

A luglio 2016, immediatamente dopo la firma dell'accordo, è partito il confronto pubblico con la cittadinanza sul progetto preliminare, con l'obiettivo di presentare al territorio il progetto, coinvolgere i cittadini e le istituzioni tecnico scientifiche, promuovere la proposizione di idee migliorative.

Il confronto si è strutturato in 3 fasi:

- presentazione del progetto: 5 incontri nelle 5 aree urbane interessate dall'attraversamento del tracciato;
- incontri di approfondimento tematici: 4 incontri di approfondimento su temi specifici, quali gli scenari del traffico e della mobilità, l'ambiente e la salute, qualità urbana, ambiente e paesaggio, la gestione dei cantieri;
- laboratori di quartiere per far emergere le posizioni puntuali sui singoli quartieri.

Per raccogliere proposte puntuali per migliorare il progetto infrastrutturale e la cantierizzazione sono stati organizzati anche 2 incontri di micro-progettazione. Gli incontri tra progettisti e cittadini proseguiranno anche nelle fasi successive per migliorare il progetto definitivo dell'opera.

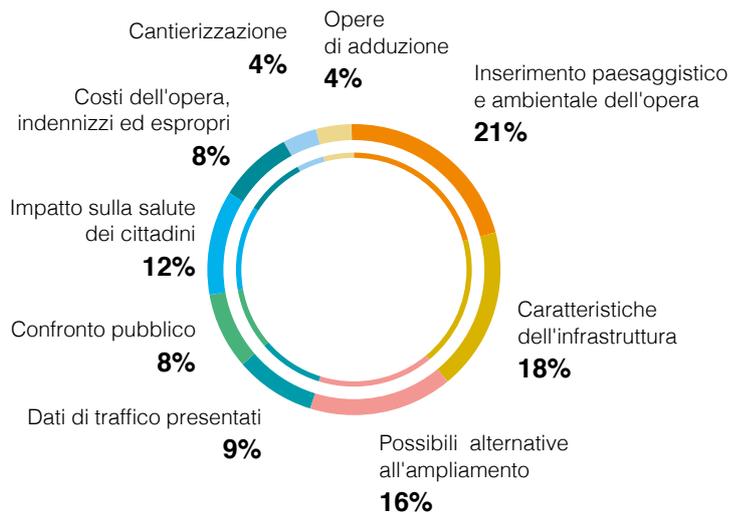
I numeri del confronto

- 15 dossier divulgativi prodotti
- spazio espositivo fisso all'Urban Center
- 700 partecipanti agli incontri di presentazione
- 400 domande durante gli incontri nei quartieri
- 100 domande sul sito
- 140 articoli pubblicati dall'inizio del confronto
- 23 quaderni degli attori pubblicati sul sito

Significative sono state le integrazioni apportate al progetto a seguito del confronto: 9 nuove rotonde (Lame, Croce Coperta, San Donato), nuova viabilità di uscita da A13 su Via Corazza (Croce Coperta), ottimizzazione viabilità tratto di SS 64 via Ferrarese per il miglioramento degli accessi, nuovo parco in ambito Croce Coperta, nuova passerella ciclabile sul Navile, nuovi percorsi ciclabili, nuove barriere acustiche.



Principali tematiche emerse







CAPITALI

- | | |
|------------------------------|----|
| 1. Capitale finanziario | 40 |
| 2. Capitale infrastrutturale | 50 |
| 3. Capitale umano | 62 |
| 4. Capitale sociale | 74 |
| 5. Capitale naturale | 94 |



1. CAPITALE FINANZIARIO

A. KEY FIGURE

G4-DMA: Economic performance

(Dati consolidati)

(milioni di euro)	2015	2016	Var. % 2016/2015
Totale ricavi	5.304	5.484	3,4%
Totale costi operativi netti	-2.089	-2.106	0,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	3.215	3.378	5,1%
Risultato operativo (EBIT)	2.212	2.315	4,6%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.438	1.776	23,5%
Risultato delle attività operative in funzionamento	967	1.243	28,5%
Utile dell'esercizio	974	1.238	27,1%
Utile dell'esercizio di competenza del Gruppo	853	1.122	31,6%
FFO (Cash flow operativo)	2.105	2.400	14,0%
Investimenti	1.488	1.422	-4,4%
Patrimonio netto	8.483	10.009	18,0%
Indebitamento finanziario netto	10.387	11.677	12,4%
Capitale investito netto	18.870	21.686	14,9%
Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo	8	9	9,9%
Credit rating del Gruppo			
Standards & Poor's	BBB+	BBB	
Moody's	Baa1	Baa2	
Fitch Ratings	A-	A-	

I valori riportati nella tabella sono estratti dai prospetti consolidati riclassificati inclusi nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia, dove è presentata anche la riconduzione degli stessi con i corrispondenti prospetti ufficiali del "Bilancio consolidato".



B. ANDAMENTO GESTIONALE, ECONOMICO E FINANZIARIO DEL GRUPPO G4-DMA: Economic performance

(milioni di euro)	Attività autostradali italiane ⁽¹⁾		Attività autostradali estere		Attività aeroportuali italiane		Atlantia e altre attività ⁽¹⁾⁽²⁾		Elisioni e rettifiche		Totale Gruppo Atlantia ⁽³⁾	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Dati "Reported"												
Ricavi verso terzi	3.661	3.794	546	558	803	883	294	249			5.304	5.484
Ricavi intersettoriali	35	47		1	1	1	547	403	-583	-452		
Totale ricavi	3.696	3.841	546	559	804	884	841	652	-583	-452	5.304	5.484
EBITDA	2.238	2.384	407	422	450	532	120	40			3.215	3.378
FFO (Cash Flow Operativo)	1.403	1.632	335	340	320	387	47	41			2.105	2.400
Investimenti	952	718	172	177	318	445	56	78	-10	4	1.488	1.422
Dati "Adjusted"												
EBITDA Adjusted	2.238	2.384	493	513	450	532	120	40			3.301	3.469
FFO Adjusted	1.403	1.632	368	379	320	387	47	41			2.138	2.439

(1) Nel corso del 2016, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha approvato un piano di riorganizzazione societaria del Gruppo che conseguentemente ha ridefinito i settori operativi del Gruppo Atlantia. Rispetto alla suddivisione dei dati consolidati per settori operativi presentati nel 2015, è stata operata una diversa allocazione delle società per i diversi settori operativi. In particolare il settore "Attività autostradali italiane" ha incluso anche le attività di società (AD Moving, Giove Clear, Infoblu, EsseDiEsse, Autostrade Tech) che svolgono attività di supporto alle concessionarie italiane e che risultano controllate da Autostrade per l'Italia. A seguito di tali modifiche nella composizione dei settori operativi, i dati dell'esercizio 2015 sono stati rielaborati rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio 2015;

(2) Il settore operativo "Atlantia e altre attività" comprende le attività della Capogruppo Atlantia, delle società operative nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti in tale ambito sono Telepass (nel 2015 inclusa nel settore "attività autostradali italiane") ed Electronic Transaction Consultants, e delle società di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture (svolte essenzialmente da Spea Engineering e Pavimental). Tale raggruppamento include inoltre l'impatto derivante dai costi sostenuti da Azzurra Aeroporti per l'acquisizione di ACA, società consolidata patrimonialmente al 31 dicembre 2016.

(3) Per i commenti sulle principali grandezze economico-finanziarie consolidate e le relative variazioni si rinvia al capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

Analisi dei ricavi (vs. 2015)

I ricavi da pedaggio 2016 sono pari a 4.009 milioni di euro e presentano un incremento di 173 milioni di euro (+5%) rispetto al 2015 (3.836 milioni di euro). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, che nel 2016 incidono negativamente per 20 milioni di euro, i ricavi da pedaggio si incrementano di 193 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- l'incremento del traffico sulla rete italiana (+3,2%), che determina complessivamente un aumento dei ricavi da pedaggio pari a circa 97 milioni di euro (comprensivi degli effetti positivi derivanti dal mix di traffico e dal giorno in più del mese di feb-

braio 2016) e l'applicazione degli incrementi tariffari annuali (essenzialmente per effetto dell'incremento pari a +1,09% applicato da Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2016), con un beneficio complessivo stimabile in 30 milioni di euro;

- il maggior contributo delle concessionarie autostradali estere (+33 milioni di euro), riconducibile principalmente all'incremento del traffico delle concessionarie in Cile (+5,8%) e in Polonia (+10,5%) e agli adeguamenti tariffari riconosciuti parzialmente compensati dalla contrazione del traffico in Brasile (-2,7%);
- il contributo di Società Autostrada Tirrenica (SAT) pari a 30 milioni di euro, consolidata a partire da settembre 2015.

G4-DMA: Economic performance

I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 636 milioni di euro e si incrementano di 71 milioni di euro (+13%) rispetto al 2015 (565 milioni di euro), principalmente per effetto degli adeguamenti dei corrispettivi unitari intervenuti dal 1° marzo 2015 e dal 1° marzo 2016 e dell'incremento del traffico (passeggeri +1,8%).

I ricavi per lavori su ordinazione e altri ricavi operativi sono complessivamente pari a 839 milioni di euro e si riducono di 64 milioni di euro rispetto al 2015 (903 milioni di euro), principalmente per la riduzione delle attività verso committenti terzi di Pavimental, Autostrade Tech ed ETC. Tale variazione è parzialmente compensata dai maggiori ricavi commerciali di Aeroporti di Roma, dai maggiori volumi di Telepass e dai maggiori ricavi verso committenti terzi di Spea Engineering. Inoltre si rileva che l'esercizio di confronto beneficiava dell'iscrizione di un maggior provento relativo alla stima del risarcimento assicurativo atteso da Aeroporti di Roma in relazione all'incendio del Terminal 3 a fronte dei costi di salvataggio, messa in sicurezza e ripristino sostenuti nell'esercizio.

I costi operativi netti ammontano complessivamente a 2.106 milioni di euro e si incrementano di 17 milioni di euro (+1%) rispetto al 2015 (2.089 milioni di euro).

I costi esterni gestionali sono pari a 799 milioni di euro e si riducono di 33 milioni di euro rispetto al 2015 (832 milioni di euro), principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- minori costi di manutenzione di Autostrade per l'Italia relativi alla differente programmazione operativa degli interventi sulla rete e alla minore nevosità registrata nei 2 esercizi a confronto, parzialmente compensati dai maggiori costi di manutenzione sulla rete brasiliana;
- minori costi per gli interventi di messa in sicurezza e salvataggio delle aree impattate dall'incendio del Terminal 3 sostenuti da Aeroporti di Roma, parzialmente compensati dai maggiori costi di manutenzione finalizzati al miglioramento della qualità;
- minori costi connessi alla comunicazione istituzionale e minori costi per franchigie su sinistri di Autostrade per l'Italia;
- minori costi connessi alla termination fee riconosciuta, nel 2015, da Aeroporti di Roma ad AMBAC per l'estinzione della garanzia sul prestito obbligazionario Romulus;
- minori costi di Pavimental, Autostrade Tech ed ETC correlati alle minori attività verso committenti terzi; tale variazione è parzialmente compensata da minori margini sui servizi di costruzione delle strutture tecniche interne al Gruppo e maggiori costi di Telepass e Spea Engineering connessi all'aumento dei volumi;
- il contributo di SAT, consolidata a partire da settembre 2015, e gli oneri per l'acquisizione di ACA.

Gli Oneri concessori ammontano a 495 milioni di euro e si incrementano di 18 milioni di euro (+4%) rispetto al 2015 (477 milioni di euro), principalmente in relazione ai maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie autostradali italiane.

Il costo del lavoro, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 812

milioni di euro (780 milioni di euro nel 2015) e si incrementa di 32 milioni di euro (+4%).

Il costo del lavoro lordo è pari a 911 milioni di euro, in aumento di 45 milioni di euro (+5%) rispetto al 2015 (866 milioni di euro). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, si registra un incremento di 47 milioni di euro (+5,4%) dovuto a:

- effetto forza media (+2,6%), per l'incremento di 395 unità medie (escluso il personale interinale) riconducibili ad Aeroporti di Roma per l'innalzamento delle misure di sicurezza anti terrorismo e per le assunzioni legate alla realizzazione del piano di sviluppo, nonché per le iniziative di miglioramento del livello di assistenza al passeggero. Inoltre, incidono sulla variazione i progetti di internalizzazione delle pulizie in aeroporto e della manutenzione autostradale delle concessionarie brasiliane, oltre al contributo di SAT consolidata a partire da settembre 2015;
- effetto costo medio (+2,8%), principalmente per rinnovi contrattuali delle società italiane e per il maggior costo degli incentivi all'esodo.

Risultati e altri componenti economici

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 3.378 milioni di euro, con un incremento di 163 milioni di euro (+5%) rispetto al 2015 (3.215 milioni di euro). Su base omogenea, il margine operativo lordo si incrementa di 155 milioni di euro (+5%).

Il risultato operativo (EBIT) è pari a 2.315 milioni di euro, con un incremento di 103 milioni di euro (+5%) rispetto al 2015 (2.212 milioni di euro).

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni sono pari a 65 milioni di euro e si decrementano di 9 milioni rispetto al 2015 per effetto della riduzione dei tassi di riferimento applicati nel 2016 rispetto a quelli adottati nel 2015.

Gli altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari, sono pari a 539 milioni di euro e si decrementano di 253 milioni di euro rispetto al 2015 (792 milioni di euro). Sulla variazione incide in particolare il diverso ammontare degli oneri finanziari sostenuti nei 2 esercizi a confronto relativi alle operazioni di riacquisto parziale di taluni prestiti obbligazionari emessi da Atlantia e con scadenza nel 2016, 2017 e 2019 (pari a 19 milioni euro nel 2016 e 121 milioni nel 2015), nonché all'acquisto, perfezionato da Atlantia nel 2015, del prestito obbligazionario di Romulus Finance (con un impatto complessivo sugli oneri finanziari pari a 113 milioni di euro, inclusivo dell'onere relativo all'estinzione della garanzia con AMBAC).

Escludendo gli effetti di tali operazioni nei 2 esercizi a confronto, gli oneri finanziari netti registrano un decremento di 38 milioni di euro (-7%) essenzialmente originato da:

- la svalutazione della partecipazione in CAI-Compagnia Aerea Italiana (pari a 9 milioni di euro nel 2016 e a 36 milioni di euro nel 2015);
- il ripristino del valore di carico della partecipazione in Luso-

Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), cfr. Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.



ponte (pari a 25 milioni di euro);

- il provento, pari a 8 milioni di euro, rilevato nel 2015 da Tangenziale di Napoli a seguito della definizione di un procedimento giudiziario;
- gli effetti connessi all'acquisizione di ACA nel 2016 e il differente apporto di SAT con impatto negativo complessivamente pari a 11 milioni di euro.

Gli oneri fiscali complessivi sono pari a 533 milioni di euro e registrano una variazione in aumento di 63 milioni di euro rispetto al 2015 (470 milioni di euro), correlata essenzialmente al maggior risultato ante imposte del 2016, in parte mitigata dal beneficio derivante dall'adeguamento della fiscalità differita connessa alle società cilene del Gruppo essenzialmente originata dalla completa definizione della riforma fiscale in Cile, entrata a regime nel corso del 2016. Si evidenzia inoltre che gli oneri fiscali del 2015 includevano l'impatto negativo della fiscalità differita delle società italiane derivante dall'approvazione della Legge di Stabilità 2016 (Legge 2018/2015) che ha ridotto l'aliquota IRES a partire dall'esercizio 2017.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (1.122 milioni di euro) presenta un incremento di 269 milioni di euro rispetto al 2015 (853 milioni di euro). Su base omogenea, l'utile dell'esercizio di competenza di Gruppo si incrementa di 103 milioni di euro (+10%).

Nel 2016 la gestione operativa ha prodotto un FFO pari a 2.400 milioni di euro, in aumento di 295 milioni di euro (+14%) rispetto

al 2015. Su base omogenea, l'FFO Cash Flow Operativo è pari a 2.361 milioni di euro e presenta un incremento di 93 milioni (+4%) rispetto al 2015, prevalentemente per l'incremento dei flussi finanziari derivanti dalla gestione operativa (EBITDA) al netto degli oneri fiscali correnti correlati.

Al 31 dicembre 2016 il patrimonio netto di pertinenza di Gruppo pari a 7.224 milioni di euro, presenta un incremento complessivo di 424 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2015 (6.800 milioni di euro) originato essenzialmente da:

- il risultato economico complessivo dell'esercizio (1.260 milioni di euro);
- i dividendi deliberati dell'esercizio 2015 (395 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2016 (362 milioni di euro);
- l'acquisto di azioni proprie, in relazione al programma annunciato da Atlantia a dicembre 2016, pari a 77 milioni di euro.

La situazione finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2016 presenta un indebitamento netto complessivo pari a 11.677 milioni di euro (10.387 milioni di euro al 31 dicembre 2015). Il patrimonio netto della Società al 31 dicembre 2016 ammonta a 9.746 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2016 Atlantia S.p.A. presenta un indebitamento finanziario netto pari a 1.031 milioni di euro rispetto a una posizione finanziaria netta pari a 886 milioni di euro al 31 dicembre 2015. Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

C. DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO INTEGRATO

G4-EC1

Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

Grandezza con valenza informativa di carattere sociale che misura la ricchezza (economico-finanziaria) prodotta dall'azienda con riferimento agli interlocutori che partecipano alla sua distribuzione.

Nel 2016 sono stati generati 3.446 milioni di euro di Valore Aggiunto, con un incremento di circa il 12% rispetto al 2015; sull'incremento di valore creato incidono i maggiori ricavi da pedaggio (+4,5%) e dei servizi aeronautici (+12,5%). Il Valore Aggiunto risulta distribuito agli stakeholder del Gruppo, nel seguente modo:



ai finanziatori

il 16,7% del totale a titolo di remunerazione dei prestiti contratti (al netto dei proventi finanziari), pari a circa 577 milioni di euro

Remunerazione del capitale di credito



2016

2015



agli azionisti

il 23% del valore aggiunto integrato, mediante la distribuzione di dividendi per circa 784 milioni di euro

Remunerazione del capitale di rischio



a favore dello Stato

(in Italia e all'estero) circa 555 milioni di euro (16% del totale) come imposte dirette, indirette, imposte differite. Lo stakeholder Stato ha percepito, inoltre, circa 477 milioni di euro a titolo di oneri concessori

Remunerazione della pubblica amministrazione



all'impresa

una quota del 13% del totale, corrispondente a circa 454 milioni di euro, pari all'autofinanziamento generato, calcolato come differenza tra utile di periodo e dividendi distribuiti

Remunerazione dell'azienda



ai dipendenti

una quota del 31% (1.076 milioni di euro) per salari, stipendi, trattamento di fine rapporto, accantonamenti per il personale, compensi di amministratori, oneri sociali e altri costi

Remunerazione del personale





Prospetto di determinazione del VAID

Il VAID viene 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 vengono sottratte le componenti straordinarie e accessorie⁽¹⁾.

(migliaia di euro)	2015	2016	Var. 2016/2015
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	6.682.460	6.759.264	1%
Ricavi da pedaggio	3.835.930	4.008.757	5%
Ricavi per servizi aeronautici	565.312	635.701	12%
Ricavi da attività di costruzione	716.412	695.952	-3%
Ricavi per lavori su ordinazione	106.467	53.812	-49%
Altri ricavi e proventi	1.458.339	1.365.042	-6%
B) COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE	-2.486.086	-2.409.150	-3%
Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci	-378.510	-283.630	-25%
Costi per servizi	-1.457.839	-1.410.766	-3%
Costi per godimento di beni di terzi	-16.466	-17.316	5%
Fondi di accantonamento	-74.911	-132.472	77%
Oneri diversi di gestione	-558.360	-564.966	1%
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	4.196.374	4.350.114	4%
C) COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI	-199.869	51.342	n.s.
Valore aggiunto globale lordo	3.996.505	4.401.456	10%
- Ammortamenti	-916.892	-955.247	4%
Valore aggiunto globale netto	3.079.613	3.446.209	12%

(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.

IL SISTEMA TARIFFARIO

Le tariffe in autostrada in Italia



TARIFFA FINALE UNITARIA A KM

=

Tariffa unitaria di competenza di Autostrade per l'Italia
+ Quota integrativa ANAS + IVA 22%

- Dipende dalla classe di veicolo e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (pianura o montagna).
- 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.

→ **FORMULA DI ADEGUAMENTO DELLA TARIFFA** di Autostrade per l'Italia

$$\begin{array}{ccc}
 & = & \\
 \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{70\% \Delta P\%} \\ \text{Componente inflazione} \end{array}} & + & \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{(X\% + K\%)} \\ \text{Componenti di investimento} \end{array}}
 \end{array}$$

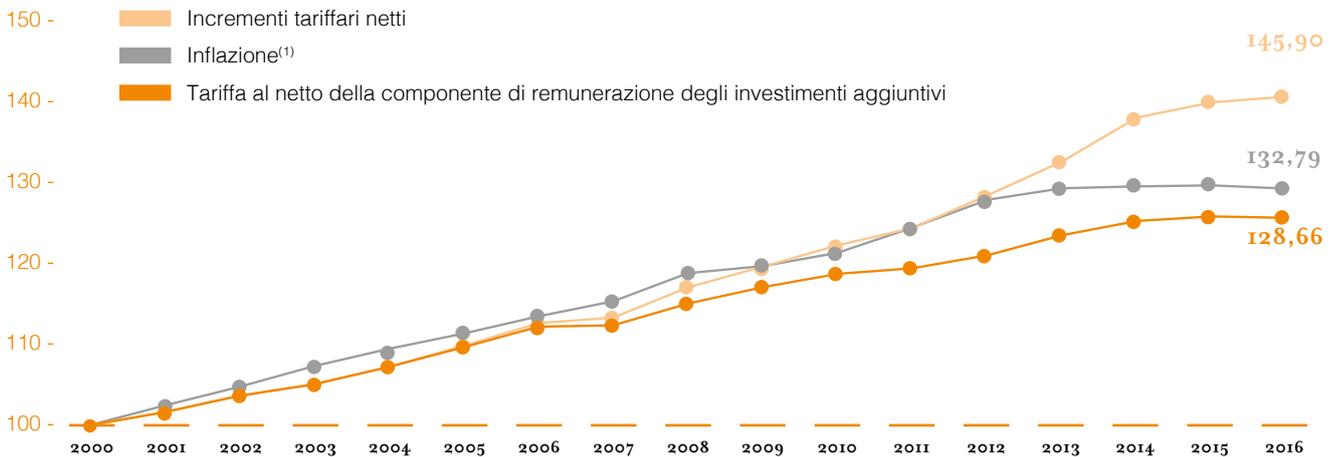
Per il 2016 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato di **1,09%** composto da:





L'adeguamento annuale delle tariffe si basa infatti su 2 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) e una componente riconosciuta a copertura degli investimenti in funzione del loro effettivo stato di avanzamento.

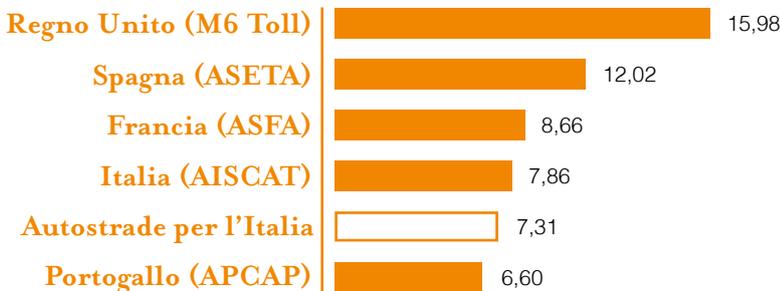
Inflazione e incrementi tariffari di Autostrade per l'Italia 2000-2016 (2000 = 100)



(1) Fonte inflazione: indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, inclusi tabacchi.

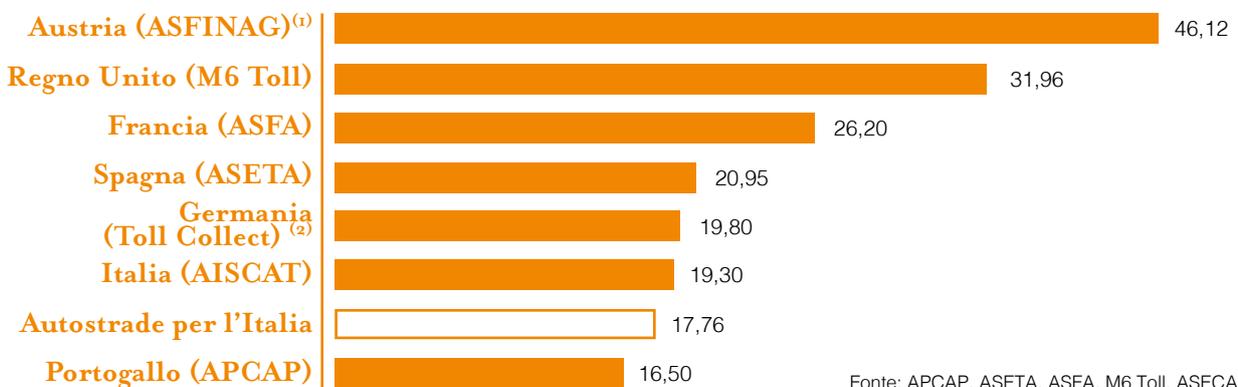
Tariffa medie delle principali società autostradali in Europa: tariffa all'utente - Anno 2016 (centesimi di euro/km, IVA inclusa)

Veicoli leggeri



Fonte: APCAP, ASETA, ASFA, M6 Toll, ASECAP

Veicoli pesanti



Fonte: APCAP, ASETA, ASFA, M6 Toll, ASECAP

(1) Le tariffe dell'Austria sono differenziate per classe di emissione del veicolo e per numero di assi: quelle esposte sono relative alla media delle tariffe della categoria con 4 assi e più.

(2) Le tariffe della Germania sono differenziate per classe di emissione del veicolo: quelle esposte corrispondono alla classe emissiva "Euro 3".

Società autostradali estere: variazioni tariffarie 2016

Cile

Concessionaria Los Lagos

Incremento delle tariffe del 2,3% dal 1° gennaio 2016, per effetto dei seguenti parametri:

- adeguamento all'inflazione 2015 (3,9%);
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza 2016 (2,4%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2015, che era stato pari al 4,0%.

Concessionarie del Grupo Costanera

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- 7,6% per Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororientale per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2015 (3,9%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%;
- 5,5% per AMB per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2015 (3,9%) e del fattore di maggiorazione dell'1,5%;
- 3,9% per Litoral Central, per l'effetto dell'adeguamento all'inflazione 2015 (3,9%).

Brasile

A partire dal 1° luglio 2016, Triangulo do Sol e Colinas hanno incrementato le tariffe in misura pari al 9,32%, corrispondente alla variazione registrata dall'Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato (IGPP-M).

A giugno 2016 Rodovia MG050 non ha proceduto all'adeguamento annuale a causa delle pendenti negoziazioni per il riequilibrio con la concedente. L'adeguamento pari al 9,28%, corrispondente all'inflazione, è stato invece autorizzato in via cautelativa a decorrere dal 1° febbraio 2017.

Polonia

Le tariffe non sono state incrementate nel corso del 2016.

Tariffe aeroportuali

Il 21 dicembre 2012 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha approvato la "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di Programma" stipulata fra ENAC e ADR, che disciplina i rapporti tra il concessionario della gestione aeroportuale e concedente ENAC fino a scadenza naturale della stessa concessione di gestione (30.06.2044).

Il quadro normativo approvato ha definito un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide fino al 30.06.2044 necessario per il finanziamento del piano di investimenti di ADR mediante fondi privati. I pilastri della nuova Convenzione-Contratto di Programma sono:

- ruolo centrale del piano di investimenti, sia a breve che a lungo termine;
- chiarezza di diritti e obblighi di concessionario e concedente in tutte le circostanze, comprese le questioni di conflitto che possono portare alla risoluzione del contratto;
- identificazione di obiettivi di efficienza e qualità dei servizi aeroportuali soggetti a regolamentazione economica;
- definizione dei criteri per la determinazione e aggiornamento delle tariffe.

In particolare, le regole tariffarie sono impostate fino al termine della concessione e si basano su:

- metodo del price-cap (RAB-based) che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Vengono, inoltre, determinati valore della RAB iniziale al 01.01.2013 (1,8 miliardi di euro) che verrà aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria e valore della remunerazione sul capitale ammessa valevole per il primo sotto-periodo regolatorio (2012-2016);
- dual till in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra / al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC;
- in merito alla revisione delle tariffe vengono definiti in modo trasparente i criteri per l'aggiornamento del piano economico-finanziario al 2044, dei periodi regolatori decennali, a loro volta suddivisi in sottoperiodi regolatori quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.

Le tariffe in vigore dal 9 marzo 2013, anno di prima applicazione dell'Atto Unico, sono calcolate secondo i principi contenuti nel Contratto di Programma. Durante il 2016 è stato condotto l'insieme di attività di aggiornamento dei parametri tariffari per il quinquennio 2017-2021 e dei sottostanti allegati tecnici al Contratto di Programma, integralmente disponibili sul sito dell'ENAC. Il 29 dicembre 2016 ENAC, con pubblicazione sul proprio sito web, ha confermato le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2017. L'aggiornamento tariffario per il periodo 1 marzo 2017-30 aprile 2018 prevede che in media i corrispettivi di Fiumicino e Ciampino decreranno rispettivamente del 6,1% e dell'11%.



2. CAPITALE INFRASTRUTTURALE

G4-4,6,EC7,EC8

Principali indicatori	2015	2016	Var. % 2016/2015
RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE (KM)	5.027	5.042	0,3%
Italia	3.005	3.020	0,5%
Autostrade per l'Italia	2.855	2.855	
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	52	52	
Tangenziale di Napoli	20	20	
Società Autostrada Tirrenica ⁽²⁾	40	55	37,5%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	32	
Trafo del Monte Bianco	6	6	
Estero	2.022	2.022	0,0%
Brasile ⁽³⁾	1.538	1.538	
Cile	313	313	
India ⁽⁴⁾	110	110	
Polonia	61	61	
AEROPORTI GESTITI ⁽⁵⁾	2	5	n.s.
ALTRE ATTIVITÀ (RETE CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO - KM)	6.901	6.997	1,4%
Italia - Telepass (km)	5.907	6.003	1,6%
USA - Electronic Transaction Consultants (km)	994	994	
TOTALE INVESTIMENTI (MILIONI DI EURO)	1.475	1.341	-9,1%
Attività autostradali in Italia	967	718	-25,8%
Piano Finanziario 1997	370	305	-17,6%
IV Atto Aggiuntivo 2002	268	169	-36,9%
Investimenti in Grandi Opere altre concessionarie	14		n.s.
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	250	176	-29,6%
Investimenti Società Autostrada Tirrenica	15	27	80,0%
Investimenti in beni materiali	36	24	-33,3%
Investimenti in altri beni immateriali	14	17	21,4%
Attività autostradali estere	172	177	2,9%
Attività aeroportuali in Italia (gruppo Aeroporti di Roma) ⁽⁶⁾	336	446	32,7%

(1) In merito alla gara di riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio" della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

(2) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

(3) La società Concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata.

(4) La società Pune Solapur Expressway non è consolidata.

(5) Nel 2016 Atlantia ha acquisito Azzurra Aeroporti, società che controlla i 3 aeroporti di Aéroports de la Côte d'Azur. Azzurra Aeroporti è detenuta da Atlantia e Aeroporti di Roma (con quote rispettivamente pari a 65% e 10%) e da EDF Invest (con una quota del 25%).

(6) Il valore 2015 è comprensivo degli investimenti a carico ENAC per 18 milioni di euro.



L'AVANCORPO E, IL FUTURO È REALIZZATO

G4-EC7

Il 21 dicembre 2016 è stata inaugurata all'aeroporto Leonardo da Vinci la nuova area di imbarco internazionale E, destinata ai voli Extra Schengen. La nuova area E, realizzata con un investimento di 390 milioni di euro, è stata completata nei tempi previsti sfruttando con massima efficienza il sedime aeroportuale. Il concept architettonico dell'area è stato sviluppato richiamandosi al patrimonio storico-artistico della città di Roma. Le forme classiche, unite alla trasparenza e al massimo impiego di luce naturale, danno al passeggero l'impressione di trovarsi al centro delle piste. Una gigantesca "bolla" di vetro, che chiude un'ampia vetrata che corre lungo tutto il soffitto, consente una visione perfetta dell'esterno e del cielo.

Un'attenzione particolare è stata prestata agli impianti e alle materie prime, in ottica green, con sistemi per il trattamento climatico tramite pannelli radianti a pavimento, che consentiranno un forte contenimento dei consumi energetici, anche attraverso una rilevazione automatica dell'affollamento delle aree. Le esigenze di contenimento delle necessità energetiche hanno trovato applicazione anche nella scelta dei materiali per gli edifici. In particolare, le ampie superfici trasparenti del Molo e

del Mall sono state realizzate con vetrate a "doppia camera", in grado di garantire il più elevato potere termico e fonoisolante e di schermare l'irraggiamento solare che illuminerà naturalmente gli interni dell'infrastruttura. Tutta l'illuminazione artificiale dell'area è stata realizzata con innovativi impianti a LED (oltre 16mila lampade). Sulle volte del soffitto è stato creato un vero e proprio "cielo stellato".

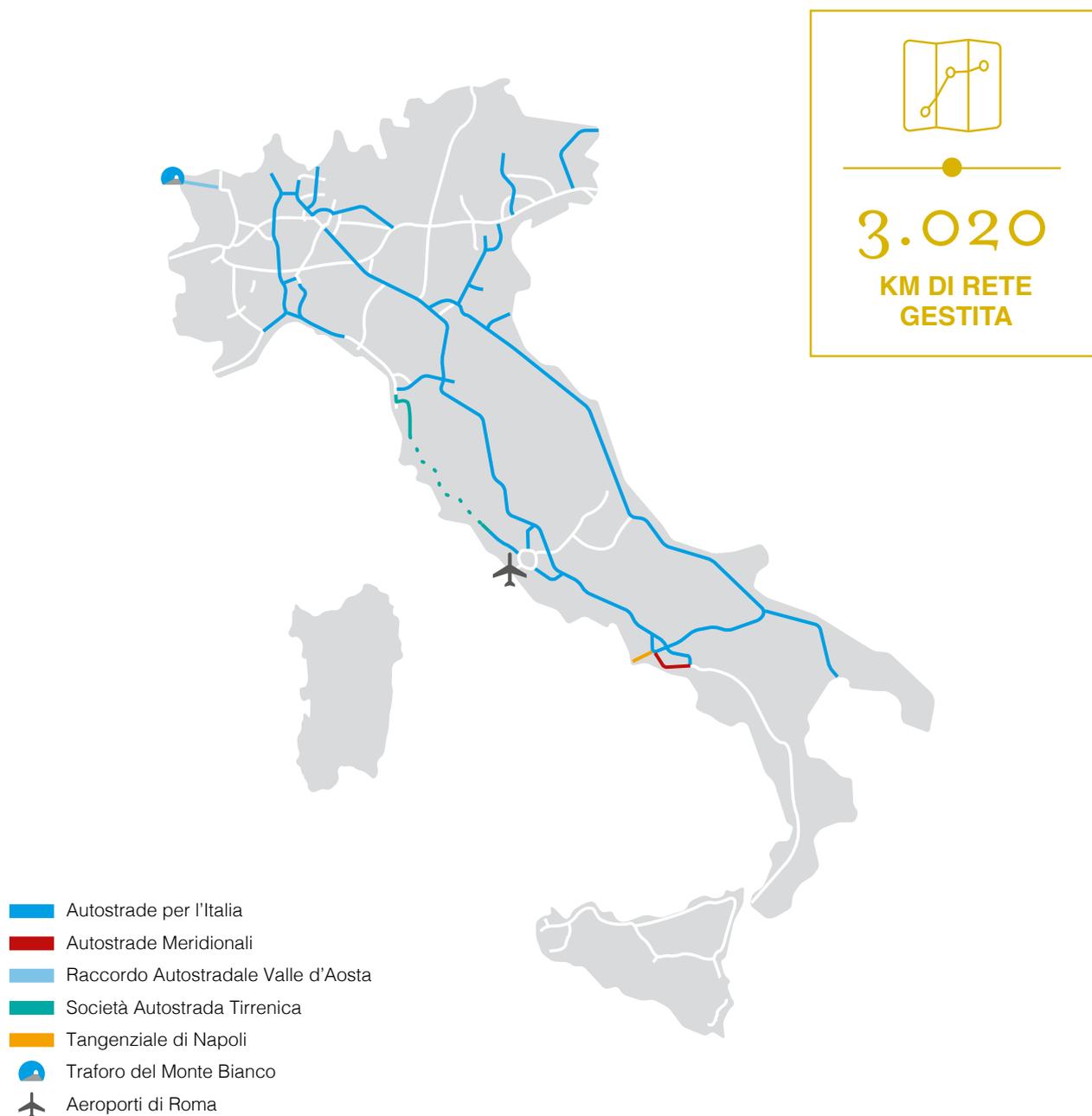
In sintesi:

- 90.000 m² aggiuntivi
- 6 milioni pax/anno di capacità
- forte aumento di capacità passeggeri extra Schengen
- 22 nuovi gate di imbarco
- 14 gate serviti da loading bridge
- departure Lounge servizi di qualità
- Piazza Made in Italy 40 punti vendita che rappresentano i più prestigiosi brand del lusso e della moda internazionale, con il top delle linee commerciali e delle tendenze del momento
- Food & Beverage: 10 attività di ristorazione



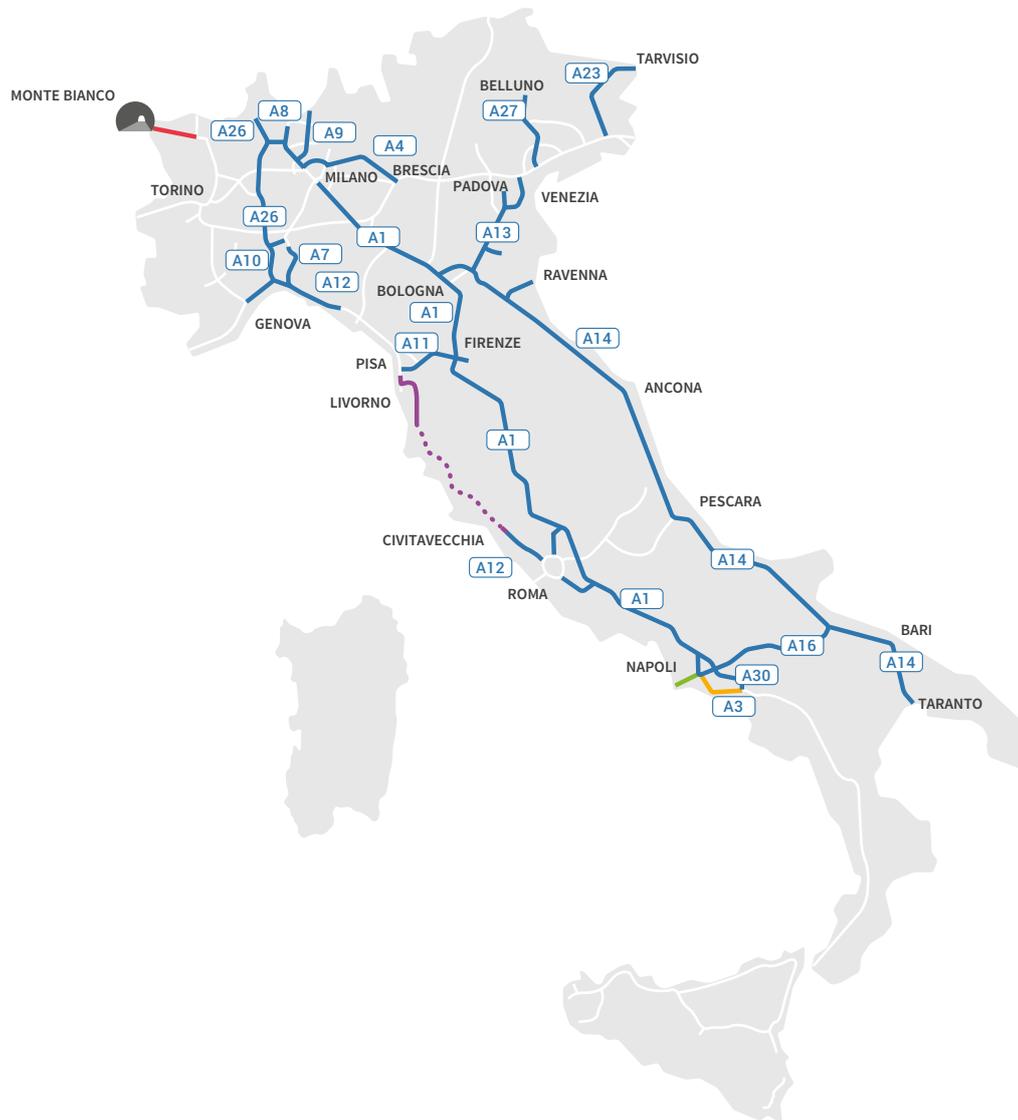
INFRASTRUTTURE IN ITALIA

- 3.020 km di rete autostradale gestita: 20 arterie che compongono il sistema autostradale, tra cui le 2 direttrici di attraversamento Nord-Sud del Paese, la centrale A1, e l'adriatica A14
- Il principale sistema aeroportuale del Paese





Attività autostradale



Concessionarie autostradali	Km	Scadenza concessione
Autostrade per l'Italia	2.855	2038
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	2050
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032
Società Autostrada Tirrenica ⁽¹⁾	55	2038
Autostrade Meridionali ⁽²⁾	52	2012
Tangenziale di Napoli	20	2037
TOTALE	3.020	

(1) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

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

GRI/G4-EC8

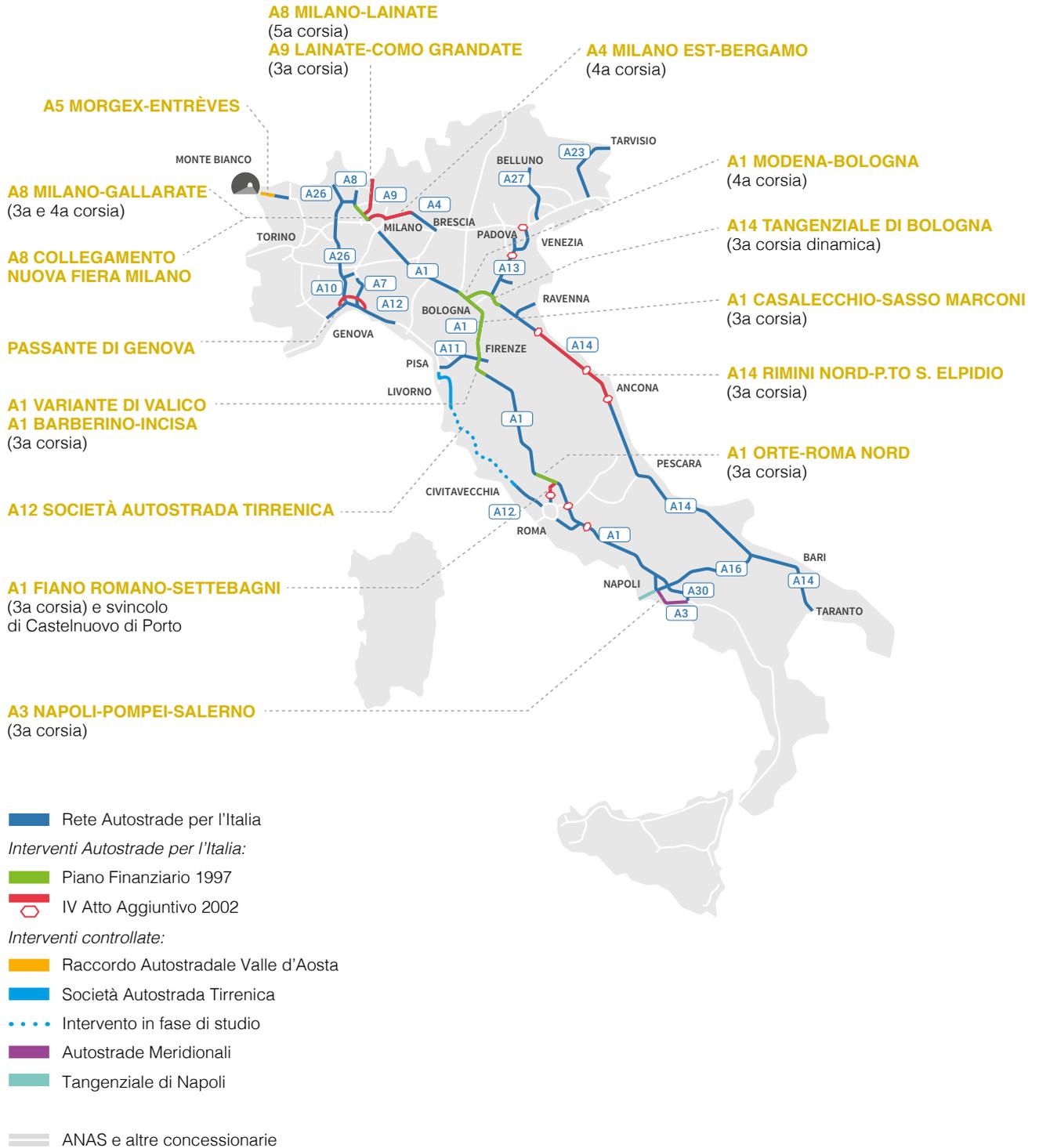
Autostrade per l'Italia ha in corso di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere previsti dagli accordi stipulati con il Concedente:

- Convenzione 1997 e IV Atto Aggiuntivo del 2002, per complessivi 15,7 miliardi di euro di cui 9,4 completati al 31.12.2016 con l'apertura al traffico di 432 km di nuove corsie
- Convenzione Unica del 2007 che ha previsto:
 - nuovi specifici interventi rispetto alla Convenzione del 1997 per 2 miliardi di euro
 - sviluppo della progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali su circa 325 km di rete per un importo di circa 5 miliardi di euro.

Autostrade Meridionali e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno completato i piani di investimenti in Grandi Opere previsti dalle rispettive convenzioni. Società Autostrada Tirrenica nel corso del 2016 ha aperto al traffico la nuova tratta da Civitavecchia a Tarquinia.

	Km totali	Valore intervento (Mld euro)		Km aperti al traffico
		Totali*	Completati	
Autostrade per l'Italia				
Interventi Convenzione 1997	233	7,1	5,8	199
Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	270	8,6	3,6	233
Interventi Convenzione Unica 2007	325	5,0	0,0	-
Ulteriori interventi Convenzione 1997	-	2,0	0,4	-
Totale	828	22,7	9,8	432
Società controllate				
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	12	0,4	0,4	12
Autostrade Meridionali	20	0,5	0,5	20
Società Autostrada Tirrenica	205	1,4	0,2	19
Totale	237	2,4	1,2	51
TOTALE DI GRUPPO	1.066	25,1	11,0	484

(*) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31.12.2016, 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 Ulteriori Interventi.



Per maggiori informazioni sul piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana in concessione si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

Nel 2016 Autostrade per l'Italia ha sviluppato e utilizzato una metodologia di analisi per definire la priorità degli interventi in base a criteri di sostenibilità economica sociale e ambientale. Tale metodologia, testata e condivisa con il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT), considera ulteriori aspetti di valutazione strategica che integrano quelli di redditività, quali:

- la competitività territoriale degli interventi nel rispondere alla domanda di spostamento e nel favorire dinamiche di sviluppo (insediative, produttive, residenziali ecc.);
- la sostenibilità ambientale (mitigazione degli impatti ambientali in termini di rumore, terre, idrogeologia, emissioni in atmosfera e valorizzazione paesistico-culturale dei territori interessati);
- la potenzialità sistemica (capacità di integrazione/interconnessione dell'infrastruttura nel contesto trasportistico e multimodale preesistente e/o programmato, sia di breve che di lungo termine).

L'applicazione del modello, unitamente agli approfondimenti trasportistici, consente di avere una visione integrata circa la priorità delle opere da realizzare.

Attività aeroportuale

- 2 aeroporti italiani: Fiumicino e Ciampino, il più importante sistema aeroportuale italiano con oltre 47 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 sesto aeroporto in Europa per volume di traffico.
- 1 sistema aeroportuale in Francia; il 9 novembre 2016 il Gruppo ha acquisito il controllo (con una quota del 64%) di Aéroports de la Côte d'Azur ("ACA"), la società che gestisce (direttamente o indirettamente) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint-Tropez e il network internazionale di servizi di assistenza a terra Sky Valet.



Per quanto concerne gli scali della Capitale, sono proseguiti a pieno ritmo i lavori di ammodernamento e sviluppo, rispettando pienamente i programmi del Piano infrastrutturale. Nel 2016 il Gruppo ha realizzato oltre 440 milioni di euro di investimenti, circa un terzo in più rispetto al 2015. Oltre al già menzionato Avancorpo E, importanti interventi hanno riguardato:

- piste e piazzali: ultimati i lavori di estensione dei Piazzali Aeromobili 200, iniziati i lavori di realizzazione dei piazzali 300 propedeutici alla nuova area di imbarco A di Fiumicino; realizzati i lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo di Ciampino;
- aerostazioni: il 29 aprile 2016 sono state riaperte al pubblico le aree danneggiate dall'incendio verificatosi il 7 maggio 2015;
- impianti e sistemi ICT.

Per ulteriori dettagli si rinvia al sito www.atlantia.it



INFRASTRUTTURE ALL'ESTERO

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 2 grandi aree metropolitane, sostenuta dalla densità demografica e dall'aumento dei consumi.

Per maggiori dettagli sulle infrastrutture gestite www.atlantia.it



Brasile

- 1.538 km di rete gestita
- Uno dei principali operatori autostradali brasiliano
- La rete autostradale in gestione è concentrata nell'area di San Paolo dove il Gruppo è il secondo gestore locale per estensione di rete



- Colinas
- Rodovia MG050
- Tietê
- Triângulo do Sol



In Brasile Atlantia opera dal 2009 con la società Triângulo do Sol e, dal 2012, attraverso la joint venture Atlantia Bertin Concessões S.A., costituita con il gruppo Bertin (Atlantia detiene il 50% + 1 azione).

Le società concessionarie controllate operanti in Brasile, Triângulo do Sol, Rodovias das Colinas e Rodovia MG050, hanno in corso programmi di investimento per il potenziamento delle tratte autostradali gestite. La società Concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata al 31.12.2016.

Per il potenziamento della rete in concessione in Brasile sono stati eseguiti complessivamente nel 2016 investimenti per 63 milioni di euro.

Per informazioni di dettaglio si rimanda al paragrafo Attività autostradali estere della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

Cile

- 313 km di rete gestita
- Atlantia è uno dei principali operatori autostradali in Cile. È il principale operatore nell'area metropolitana di Santiago



- Acceso Vial Aeropuerto AMB
- Costanera Norte
- Nororiente
- Vespucio Sur



- Litoral Central
- Los Lagos



In Cile Atlantia opera tramite:

- 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 fa capo la gestione di circa 100 km di autostrade urbane nella capitale Santiago del Cile;
- Concessionaria Los Lagos (135 km della Ruta 5 tra Rio Bueno Puerto Montt).

Nel 2016 sono stati eseguiti investimenti per un totale di 105 milioni di euro, in particolare è stato eseguito circa il 74% delle opere previste dal programma di ampliamento Santiago Centro Oriente che prevede investimenti di potenziamento della tratta gestita da Costanera Norte per un totale di circa 256 miliardi di pesos (pari a circa 349 milioni di euro).



Polonia

- 61 km di rete gestita

Il Gruppo Atlantia in Polonia controlla il 61,2% di Stalexport Autostrady S.A., società quotata alla Borsa di Varsavia, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice.



■ Stalexport Autostrady



India

- 110 km di rete gestita

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



■ Pune-Solapur



RETI CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO

Atlantia, infine, con la società controllata Telepass, è leader europeo nel telepedaggio con quasi 9 milioni di apparati circolanti (più di un terzo del mercato europeo) e negli USA con la società Electronic Transaction Consultants (ETC) che opera nel campo dell'integrazione di sistemi, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi di pedaggiamento elettronico free flow.



3. CAPITALE UMANO

Principali indicatori	2015	2016	Var. % 2016/2015
Organico complessivo	15.659	15.838	1,1%
Tempo determinato	1.253	1.254	0,1%
Tempo indeterminato	14.406	14.584	1,2%
Suddivisione dell'organico per paese	15.659	15.838	1,1%
Italia	12.538	12.599	0,5%
Polonia	320	343	7,2%
Brasile	1.561	1.628	4,3%
Cile	738	763	3,4%
Stati Uniti	500	502	0,4%
India	2	3	50,0%
Presenza femminile nel Gruppo	4.326	4.357	0,7%
Italia	3.092	3.160	2,2%
Eestero	1.234	1.197	-3,0%
Tempo determinato	619	618	-0,2%
Tempo indeterminato	3.707	3.739	0,9%
Organico medio (include il personale interinale)	14.600	14.997	2,7%
Forza media interinale	55	57	3,6%
Organico per qualifica	15.659	15.838	1,1%
Dirigenti	243	249	2,5%
Quadri	989	991	0,2%
Impiegati	6.932	6.984	0,8%
Esattori	3.420	3.366	-1,6%
Operai	4.075	4.248	4,3%
Costo del lavoro lordo (milioni di euro) ⁽¹⁾	866	911	5,2%
Ore di formazione erogata	226.593	199.541	-11,9%
Mobilità orizzontale	902	1.155	28,0%
Mobilità verticale	635	812	27,9%
Turnover del personale a tempo indeterminato			
Cessazioni	1.465	1.472	0,5%
Uomo	1.060	1.080	1,9%
Donna	405	392	-3,2%
Fino a 30 anni	475	409	-13,9%
30-50 anni	655	647	-1,2%
Oltre 50 anni	335	416	24,2%
Italia	336	468	39,3%
Eestero	1.129	1.004	-11,1%
Assunzioni	2.132	1.648	-22,7%
Uomo	1.441	1.177	-18,3%
Donna	691	471	-31,8%
Fino a 30 anni	677	531	-21,6%
30-50 anni	1.136	924	-18,7%
Oltre 50 anni	319	193	-39,5%
Italia	840	527	-37,3%
Eestero	1.292	1.121	-13,2%
Risorse full time	12.836	12.991	1,2%
% su totale organico	82	82	0,0%
Risorse part time	2.823	2.847	0,9%
% su totale organico	18	18	0,0%

(1) Nel Bilancio 2015 si riportava il dato del costo del lavoro su base omogenea al lordo della quota capitalizzata (859 milioni di euro nel 2015).



ORGANICO E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

G4-DMA: Employment

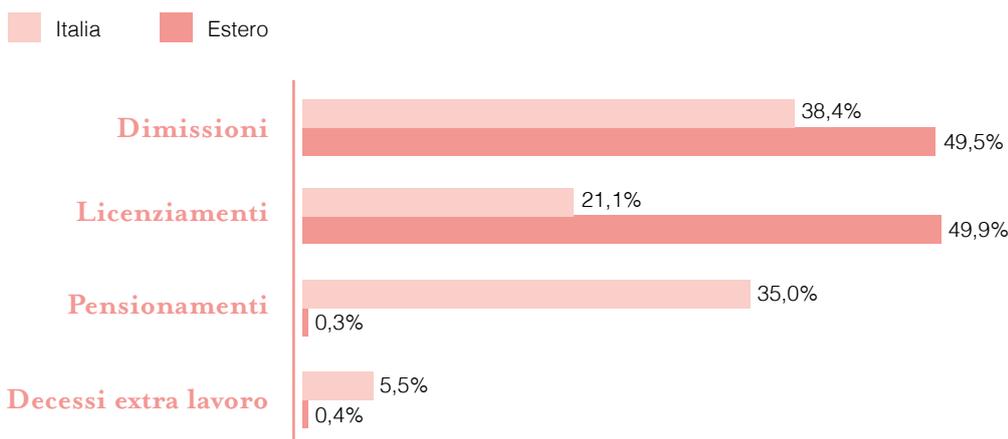
Al 31.12.2016 il Gruppo impiega 14.584 risorse con contratto a tempo indeterminato e 1.254 a tempo determinato, per un organico complessivo di 15.838 risorse. Resta sostanzialmente stabile la suddivisione della forza lavoro tra Italia (80%) ed estero (20%) rispetto all'anno precedente.

L'aumento dell'organico totale è riconducibile prevalentemente alla trasformazione di alcuni contratti da tempo determinato in tempo indeterminato per effetto delle flessibilità contrattuali introdotte dalla nuova normativa italiana in materia, nonché alle assunzioni legate alla realizzazione del piano di investimenti di Aeroporti di Roma e le azioni di miglioramento della qualità del servizio al passeggero. In Brasile l'aumento dell'organico è stato necessario per l'implementazione del progetto di internalizzazione delle attività di manutenzione, così come in Cile per le operazioni legate agli investimenti nel programma di ampliamento Santiago Centro Oriente. In merito al turnover il mercato estero presenta (soprattutto in Sud America) una maggiore flessibilità e quindi variazioni più significative, anche nel 2016, in entrata e in uscita rispetto al mercato italiano. Il costo del lavoro lordo è pari a 911 milioni di euro con un incremento di oltre il 5% rispetto al 2015 dovuto all'aumento dell'organico medio riconducibile in particolare ad Aeroporti

di Roma per l'innalzamento delle misure di sicurezza anti terrorismo, per le assunzioni legate alla realizzazione del piano di sviluppo, nonché per le iniziative di miglioramento del livello di assistenza al passeggero e del costo medio unitario per i rinnovi contrattuali delle società italiane e il maggior costo degli incentivi all'esodo. Incidono sul costo del lavoro, inoltre, i progetti di internalizzazione delle pulizie in aeroporto e della manutenzione autostradale delle concessionarie brasiliane, nonché il contributo di Società Autostrada Tirrenica (SAT) consolidata a partire da settembre 2015.

Continuo è l'impegno di Atlantia sul capitale umano, attraverso lo sviluppo delle competenze, la valorizzazione del talento, la tutela della sicurezza sui luoghi di lavoro e la creazione di un solido sistema di welfare per i dipendenti che garantisca anche un adeguato equilibrio tra vita lavorativa e privata.

Cause di cessazione del rapporto di lavoro nel 2016



Il grafico si riferisce ai soli contratti a tempo indeterminato e le percentuali sono calcolate rispetto al totale cessazioni Italia e estero.



Aeroporti di Roma, per il terzo anno consecutivo e Autostrade per l'Italia, per il sesto anno, hanno ottenuto la certificazione "Top Employer", che le qualifica tra le migliori realtà imprenditoriali in Italia in ambito HR.

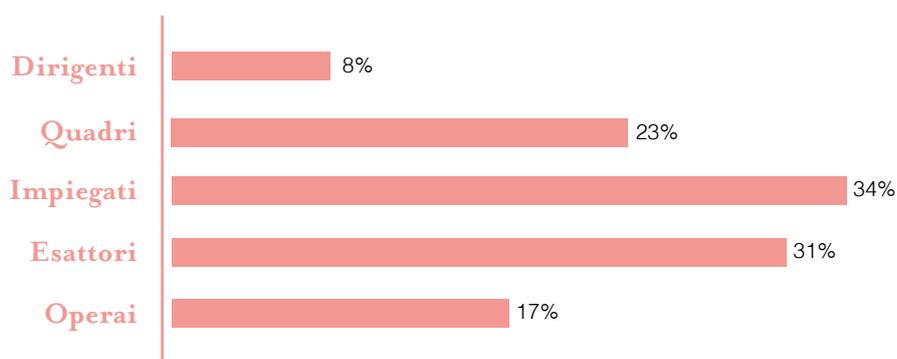
DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

La selezione e la gestione delle risorse umane avviene nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo, senza preclusione o discriminazione di sesso, razza, nazionalità o religione. (Codice Etico - cfr. 6).

Genere

Al 31.12.2016 sono 4.357 le donne nel Gruppo, pari al 27,5% dell'organico, percentuale stabile rispetto al 2015. Considerando solo le società controllate all'estero, le donne in organico rappresentano il 37% circa della forza lavoro.

Presenza femminile per qualifica 2016



Il rapporto del salario base tra uomo e donna per inquadramento è pari a 1. La tabella sottostante riporta la remunerazione tra uomo e donna all'interno delle categorie di inquadramento⁽¹⁾.

Qualifica	Rapporto remunerazione Donna/Uomo
Dirigenti	0,73
Quadri	0,97
Impiegati	0,82
Esattori / Operai	0,73

Atlantia offre misure supplementari destinate ai dipendenti e ai loro figli a sostegno della genitorialità e di supporto al reinserimento post congedo. Il tasso di rientro medio⁽²⁾ dal congedo parentale è pari all'89%.

(1) I dati relativi a salari e remunerazioni uomo/donna si riferiscono al perimetro Italia (con riferimento alle principali società del Gruppo): Atlantia, Gruppo Autostrade per l'Italia in Italia, gruppo ADR, Spea, Pavimental).

(2) % di dipendenti ancora in forza dopo 12 mesi dal rientro dal congedo parentale (GRI/G4: LA3).

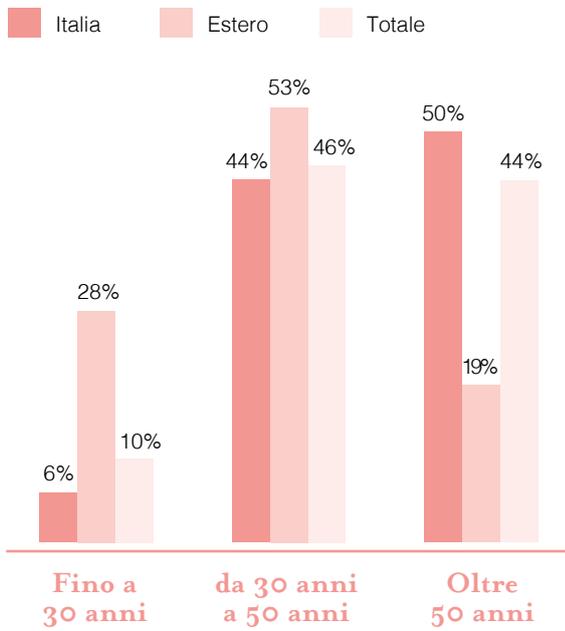


GRI/G4-LA3

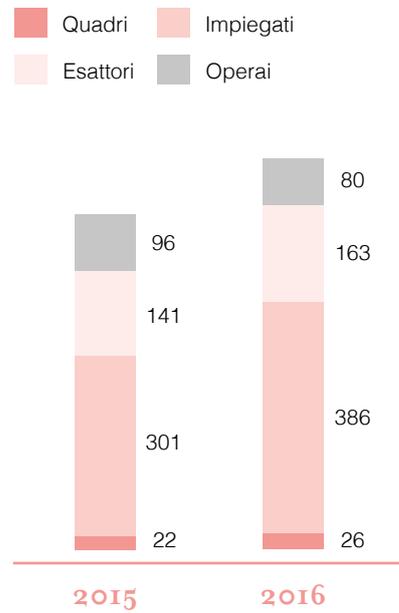
Età e anzianità aziendale

L'età e l'anzianità media del Gruppo si confermano stabili con valori pari a, rispettivamente, 45 e 14 anni.

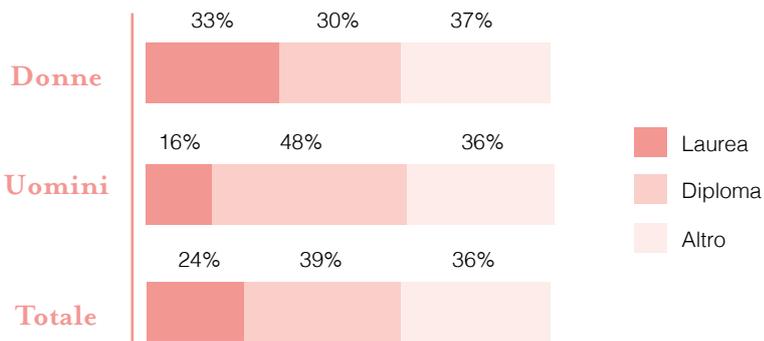
Organico per fasce di età



Organico appartenente a categorie protette



Scolarizzazione



INVESTIMENTI SUL CAPITALE UMANO

G4-DMA: Employment

L'obiettivo di attrazione e valorizzazione dei migliori talenti poggia su mirate politiche di selezione e inserimento, coordinate dalla Capogruppo Atlantia con l'obiettivo di inserire risorse di elevate potenzialità all'interno delle singole società del Gruppo, ispirandosi al principio di omogeneizzazione dei requisiti di assunzione, delle policy di gestione dell'iter selettivo e dei sistemi di valutazione delle competenze.

Agli strumenti interni utilizzati e strutturati in base alla seniority e alle competenze richieste, si affiancano importanti collaborazioni e partnership con il mondo accademico come il progetto "Atlantia per la Conoscenza", principale canale di selezione dei junior e di promozione dell'employer branding aziendale, che ha previsto, anche nel 2016, progetti multidisciplinari, tavole

rotonde, seminari tematici con i principali centri universitari e di ricerca italiani, e il supporto a studenti attraverso l'erogazione di borse di studio e l'assegnazione di project work aziendali. La Direzione Risorse Umane di Gruppo, anche nel 2016, ha proseguito il processo di "patrimonializzazione" delle competenze attraverso azioni di mobilità infragruppo e di cross-fertilization.

La mobilità professionale è il canale preferenziale per la copertura delle job vacancy delle società e viene effettuata garantendo condizioni in linea con il percorso professionale della risorsa e le prospettive del nuovo ruolo. Nel 2016 la percentuale di copertura delle posizioni aperte con candidati interni è stata del 55,4%, in aumento rispetto al 2015 (+35%)⁽³⁾.



Nel corso del 2016 è proseguito il progetto "Talent Upgrade" che ha visto coinvolti i giovani Professional del Gruppo in una serie di incontri con l'Amministratore Delegato di Atlantia al fine di condividere le sfide competitive del Gruppo, approfondire le aspirazioni professionali e cogliere stimoli e idee per individuare azioni per un più efficace e veloce sviluppo professionale dei "neoinseriti". A valle di questi incontri è stato definito e

avviato un piano di azione con una serie di iniziative concrete a supporto dei processi di inserimento in azienda (programma di on-boarding), di mobilità infragruppo (revisione del sistema di job opportunity di Gruppo) e di crescita professionale (mentoring, assegnazione di responsabilità, revisione della struttura organizzativa).

Nell'anno è stato inoltre aggiornato il modello di Leadership

(3) Percentuale calcolata su intero perimetro considerando l'organico a tempo indeterminato. La percentuale sale al 83% se si fa riferimento al solo perimetro Italia.



G4-DMA: Employment, G4-DMA: Training and education, G4-DMA: Security practices, G4-LA9, LA10, LA11, HR7

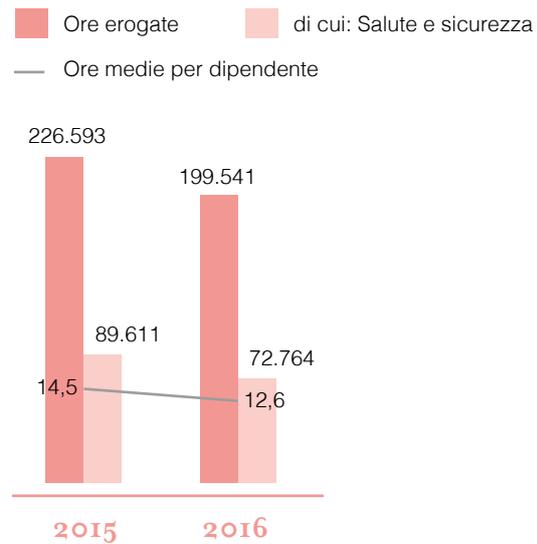
del Gruppo, finalizzato allo sviluppo delle capacità dei singoli individui al fine di rafforzare le performance di lungo termine. Il nuovo modello sarà alla base del sistema di valutazione dei Dirigenti e farà da punto di riferimento per il sistema di valutazione di tutti i dipendenti del Gruppo.

Ulteriori strumenti e programmi di Talent Management adottati nel 2016 sono stati:

- Il Performance Management (PM): la valutazione annuale delle performance è la base essenziale per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. Il sistema di PM offre ai dipendenti maggiore trasparenza e opportunità di feedback puntuali da parte del responsabile, contribuendo in tal modo a una maggiore interconnessione tra produttività, motivazione e fiducia verso l'organizzazione. Nel 2016 i dipendenti che hanno preso parte a un processo di valutazione delle performance sono stati 4.042, il 28% dell'organico a tempo indeterminato (23% è stata la copertura per gli uomini e 42% per le donne).
- Gli Assessment Manageriali: percorso di valutazione e sviluppo per figure professionali con crescente ed espresa responsabilità di processi e di coordinamento di risorse.
- Il Business Game: un percorso di valutazione e sviluppo dedicato alle figure Professional del Gruppo con performance eccellenti e con un'esperienza professionale fino a 5 anni, volto a misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e a consolidare la professionalità richiesta dal ruolo ricoperto oltre alla definizione di piani di sviluppo personalizzati.
- Programmi di coaching individuali e di inserimento al ruolo professionale.

La formazione rappresenta una leva per la crescita professionale delle risorse, per l'innovazione dei processi e per la realizzazione degli obiettivi del Gruppo.

Formazione erogata nel 2016



Nel 2016 complessivamente sono state erogate quasi 200 mila ore di formazione e addestramento, con il coinvolgimento di oltre 12 mila partecipanti e 2,6 milioni di euro di investimento complessivo. Del totale ore erogate, si evidenzia che circa il 36,5% corrisponde a formazione in materia di salute, sicurezza e ambiente.

A conferma, inoltre, della costante attenzione per la qualità del servizio al cliente, il Gruppo ha rinnovato il proprio impegno con l'avvio di progetti formativi rivolti al personale di front end di Aeroporti di Roma e dell'esercizio autostradale sui temi di miglioramento dell'efficacia del rapporto con l'utente e della centralità del cliente.

Inoltre, oltre 600 dipendenti hanno ricevuto nel 2016 una formazione specifica sulla "security" ⁽⁴⁾ per un totale di circa 1.987 ore, affrontando anche l'aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività. Atlantia ha inoltre erogato oltre 20.500 ore di formazione a partner d'affari (fornitori di beni, servizi e appaltatori), il 44% del quale in materia ambientale e sul tema della tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, e il restante 56% come formazione professionale.

(4) Circa il 58% dei dipendenti addetti alla security

SICUREZZA SUL LAVORO

G4-DMA: Employment, G4-DMA: Occupational health and safety

G4-LA5, LA6, LA7, CRE6, HR2

La tutela della salute e sicurezza sul lavoro rappresenta uno dei principali obiettivi del Gruppo, che si concretizza nell'adozione di idonee metodologie di valutazione del rischio incidenti e malattie professionali⁽⁵⁾, e di misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura, in particolar modo quelle più esposte in quanto impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture.

In particolar modo sull'elemento fondamentale della prevenzione, gioca da sempre un ruolo di primo piano l'attività di sensibilizzazione e formazione (36% le ore di formazione erogate sulla salute e sicurezza nel 2016) e il coinvolgimento attivo dei lavoratori anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo infortuni.

Tutti questi aspetti trovano integrazione nel Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, adottato già da diversi anni e che definisce procedure, responsabilità, obiettivi e strumenti per la realizzazione della "Politica della Sicurezza" di Gruppo e il miglioramento continuo delle performance in tale ambito, nel rispetto della normativa-paese vigente.

71% dei dipendenti di gruppo opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza certificato BS OHSAS 18001

62% dei lavoratori del Gruppo è rappresentato in un Comitato per la Salute e Sicurezza

Per quanto concerne i dati infortunistici, si evidenzia che nel 2015 l'incremento degli indici di frequenza e gravità era collegato agli eventi connessi con l'incendio al Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino verificatosi il 7 maggio 2015. Nel 2016 gli indici si riallineano ai valori medi calcolati sul triennio 2012-2014 (TI1: 4,2, TI2: 20,8, IG: 86) pur presentando rispetto a questi un decremento di circa il 7%.

Indici infortunistici di Gruppo	2015	2016
Indice frequenza infortuni (TI1) ¹	6,5	3,9
Indice frequenza infortuni (TI2) ²	32,4	19,4
Indice giornate di lavoro perse (IG) ³	110	81
Tasso assenteismo (TA) ⁴	11.578	10.653
Numero infortuni sul lavoro ⁵	825	529
- di cui decessi	-	-

(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 dipendenti (Fonte ILO, come richiesto da GRI). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle ore.

(2) Per agevolare il confronto con altre fonti, si riporta un secondo indice di frequenza infortuni calcolato utilizzando un fattore di moltiplicazione pari a 1.000.000.

(3) Rapporto tra le giornate non lavorate per infortunio e le ore lavorative nell'anno, moltiplicato per 200.000 (Fonte ILO come richiesto dalle linee guida GRI).

(4) 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 come richiesto dalle linee guida GRI).

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

(5) I lavoratori del Gruppo Atlantia svolgono attività a rischio malattia e infortunio basso o medio. Solo i lavoratori della società Pavimental rientrano nella categoria di rischio alto poiché coinvolti in attività di costruzione e manutenzione di infrastrutture autostradali e aeroportuali. Per i criteri di valutazione dei rischi si è fatto riferimento alla classificazione dei settori di cui all'accordo Stato-Regioni del 21.12.2011 per la formazione dei lavoratori ai sensi art. 37, c. 2, D.Lgs. 09.04.2008, n. 81. che individua le macrocategorie di rischio in corrispondenze dei codici ATECO caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.



G4-DMA: Occupational health and safety, G4-LA8

La conferma nel 2016 della certificazione del Sistema di Gestione Integrato Ambiente e Sicurezza ha ribadito l'impegno di Autostrade per l'Italia nel perseguire l'obiettivo del miglioramento continuo. Tra i progetti di miglioramento realizzati nel 2016, si evidenziano:

- il progetto pilota BBS - Behaviour Based Safety, Sistema di Gestione della Sicurezza basato sull'applicazione dei principi dell'analisi del comportamento, implementato con la finalità di ridurre gli infortuni sul lavoro dovuti a cause comportamentali;
- le iniziative di sensibilizzazione per i preposti denominate "Key People HSE Training - Leadership a colori", che hanno coinvolto oltre 100 risorse;
- la prosecuzione del programma di Safety Walk che nel 2016 ha visto il coinvolgimento degli operatori delle aree "Esercizio" e "Impianti", oltre che agli operai di imprese terze.

Anche nel 2016 la Società ha partecipato alle iniziative in materia di salute e sicurezza del lavoro organizzate dal tavolo interaziendale delle imprese a rete su base nazionale che vede la partecipazione di Ferrovie dello Stato, RFI, ENEL, ENI, Poste Italiane, Vodafone, Telecom Italia, SNAM, Terna, ANAS, Assicurazioni Generali, Ericsson, Condotte e altre, per lo scambio di informazioni ed esperienze in tema di salute e sicurezza e lo sviluppo di iniziative comuni. In particolare nel corso dell'anno sono stati affrontati diversi temi, dalla cultura della prevenzione al rischio terremoto, dai protocolli di sorveglianza sanitaria al rischio aggressioni, sempre con la modalità proficua della condivisione delle migliori esperienze.

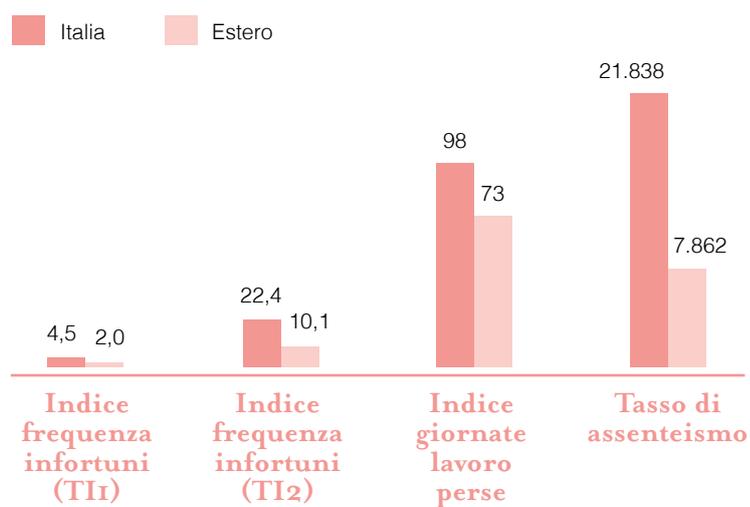
Aeroporti di Roma ha portato avanti, anche nel 2016, diverse iniziative a supporto del miglioramento del sistema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, tra cui si segnalano:

- le verifiche dei luoghi di lavoro effettuate periodicamente dai preposti del Gruppo ADR mediante l'utilizzo di check-list;
- l'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi, delle istruzioni di lavoro in sicurezza e del Piano di Emergenza Aeroportuale (PET) al quale ha fatto seguito una specifica attività formativa e di addestramento;
- la definizione di nuovi programmi di formazione/addestramento e di sensibilizzazione al tema della sicurezza;
- la formazione sulle emergenze aeroportuali attraverso corsi antincendio e piani di Evacuazione Terminal rivolti a tutto il personale coinvolto in prima persona sul primo intervento;
- l'intensificazione delle simulazioni di emergenza.

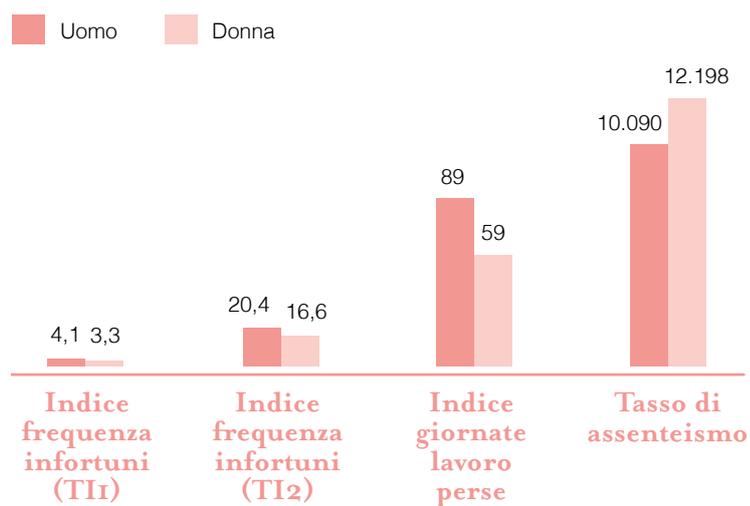
La salute e la sicurezza sono aspetti assolutamente centrali anche all'estero, dove le società controllate del Gruppo adottano programmi continuativi per la prevenzione dei rischi sul lavoro e protocolli sviluppati anche in collaborazione con le Istituzioni. A questo si affianca inoltre una crescente attenzione al benessere psico-fisico dei lavoratori. La società controllata statunitense ETC, ad esempio, ha lanciato nel 2016 il Wellness Program per incentivare, attraverso premi assicurativi, l'adozione di stili di vita attivi e salutari.

G4-LA6

Indici di Gruppo 2016 disaggregati per Paese



Indici di Gruppo 2016 disaggregati per genere





SISTEMA RETRIBUTIVO E DI INCENTIVAZIONE

G4-EC3,LA2

Il sistema retributivo del Gruppo si pone l'obiettivo di valorizzare competenze ed esperienze, remunerare le risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità, premiare e trattenere le eccellenze attraverso il riconoscimento dei contributi individuali, generando le motivazioni per conseguire una creazione di valore sostenibile nel tempo.

Per i dipendenti, la retribuzione si articola su componenti fisse e variabili e sull'utilizzo di differenti leve di rewarding (incentivi monetari, di natura finanziaria e benefit) e di facilitazione per i dipendenti e le loro famiglie, 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 principale sistema di incentivazione di breve termine è rappresentato dal sistema MBO (Management by Objectives), che prevede un'incentivazione monetaria variabile su base annuale in relazione al raggiungimento di obiettivi aziendali e individuali.

Nel 2016 il sistema ha coinvolto il 100% dei Dirigenti, il 77% dei Quadri e il 19% degli Impiegati⁽⁶⁾ eligibili sulla base delle policy vigenti.

Il sistema prevede, tra l'altro, l'assegnazione di obiettivi correlati a tematiche di sostenibilità (efficienza energetica, sicurezza su strada, soddisfazione dei clienti, sicurezza sul lavoro, etc.).

Inoltre, sono presenti strumenti di incentivazione di lungo termine, dedicati agli amministratori e ai dipendenti con responsabilità di maggior rilievo, ossia:

- MBO Annuale / Triennale, un piano incentivante impostato con un meccanismo di differimento di una quota di MBO ai fini del raggiungimento di obiettivi aziendali triennali, anche legati alla qualità del servizio per il cliente;
- piani di incentivazione a lungo termine basati su strumenti finanziari (es.: stock option, stock grant, etc.) con un periodo di vesting triennale.

Tali incentivi di lungo termine riguardano il 100% del Top Management e il 33% dei Dirigenti del Gruppo⁽⁶⁾⁽⁷⁾.

Le controllate estere adottano strumenti di incentivazione di breve e lungo termine di natura monetaria definendo perimetro di assegnazione e obiettivi di performance legati alle specificità del proprio business e del contesto di riferimento.

Ulteriori dettagli su:

www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html



(6) I dati si riferiscono al perimetro Italia (Atlantia, gruppo Autostrade per l'Italia in Italia, gruppo ADR, Spea, Pavimental); la base di potenziali assegnatari del sistema MBO è calcolata sulla base delle policy di incentivazione vigenti nel 2016.

(7) L'incentivazione di lungo termine è destinata complessivamente al 3,7% della popolazione aziendale che non ricopre posizioni dirigenziali.

INIZIATIVE A FAVORE DEI DIPENDENTI

G4-DMA: Employment, G4-DMA: Transport

Il Gruppo Atlantia è particolarmente attivo nella definizione di iniziative dirette al sostegno del benessere delle sue persone. La strategia di welfare si struttura principalmente in 3 ambiti:

HEALTH CARE

Iniziative per la salute e il benessere dei dipendenti e dei loro familiari

- Polizze sanitarie integrative (solo dipendenti a tempo indeterminato)
- Polizze vita e infortuni professionali ed extraprofessionali in Italia e all'estero
- Copertura per invalidità permanente da malattia (solo dipendenti a tempo indeterminato)
- Visite specialistiche preventive e screening sanitari gratuiti
- Vaccinazione antinfluenzale
- Iniziative di Corporate Wellness per sensibilizzare i dipendenti al benessere e alla vita attiva

PEOPLE CARE

Iniziative di engagement e "time saving"

- Convenzioni e strumenti di sostegno al reddito in termini di utility e servizi
- Portali intranet/internet dedicati alla diffusione di tutte le informazioni organizzative e di servizio per i dipendenti
- Consulenza legale e fiscale per questioni personali e familiari dei dipendenti
- Iniziative di engagement e di partecipazione attiva sui temi della promozione sociale, del volontariato e del benessere
- Agevolazioni per il trasporto pubblico
- Carpooling o carsharing aziendali
- Mense aziendali e/o buoni pasto

FAMILY CARE

Iniziative per la famiglia e i figli

- Azioni e servizi innovativi finalizzati alle esigenze di conciliazione vita-lavoro
- Fondi di previdenza integrativa agevolati
- Polizze assicurative di responsabilità civile per i familiari
- Organizzazione di soggiorni estivi (summer camp) in Italia e all'estero per i figli dei dipendenti, con attività sportive, ludico-ricreative e di apprendimento linguistico
- Strumenti di flexible working anche a sostegno della genitorialità
- Asilo nido e convenzioni scolastiche
- Orientamento scolastico e universitario per i figli dei dipendenti e borse di studio
- Counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza per malattia, maternità, etc e/o per migliorare il benessere organizzativo
- Family day
- Help desk informativi per la cura e l'assistenza agli anziani (elder care)

Nel 2016 il Gruppo ha investito in iniziative di welfare un totale di 27,6 milioni di euro. Grande rilevanza ha acquisito il sostegno al "secondo pilastro" della previdenza complementare.

La misura di contribuzione praticata a favore dei dipendenti cresce progressivamente e raggiunge nel 2016 circa 6,6 milioni di euro e 7.395 beneficiari.

Gli strumenti di remunerazione monetaria e non monetaria sono previsti sia per il personale full time che per il part time.



4. CAPITALE SOCIALE

G4-DMA: Customer health and safety, G4-EC8

Indicatori	2015	2016	Var. 2016/2015
Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000) ⁽¹⁾	383.352	381.077	-0,6%
Spese e investimenti per servizi al cliente, qualità e customer satisfaction (euro/000)	161.306	178.050	10,4%
Spese e investimenti per la sicurezza aeroportuale (euro/000) ⁽²⁾	n.a.	65.327	n.s.
Fiumicino (percezione complessiva della regolarità del servizio)	88,9	89,9	1,1%
Ciampino (percezione complessiva della regolarità del servizio)	80,0	85,5	6,9%
Incidentalità mortale sulla rete italiana del Gruppo	0,32	0,21	-34,4%
Incidentalità globale sulla rete autostradale italiana del Gruppo	31,60	29,21	-7,6%
Total Delay Work (ore perse per lavori lungo la rete autostradale) ⁽³⁾	220.982	228.353	3,3%
Incidenti nei PISM (Punti di Incidentalità Sopra la Media) ⁽⁴⁾	1.448	1.271	-12,2%
Numero di feriti nei punti di PISM	746	679	-9,0%
Autostrade per l'Italia: Corporate reputation (giudizio overall sul target top 5%)	82	82	0,0%

Note:

- (1) Le spese e investimenti per la sicurezza stradale sono nominalmente in linea con i valori del 2015. Se però il dato viene depurato dalla riduzione degli investimenti per Grandi Opere, dovuto alla chiusura dei lavori per la Variante di Valico, le spese in sicurezza non mostrano flessione.
- (2) Rispetto al 2015 è stata introdotta la voce specifica relativa alle spese aeroportuali.
- (3) Il Total Delay (TD) è un indice sintetico, certificato ISO 9001:2000 da TÜV Italia, rappresentativo dei livelli di servizio e di fluidità del traffico sulla rete. Dall'adozione dell'indice nel 2006 i valori del TD si sono più che dimezzati per via degli investimenti realizzati e della maggiore efficienza gestionale messa in atto.
- (4) PISM: Punti con Incidentalità Sopra la Media, per i quali il numero di incidenti nel 2016 è in netta riduzione.



SICUREZZA

G4-DMA: Customer health and safety, G4-PR1

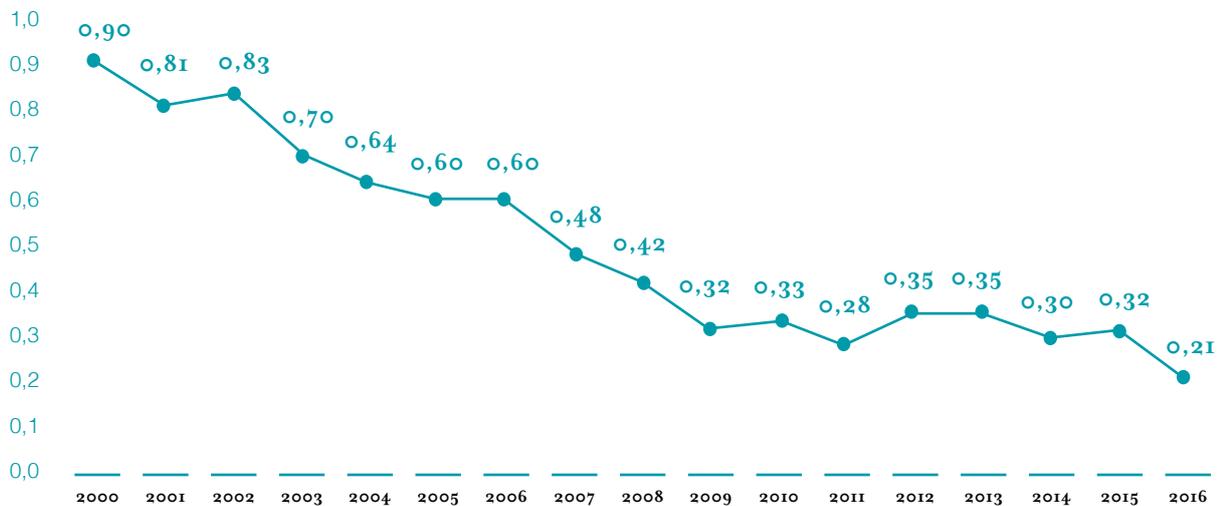
Garantire la sicurezza di coloro che utilizzano le infrastrutture del Gruppo è un obiettivo essenziale di Atlantia che si concretizza con l'adozione di procedure, comportamenti, tecnologie e investimenti, per assicurare ai clienti i migliori standard possibili.

I 10 anni di operatività della costituzione della Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio, un'iniziativa promossa nel 2005, che vede lavorare insieme di Autostrade per l'Italia, rappresentanti dei consumatori, delle istituzioni e operatori economici (Codacons, Adusbef, Federconsumatori e Adoc, Polizia Stradale, Adiconsum, Asaps, Isoradio, "Quattroruote",

il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale Autotrasportatori e i Sindacati dei trasporti) sono stati l'occasione per fare il punto sui risultati raggiunti in questi anni sul tema sicurezza autostradale italiana tra cui la riduzione dell'80% del tasso di mortalità per incidenti (300 vite salvate ogni anno) rispetto al 1999, anno della privatizzazione della Società, anche grazie:

- all'introduzione del Tutor, lo strumento tecnologico che ha contribuito in modo determinante a una nuova educazione stradale e alla prevenzione degli incidenti;
- alla copertura della superficie stradale con asfalto drenante sul 100% della rete copribile;
- a campagne di comunicazione per sensibilizzare gli utenti ai comportamenti di guida corretti.

Tassi di mortalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle società concessionarie controllate



Sicurezza del viaggio

- Operazioni invernali (per le quali Autostrade per l'Italia è stata la prima a livello europeo ad avere l'attestazione ISO 9001), un complesso modello operativo di oltre 2.100 mezzi e più di 5.200 uomini che opera durante gli eventi nevosi per garantire la percorribilità della rete;
- chiusura dei by-pass: sostituzione delle aperture fisse fra le 2 carreggiate con varchi mobili;
- interventi per l'ottimizzazione della segnaletica, della tempistica e della comunicazione dei cantieri in corso.

Miglioramento della qualità del servizio

- Pannelli luminosi per comparare in modo chiaro i prezzi dei carburanti;
- Wi-Fi illimitato e gratuito nelle Aree di Servizio;
- call center Viabilità, con 180 linee telefoniche disponibili 24 ore su 24.

Sviluppo di nuovi sistemi di infoviabilità G4-SOI

- MyWay, il primo canale televisivo, nato dalla collaborazione con Sky, interamente dedicato al traffico e alla mobilità;
- la app MyWay, innovativa e gratuita con informazioni real time su traffico e servizi in autostrada;
- la app MyWay Truck, la prima dedicata al mondo dell'autotrasporto, realizzata in collaborazione con la Polizia Stradale.

Upgrade della rete

- Piano sicurezza gallerie con oltre 2.000 interventi strutturali e con il passaggio a illuminazione a LED in tutte le gallerie;
- piano di risanamento acustico, con soluzioni progettuali innovative per la realizzazione di oltre 980 km di barriere fonoassorbenti;
- nuova segnaletica ai caselli: un nuovo standard per migliorare la visibilità e la chiarezza della segnaletica e l'incanalamento del traffico.

Per quanto riguarda i principali dati sulla sicurezza relativi alle società autostradali estere, nel 2016 si registra:

Stalexport

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) è pari a 0,33 nel 2016; era 0,12 nel 2015 e 0,53 nel 2014;
- il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) sulla rete della società polacca pari a 5,96 nel 2016, era 6,3 nel 2015 e 7,1 risulta nel 2014.

Colinas

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) sulla rete gestita risulta nel 2016 di 3,3; era 2,56 nel 2015 e 2,76 nel 2014;
- il tasso di incidentalità (n. incidenti/1 milione di km percorsi) è pari a 1,18 in linea con il trend triennale: 1 nel 2015, 1,23 nel 2014.

Los Lagos

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) nel 2016 si è ridotto fortemente, con un valore pari a 1,53 (2,9 nel 2015 e 5,29 nel 2014);
- il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) si attesta nel 2016 su un valore pari 42,7, in leggero calo sull'anno precedente (47,4). Nel 2014 il valore era stato pari a 32,07.

Rodovia MG050

- Il tasso di mortalità nel 2016 è stato pari a 0,44, mentre quello di incidentalità è stato pari a 1,09. Il primo viene calcolato come numero dei morti (mese) x 10.000/traffico totale del mese. Per il secondo indice al numeratore è posto il numero degli incidenti.



Gestione delle emergenze

La gestione di eventi emergenziali richiede l'adozione di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sui fruitori del servizio in una continua cooperazione tra soggetti interni ed esterni (Polizia stradale, Vigili del fuoco, Protezione civile ecc.). Le principali situazioni emergenziali sono causate da fenomeni quali: precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti, incendi, incidenti con coinvolgimento di merci pericolose e altro ancora.

Con riferimento alle ore di chiusura (escluse quelle per lavori) lungo la rete di Autostrade per l'Italia nel 2016 si è registrato un decremento del 33,4% rispetto al 2015 (vedi tabella seguente). In particolare, nel corso del 2016 sono diminuiti tutti gli eventi potenzialmente emergenziali con l'eccezione di quelli legati a fenomeni alluvionali.

	N.eventi/ durata	Variazione % su 2015
Eventi nevosi (ore neve)	54.100	-14,1
Allagamenti (num. eventi)	389	59,4
Frane/Smottamenti (num. eventi)	16	-38,5
Incendi (num. eventi)	1.111	-26,0
Ore di chiusura	305,4	-33,4
Durata media ore di chiusura	2,10	-
Ore di traffico bloccato	276,7	-19,0
Durata media ore di traffico bloccato	0,70	-

Dati relativi ad Autostrade per l'Italia S.p.A.

G4-DMA: Customer health and safety

Emergenza terremoto

Il 24 agosto 2016, e poi ancora il 26 e 30 ottobre, e successivamente il 18 gennaio 2017 violente scosse di terremoto hanno colpito in serie una vasta zona del Centro Italia, compresa tra le regioni Lazio, Marche, Umbria, Abruzzo, causando centinaia di vittime e arrecando danni inestimabili al patrimonio socio-culturale di una delle aree più ricche sotto questo profilo dell'intero Paese. Il sisma del 18 gennaio, poi, è avvenuto contestualmente a un'eccezionale ondata di maltempo con nevicate di inaudita intensità, che hanno in molti casi resi irraggiungibili comunità e paesi già duramente colpiti.

Anche se il sisma non ha provocato danni alla struttura infrastrutturale proprietaria, il Gruppo si è tempestivamente mobilitato fin dalla prima scossa di agosto con l'impiego di uomini (43 risorse per 4/5 giorni). A seguito dell'evento di gennaio Autostrade per l'Italia e ADR sono intervenuti in modo specifico con risorse umane e materiali per alleviare i disagi e riaprire le vie di comunicazione. Sono entrati in azione 63 persone e 42 mezzi speciali che hanno operato nelle provincie di Teramo, Macerata, Ascoli, Pescara, Rieti, Forlì-Cesena, consentendo di rendere raggiungibili paesi, villaggi e frazioni completamente isolati.

L'intervento del Gruppo è tuttavia continua oltre la fase strettamente emergenziale: a marzo 2017, infatti è stata siglata un'intesa tra Autostrade per l'Italia, i sindaci dei comuni di Visso, Ussita, Castelsantangelo sul Nera e il presidente della Provincia di Macerata. In base all'accordo, Autostrade per l'Italia realizzerà, interventi di ripristino della viabilità ordinaria per oltre 30 km di strade locali rese inagibili dal susseguirsi degli eventi sismici. Autostrade per l'Italia provvederà alla progettazione ed esecuzione di lavori per la messa in sicurezza e il ripristino della viabilità locale per circa 29 km complessivi lungo la Strada Provinciale 130 nel comune di Ussita, la Strada Provinciale 136 a Castelsantangelo sul Nera e lungo le arterie comunali intorno a Visso.

L'obiettivo è di contribuire al sostegno delle popolazioni colpite e impedire che cada nell'abbandono un territorio che è patrimonio dell'intero Paese.

Sicurezza aeroportuale

Il 20 dicembre 2016, per lo scalo di Fiumicino, è stato rilasciato il primo certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0001 in conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio e alle relative norme attuative del Regolamento (UE) n. 139/2014.

Con l'adempimento al nuovo regolamento europeo, dopo la verifica puntuale della conformità a circa 1.220 requisiti tecnico infrastrutturali e 815 requisiti di processo e organizzativi, l'Accountable Manager ha dichiarato la conformità delle infrastrutture, degli equipaggiamenti e delle operazioni dell'aeroporto ai requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008 e alle relative Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/2014.

I ruoli chiave della gestione di scalo, introdotti dal regolamento, sono inquadrati nell'ambito di una struttura organizzativa che prevede già le figure dei Post Holder e del Safety Manager – delineate dal precedente quadro regolamentare nazionale – cui si aggiungono le nuove figure centrali del Compliance Monitoring e del Training Manager a supporto dell'Accountable Manager che ha la responsabilità del funzionamento dello scalo in sicurezza.

Con la nuova complessa certificazione, pertanto, ADR è al centro del sistema aeroportuale come garante del funzionamento sicuro dello scalo di Fiumicino e assume il ruolo di coordinatore dei soggetti privati e pubblici in materia di safety delle operazioni, con particolare riferimento all'airside aeroportuale.



Sicurezza e formazione

A conferma dell'impegno del Gruppo ADR nella diffusione della cultura orientata alla Sicurezza, le attività formative relative al D.Lgs. 81/08 erogate nel corso del 2016 hanno consuntivato 3.650 partecipazioni per un totale di 28.136 ore di formazione. In particolare, le attività hanno coinvolto le nuove risorse in assunzione con la formazione specifica per area di competenza e l'intera platea del personale dirigente del Gruppo ADR attraverso un percorso strutturato e sviluppato in base a quanto previsto dall'Accordo Stato-Regioni in tema di formazione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro.

Si è dato rilievo anche alla formazione/Informazione relativa alle Emergenze Aeroportuali attraverso i corsi Antincendio e i Piani di Evacuazione Terminal rivolti a tutto il personale coinvolto in prima persona sulle attività di primo intervento in caso di emergenza in aerostazione.

Al fine di ampliare l'offerta formativa e renderla fruibile a un numero sempre crescente di risorse, nel corso del 2016 il Gruppo ha realizzato un importante investimento nella progettazione e strutturazione di corsi erogati in modalità e-learning dedicata prevalentemente a tematiche di compliance normativa e di "airside safety". In tale ambito sono state erogate 8.800 ore per un totale di 4.900 partecipazioni relative a personale del Gruppo ADR. Con la stessa modalità sono state formate anche 7.000 risorse esterne impiegate in società operanti nel mercato aeroportuale.

Nel periodo di riferimento si rafforza ulteriormente l'attenzione alla valorizzazione del know how professionale distintivo del Gruppo ADR, attraverso l'utilizzo delle Academy e di trainer interni alle diverse società, con l'obiettivo di promuovere l'aggiornamento e la crescita professionale delle risorse, valorizzarne l'esperienza e creare uno stile distintivo comune.



QUALITÀ DEL SERVIZIO

Categorie di clienti

In autostrada

- 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 milioni di viaggi all'anno): 16 milioni di persone all'anno, pari a circa il 76% della clientela totale

In aeroporto

- Circa 12,8 milioni di passeggeri nazionali (Fiumicino + Ciampino)
- Oltre 33,5 milioni di passeggeri internazionali (Fiumicino + Ciampino)
- Oltre 368 mila aeromobili
- Oltre 160 mila tonnellate cargo complessive
- Attività non aviation (negozi, ristorazione, parcheggi) che generano il 27% dei ricavi totali

Dettaglio passeggeri in aeroporto G4-AO1

	Passeggeri suddivisi in voli internazionali e nazionali						Totale
	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale		
	Fiumicino	Ciampino	Fiumicino	Ciampino	Fiumicino	Ciampino	
In Partenza	6.193.632	125.749	14.605.293	2.579.282	20.798.925	2.705.031	23.503.956
In Arrivo	6.330.231	126.863	14.615.613	2.563.805	20.945.844	2.690.668	23.636.512
Totale	12.523.863	252.612	29.220.906	5.143.087	41.744.769	5.395.699	47.140.468

	Passeggeri in partenza per utilizzo dell'aeroporto			
	Originanti	Transit*	Transfer**	Totale
Fiumicino				
Voli nazionali	3.705.899	50.688	2.487.733	6.244.320
Voli internazionali	11.676.521	121.651	2.928.772	14.726.944
Totale	15.382.420	172.339	5.416.505	20.971.264
Ciampino				
Voli nazionali	125.749			125.749
Voli internazionali	2.579.282			2.579.282
Totale	2.705.031	-	-	2.705.031

* Passeggeri che arrivano all'aeroporto e ripartono con lo stesso numero di volo (non necessariamente stesso aeromobile).

** Passeggeri che arrivano all'aeroporto e ripartono con un diverso numero di volo (2 voli distinti).

Movimenti aeromobili G4-AO2

	Giorno (07:00-19:59)				Notte (20:00-06:59)				Totale complessivo
	Passeggeri	Cargo*	Altro**	Totale	Passeggeri	Cargo*	Altro**	Totale	
Fiumicino									
Voli nazionali	80.516	73	161	80.750	26.731	464	127	27.322	108.072
Voli internazionali	158.875	328	244	159.447	46.098	397	155	46.650	206.097
Totale	239.391	401	405	240.197	72.829	861	282	73.972	314.169
Ciampino									
Voli nazionali	1.089	4	7.098	8.191	520	2	991	1.513	9.704
Voli internazionali	22.981	99	5.699	28.779	7.661	1.373	735	9.769	38.548
Totale	24.070	103	12.797	36.970	8.181	1.375	1.726	11.282	48.252

* Cargo e posta.

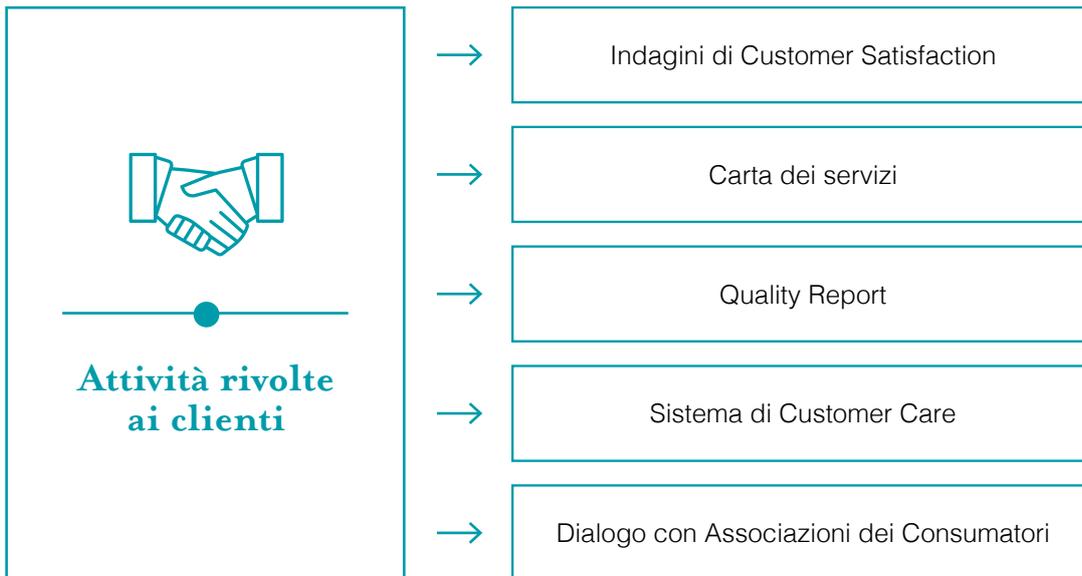
** Categorie residuali rispetto a passeggeri, cargo e posta (es. militari, stato, ferry, posizionamenti...).

Cargo: tonnellaggio 2015 G4-AO3

	Solo voli Cargo		Cargo su voli passeggeri		Totale	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Ciampino						
In arrivo	9.227	9.479	16	15	9.243	9.494
In partenza	6.417	6.229	96	73	6.513	6.303
Totale	15.644	15.708	112	88	15.756	15.796
Fiumicino						
In arrivo	2.432	1.925	55.523	60.787	57.955	62.712
In partenza	2.699	2.993	84.363	95.199	87.062	98.192
Totale	5.131	4.919	139.886	155.985	145.017	160.904



Le attività rivolte ai clienti

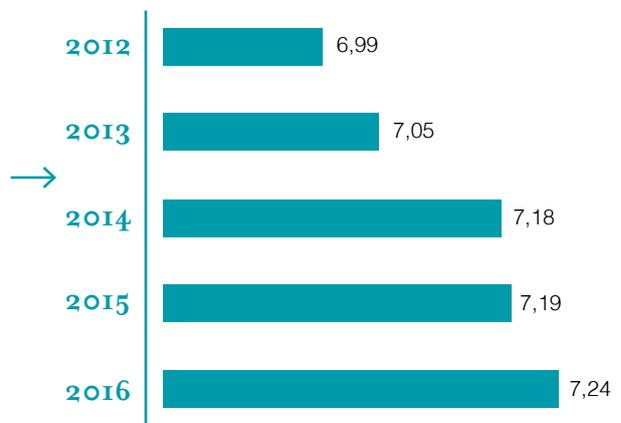


Indagini di Customer Satisfaction

- 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 telefonicamente 2 volte l'anno da un istituto specializzato, su un campione delle diverse tipologie di clienti: viaggiatori occasionali, business, pendolari e camionisti
- 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 2016 per la rilevazione dell'indice ci si è focalizzati sui frequent traveller, ossia la clientela che viaggia in autostrada almeno una volta al mese. Pertanto i valori e il trend riportati nel grafico seguente differiscono rispetto al Bilancio Integrato 2015

Nel 2016 il Customer Satisfaction Index è pari a 7,24 ed è in crescita rispetto al 2015

Customer Satisfaction Index
(scala da 1 a 10)



G4-PR5

Customer satisfaction	2015	2016
SICUREZZA		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	73,6	77,2
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,3	7,4
INFORMAZIONI DI VIABILITÀ		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	75,4	77,9
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,2	7,3
CASELLI		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	81,2	82,1
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,4	7,4
SISTEMI DI PAGAMENTO		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	87,4	90,1
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	8,1	8,2
VIABILITÀ		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	58,0	59,6
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,7	6,7
AREE DI SERVIZIO		
% dei clienti soddisfatti (giudizio \geq 7 - scala 1:10)	73,4	75,6
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,1	7,2
CSI totale	7,19	7,24

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

Rilevazioni sulla soddisfazione del cliente sono state realizzate anche dalle società estere, per lo più attraverso indagini telefoniche periodiche e indicano livelli di soddisfazione crescenti.

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



		2015	2016
Sicurezza	Numero di incidenti avvenuti nei Punti a Incidentalità Superiore alla Media (PISM) per miliardi di km percorsi	40	33
	Incidenti nei PISM	1.448	1.271
Fluidità	Indice di fluidità: Total Delay Work	220.504	228.353
Entrate/Uscite automatiche e Telepass	Numero di transiti automatici e di cassa (h24)	2.883	3.385
MCR	% di richieste con tempi di attesa oltre i 30"	4	2
Informazioni telefoniche	Traffico - % di chiamate evase da operatore	100	100
Informazioni telefoniche	Telepass - % di chiamate evase da operatore	99	98
Risposta ai reclami	Tempo medio di risposta ai reclami provenienti da mail e web (giorni)	2	2

Carta dei Servizi G4-SO1

- La Carta dei Servizi descrive 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

www.autostrade.it/it/chi-siamo/profilo

La Carta dei Servizi: contenuti

- La rete di Autostrade per l'Italia e società controllate
- Principi guida delle attività demandate (accesso all'infrastruttura e manutenzione della stessa)
- Piano di potenziamento della rete
- Sicurezza stradale e Tutor (con postazioni installate)
- Gestione della viabilità
- Calcolo del pedaggio e modalità di pagamento
- Pannelli a Messaggio Variabile e informazione di viabilità
- Servizi per il comfort dei viaggiatori disponibili nelle Aree di Servizio
- Politiche di gestione della qualità (con indicatori)
- Telepass, punti di assistenza e vendita
- Siti internet di Autostrade per l'Italia e di Telepass
- Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio
- Interventi effettuati in tema di politiche ambientali
- Reclami e rimborsi
- Procedura di Conciliazione

Riferimenti:

"Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali"
MIT n. 102 del 19.02.2009

"Istruzioni Operative" - ANAS 29.01.2010



G4-PR5

Indagini di Customer Satisfaction in aeroporto

Le indagini di customer satisfaction sono condotte tramite interviste giornaliere con riferimento a una serie di indicatori definiti dall'ENAC.

FIUMICINO			
Indicatori di qualità ENAC (u.m. % di passeggeri soddisfatti)		2015	2016
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	89,6	88,9
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	87,3	90,6
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	88,9	89,9
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette	85,6	86,7
	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	80,7	82,4
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	89,9	92,1
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	90,8	93,5
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	87,4	88,9
Servizi aggiuntivi	Negozi / edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	82,7	82,7
	Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	81,7	79,6
Servizi di informazione al pubblico	Disponibilità monitor informazioni sui voli	85,0	88,1
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	78,9	78,5
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla cortesia del personale	82,0	90,4
	Percezione sulla professionalità del personale	81,6	90,5
Servizi sportello/varco	Percezione coda al check-in	88,4	87,6
	Percezione coda al controllo passaporti	83,9	88,4
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi	84,3	88,8
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	84,3	84,4



G4-PR5

CIAMPINO			
Indicatori di qualità ENAC (u.m. % di passeggeri soddisfatti)		2015	2016
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	82,3	84,6
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	68,9	70,5
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	80,0	85,5
	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	66,0	75,8
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	84,6	88,2
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	87,8	90,3
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	78,3	82,6
Servizi aggiuntivi	Negozi / edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	66,2	70,5
	Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	65,1	73,1
Servizi di informazione al pubblico	Disponibilità monitor informazioni sui voli	83,6	86,9
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	70,2	76,6
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla cortesia del personale	83,5	88,4
	Percezione sulla professionalità del personale	83,2	88,3
Servizi sportello/varco	Percezione coda al check-in	81,8	88,0
	Percezione coda al controllo passaporti	88,4	92,0
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	75,9	78,5

Il 2016 ha visto un'accelerazione nel percorso di miglioramento della qualità del servizio e della soddisfazione del cliente avviato negli anni precedenti, con l'obiettivo di allineare Fiumicino agli altri aeroporti europei, equiparabili per dimensioni. Infatti, le rilevazioni, effettuate nel corso dell'anno da ACI – Airports Council International (associazione internazionale che misura attraverso interviste ai passeggeri la qualità percepita in oltre 250 aeroporti nel mondo) per misurare la soddisfazione complessiva dei passeggeri per i servizi offerti dall'aeroporto, hanno fatto segnare un valore pari a 4,07 su una scala compresa tra 1 (pessimo) e 5 (eccellente), mai raggiunto in precedenza. Tale valore pone Fiumicino al livello dei migliori hub dell'Unione Europea in termini di qualità dei servizi offerti ai passeggeri. Particolarmente apprezzati dai passeggeri sono stati servizi

come i controlli di sicurezza, il Wi-Fi libero e gratuito e le nuove postazioni e-gates per il controllo automatico dei passaporti. In termini di comfort, significativo impatto hanno avuto l'igiene e la disponibilità delle toilette insieme alla generale pulizia dell'aerostazione, costantemente monitorata da personale aeroportuale dedicato.

Anche nell'aeroporto di Ciampino sono state avviate numerose iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, con risultati evidenti in termini di qualità percepita: la percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatta è passata infatti dall'80% del 2015 all'85,5% del 2016 (+5,5 punti percentuali). Coerentemente con la qualità percepita, anche in termini di qualità erogata si possono apprezzare i miglioramenti rilevati

nei tempi di coda al check-in, che scendono di circa il 19%, arrivando a 16'38" a fronte di 20'32" del 2015 (tempi nel 90% dei casi).

Per quanto concerne il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, definito nel Contratto di Programma sottoscritto con ENAC, anche nel 2016 Aeroporti di Roma (ADR) ha raggiunto gli obiettivi per entrambi gli aeroporti gestiti.

I risultati ottenuti hanno dunque consentito di conseguire il massimo della premialità per entrambi gli scali.

Al fine di assicurare il rispetto di tali indicatori, ADR verifica giornalmente sia il livello di gradimento dei passeggeri sia la qualità dei principali servizi erogati: accettazione, controllo del

bagaglio a mano, riconsegna dei bagagli, puntualità dei voli in partenza.

Per Fiumicino tutti gli indicatori sono superiori allo standard di riferimento, con l'eccezione di quello relativo alla puntualità in partenza dei voli, che si attesta su un valore leggermente inferiore, ma in netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Molto significativa è la performance raggiunta per la riconsegna dei bagagli, sia in confronto al 2015 che allo standard obiettivo.

Sullo scalo di Ciampino si registra una situazione complessivamente stabile e coerente con la tipologia di clientela low cost servita, ed è tuttavia rilevante il miglioramento fatto segnare dal dato relativo alla puntualità in partenza, che si attesta su un valore in linea con lo standard.

G4-PR5

	Unità di misura	2015	2016	Standard
FIUMICINO				
Attesa in coda al banco check-in nazionale, entro 6 minuti	%	96	94	90
Attesa in coda al banco check-in internazionale, entro 15 minuti	%	95	95	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 10 minuti per i voli sensibili, entro 5 minuti gli altri voli	%	96	98	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	76	91	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	80	91	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	67	73	77
CIAMPINO				
Attesa in coda al banco check-in entro 17 minuti	%	86	90	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 8 minuti	%	97	98	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	91	89	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	90	87	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	80	85	85



Sistema di Customer Care

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. Da settembre è stata modificata l'architettura del call center per far transitare le chiamate a un server e ottimizzare la capacità di ricezione
- Call Center Commerciale: dedicato ai clienti Telepass e Viacard
- Gestione dei reclami



Nel 2016

- **Call Center Viabilità:** ha garantito una percentuale di risposta del 99,9% con tempi inferiori di risposta inferiori ai 20 secondi del 98,2% dei casi, e un tempo medio di risposta ai reclami via web di 1,9 giorni. Complessivamente il Gruppo ha gestito oltre 20.800 reclami.
- **Società autostradali estere:** hanno implementato un sistema di gestione dei reclami, nel 2016 hanno ricevuto 3.777 reclami (2.875 nel 2015).
- Nei 2 aeroporti del Gruppo sono stati gestiti complessivamente 6.074 reclami, in calo rispetto al 2015 (7.596 reclami gestiti).

Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.

Numero di reclami (Fiumicino e Ciampino)	2015	2016
Suggerimento	135	154
Richiesta informazioni	3.184	3.618
Parcheggi	3.117	949
Bus navetta	31	17
Carrelli	9	3
Informazioni	95	98
Check-in	70	56
Controllo sicurezza, passaporto e dogana	210	255
Attività commerciali	33	32
Ristorazione e Bar	18	21
Servizi telematici, postali e bancari	12	8
Servizi igienici	30	16
Comfort aerostazioni	26	38
Infrastrutture mobili	10	3
Assistenza bagagli e deposito bagagli	247	155
Oggetti smarriti	136	212
Collegamenti	15	29
Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	36	17
Altro	182	393
TOTALE	7.596	6.074

RAPPORTI CON LA COMUNITÀ

G4-DMA: Indirect economic impacts, G4-DMA: Local communities, G4-EC8, G4-SO1

Iniziative e investimenti nella Comunità

La strategia per la cittadinanza di impresa si esprime:

- nei benefici che derivano dall'esecuzione di opere infrastrutturali, fattore chiave per lo sviluppo economico-sociale di un Paese, e dalla gestione "sostenibile" della rete autostradale e dell'infrastruttura aeroportuale
- con lo sviluppo di un sistema di mobilità più sicuro, accessibile ed eco-compatibile
- con la costruzione e mantenimento di rapporti duraturi con le comunità, le organizzazioni non governative e le associazioni



Sviluppo di campagne e progetti di informazione e sensibilizzazione su tematiche legate al core business (sicurezza, infrastrutture, ambiente ecc.)



Pianificazione condivisa di opere per lo sviluppo del territorio interessato dalla rete autostradale e dall'infrastruttura aeroportuale



Realizzazione di progetti per la valorizzazione culturale, la salvaguardia dei territori e la realizzazione di iniziative condivise per il sociale



Liberalità

Nel 2016 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 983 mila 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 e donazioni.

Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono ammontate nel 2016 a circa 2,8 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese, una serie di sponsorizzazioni di eventi sportivi, tra cui il Giro d'Italia, culturali, scientifici e sociali.

Investimenti nella comunità

Nel 2016 sono stati erogati circa 925 mila 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.

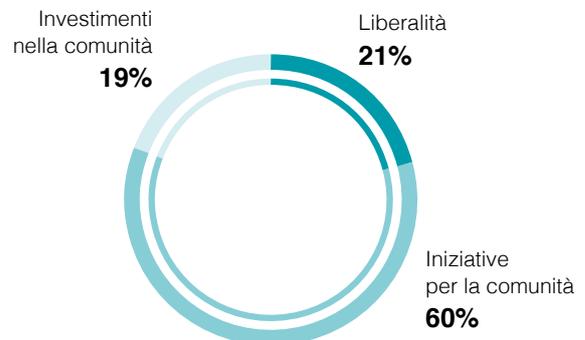
Opere compensative

Nel 2016 sono stati investiti in Italia anche circa 46 milioni di euro in opere a vantaggio del territorio. Sono costituite prevalentemente da 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.). L'ammontare erogato per espropri è stato pari a circa 27 milioni di euro.

La valorizzazione culturale dei territori

Nel corso del 2016 Autostrade per l'Italia ha esteso a 100 aree di servizio il Progetto "Sei in un paese meraviglioso" l'iniziativa realizzata in collaborazione con il Touring Club Italiano, Slow Food Italia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le Regioni, che mira a portare il viaggiatore alla scoperta del patrimonio artistico, culturale, ambientale ed enogastronomico italiano, trasformando le aree di servizio in una vetrina della bellezza del Paese.

Spese e investimenti per il territorio e la comunità



EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO REGOLATORIO

G4-PR2, G4-PR7, G4-SO1, G4-SO2, G4-SO7, G4-SO8, G4-HR12, G4-LAI6, G4-En29, G4-DMA: Compliance, G4-DMA: Labour practices grievance mechanisms, G4-DMA: Local communities, G4-DMA: Anti-competitive behaviours, G4-DMA: Products and service labelling, G4-DMA: Marketing communications

Nel 2016 non vi è nulla di rilevante da segnalare relativamente ad azioni legali riferite a concorrenza sleale o pratiche monopolistiche. In merito alle pratiche commerciali, invece, si segnala che, a ottobre 2016, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha comminato alla società Telepass una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 200.000 euro per pratica commerciale scorretta ai sensi del Codice del Consumo. Detta

pratica si riferisce all'unificazione dei servizi "Opzione Premium" e "Opzione Premium Extra" in assenza di assenso preventivo dei clienti. Non sono state comminate sanzioni monetarie per non conformità a leggi o regolamenti, con riferimento anche a normative in materia ambientale o afferenti la fornitura e l'utilizzo dei servizi erogati dalle società del Gruppo. Per ulteriori dettagli cfr. Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.

SUPPLY CHAIN

G4-DMA: Procurement practices, G4-DMA: Indirect economic impacts, G4-DMA: Transport, G4-I2



I principali fornitori del Gruppo sono imprese di prodotti e servizi, imprese di costruzione e manutenzione di infrastrutture stradali e aeroportuali, di ingegneria e architettura, operatori di elettronica, elettrotecnica e informatica, operatori di telecomunicazioni, imprese di logistica.

Le società del Gruppo sono dotate di un albo fornitori e durante l'iter di qualificazione richiedono e valutano le caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative dei potenziali partner. Il processo di qualifica prevede anche la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale (ad es. la redazione di Bilanci di sostenibilità, Bilanci ambientali, adozione di strategie di sostenibilità,

certificazioni di processi e/o prodotti, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business).

Nel corso del 2016 ha proseguito la sua attività il "Comitato Tecnico di Coordinamento Acquisti", istituito nel 2014, per ottimizzare e uniformare le politiche nei confronti dei fornitori, trattando diversi argomenti quali la definizione di una più efficace "procurement strategy" di Gruppo per le categorie merceologiche comuni, l'adozione di nuovi standard di Gruppo per la gestione di fornitori, l'impatto in termini di sostenibilità della catena di fornitura.



G4-DMA: Procurement practices, G4-DMA: Supplier environmental assessment, G4-DMA: Supplier assessment for labour practices, G4-DMA: Supplier assessment for human rights, G4-DMA: Supplier assessment for impact on society
G4-EC8, G4-EC9, G4-EN32, G4-EN33, G4-LA14, G4-LA13, G4-HR10, G4-HR11, G4-SO9, G4-SO10

	Numero totale di fornitori di beni e servizi attivi durante l'anno (contratti in essere) per Paese	Valore della spesa annua complessiva per fornitori di beni e servizi	Numero di appaltatori attivi durante l'anno (contratti in essere) per Paese	Valore della spesa annua complessiva per appaltatori
Italia	3.886	633.882.425,9	1.113	653.596.159,4
Polonia	1.279	26.161.548,1	51	2.048.579,1
Francia	93	12.174.532,0	92	12.010.533,5
Brasile	955	17.187.002,3	328	53.211.226,3
Cile	1.100	103.873.583,3	9	2.284.410,6
USA	317	17.699.081,9	32	13.980.322,2
Altro	96	10.990.247,9	36	15.480.811,9

Ogni fornitore del Gruppo, rispondendo anche per gli eventuali subappaltatori autorizzati, è tenuto a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo, e a impegnarsi a rispettare prescrizioni di carattere sociale e ambientale, in merito ad esempio alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e alle modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione. Per verificare il rispetto degli impegni in materia di sostenibilità da parte dei fornitori, sono stati anche svolti 67 audit specifici congiunti a campagne di formazione e sensibilizzazione.

Nel corso del 2016 Aeroporti di Roma ha definito le "nuove" Linee Guida sui comportamenti ambientali da adottare da parte di fornitori, appaltatori e di tutti i soggetti operanti all'interno del sedime aeroportuale. Nei capitolati di gara sono state inserite specifiche clausole sul rispetto degli obblighi di tipo ambientale e successivamente sono stati effettuati 29 incontri di verifica/sensibilizzazione con i fornitori di maggior rilievo e/o con quelli critici¹.

	2016
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri ambientali	644
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a pratiche lavorative (salute e sicurezza, salari, ore di lavoro, pari opportunità, ecc.)	725
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi ai diritti umani (lavoro minorile, lavoro forzato, discriminazione, libertà di associazione collettiva, pratiche di sicurezza, diritti delle popolazioni indigene)	636
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a: corruzione, non conformità a leggi o regolamenti, concorrenza sleale e pratiche monopolistiche, contributi politici ecc.	887

Non sono state individuate situazioni critiche che abbiano richiesto l'implementazione di azioni di follow up post verifica. L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manuten-

zione della rete a imprese esterne avviene per lo più attraverso gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici pre-

(1) Fornitori difficilmente sostituibili che operano in un mercato con barriere d'ingresso elevate a causa di investimenti iniziali necessari, possesso di specifici brevetti, know-how, certificazioni, o fornitori che presentano situazioni finanziarie complesse.

G4-DMA: Procurement practices

visti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative di settore 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 di ricorrere a fornitori locali, sempre nei limiti della reperibilità di beni o servizi e dei vincoli di legge. Si tratta di una scelta strategica per contribuire alla creazione di valore per i territori e mitigare gli impatti della logistica.

Società	Distribuzione territoriale dei principali fornitori	% di spesa su fornitori nazionali
Pavimental Polska	Polonia	100,0%
Soluciona Conservação Rodoviaria	Brasile	100,0%
Spea Engineering	Italia	88,3%
Electronic Transaction Consultants	Stati Uniti	93,9%
Società Autostrada Tirrenica	Italia	100,0%
Pavimental	Italia	100,0%
Aeroporti di Roma	Italia	95,2%
Stalexport	Polonia	98,5%
Autostrade per l'Italia	Italia	99,2%
Rodovia MG050	Brasile	100,0%
Raccordo autostradale Valle d'Aosta	Italia	100,0%
Los Lagos	Cile	99,3%
Traforo del Monte Bianco	Italia	67,0%
AB Concessoes	Brasile	100,0%
Autostrade Meridionali	Italia	100,0%
Triangulo do Sol	Brasile	100,0%
Grupo Costanera	Cile	98,0%
Rodovias das Colinas	Brasile	100,0%
Tangenziale di Napoli	Italia	100,0%

Dati infortunistici della catena di fornitura

Nel corso dell'anno si sono verificati complessivamente 203 infortuni sul lavoro in Italia e all'estero (-29,5% vs 2015), di cui 3 mortali. L'indice di frequenza infortuni è stato del 30,6%.⁽¹⁾

(1) Dato calcolato su una base di 179 incidenti per i quali è noto l'ammontare complessivo delle ore lavorate. L'indice è calcolato rapportando il numero di infortuni alle ore lavorate (ordinarie + straordinarie) x 1 milione. Il dato fa riferimento a un coverage sull'intero perimetro della supply chain di Gruppo di circa il 42,5% sul valore complessivo della spesa. Il metodo di rilevazione è stato aggiornato nel 2016.



5. CAPITALE NATURALE

G4-DMA: Overall, G4-EN3I, G4-EC8

Principali indicatori	2015 ⁽¹⁾	2016	Var. % 2016/2015
Consumi idrici (m³ x 1.000)	4.288	3.866	-9,8%
Acqua riciclata (%)	32	18	-42,8%
Consumo energetico per tipologia (TJoule)⁽²⁾	2.904	2.783	-4,2%
Gasolio/Diesel	703	628	-10,6%
GPL	39	36	-9,0%
Gas naturale/Metano ⁽⁷⁾	1.064	916	-13,9%
Benzina ⁽⁷⁾	69	34	-51,1%
Olio combustibile	137	129	-6,3%
Energia elettrica	883	1.019	15,4%
Altro ⁽⁷⁾	9	21	142,3%
Consumo energetico/fatturato (TJoule/milioni di euro)	0,55	0,51	-7,3%
Costo dell'energia (euro/000)⁽⁷⁾	96.175	72.938	-24,2%
% costi operativi	4,6	3,5	-24,8%
Emissioni di CO₂ (t)⁽³⁾⁽⁷⁾	227.406	222.456	-2,2%
Totale emissioni dirette (Scope 1) ⁽⁴⁾⁽⁷⁾	148.975	131.798	-11,5%
Totale emissioni indirette (Scope 2) ⁽⁵⁾	78.431	90.658	15,6%
Emissioni Scope 2 - real ⁽⁶⁾	71.419	68.124	-4,6%
Emissioni CO₂/fatturato (g/euro)	42,9	40,6	-5,4%
Emissioni di CO₂ evitate (t)	8.636	9.357	8,4%
Fonti rinnovabili: energia elettrica prodotta (MWh)	11.400	11.689	2,5%
Sali fondenti e fluidi de-icing (t)⁽⁷⁾	78.182	80.435	2,9%
Rifiuti prodotti (t)⁽⁷⁾	557.819	579.708	3,9%
di cui pericolosi (t) ⁽⁷⁾	1.861	3.247	74,4%
% di rifiuti riciclati/recuperati	82,7	91,4	10,5%
Raccolta differenziata presso lo scalo di Fiumicino (%)	74	82	10,8%
Raccolta differenziata presso lo scalo di Ciampino (%)	34	40	17,7%
Numero di siti attrezzati per la raccolta differenziata in autostrada	71	102	43,7%
Spese e investimenti a rilevanza ambientale (euro/000)⁽⁷⁾	140.073	133.168	-4,9%
Acqua, suolo e paesaggio	37.420	53.926	44,1%
Attività di trattamento e gestione dei rifiuti	27.239	19.170	-29,6%
Attività di trattamento delle emissioni (in atmosfera, in acqua ecc.)	6.380	2.160	-66,1%
Costi per assicurazioni	1.780	355	-80,1%
Rumore	46.937	32.001	-31,8%
Bonifiche ambientali e interventi di remediation	9.858	6.120	-37,9%
Impianti energia, rinnovabili e interventi di efficienza energetica	3.893	2.462	-36,8%

(1) I dati 2015 ricomprendono quelli della Società Autostradale Tirrenica solo per il trimestre di consolidamento.

(2) I valori 2015 di consumo di metano, benzina e altri combustibili presentano lievi differenze rispetto a quanto comunicato nel Bilancio Integrato 2015 per effetto del perfezionamento del sistema di rilevazione dei dati.

(3) Fonti informative utilizzate per i fattori di emissione: ISPRA - Fattori di emissione per la produzione e il consumo di energia elettrica in Italia; Department for Environment Food & Rural Affairs - Greenhouse Gas Conversion Factor Repository; IPCC Emission Factor Database.

(4) Rientrano in questa tipologia di emissioni quelle relative al consumo di combustibili per riscaldamento/condizionamento dei fabbricati, autotrazione, funzionamento di generatori, lavori.

(5) Rientrano in questa tipologia di emissioni quelle relative al consumo di energia elettrica e termica da teleriscaldamento.

(6) Dato calcolato con l'utilizzo di fattori di emissione dichiarati dai fornitori di energia delle società del Gruppo. Ove non dichiarato dal fornitore, è stato considerato il fattore di emissione del mix energetico nazionale.

(7) I valori 2015 presentano differenze rispetto a quanto comunicato nel Bilancio Integrato 2015 per effetto del perfezionamento del sistema di rilevazione dei dati con l'utilizzo del nuovo sistema informativo di gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management.



STRATEGIA AMBIENTALE

G4-DMA: Products and services, G4-EN27

La sostenibilità ambientale, intesa come tutela e valorizzazione dei territori attraversati dalle infrastrutture e riduzione dell'impatto sull'ambiente di tutte le attività aziendali, è al centro delle politiche di sviluppo del Gruppo Atlantia. In questo contesto sostenibilità significa soprattutto rispetto della natura e dei valori culturali dei territori e miglioramento della qualità della vita dei viaggiatori e della comunità. L'impegno di Atlantia comprende l'individuazione di idonee soluzioni tecniche, gestionali e organizzative per la salvaguardia del capitale naturale, la

mitigazione degli impatti negativi attuali e prevedibili generati dal business, l'implementazione di soluzioni innovative rispetto alle normative vigenti.

Una parte importante di questo impegno è dedicata al confronto con le istituzioni, associazioni ed enti pubblici e privati che si occupano di tutela dell'ambiente, al fine di individuare strategie condivise e sviluppare iniziative per sensibilizzare e informare le comunità sulle tematiche ambientali e di responsabilità sociale.

- **Coniugare crescita economica con salvaguardia del patrimonio ambientale**
- **Inclusione della tutela dell'ambiente nei processi decisionali di lungo periodo**
- **Implementazione di sistemi di gestione ambientale certificati secondo standard internazionali riconosciuti (78% ⁽¹⁾ il coverage della certificazione ISO 14001)**
- **Monitoraggio ambientale, compliance normativa e gestione delle criticità**
- **Miglioramento continuo del grado di compatibilità ambientale delle opere e utilizzo responsabile delle risorse**
- **Comunicazione delle performance ambientale e stakeholder engagement**

(1) Calcolato come % su fatturato.

RUMORE

Le infrastrutture di trasporto (strade, aeroporti, ferrovie), e il traffico a esse connesso, sono le principali sorgenti di rumore ambientale e di clima acustico nelle aree urbane.

Per tale motivo il Gruppo da una priorità alta al tema della protezione acustica con un impegno che ha origine sin dalle fasi di pianificazione e progettazione delle nuove opere, con lo sviluppo di metodologie, strumenti e soluzioni innovative per assicurare condizioni ambientali ottimali per i cittadini.

Il risanamento acustico è attuato mediante:

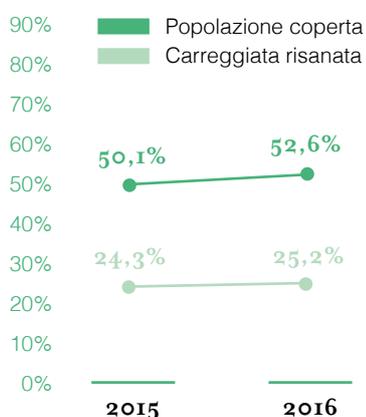
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stesa di asfalto drenante presente sull'83% ⁽²⁾ della rete autostradale italiana del Gruppo, originariamente utilizzato per migliorare i livelli di sicurezza stradale ma che porta evidenti benefici in termini di riduzione dell'inquinamento acustico;
- interventi lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, come le barriere antirumore il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo;
- interventi diretti sul ricettore.

La società Autostrade per l'Italia è impegnata in un Piano di Risanamento Acustico che prevede 300 macrointerventi lungo

Barriere antirumore lungo la rete (km)	2015	2016
Rete di Autostrade per l'Italia	322	330
Altre società autostradali	48	48
Totale	370	378

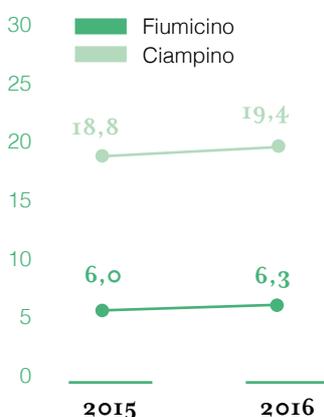
Autostrade per l'Italia

Avanzamento del piano di risanamento acustico



Aeroporti di Roma

Rilevazioni rumori/movimenti aeromobili (x 1.000)



tutta la rete in gestione (700 comuni e 14 regioni) e che ha una durata di 15 anni (2007–2022). A fine 2016 il programma ha raggiunto un livello di copertura del 53% della popolazione interessata in linea con le tempistiche di completamento previsto per il 2022.

In ambito aeroportuale il tema è particolarmente regolamentato e fondamentali sono i rapporti costanti con le Istituzioni, il territorio e le compagnie aeree.

La società Aeroporti di Roma si è dotata, per i 2 scali di Fiumicino e Ciampino, di un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti e collega tali informazioni con i dati e la traiettoria dei velivoli che li hanno generati. Il numero di centraline è stato incrementato nel corso degli anni: nel 2016 le centraline sono 20 a Fiumicino e 10 a Ciampino. L'attività di monitoraggio condotta nel 2016 sullo scalo di Fiumicino non ha evidenziato superamenti dei valori limite, mentre per lo scalo di Ciampino sono state riscontrate alcune zone di "superamento dei limiti", peraltro già evidenziate negli anni passati e a fronte delle quali ADR ha presentato alle autorità competenti il previsto Piano di mitigazione.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono stati tra i primi scali in Italia a istituire le Commissioni Aeroportuali (a cui partecipano anche ENAC, ENAV, Ministero dell'Ambiente, enti locali di competenza, ARPA e compagnie aeree) previste dalla normativa, i cui compiti sono la definizione delle procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione degli indici finalizzati alla classificazione dell'aeroporto.

Al fine di ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti in termini di inquinamento acustico, diverse sono le iniziative realizzate o in fase di studio: dune artificiali, barriere vegetali per contenere il rumore all'interno del confine aeroportuale, uscite veloci dalle piste in atterraggio per limitare il comando di engine reverse, barriere fonoassorbenti per le aree di test motori, e altri interventi di carattere operativo.

(2) Livello di copertura massimo consentito.



CONSUMI IDRICI

G4-DMA: Water, G4-DMA: Effluents and waste, G4-EN8, G4-EN9, G4-EN10, G4-AO4

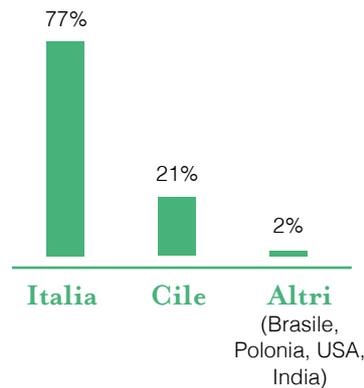
Nel 2016 il consumo complessivo di acqua è stato di circa 3,86 milioni di m³, registrando pertanto una diminuzione di circa il 10% rispetto al 2015, dovuta in particolare a condizioni climatiche favorevoli nell'area sud americana con una stagione secca di minore durata che ha consentito un prelievo minore per l'attività di irrigazione di aree verdi. Le società operanti nell'area di Santiago del Cile rappresentano, in tema di fabbisogno idrico, un caso particolare. Le condizioni meteo climatiche in quell'area, infatti, richiedono un maggior utilizzo di acqua per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio e per l'irrigazione di aree verdi municipali date loro in gestione nell'ambito degli accordi di concessione.

Del consumo totale dell'anno, inoltre, il 18% circa è rappresentato da acqua riciclata e riutilizzata in impianti di produzione della società Pavimental e, per la maggior parte, nelle operazioni dell'aeroporto di Fiumicino, grazie al suo impianto di depurazione.

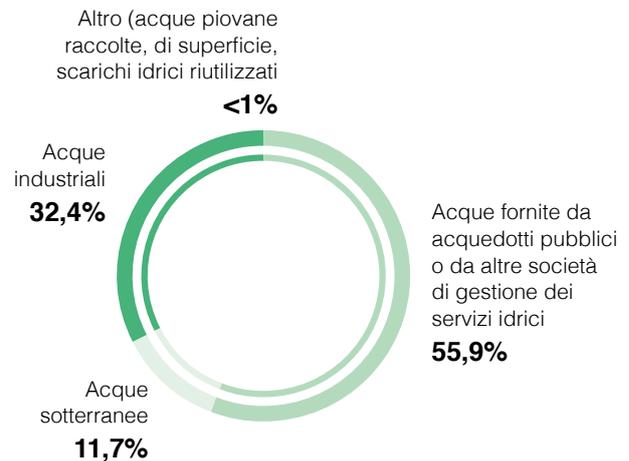
Grande attenzione è riservata al monitoraggio e alle depurazione delle acque, in particolar modo al trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma autostradale, dalle zone di parcheggio e transito dei veicoli nelle aree di servizio, sulle piste e nei piazzali aeroportuali.

Le acque reflue vengono raccolte e trattate in appositi impianti al fine di assicurare i livelli di qualità richiesti dalle normative locali per il rilascio in ambiente. Lo scalo di Fiumicino possiede 2 impianti di depurazione biologica, 13 impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia, 4 impianti di disoleazione per il trattamento delle acque di dilavamento di piste e piazzali e 5 torri di raffreddamento. Tali impianti consentono di scaricare nei corpi idrici superficiali adiacenti allo scalo di Fiumicino acque con una concentrazione di inquinanti ben al di sotto dei limiti di legge⁽³⁾.

Consumo di acqua per paese



Fonti di approvvigionamento idrico



(3) Per i dati relativi al volume di acqua scaricata, qualità e destinazione si faccia riferimento alla sezione "Dati analitici".

CONSUMO DI RISORSE E GESTIONE DEI RIFIUTI

G4-DMA: Effluents and waste, G4-DMA: Transport, G4-EN30, G4-EN22, G4-EN23, G4-EN24, G4-EN25

Il Gruppo impiega materie prime, semilavorati e prodotti, il cui impatto sull'ambiente va costantemente monitorato e limitato. I materiali maggiormente utilizzati sono materie da cava, bitumi, ferro e acciaio, cemento e prodotti utilizzati nelle operazioni di prevenzione della formazione di ghiaccio sulla sede stradale e sugli aeromobili prima della fase di decollo. L'ottimizzazione è il criterio costante nella gestione delle attività.

I progetti predisposti in attuazione dei piani di investimento del Gruppo per la rete autostradale italiana prevedono che le terre derivanti dagli scavi vengano riutilizzate (nei limiti imposti dalla normativa) per attenuare l'impatto ambientale legato principalmente all'approvvigionamento di inerti da cava e allo smaltimento tramite discarica dei materiali non utilizzati. Sono riutilizzati per realizzare rilevati, modellamenti morfologici, dune antirumore, nonché per riqualificare aree degradate (ad esempio, cave abbandonate).

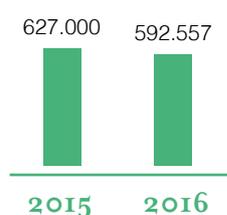
Nel 2016 sono stati riutilizzati circa 696 mila m³ di materiali da scavo in cantieri attivi delle società Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma (1,85 milioni nel 2015). La riduzione della quantità riutilizzata in termini assoluti deriva principalmente dal completamento lavori della Variante di Valico e di altri interventi del piano di investimento.

Nel corso dell'anno, inoltre, sono state prodotte circa 906 mila tonnellate di asfalto fresato proveniente dalla manutenzione della pavimentazione stradale ammalorata. Di queste circa il 75% è stato inviato a recupero presso ditte specializzate, il 10% circa è stato riutilizzato negli impianti fissi e mobili della società del gruppo Pavimental per produrre nuovo conglomerato bituminoso e il restante 15% ceduto a imprese esterne per il loro processo di produzione.

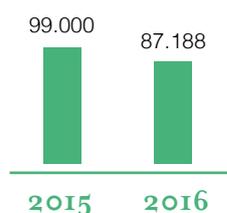
I rifiuti del Gruppo nel 2016 ammontano a circa 579 mila tonnellate contro le 558 mila circa del 2015. Più del 90% dei rifiuti prodotti è dovuto ai lavori di costruzione e manutenzione effettuati in ambito autostradale e aeroportuale con conseguente produzione di rifiuti misti da attività di demolizione e costruzione, terre e rocce e miscele bituminose.

Queste categorie di rifiuto presentano quantità estremamente variabili di anno in anno in quanto collegate principalmente ai piani di investimento. Sono comunque rifiuti quasi totalmente inviati a processi di recupero e riciclaggio.

Conglomerato bituminoso prodotto in impianto (t)



Fresato recuperato in impianto (t)



2016

Percentuale di recuperato/riciclato aumentata al 91% (83% nel 2015)



Escludendo la parte relativa ai “lavori”, la quantità di rifiuti prodotti nel 2016 fa registrare un totale di circa 52.634 tonnellate, con un incremento del 27% rispetto al 2015 che deriva, in parte, da maggiori smaltimenti per attività non ricorrenti di manutenzione occorse nell'anno, quali potature a ciclo pluriennale di alberature ad alto fusto e sostituzioni di elementi new jersey in calcestruzzo sulle barriere autostradali di protezione centrali e laterali, e in parte da un aumento delle attività di bonifica su aree esterne di proprietà, a seguito di sversamenti abusivi registrati soprattutto nella c.d. “terra dei fuochi” in Campania.

È proseguito, nei 2 scali gestiti dalla società ADR, il programma di raccolta differenziata. In particolare presso i terminal di Ciampino sono state messe in esercizio 2 aree di deposito rifiuti, appositamente attrezzate e con personale qualificato in presidio, che hanno determinato un significativo incremento della raccolta differenziata dei rifiuti, che è passata dal 21% del 2014 al 40% del 2016.

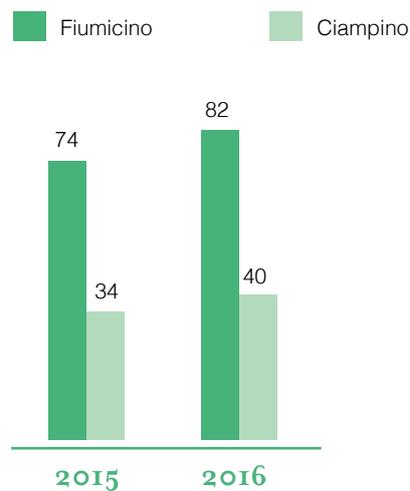
A Fiumicino la raccolta differenziata ha raggiunto a fine anno una percentuale, ancora in aumento, dell'82%.

Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite i servizi municipali di nettezza urbana e ditte specializzate e autorizzate, che si occupano anche delle attività di recupero/riciclaggio.

Nel 2016 si sono verificati 18 sversamenti, 13 dei quali di materiale pericoloso, principalmente a seguito di incidenti autostradali (in particolare carburanti, olii, fessato, terre contenenti sostanze pericolose, prodotti alimentari) per una quantità equivalente a un peso totale di oltre 433 tonnellate⁴ e un costo per attività di remediation di circa 463 mila euro.

La gestione di tali eventi è disciplinata da apposite procedure interne che governano tutte le principali emergenze e la gestione dei rischi ambientali.

Raccolta differenziata negli aeroporti (%)



(t)	2015	2016
Rifiuti da lavori	516.386	527.074
Rifiuti da attività di esercizio	41.433	52.634
Totale (a)	557.819	579.708

(a) I valori 2015 presentano differenze rispetto a quanto comunicato nel Bilancio Integrato 2015 per effetto del perfezionamento del sistema di rilevazione dei dati con l'utilizzo del nuovo sistema informativo di gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management.

(4) Sversati inoltre 94.980 litri di sostanze liquide.

POLITICA ENERGETICA

G4-DMA: Products and services

Anche nel 2016 è proseguito l'impegno del Gruppo Atlantia sul fronte delle fonti energetiche rinnovabili e dell'implementazione di soluzioni ecoefficienti sul piano dei consumi.

L'impegno sul tema dell'energia trova rilevanti sinergie anche con le azioni condotte sul versante del monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni e più in generale sull'approccio al tema dei cambiamenti climatici, per il quale si rimanda al paragrafo successivo.

Le principali fonti energetiche del Gruppo sono rappresentate da combustibili - direttamente utilizzati per il riscaldamento e condizionamento dei fabbricati, il funzionamento di impianti, macchinari di manutenzione, automezzi di servizio e gruppi elettrogeni - e da energia elettrica per l'illuminazione e il funzionamento di vari sistemi e apparecchiature.

Nel 2016 sono stati consumati 2.783 TJoule fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio, benzina ed etanolo. Il dato fa registrare una diminuzione di circa il 4% rispetto ai consumi dell'anno precedente per effetto di un minor utilizzo di metano e gasolio, compensati da un aumento della quota relativa al consumo di energia elettrica, il cui aumento è in parte giustificato dall'entrata in esercizio della Variante di Valico.

L'obiettivo di riduzione e ottimizzazione dei consumi energetici è perseguito in particolare attraverso:

- l'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi;
- la realizzazione di progetti per la riduzione dei consumi energetici, sia operando su mezzi e impianti, sia attraverso l'efficientamento dei processi;
- lo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Tra le varie iniziative, la società Autostrade per l'Italia sta, da qualche anno, sperimentando applicazioni nel campo della produzione energetica combinata (energia elettrica, termica, frigorifera). Nel 2016 la Società ha completato i lavori di realizzazione dell'impianto dell'edificio del Centro Elaborazione Dati di Firenze. Già in esercizio, invece, il primo impianto realizzato per la sede del quartier generale di Roma.

Sempre in tale ambito, l'aeroporto di Fiumicino è servito da una centrale di cogenerazione alimentata a gas metano, che produce sinergicamente energia elettrica e termica a copertura di quasi la totalità del fabbisogno energetico dell'aeroporto.

Sono proseguiti, anche nel 2016, gli interventi nel campo dell'illuminazione, con il largo impiego della tecnologia LED, della climatizzazione, con l'installazione di impianti solari termici, e le iniziative sugli edifici per il contenimento delle dispersioni di calore, la gestione automatizzata delle temperature, e il miglioramento impiantistico con la conversione da gasolio a metano di centrali termiche e l'installazione di impianti a maggiore efficienza. Per entrambi gli scali gestiti dalla società ADR è operativo il Sistema di Gestione dell'energia certificato ISO 50001.

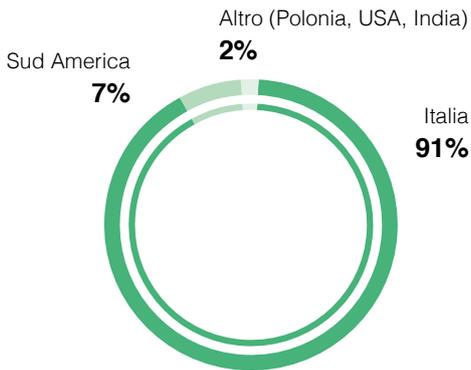
A Fiumicino, pur a fronte dell'incremento del numero di passeggeri rispetto al 2015 (+3,2%) e di numerosi cantieri aperti, i consumi di energia elettrica nel 2016 sono risultati inferiori rispetto al 2015 (-0,7%). Il risultato è particolarmente significativo anche alla luce dei consumi di energia sostenuti per realizzare il nuovo Molo e l'Avancorpo, inaugurati a dicembre 2016, oltre che il nuovo sistema bagagli BHS del Terminal 1 e i Piazzali aeromobili 200, entrati in esercizio a metà anno. Dal 2009 al 2016 l'indicatore di kWh/passeggero si è ridotto del 31%, un risultato importante ottenuto grazie a interventi di efficienza energetica messi in atto continuativamente negli anni.

Anche nel 2016, grazie agli interventi realizzati in efficienza energetica, la società Autostrade per l'Italia ha avuto accesso al meccanismo dei Titoli di Efficienza Energetica (TEE), ottenendo un totale di 16.000 certificati bianchi pari a un controvalore di circa 2,1 milioni di euro.

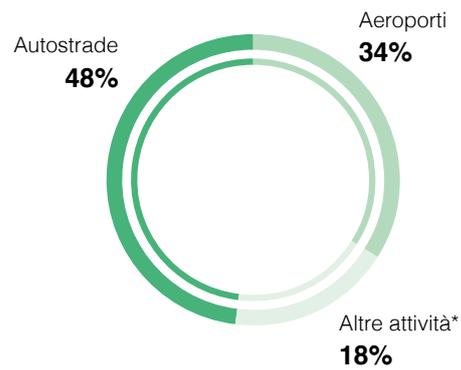


G4-DMA: Products and services

Consumo di energia 2016 per Paese



Consumo di energia per attività



* Rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

Sul fronte delle energie rinnovabili, nel corso dell'anno gli impianti fotovoltaici in esercizio hanno prodotto circa 11.690 MWh di energia elettrica (di cui il 40% autoconsumata in sito) e hanno consentito di evitare l'emissione in atmosfera di circa 3.760 tonnellate di CO₂. Ulteriori 157 tonnellate di CO₂ sono state evitate grazie alla produzione di energia da impianti solari termici e geotermici.

Questi investimenti consentono un risparmio di circa 1 milione di euro all'anno per tutta la vita utile degli impianti, oltre all'erogazione di incentivi statali.

CARBON FOOTPRINT

G4-DMA: Products and services, G4-EC2

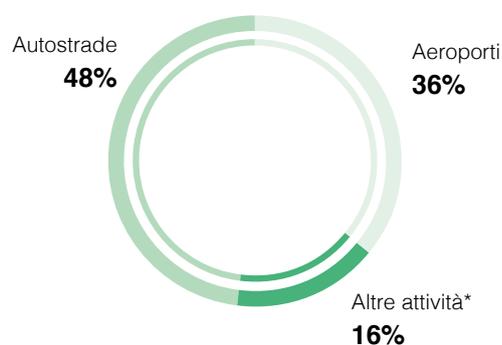
Per il tipo di attività svolta, il cambiamento climatico non rappresenta una minaccia diretta per l'operatività aziendale e le performance economico-finanziarie. In termini indiretti, tuttavia, può avere un impatto sulle infrastrutture per via di fenomeni meteorologici improvvisi e di crescente intensità (in particolare, precipitazioni nevose intense, freezing rain, alluvioni, esondazioni, incendi). Per tale motivo la lotta al cambiamento climatico per un operatore come Atlantia, necessità di una strategia di mitigazione d'impatto, da un lato, e di adattamento, dall'altro, attraverso:

- una progettazione orientata al ciclo di vita delle infrastrutture (Life Cycle Engineering);
- utilizzo di studi numerici e modelli per definire le condizioni di rischio (es. idraulico, idrogeologico, strutturale ecc.) e dimensionare le opere in modo tale da resistere a intense sollecitazioni esterne di tipo meteo-climatico;
- interventi diretti per ridurre la propria impronta carbonio (Carbon Footprint).

Il Gruppo partecipa dal 2004⁽⁷⁾ al Carbon Disclosure Project (CDP), una delle più importanti piattaforme globali di raccolta e condivisione di informazioni relative alle performance ambientali delle imprese.

Nel 2016 Atlantia ha prodotto circa 222.456 tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), in diminuzione del 2% rispetto al 2015. Se si considera il valore totale al netto della quota di energia verde dichiarata/certificata da alcuni fornitori del Gruppo il CO₂ totale emesso scende a 199.922 tonnellate. Le azioni condotte in particolar modo sul tema energia hanno comunque evitato nel 2016 l'emissione di oltre 9.300 tonnellate di CO₂.

Emissioni di GHG 2016 per attività



* Rientrano in "altre attività" le operazioni i Pavimental, Spea e ETC.

(5) Per consumo di energia elettrica, vapore, teleriscaldamento.

(6) Il valore è stimato sulla base dei dati di logistica primaria e secondaria per l'approvvigionamento di cloruri.

(7) Fino al 2009 come Gruppo Autostrade per l'Italia.

Carbon Footprint (CO ₂ eq tonnellate)	2015	2016
Autotrazione	45.795	42.694
Generatori	4.136	1.746
Riscaldamento	11.026	9.151
Cogenerazione	69.520	62.748
Impianti	18.499	15.460
Totale emissioni dirette (Scope 1)	148.975	131.798
Emissioni indirette (Scope 2)⁽⁵⁾	78.431	90.658
Emissioni CO ₂ da fenomeni di congestamento autostradale	18.981	19.481
Emissioni fuggitive e perdite T&D	6.226	6.715
Acquisto e trasporto di materiali per lavori stradali	217.907	236.503
Acquisto e trasporto di cloruri ⁽⁶⁾	17.516	20.895
Emissioni di CO ₂ del ciclo LTO	509.336	481.420
Viaggi dei dipendenti	3.140	2.503
Totale emissioni (Scope 3)	773.106	767.516

Alcuni valori 2015 riportati in tabella presentano differenze rispetto a quanto comunicato nel Bilancio Integrato 2015 per effetto del perfezionamento del sistema di rilevazione dei dati con l'utilizzo del nuovo sistema informativo di gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management.

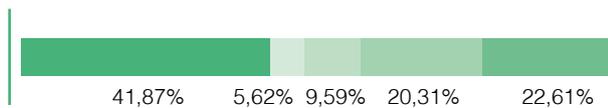


G4-DMA: Products and services

Il Gruppo determina, nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint, una stima delle emissioni (o da c.d. Scope 3) per alcuni ambiti sui quali può esercitare un'azione di tipo indiretto e intervenire eventualmente con azioni di mitigazione. Si fa riferimento, ad esempio, alle emissioni di gas clima-alteranti dovute ai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete autostradale⁽⁸⁾ e, per le attività aeroportuali, alla cosiddetta fase di Landing and Take Off (decollo, atterraggio e rullaggio) degli aeromobili. La movimentazione interna (taxi in e taxi out) è l'unica fase, infatti, sulla quale Aeroporti di Roma può esercitare un'azione di tipo indiretto, attraverso la gestione logistica dei runway. I risultati sono riepilogati nella tabella precedente.

Aeroporti di Roma aderisce dal 2011 Airport Carbon Accreditation (ACA) di ACI Europe (Airport Council International), sistema di certificazione che prevede 4 livelli di accreditamento. Nel 2015 lo scalo di Fiumicino ha riconfermato il livello di accreditamento 3+ "Neutrality", compensando le emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti di produzione di energie rinnovabili e da progetti di implementazione di sistemi di illuminazione a risparmio energetico. Inoltre, il sito di Ciampino ha ottenuto il livello 3 di accreditamento ACA "Optimisation", che prevede la quantificazione delle emissioni (anche indirette) e la dimostrazione dei miglioramenti assoluti o relativi delle performance conseguite.

Emissioni di CO₂ evitate



- Produzione da fonti rinnovabili
- Interventi sull'illuminazione interna ed esterna
- Efficienza impianti di climatizzazione
- Altri interventi di efficienza energetica
- Riciclaggio della pavimentazione stradale

(8) Calcolato attraverso l'indicatore delle ore perse in coda "Total Delay" sulla rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

MONITORAGGIO E CRITICITÀ AMBIENTALI

G4-DMA: Products and services, G4-DMA: Environmental grievance mechanism, G4-EN27

Dalla progettazione delle opere alla loro fase di esercizio, viene eseguita l'attività di monitoraggio ambientale per lo più effettuata dall'ufficio di Monitoraggio Ambientale di Spea Engineering. Nel 2016, con l'apertura al traffico della Variante di Valico, l'ambito territoriale di intervento del monitoraggio di Autostrade per l'Italia nell'anno ha riguardato le attività di post-operam della nuova tratta appenninica, che si aggiunge alle ulteriori tratte autostradali.

Si può rilevare una riduzione del numero complessivo dei rilievi ambientali rispetto all'anno precedente dovuto alla diminuzione delle attività di Autostrade per l'Italia a seguito del completamento dei lavori della Variante di Valico, nonché del completamento dei lavori in alcuni lotti dell'A14.

Per quanto riguarda le criticità ambientali, il trend registrato è in linea con quello rilevato nel corso degli ultimi anni con 6 segnalazioni, 3 delle quali occorse in Brasile e in Polonia. Il numero ridotto rispetto ai primi anni è dovuto alla fase ormai avanzata dei lavori, a una maggiore attenzione da parte delle Direzioni Lavori e delle imprese appaltatrici alle problematiche ambientali.

Si evidenzia che nel triennio 2014-2016 non sono state comminate sanzioni monetarie o non monetarie per non conformità a leggi o regolamenti in materia ambientale. Con riferimento, inoltre, ad azioni legali e procedimenti penali in materia ambientale non si segnalano casi passati in giudicato.

Rilievi ambientali e criticità segnalate



Nota: il grafico riporta un dato corretto delle criticità segnalate nel 2015 rispetto a quanto comunicato nel Bilancio dell'anno precedente.





APPENDICE

Processo di predisposizione del Bilancio	108
Carta degli impegni per la sostenibilità 2016	110
Dati analitici	117
GRI Content Index	126
Tabella di raccordo GRI - Global Compact	134
Assurance	136
Contatti	138



PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEL BILANCIO

G4-13, G4-17, G4-18, G4-22, G4-23, G4-28, G4-29, G4-30

Il presente Bilancio 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 2016.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2016 si differenzia da quello al 31 dicembre 2015 per l'acquisizione del controllo della Società Autostrada Tirrenica (SAT) perfezionato nel mese di settembre 2015. La società in questione è stata considerata nei dati del presente Bilancio Integrato 2016 per l'intero esercizio a differenza del Bilancio 2015 in cui per la suddetta Società era stato preso a riferimento solo il quarto trimestre.

Nel corso del 2016, inoltre, non sono state poste in essere operazioni con impatto significativo sui dati economico-finanziari del Gruppo, non ricorrenti atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate. Il Bilancio Integrato 2016 è la quinta relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council (www.theiirc.org/international-ir-framework/) e redatta in conformità alle linee guida del GRI G4 - Comprehensive option, e ai supplementi "Construction & Real Estate" applicato al settore autostradale e "Airport Operators" applicato alle attività aeroportuali.

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 ha considerato le finalità informativa 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 documento, sottoposto al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 12 maggio 2017, è stato assoggettato a revisione limitata da parte della società di revisione Deloitte. Il Bilancio è pubblicato in italiano e in inglese sul sito internet di Atlantia (www.atlantia.it/it/sostenibilita).



Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale "Sostenibilità", mediante l'utilizzo di un nuovo sistema informativo denominato CIR (Corporate Integrated Reporting) per la gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management. La piattaforma è stata sviluppata su piattaforma Tagetik nel corso del biennio 2015/2016. In caso di stime degli indicatori è fornita la modalità adottata. All'interno del testo sono state riportate note esplicative in caso di eventuali dati mancanti (difficoltà o impossibilità di reperimento, affidabilità del dato non soddisfacente), variazioni delle metodiche di calcolo/stima, variazioni di perimetro ecc.

Nel presente Bilancio sono indicate con le seguenti abbreviazioni:

- "ASPI": la società Autostrade per l'Italia S.p.A., capogruppo operativa in ambito autostradale
- "ADR": il gruppo Aeroporti di Roma che gestisce e sviluppa gli scali romani di Fiumicino e Ciampino.



Settori operativi

Nel corso del 2016, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha approvato un piano di riorganizzazione societaria del Gruppo che conseguentemente ha ridefinito i settori operativi del Gruppo Atlantia. A seguito di tali modifiche alcuni dati economico finanziari presenti in questo Bilancio e riferiti al 2015 sono stati rielaborati rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio Integrato 2015.

La nuova composizione dei settori operativi del Gruppo Atlantia è la seguente:

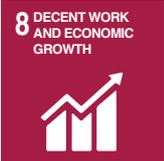
- a) attività autostradali italiane: include le attività effettuate dalle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Si evidenzia, inoltre, che tale settore include anche le attività di società (AD Moving, Giove Clear, Infoblu, EsseDiEsse, Autostrade Tech) che svolgono attività di supporto alle concessionarie italiane e che risultano controllate da Autostrade per l'Italia;
- b) attività autostradali estere: include le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile, India e Polonia, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e delle relative holding di diritto estero. Inoltre tale settore include la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene le partecipazioni in Sud America;
- c) attività aeroportuali italiane: include le attività aeroportuali di Aeroporti di Roma, titolare della concessione per la gestione e per l'ampliamento degli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino;
- d) Atlantia e altre attività: tale raggruppamento comprende le attività della Capogruppo Atlantia; le attività di realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti in tale ambito sono Telepass ed Electronic Transaction Consultants; e infine le attività di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture, svolte essenzialmente da Spea Engineering e Pavimental.

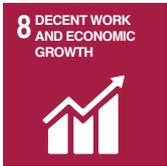
Determinazione dei valori "su base omogenea"

L'espressione "su base omogenea", utilizzata nel Bilancio per il commento delle variazioni di taluni dati economici e finanziari consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati eliminando alcuni elementi dai dati consolidati 2016 e 2015, tra cui differenze valutarie, effetti fiscali, impatto di operazioni finanziarie, ripristini di valore e/o svalutazioni di partecipazioni, ecc. Per un approfondimento si rimanda al Capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" (paragrafo "Valori su base omogenea") della Relazione Finanziaria Annuale 2016 di Atlantia.



CARTA DEGLI IMPEGNI PER LA SOSTENIBILITÀ 2016

Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena occupazione e il lavoro dignitoso per tutti</p> 	<p>Realizzazione di iniziative rivolte all'infanzia a all'adolescenza finalizzate alla valorizzazione delle competenze individuali e allo sviluppo della "cultura del fare" anche tramite l'attivazione di laboratori di manualità artigianale.</p> <p>Favorire, attraverso le <i>academy interne</i> delle società del Gruppo, la diffusione del know how tecnico e delle competenze distintive per promuovere l'aggiornamento e la crescita professionale delle risorse.</p>	<p>Nel mese di ottobre 2016 è partita la seconda edizione del progetto "Artigiano per un Giorno", presso il Museo dei Bambini Explora di Roma. Nelle 8 giornate dedicate si sono svolti i laboratori per la riscoperta dei mestieri della grande tradizione artigianale italiana (falegnami, corniciai, sarti e liutai). Il progetto ha visto 7.117 visitatori complessivi presenti al Museo Explora nei 4 week end di ottobre, 50.000 persone raggiunte (visualizzazioni, commenti, condivisioni) con i post Facebook di Autostrade ed Explora dedicati all'iniziativa e 1.728 visualizzazioni dei messaggi sul profilo Twitter Explora. Sono stati raccolti, inoltre, oltre 50 articoli sull'iniziativa, tra stampa e web.</p> <p>L'iniziativa è proseguita, da fine novembre, al Muba, il Museo dei Bambini di Milano, dove circa 600 bambini hanno partecipato ai laboratori (aperti a scuole e famiglie) dedicati ai mestieri di cestaio, falegname e sarta.</p> <p>Nel mese di aprile, inoltre, Autostrade per l'Italia ha realizzato, nell'ambito del Festival dei Bambini di Firenze, l'iniziativa Kids At Work, Il Cantiere della Fantasia con focus sulla Variante di Valico. Le attività, che si sono svolte presso la Sala della Musica dell'ex tribunale di San Firenze, hanno previsto una prima parte "teorica", con una semplice spiegazione da parte di un ingegnere di Autostrade per l'Italia delle attività di progettazione e disegno di un'opera e una seconda parte "pratica" con la realizzazione, utilizzando mattoncini di legno, delle opere progettate. Circa 1.000 bambini hanno partecipato alle attività nel corso dei 3 giorni del Festival.</p> <p>Con riferimento alla formazione erogata attraverso le Academy interne di Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma, le evidenze al 31.12.2016 sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa il 60% di ore di formazione specialistica erogata con docenza internalizzata (13.084 ore erogate su un totale di 22.508 ore). • n. trainer interni che hanno erogato formazione: 143 • n. risorse formate con trainer interni: 6.261 • ore fruite: 56.670. <p>Tra i principali programmi formativi erogati con trainer interni si evidenziano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'ambito del programma "Cliente al Centro" di ASPI: formazione operatori Monitoraggio Centralizzato di Rete e formazione esattori su procedure di primo intervento; • formazione per Direttori Lavori e assistenti Direzione Lavori di ASPI, nell'ambito del processo di internalizzazione; • formazione per il personale dedicato alle ispezioni tecniche periodiche sullo stato delle infrastrutture autostradali; • nell'ambito del programma di ADR "Customer Experience Education": formazione per il personale aeroportuale neo assunto e per il personale di front end (Security, Mobility, Assistance, Cleaning, Servizi di Terminal/Informazioni al pubblico) e formazione sulla metodologia "Lean Six sigma" per il personale che opera nell'ambito dei Servizi di Terminal e di ADR Security; • formazione per la gestione e riduzione dei rischi derivanti dalla circolazione nelle aree airside dell'aeroporto. <p>Inoltre, Autostrade per l'Italia ha avviato un progetto di revisione della Academy che si è organizzata in Faculty, strutture volte a soddisfare i fabbisogni formativi delle diverse famiglie professionali aziendali. È stato attivato un pilota per le tematiche inerenti al monitoraggio e al controllo dell'arredo tecnologico della rete che ha visto</p>

Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena occupazione e il lavoro dignitoso per tutti</p> 	<p>Implementazione di corsi di formazione e-learning sulla salute e sicurezza e sulla gestione delle emergenze in aeroporto per l'aggiornamento periodico dei lavoratori.</p> <p>●</p> <p>Implementazione di un progetto nelle sedi operative territoriali di Autostrade per l'Italia finalizzato alla gestione della sicurezza attraverso il protocollo BBS (Behaviour Based Safety) che promuove e incentiva i comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro per la riduzione degli infortuni.</p> <p>●</p>	<p>coinvolti, nel mese di dicembre, circa 20 trainer interni, formati su contenuti specialistici e trasversali, per poter erogare corsi a circa 500 colleghi dell'area impianti a partire da aprile 2017. Infine, ADR ha istituito a livello organizzativo la figura interna del Training Manager (in adempimento al Regolamento 139/2014 EASA), responsabile di attuare un piano di formazione per l'innalzamento degli standard operativi safety nell'airside e per la riduzione dei relativi rischi.</p> <p>Nel mese di dicembre 2016 è entrata in vigore la nuova procedura che prevede la consegna della documentazione informativa sulle norme comportamentali e sulla gestione emergenze in ambito aeroportuale ai lavoratori di società terze, in accordo con quanto previsto dalla "Procedura per il rilascio delle tessere aeroportuali" allegata al Regolamento di Scalo. La consegna degli opuscoli cartacei e la relativa firma del "Verbale di avvenuta consegna documentazione informativa" sono stati sostituiti da un'informativa fruibile gratuitamente in modalità e-learning, della durata di circa 1 ora, finalizzata a informare tutti i lavoratori che accedono agli scali aeroportuali di Fiumicino e Ciampino circa le procedure di emergenza e le principali norme comportamentali. In base alla procedura, gli utenti inviano le iscrizioni al SPP che le inoltra al Tutor responsabile della piattaforma formativa. Quest'ultimo invia le credenziali di accesso agli utenti che possono, così, usufruire del corso e scaricare direttamente l'attestato al termine dello stesso. Dall'avvio della nuova procedura sono state formate 574 unità, per un totale di 574 ore di informazione in modalità e-learning.</p> <p>Avviato nelle Direzioni di Tronco di Bologna e Udine, il progetto pilota "BBS - Behaviour Based Safety", Sistema di Gestione della Sicurezza basato sull'applicazione dei principi dell'analisi del comportamento, implementato con la finalità di ridurre gli infortuni sul lavoro dovuti a cause comportamentali. Questa prima fase ha coinvolto oltre 100 persone.</p>
<p>Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione</p> 	<p>Adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità attraverso investimenti in ambito autostradale e aeroportuale in Italia e all'estero. Obiettivo 2016: 1,1 miliardi di euro.</p> <p>●</p>	<p>1,2 miliardi di euro investiti nel 2016 (+15% rispetto al target).</p>



Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione</p> 	<p>Studio di una metodologia per l'analisi funzionale degli interventi prioritari in ambito infrastrutturale, che considera indicatori di redditività, di sostenibilità ambientale e opportunità per il territorio.</p> <p>●</p> <p>Miglioramento continuo degli standard di sicurezza attraverso interventi infrastrutturali, organizzativi e campagne di sensibilizzazione/formazione.</p> <p>●</p>	<p>ASPI ha sviluppato e utilizzato una metodologia di analisi per definire la priorità degli interventi in base a criteri di sostenibilità economica sociale e ambientale. Tale metodologia, testata e condivisa con il MIT, considera ulteriori aspetti di valutazione strategica che integrino la redditività, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la competitività territoriale (degli interventi stessi nel rispondere alla domanda di spostamento configurabile, con riguardo anche alla loro eventuale endogena propensione a favorire dinamiche insediative, produttive e residenziali); • la sostenibilità ambientale (opportunità di mitigazione ambientale e di valorizzazione paesistico-culturale dei territori interessati); • la potenzialità sistemica (capacità di integrazione/interconnessione dell'infrastruttura nel contesto trasportistico e multimodale preesistente e/o programmato, sia di breve che di lungo termine). <p>L'applicazione del modello, unitamente agli approfondimenti trasportistici, hanno fornito una visione integrata circa la priorità delle opere da realizzare. Nello specifico è emersa la priorità per le seguenti opere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A14 Dir. Ravenna–Bologna S. Lazzaro (da 3 a 4 corsie) • A1 Milano Sud–Lodi (da 3 a 4 corsie) • A11 Firenze–Pistoia (da 2 a 3 corsie) • A1 Incisa–Valdarno (da 2 a 3 corsie) • A13 Ferrara–Bologna (da 2 a 3 corsie) • A13 Padova–Monselice (da 2 a 3 corsie) • A12 Santa Marinella–Torrimpietra (terza corsia dinamica). <p>Il Ministero, preso atto delle suddette analisi, in data 29.12.2016, ha invitato ASPI ad accelerare le progettazioni delle opere per ottimizzare i tempi di inserimento in Convenzione Unica di quelle iniziative ritenute prioritarie.</p> <p>L'adozione di misure di prevenzione dei fattori di incidentalità e gli interventi puntuali operati hanno consentito di ottenere una diminuzione del numero di incidenti e feriti nei PISM (Punti della rete autostradale a incidentalità sopra la media). Nel 2016 si sono registrate diminuzioni del 12% del numero di incidenti e del 9% del numero dei feriti rispetto al 2015 (si evidenzia una riduzione generalizzata di oltre il 40% facendo riferimento all'anno base 2013).</p> <p>In ambito aeroportuale, ADR ha emesso le procedure gestione DPI e di sorveglianza sanitaria. Emessa, inoltre, la revisione del Documento valutazione rischio incendio aerostazioni di Ciampino e Fiumicino. Completata, infine, la formazione Dirigenti ai fini della sicurezza con verifica finale d'apprendimento.</p> <p>Nel dicembre 2016, in occasione dei "10 anni della Consulta per la Sicurezza e Qualità del Servizio" Autostrade per l'Italia ha redatto il Bilancio dei 10 anni di attività, per dare evidenza ai principali risultati e alle principali iniziative portate avanti in questi 10 anni: lo sviluppo e l'installazione del Tutor su oltre 2.500 km di autostrada, l'intera copertura della rete con asfalto drenante e numerosi interventi sul fronte della sicurezza che hanno permesso di raggiungere lo straordinario risultato di riduzione dell'80% del tasso di mortalità, dato che corrisponde a circa 300 vite salvate ogni anno.</p> <p>Per promuovere sia l'attività della Consulta sia i principali risultati conseguiti in termini di sicurezza stradale è stata realizzata nel mese di dicembre, una campagna stampa sui principali quotidiani, uno speciale di Quattroruote nonché una riunione speciale della Consulta, indetta per condividere il Bilancio con tutti i partecipanti.</p>

Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione</p> 	<p>Progettazione del Molo A di Fiumicino e dell'aviazione generale di Ciampino con livelli di eccellenza sotto il profilo della sostenibilità, in conformità con gli standard LEED livello gold.</p> 	<p>La certificazione del progetto del Molo A di Fiumicino è in corso con obiettivo Gold. Il Progetto di aviazione generale di Ciampino prosegue secondo programma e si prevede di completare l'iter (ottenimento del certificato) nel corso del 2017.</p>
<p>Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili</p> 	<p>Sviluppo dei territori attraversati dalla rete autostradale e dell'area circostante l'aeroporto di Fiumicino attraverso iniziative per la valorizzazione del patrimonio naturale, culturale e del turismo.</p> 	<p>Nel corso dell'anno si è svolta l'iniziativa Navigare il Territorio per la promozione degli asset dei beni culturali nella zona dei porti imperiali limitrofa all'aeroporto. L'iniziativa ha previsto il coinvolgimento delle scuole di Fiumicino con corsi di formazione e laboratori in sito, aperture nei weekend al pubblico e l'offerta gratuita ai passeggeri di lungo transito dell'aeroporto. L'iniziativa ha visto la presenza complessiva di 17.467 tra visitatori e studenti nelle 23 settimane di attività, ma nel suo complesso il sito ha registrato tra visitatori e studenti dall'inizio dell'anno 20.332 presenze, di cui l'86% nelle 23 settimane di «navigare il territorio». Tutte le informazioni sono consultabili dal sito: www.navigareilterritorio.it. Proseguito l'impegno di ASPi nel progetto Sei in un Paese meraviglioso per la valorizzazione del patrimonio artistico, culturale, ambientale ed enogastronomico del nostro Paese. Il progetto coinvolge 100 aree di servizio ognuna delle quali promuove itinerari "on the road" (in totale oltre 300 itinerari e più di 800 località) originali e innovativi rispetto ai percorsi turistici classici, studiati in funzione del tempo a disposizione del viaggiatore. In aggiunta agli spazi presso le aree di servizio sono stati installati a oggi oltre 300 cartelloni "touring" lungo la rete autostradale al fine di informare i viaggiatori sulle bellezze del territorio circostante e le relative "experience". "Sei in un Paese meraviglioso" è stato nuovamente promosso su Sky Arte con la realizzazione della seconda serie con 18 puntate e un testimonial d'eccellenza. Il progetto è stato protagonista in numerosissimi eventi esterni su tutto il territorio italiano, in particolare nell'ambito delle iniziative "Repubblica delle Idee" organizzata dal gruppo editoriale Espresso/Repubblica, "Panorama d'Italia" del gruppo Mondadori, "Giro d'Italia" del gruppo RCS e il "BikeEconomy forum" della fondazione Manlio Masi.</p>
	<p>Prosecuzione degli interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico di Autostrade per l'Italia, attraverso la realizzazione di ulteriori 32 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 56 milioni di euro e il raggiungimento del 54,5% della popolazione interessata dal Piano.</p> 	<p>A dicembre sono stati realizzati 8,4 km lineari di barriera acustiche per un investimento di 21 milioni di euro, con il raggiungimento del 52,6% della popolazione interessata dal PRA.</p>



Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili</p> 	<p>Definizione di una metodologia per l'individuazione dei periodi dell'anno nei quali è maggiore il rischio di superamento dei limiti acustici nell'area aeroportuale e implementazione di un modello di simulazione a supporto di azioni per la mitigazione dell'impatto.</p> <p>●</p> <p>Sviluppo dell'intermodalità: progettazione di aree di collegamento modale in prossimità di grandi centri urbani e industriali e potenziamento del trasporto collettivo da e verso gli aeroporti.</p> <p>●</p> <p>Progetto per il miglioramento della qualità del servizio in aeroporto mediante la personalizzazione dell'assistenza offerta a passeggeri con particolari esigenze e a ridotta mobilità.</p> <p>●</p>	<p>Attivato un canale di comunicazione diretto con ENAV ai fini dell'individuazione dei periodi a "rischio sfioramento" nei quali implementare azioni di mitigazione. Realizzato prototipo per la simulazione dell'impatto acustico generato da differenti scenari di traffico aereo, definito in termini di numero di movimenti e ripartizione sulle varie testate. Il prototipo è stato realizzato in collaborazione con la cattedra di Fisica Tecnica Ambientale di UNIROMA1.</p> <p>Nel 2016 Autostrade per l'Italia ha avviato la realizzazione di un parcheggio scambiatore in sede autostradale presso Scandicci, accessibile dalle corsie dell'autostrada A1 Milano-Napoli e collegato con la fermata del tram, con 487 posti auto compresi gli spazi per i disabili, 25 posti per pullman e un centro servizi e informazioni per i passeggeri. Il parcheggio entrerà in funzione entro il primo semestre del 2017.</p> <p>ADR ha in corso di condivisione il protocollo di intesa con RFI per il potenziamento della stazione ferroviaria esistente, tramite realizzazione di 2 binari esterni e prolungamento di 40 m del binario lato ovest.</p> <p>Il progetto è stato completato e da luglio è operativo il nuovo servizio di assistenza gratuita per i passeggeri a ridotta mobilità di natura oncologica in partenza e arrivo all'aeroporto Leonardo Da Vinci. Si tratta di un'assistenza a 360 gradi che prevede 2 tipologie di prestazioni: una prima, servita presso il Pronto Soccorso di ADR, qualora il passeggero con problemi di carattere oncologico necessiti di controlli specialistici di natura cardiologica, pneumologica e chirurgica prima del volo; una seconda garantita nelle sale di accoglienza di ADR Assistance in aerostazione, qualora sia sufficiente un controllo dei parametri generali.</p> <p>È stato inoltre avviato, in accordo con Fondazione ANT, un progetto formativo rivolto ai circa 300 operatori di ADR Assistance, che consentirà agli addetti di rispondere alle esigenze, anche le più complesse e di natura comunicativa, dei pazienti in transito nello scalo romano.</p>

Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Garantire modelli di consumo e produzioni sostenibili</p> 	<p>Supply Chain: integrazione della procedura aziendale ADR che definisce i comportamenti ambientali da adottare da parte dei fornitori operatori, con la richiesta di una informativa sulle azioni di sostenibilità messe in atto e inserimento nei capitolati di gara dell'obbligo del rispetto della procedura aziendale.</p> <p>●</p> <p>Supply chain: Intensificazione del sistema di audit di sostenibilità pre-announced e/o unannounced e di follow up.</p> <p>●</p> <p>Realizzazione di iniziative per il risparmio elettrico e termico: interventi sugli impianti di riscaldamento, condizionamento e illuminazione presso ADR. Target 2016: stima di saving pari a 4.000 MWh termici/anno (1,8% del consumo totale) e 2.700 Mwh elettrici (4% del consumo totale).</p> <p>●</p> <p>Potenziamento della differenziazione dei rifiuti in aeroporto mediante l'ottimizzazione del processo di raccolta porta a porta. Target 2016: raggiungere l'82% di raccolta differenziata su Fiumicino e 37% su Ciampino.</p> <p>●</p> <p>Risparmio idrico in aeroporto: riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero con un obiettivo di un ulteriore -3% nel 2016.</p> <p>●</p>	<p>Sono state definite le "nuove" Linee Guida sui comportamenti ambientali da adottare da parte di fornitori, appaltatori e di tutti i soggetti operanti all'interno del sedime aeroportuale. Nei capitolati di gara sono state inserite specifiche clausole sul rispetto degli obblighi di tipo ambientale. Effettuati 29 incontri di verifica/sensibilizzazione con i fornitori di maggior rilievo sulle tematiche relative alla sostenibilità.</p> <p>Al 31.12 sono stati effettuati 67 audit con un superamento del target annuale interno previsto di 40 audit.</p> <p>Risparmiati 6.900 MWh termici (a fronte dei 4.000 MWh in obiettivo), grazie a interventi di ottimizzazione sull'anello acqua surriscaldata (saving: 1.850 MWh) e politiche di gestione degli impianti (saving: 5.050 MWh). Risparmiati 3.971 MWh elettrici (a fronte dei 2.700 MWh in obiettivo), tramite interventi di sostituzione LED dei Parcheggi Multipiano (saving: 300 MWh), politiche di gestione ed efficientamento degli impianti (saving: 2.900 MWh) e ulteriori risparmi per 771 MWh. Nel 2016 è stata avviata la procedura aziendale "Controllo Efficienza Energetica" emessa il 23.12.2015, a seguito della quale sono state effettuate nell'anno 274 segnalazioni di anomalie e inefficienze energetiche (ad esempio mancato free cooling, errata regolazione, comfort ambienti) che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti e hanno contribuito a ottenere i risparmi di cui sopra.</p> <p>La sempre maggiore attenzione verso i processi di gestione dei rifiuti ha permesso di raggiungere l'82% di raccolta differenziata nello scalo di Fiumicino e il 40% nello scalo di Ciampino.</p> <p>L'andamento dei consumi idrici al 31.12 evidenzia il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione di un ulteriore 3% rispetto al 2015, ovvero passare dai 13,7 l/passeggero del 2015 ai 13,3 l/passeggero nel 2016.</p>



Obiettivo	Azioni 2016	Monitoraggio al 31.12.2016
<p>Adottare misure urgenti per combattere i cambiamenti climatici e le loro conseguenze</p> 	<p>Riduzione del 6% al 2020 delle emissioni dirette di CO2 collegate alle attività di Autostrade per l'Italia rispetto alla carbon footprint 2015 (valutazione isoperimetro 2020-2015).</p> 	<p>A fine 2016 il target quinquennale vede un avanzamento del 24%, perfettamente in linea con gli obiettivi prefissi.</p>
<p>Rilanciare il partenariato globale per lo sviluppo sostenibile</p> 	<p>Rafforzamento dei rapporti con gli stakeholder della comunità accademica e del mondo ambientale e partecipazione a tavoli di confronto sui temi di sviluppo sostenibile e responsabilità d'Impresa.</p> 	<p>Atlantia ha partecipato alla quarta edizione del Salone della CSR, il più importante evento in Italia dedicato alla sostenibilità e all'innovazione sociale promosso da Koinetica e Università Bocconi di Milano. L'evento ha coinvolto oltre 140 organizzazioni e la partecipazione di Atlantia ha previsto un intervento in tavola rotonda sul tema "Infrastrutture e stakeholder: dalla Sindrome nimby alle strategie di condivisione".</p> <p>Nel corso dell'anno è stato seguito, nell'ambito di diversi tavoli di confronto, il processo di recepimento della direttiva europea sulle non-financial information, che si è concluso nel mese di gennaio 2017 con l'emanazione del D.Lgs. 254/2016. Sono proseguite, infine, le attività nell'ambito dei gruppi di lavoro organizzati dalla Fondazione Global Compact Italia.</p>

DATI ANALITICI

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	2015	2016	Δ%
Movimenti (n.)	368.376	362.421	-1,6%
Fiumicino	315.220	314.169	-0,3%
Ciampino	53.156	48.252	-10,2%
Vettori (n.)	95	93	-2,1%
Fiumicino	93	91	-2,2%
Ciampino	2	2	0,0%
Destinazioni (n.)*	279	262	-6,1%
Fiumicino	213	206	-3,3%
Ciampino	66	56	-15,2%
Passeggeri (n.)	46.297.409	47.140.468	1,8%
Fiumicino	40.463.208	41.744.769	3,2%
Ciampino	5.834.201	5.395.699	-7,5%
di cui imbarcati:	23.080.357	23.503.956	1,8%
Ciampino	2.920.162	2.705.031	-8,0%
Fiumicino	20.160.195	20.798.925	3,1%
Merci (t.)	160.773	176.700	9,0%
Ciampino	15.756	15.796	0,3%
Fiumicino	145.017	160.904	9,9%

(*) Sono determinati in relazione al traffico passeggeri commerciale che, nell'anno, abbiano effettuato almeno un volo andata/ritorno a settimana (o 104 movimenti all'anno).



G4-DMA: Customer privacy, G4-PR8

La gestione dei reclami: Autostrade per l'Italia S.p.A.

	N. di reclami		N. di reclami	
	2015	%	2016	%
Stato dell'infrastruttura	21	0,3	283	3,5
Viabilità/Traffico/informazione	103	1,7	245	3,0
Aree di servizio	71	1,2	76	0,9
Operazioni di pagamento ai caselli	702	11,3	894	10,9
Comportamento del personale	199	3,2	222	2,7
Violazione della privacy	-	-	-	-
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	520	8,4	1.319	16,1
Contratti Telepass	4.221	68,2	4.635	56,7
Vendite telefoniche Telepass	103	1,7	286	3,5
Impropri o diretti ad altre concessionarie	252	4,1	221	2,7
Altro	-	-	-	-
Totale	6.192		8.181	

La gestione dei reclami: altre concessionarie autostradali italiane

	N. di reclami		N. di reclami	
	2015	%	2016	%
Stato dell'infrastruttura	-	-	5	0,2
Viabilità/Traffico/informazione	67	2,3	41	1,5
Aree di servizio	-	-	3	0,1
Operazioni di pagamento ai caselli	2.596	89,9	2.710	96,3
Comportamento del personale	1	-	3	0,1
Violazione della privacy	-	-	-	-
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	-	-	6	0,2
Contratti Telepass	-	-	-	-
Vendite telefoniche Telepass	-	-	-	-
Impropri o diretti ad altre concessionarie	-	-	6	0,2
Altro	225	7,8	40	1,4
Totale	2.889		2.814	

G4-DMA: Customer privacy, G4-PR8

La gestione dei reclami: attività autostradali estere

	N. di reclami		N. di reclami	
	2015	%	2016	%
Stato dell'infrastruttura	1.083	37,7	1.306	34,6
Viabilità/Traffico/informazione	315	11,0	457	12,1
Aree di servizio	223	7,8	173	4,6
Operazioni di pagamento ai caselli	689	24,0	866	22,9
Comportamento del personale	262	9,1	248	6,6
Violazione della privacy	-	-	-	-
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	-	-	6	0,2
Contratti Telepass	-	-	167	4,4
Vendite telefoniche Telepass	-	-	-	-
Impropri o diretti ad altre concessionarie	-	-	-	-
Altro	303	10,5	554	14,7
Totale	2.875		3.777	

La gestione dei reclami: società autostradali del Gruppo

	N. di reclami		N. di reclami	
	2015	%	2016	%
Società Autostrade Meridionali	2.261	78,3	2.036	72,4
Tangenziale di Napoli	597	20,7	616	21,9
Traforo del Monte Bianco	27	0,9	33	1,2
Società Autostrada Tirrenica	-	-	125	4,4
Raccordo autostradale Valle d'Aosta	4	0,1	4	0,1
Totale	2.889		2.814	
Rodovias das Colinas	875	30,4	1.088	28,8
Rodovia MG050	700	24,4	910	24,1
Triangulo do Sol	590	20,5	698	18,5
Grupo Costanera	308	10,7	266	7,0
Los Lagos	105	3,7	207	5,5
Pune-Solapur Expressways	207	7,2	224	5,9
Stalexport	90	3,1	383	10,1
Totale	2.875		3.776	



Dati di organico

	2015		2016	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Per qualifica				
Dirigenti	223	20	229	20
Quadri	759	230	762	229
Impiegati	4.568	2.364	4.643	2.341
Esattori	2.383	1.037	2.337	1.029
Operai	3.400	675	3.510	738
Totale	11.333	4.326	11.481	4.357
Per paese				
Totale Italia	9.446	3.092	9.439	3.160
Brasile	914	647	967	661
Cile	557	181	624	139
India	2		3	
Polonia	157	163	170	173
Stati Uniti	257	243	278	224
Totale estero	1.887	1.234	2.042	1.197
Totale Gruppo	11.333	4.326	11.481	4.357

Turnover

	2015				2016			
	Assunzioni	%	Cessazioni	%	Assunzioni	%	Cessazioni	%
Uomo	1.441	13,5%	1.060	9,9%	1.177	10,9%	1.080	10,0%
Donna	691	18,6%	405	10,9%	471	12,6%	392	10,5%
Fino a 30 anni	677	53,8%	475	37,7%	531	45,2%	409	34,8%
30-50 anni	1.136	16,3%	655	9,4%	924	13,9%	647	9,7%
Oltre 50 anni	319	5,2%	335	5,4%	193	2,9%	416	6,2%
Italia	840	7,4%	336	3,0%	527	4,6%	468	4,1%
Stati Uniti	372	74,4%	316	63,2%	372	74,1%	316	63,0%
Polonia	12	5,7%	5	2,4%	7	3,4%	8	3,8%
India	-	-	-	-	2	66,7%	-	-
Cile	177	24,3%	235	32,2%	402	53,1%	387	51,1%
Brasile	731	46,8%	573	36,7%	338	20,8%	293	18,0%

Note: Le percentuali indicano i quozienti di cessazione e assunzione calcolati sul totale organico a tempo indeterminato rispettivamente per: fascia d'età, genere e Paese.

Salute e Sicurezza sul lavoro 2016 - Indici per Paese

G4-LA6

	2016	Uomo	Donna
CILE			
Indice frequenza infortuni T1 ⁽¹⁾	5,5	6,5	0,7
Indice frequenza infortuni T2 ⁽²⁾	27,7	32,7	3,6
Indice giornate lavoro perse	116	120	100
Tasso assenteismo	9.581	8.980	12.286
BRASILE			
Indice frequenza infortuni T1 ⁽¹⁾	0,6	0,8	0,3
Indice frequenza infortuni T2 ⁽²⁾	3,0	3,8	1,7
Indice giornate lavoro perse	60	91	12
Tasso assenteismo	6.352	6.210	6.570
POLONIA			
Indice frequenza infortuni T1 ⁽¹⁾	1,8	2,4	1,3
Indice frequenza infortuni T2 ⁽²⁾	9,2	12,1	6,3
Indice giornate lavoro perse	125	120	129
Tasso assenteismo	19.026	13.946	23.764
STATI UNITI			
Indice frequenza infortuni T1 ⁽¹⁾	0,7	1,2	-
Indice frequenza infortuni T2 ⁽²⁾	3,4	6,0	-
Indice giornate lavoro perse	-	-	-
Tasso assenteismo	860	122	1.771

Nota: Non si sono verificati infortuni né fenomeni di assenteismo nella società indiana del Gruppo.

(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 dipendenti (Fonte ILO, come richiesto da GRI). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle ore.

(2) Per agevolare il confronto con altre fonti, si riporta un secondo indice di frequenza infortuni calcolato utilizzando un fattore di moltiplicazione pari a 1.000.000.



G4-LA9, G4-PR2

Formazione 2016

	Dirigenti			Quadri		
	U	D	Totale	U	D	Totale
Ore di formazione erogata per tipologia	3.426	132	3.558	11.878	3.141	15.019
Comportamentale	672	3	675	454	188	642
Specialistica	1.397	43	1.440	5.302	1.200	6.503
Informatica	45	1	46	544	104	648
Linguistica	451	-	451	974	315	1.289
Training on the job	71	12	83	860	396	1.256
Salute, Sicurezza e Ambiente	791	73	864	3.745	938	4.683

Nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori delle società autostradali del Gruppo.

Relazioni industriali G4-DMA: Freedom of association and collective bargaining, G4-II, G4-HR4

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori. Il 92% dei dipendenti del Gruppo è coperto da accordi collettivi nazionali.

Nell'anno 2016, nel Gruppo, sono stati raggiunti con le Organizzazioni Sindacali diverse intese, tra le quali, con riferimento al comparto autostradale italiano, le più significative riguardano il rinnovo del contratto collettivo nazionale di categoria (autostrade e trafori), sia parte economica che normativa e la determinazione del premio di produttività, il miglioramento della qualità del servizio al cliente, il welfare e la formazione.

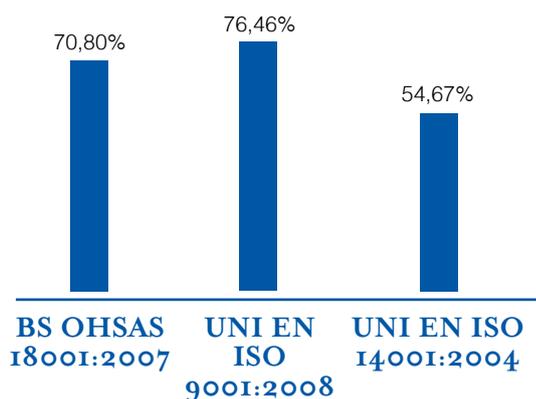
Con riferimento ad Aeroporti di Roma, considerata la crescente attenzione all'accrescimento dei livelli qualitativi della prestazione resa al cliente/passeggero e della performance individuale, il confronto con le parti sociali si è sviluppato principalmente sulle tematiche della revisione dei criteri del premio di risultato per il personale non dirigente, attraverso l'introduzione di nuovi indicatori di qualità e di parametri individuali collegati alla presenza in servizio, del piano di consolidamento degli organici volto al miglioramento della produttività del personale operativo di front end e delle turnazioni/assunzioni legate all'apertura del nuovo avancorpo e del molo E.

Altri accordi sono stati raggiunti, inoltre, dalle società del Gruppo in Italia e all'estero in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

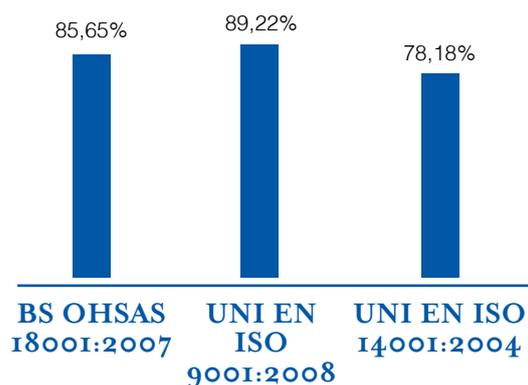
Impiegati			Operai			Totale		
U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale
94.314	38.456	132.770	42.185	6.009	48.194	151.803	47.738	199.541
5.206	2.102	7.308	757	1.496	2.253	7.089	3.789	10.878
39.697	14.758	54.454	10.384	814	11.198	56.779	16.815	73.594
4.577	1.900	6.477	1.289	1	1.290	6.455	2.006	8.461
1.340	1.472	2.812	90	-	90	2.855	1.787	4.642
13.114	8.559	21.673	5.671	522	6.193	19.715	9.489	29.203
30.381	9.666	40.046	23.995	3.176	27.171	58.911	13.853	72.764

Certificazioni G4-CRE8

Perimetro delle certificazioni
(in % su organico)



Perimetro delle certificazioni
(in % su fatturato)

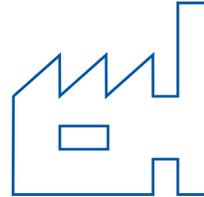




G4-CRE8

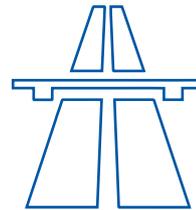
Pavimental

La società Pavimental dispone delle seguenti certificazioni: Certificazioni Factory Production Control (FPC) per Conglomerati Bituminosi EN 13108-1, EN 13108-5, EN 13108-7 e per Bitume Modificato con polimeri EN 14023. La Società ha, inoltre, la certificazione "Make It Sustainable" di ICMQ per la sostenibilità per l'Impianto di Zola Pedrosa, nonché per la realizzazione dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Barberino di Mugello-Incisa Valdarno (tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord), la realizzazione di viadotti, opere stradali all'aperto, gallerie artificiali e naturali, opere di mitigazione acustica, reti di distribuzione per l'approvvigionamento idrico alternativo.



Autostrade per l'Italia

Autostrade per l'Italia S.p.A. è certificata UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012. Processo certificato: 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. n. 163 del 12.04.2006 allegato XXI - art. 28. La società è inoltre certificata UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per i servizi IT erogati dai Data Center centrali.



Aeroporti di Roma

La società Aeroporti di Roma S.p.A. è certificata ISO 50001:2011. Processo certificato: Esercizio e manutenzione di veicoli, apparecchiature e impianti. Fornitura di servizi aeroportuali (controllo voli, sicurezza aeroportuale, security, de-icing e sollevamento degli aeromobili, pronto soccorso, servizi dei Terminal). Gestione dei servizi per le attività di vendita all'interno dell'aeroporto. Gestione dei sistemi ICT. Gestione magazzino. Coordinamento nella realizzazione degli impianti aeroportuali.



Fiumicino Energia

La società Fiumicino Energia è certificata EMAS per il processo di produzione di energia elettrica e termica NACE 35.11, NACE 35.3.



G4-DMA: Environmental grievance mechanism, G4-EN34

Criticità ambientali rilevate e interventi attivati

Componente	Località	Criticità rilevata	Intervento
Acque superficiali	Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B Borro Lastrone	Presenza di valori molto elevati di idrocarburi nei sedimenti e aumento del contenuto di zinco nei sedimenti	Pulizia e manutenzione dell'intero piazzale, con la rimozione del fango accumulato e l'allontanamento del posizionatore per la realizzazione dei consolidamenti al fronte
	Rodovia MG 050	Superamento dei limiti	Messi in atto interventi per riportare i valori entro i limiti di legge
Rumore	Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B Imbocco Sud Galleria Del Colle	Superamento limite differenziale notturno	Riorganizzazione attività di cantiere in modo da eseguire le attività più rumorose nel periodo diurno
	Rodovia MG 050	Superamento limiti relativi al disturbo	Comunicazione alle imprese dell'irregolarità e richiesta di adeguamento
Vibrazioni	Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B Duna antirumore	Superamento limiti relativi al disturbo	Realizzazione duna con rullo vibrante a minore impatto
Tutela della biodiversità	Bypass di Chrzanów	Attraversamento rane	Realizzazione di transenne e studio di soluzioni di corridoio naturale



GRI CONTENT INDEX

G4-32

La verifica degli indicatori GRI, presenti nella tabella sottostante, è stata svolta secondo i criteri indicati nel principio "ISAE 3000", emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board, come riportato nella "Relazione della Società di Revisione Indipendente" nel paragrafo "Assurance" del presente Bilancio.

General Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
STRATEGIA E ANALISI		
G4-1	5	
G4-2	16	
PROFILO ORGANIZZATIVO		
G4-3	11	
G4-4	9,12,51	
G4-5	138	
G4-6	9,51	
G4-7	13	
G4-8	9,14	
G4-9	10,14	
G4-10	63	
G4-11	122	
G4-12	91	
G4-13	108	
G4-14	17	
G4-15	34,35	
G4-16	34,35	
ASPETTI MATERIALI IDENTIFICATI E CONFINI		
G4-17	12,108	
G4-18	108	
G4-19	30	
G4-20	30	
G4-21	30	
G4-22	108	
G4-23	108	
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
G4-24	30	
G4-25	30	
G4-26	34	
G4-27	34	

General Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
PROFILO DEL REPORT		
G4-28	108	
G4-29	108	
G4-30	108	
G4-31	138	
G4-32	126	
G4-33	136	
GOVERNANCE		
G4-34	21,22	
G4-35	21,23	
G4-36	23,26	
G4-37	23,26	
G4-38	23	
G4-39	22	
G4-40	23	
G4-41	23	
G4-42	23	
G4-43	23	
G4-44	22	
G4-45	23	
G4-46	24	
G4-47	24	
G4-48	26	
G4-49	23,24	
G4-50	23,24	
G4-51	26	
G4-52	21,26	
G4-53	24	
G4-54	Il rapporto è pari a 66,1. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia	
G4-55	Il rapporto è pari a -6,5. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia	
INTEGRITÀ ED ETICA		
G4-56	24	
G4-57	24	
G4-58	24	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
CATEGORIA: ECONOMICA		
ASPETTI MATERIALI: PERFORMANCE ECONOMICA		
G4-DMA	41-43	
G4-DMA (CRES)	16,17	
G4-EC1	45	
G4-EC2	103	
G4-EC3	72	
G4-EC4		Ricevuti finanziamenti per circa 32 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia e altri contributi minori (63 milioni nel 2015, 82 milioni nel 2014)
ASPETTI MATERIALI: PRESENZA SUL MERCATO		
G4-DMA	18,19,20	
G4-EC5		Italia: coincidente in quanto normato dagli specifici contratti collettivi nazionali; Brasile: (uomini 1,7, donne 1,3) Cile: (uomini 8,2, donne, 14,4)
G4-EC6		Indicatore in fase di implementazione nel nuovo sistema informatico aziendale CIR. Previsione di copertura dell'indicatore Bilancio Integrato 2017
AO1	80	
AO2	81	
AO3	81	
ASPETTI MATERIALI: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI		
G4-DMA	89	
G4-DMA (CRES)	48-61,89-93	
G4-DMA (AO)	57	
G4-EC7	5,51,52	
G4-EC8	51,55,90,92,95	
ASPETTI MATERIALI: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO		
G4-DMA	89-93	
G4-EC9	92	
CATEGORIA: AMBIENTALE		
ASPETTI MATERIALI: ACQUA		
G4-DMA	98	
G4-DMA (CRES)	98	
G4-DMA (AO)	98	
G4-EN8	98	
G4-EN9	98	
G4-EN10	98	

Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
CRE2		Nel 2016, l'intensità di consumo idrico degli edifici è pari a 1,85 m ³ /m ² . Il calcolo esclude le società del gruppo ADR, Autostrade Indian, Grupo Costanera, Stalexport e Pavimental per la non comparabilità dei dati
AO4	98	
ASPETTI MATERIALI: SCARICHI E RIFIUTI		
G4-DMA	98,99	
G4-DMA (CRES)	98,99	
G4-DMA (AO)	98,99	
G4-EN22	99	
G4-EN23	99	
G4-EN24	99	
G4-EN25	99	
G4-EN26		L'Organizzazione non presenta scarichi e punti di emissione che possono rappresentare una minaccia per lo stato naturale e la biodiversità di habitat acquatici
AO6		Dato non rilevato nel 2016 (18.243 litri di fluidi De-icing Type II nel 2015)
ASPETTI MATERIALI: PRODOTTI E SERVIZI		
G4-DMA	96,101-105	
G4-DMA (CRES)	96,101-105	
G4-EN27	96,105	
G4-EN28		L'attività del Gruppo non rientra nel campo di applicazione dell'indicatore in oggetto
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (AMBIENTE)		
G4-DMA	91	
G4-EN29	91	
ASPETTI MATERIALI: TRASPORTI		
G4-DMA	73,91,99	
G4-DMA (CRES)	73,91,99	
G4-DMA (AO)	73,91,99	
G4-EN30	99	
ASPETTI MATERIALI: ALTRE PROBLEMATICHE AMBIENTALI		
G4-DMA	95	
G4-EN31	95	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI		
G4-DMA	92	
G4-EN32	92	
G4-EN33	92	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI AMBIENTALI		
G4-DMA	105,125	
G4-EN34	125	
CATEGORIA: SOCIAL		
SOTTOCATEGORIA: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE		
ASPETTI MATERIALI: OCCUPAZIONE		
G4-DMA	64,67,68,69,73	
G4-DMA (CRES)	67,68,72,73	
G4-DMA (AO)	63-68,72,73	
G4-LA1	63	
G4-LA2	72	
G4-LA3	66, tutti i dipendenti hanno diritto al congedo parentale	
ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO		
G4-DMA	69,70	
G4-DMA (CRES)	69,70	
G4-DMA (AO)	69,70	
G4-LA5	69	
G4-LA6	69,71,121	
G4-LA7	69	
G4-LA8	70	
CRE6	69	
ASPETTI MATERIALI: FORMAZIONE E ISTRUZIONE		
G4-DMA	68	
G4-DMA (CRES)	68	
G4-LA9	68,122	
G4-LA10	68	
G4-LA11	68	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU PRATICHE DI LAVORO		
G4-DMA	92	
G4-LA14	92	
G4-LA15	92	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI LEGATI AL LAVORO		
G4-DMA	91	
G4-LA16	91	

Specific Standard Disclosures		Numero pagina	Omissione(i)
SOTTOCATEGORIA: DIRITTI UMANI			
ASPETTI MATERIALI: INVESTIMENTI			
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato		
G4-HR1		100%	
G4-HR2		69,122	
ASPETTI MATERIALI: NON-DISCRIMINAZIONE			
G4-DMA		25	
G4-DMA (CRES)		25	
G4-HR3		25	
ASPETTI MATERIALI: LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E NEGOZIAZIONE COLLETTIVA			
G4-DMA		122	
G4-HR4		24,25,122	
ASPETTI MATERIALI: LAVORO MINORILE			
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato		
G4-HR5		Nessun rischio significativo identificato	
ASPETTI MATERIALI: LAVORO FORZATO			
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato		
G4-HR6		Nessun rischio significativo identificato	
ASPETTI MATERIALI: PRATICHE SULLA SICUREZZA			
G4-DMA		68	
G4-DMA (CRES)		68	
G4-DMA (AO)		68	
G4-HR7		68	
ASPETTI MATERIALI: DIRITTI DELLE PERSONE LOCALI			
G4-DMA	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, India, Polonia, USA)		
G4-HR8		Nessuna violazione segnalata	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE			
G4-DMA		24,25	
G4-HR9		24,25	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER DIFESA DEI DIRITTI UMANI		
G4-DMA	92	
G4-DMA (CRES)	92	
G4-HR10	92	
G4-HR11	92	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI PER LA DIFESA DEI DIRITTI UMANI		
G4-DMA	24,25	
G4-HR12	24,25	
SOTTOCATEGORIA: SOCIETÀ		
ASPETTI MATERIALI: COMUNITÀ LOCALI		
G4-DMA	89	
G4-DMA (CRES)	89	
G4-DMA (AO)	89	
G4-SO1	34,35,84,89,91	
G4-SO2	91	
CRE7	Nel periodo sono state svolte procedure di esproprio. Di tali procedure non si segnalano casi significativi di spostamento o re-insediamento di persone	
AO8	Nel periodo sono state svolte procedure di esproprio. Di tali procedure non si segnalano casi significativi di spostamento o re-insediamento di persone	
ASPETTI MATERIALI: ANTI CORRUZIONE		
G4-DMA	25,26	
G4-DMA (CRES)	25,26	
G4-DMA (AO)	25,26	
G4-SO3	26	
G4-SO4	26	
G4-SO5	26	
ASPETTI MATERIALI: CONTRIBUTI POLITICI		
G4-DMA	Codice Etico - Art. 3.6 (www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico)	
G4-SO6	Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici	
ASPETTI MATERIALI: COMPORTAMENTI ANTI COMPETITIVI		
G4-DMA	91	
G4-DMA (CRES)	91	
G4-SO7	91	
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (SOCIETÀ)		
G4-DMA	91	
G4-SO8	91	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER IMPATTI SULLA SOCIETÀ		
G4-DMA	92	
G4-SO9	92	
G4-SO10	92	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SUGLI IMPATTI SULLA SOCIETÀ		
G4-DMA	24,25	
G4-SO11	24,25	
SOTTOCATEGORIA: RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO		
ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI		
G4-DMA	75-79	
G4-DMA (CRES)	75-79	
G4-DMA (AO)	75-79	
G4-PR1	76-78	
G4-PR2	91	
AO9	Per la quantificazione del rischio "wildlife strike", si utilizza la metodologia BRI2 (Bird Risk Index version 2.0), diventata lo standard nazionale per il calcolo del rischio di wildlife strike all'interno degli aeroporti in base alla Circolare ENAC APT-01B del 23.12.2011. Nel 2016 l'indice è stato di 0,04, miglior performance degli ultimi 8 anni, ben al di sotto della soglia di attenzione stabilita dalla normativa vigente (0,5) (2015: 0,06, 2014: 0,07; 2013: 0,16)	
ASPETTI MATERIALI: ETICHETTATURA DI PRODOTTI E SERVIZI		
G4-DMA	91	
G4-DMA (CRES)	91	
G4-PR3	91	
G4-PR4		Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo
G4-PR5	83,85,86,87	
CRE8	123,124	
ASPETTI MATERIALI: MARKETING E COMUNICAZIONE		
G4-DMA	91	
G4-PR6		La vendita dei prodotti non rientra tra le attività del Gruppo e i servizi sono erogati su base regolamentata
G4-PR7	91	
ASPETTI MATERIALI: PRIVACY DEI CLIENTI		
G4-DMA	126,127, www.atlantia.it/it/privacy.html , www.adr.it/azn-privacy-policy , www.autostrade.it/it/privacy	
G4-PR8	118,119	
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (PRODOTTO)		
G4-DMA	91	
G4-PR9	91	





TABELLA DI RACCORDO GRI - GLOBAL COMPACT

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
Diritti umani	1 Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti	Codice Etico; Ethic Officer; promozione del codice etico e monitoraggio continuo sull'osservanza dei suoi principi; formazione continuativa su Salute e Sicurezza per tutti i lavoratori; sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul lavoro secondo la norma OHSAS 18001; formazione sulla tutela dei diritti umani nello svolgimento delle operazioni di "security"	G4-HR2, G4-HR7, G4-HR8, G4-HR9, G4-HR12, G4-SO1, G4-SO2, G4-LA6, G4-LA7, G4-LA8, G4-CRE6
	2 Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici nell'abuso dei diritti umani	Codice Etico; Ethic 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; audit interni e verifiche ispettive sulle imprese di costruzione e manutenzione	G4-HR1, G4-HR10, G4-HR11
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, dialogo costante con le organizzazioni sindacali	G4-11, G4-LA4, G4-HR4
	4 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali	G4-HR6
	5 Alle imprese è richiesta l'effettiva eliminazione del lavoro minorile	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali	G4-HR5
	6 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione	Codice Etico; Ethic Officer; Politiche di assunzione; Politiche retributive e di sviluppo; iniziative di responsabilità sociale a favore dei dipendenti; schemi di lavoro flessibile e tutela della genitorialità, investimenti in formazione	G4-10, G4-EC5, G4-EC6, G4-LA1, G4-LA3, G4-LA9, G4-LA11, G4-LA12, G4-LA13, G4-HR3

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
Ambiente	7 Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali	Sistemi di Gestione Ambientale; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, verifiche e monitoraggi ambientali; impatto ambientale valutato dalla fase di progettazione alla fase di gestione in esercizio di una infrastruttura; piani pluriennali di risanamento acustico, ottimizzazione delle attività per garantire un minor consumo di risorse ambientali	G4-EC2, G4-EN1, G4-EN3, G4-EN8, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN20, G4-EN21, G4-EN27, G4-EN31, G4-CRE8, G4-AO4, G4-AO5, G4-AO7
	8 Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale	Riutilizzo e riciclo di rifiuti; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, investimenti in energie rinnovabili, investimenti in soluzioni di efficientamento energetico, carbon footprint, mitigazione dell'impatto ambientale per trasporto, iniziative di promozione della responsabilità ambientale, tutela della biodiversità	G4-EN1:EN34, G4-CRE1, G4-CRE2, G4-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 per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e delle infrastrutture gestite, investimenti in tecnologie di riciclo dei materiali impiegati	G4-EN6, G4-EN7, G4-EN19, G4-EN27, G4-EN31
Lotta alla corruzione	10 Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti	Codice Etico, Ethic Officer, Modello ex Dlgs 231, Sistema di Controllo Interno, formazione su tema dell'anticorruzione	G4-S6, G4-S7, G4-S8, G4-SO3, G4-SO4, G4-SO5, G4-SO6



ASSURANCE

G4-33

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SULL'INFORMATIVA DI SOSTENIBILITÀ PRESENTE NEL BILANCIO INTEGRATO

Al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A.

Abbiamo svolto un esame limitato ("limited assurance engagement") dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato del Gruppo Atlantia (di seguito il "Gruppo") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016.

Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato in conformità alle linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" (2013), "Construction & Real Estate Sector Disclosures" (2014) e "Airport Operators Sector Disclosures" (2014) definite dal GRI - Global Reporting Initiative, indicate nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" del Bilancio Integrato, e per quella parte del controllo interno che essi ritengono necessaria al fine di consentire la redazione di un'informativa di sostenibilità che non contenga errori significativi, anche dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Gli Amministratori sono altresì responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo Atlantia in relazione alla performance di sostenibilità e alla rendicontazione dei risultati conseguiti, nonché per l'identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità della redazione della presente relazione sulla base delle procedure svolte. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel principio "International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) - Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" ("ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi che consistono in un esame limitato. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili, compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una sicurezza limitata che l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato non contenga errori significativi.

Le procedure svolte sul Bilancio Integrato hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni di sostenibilità presentate nel Bilancio Integrato, analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Tali procedure hanno riguardato il rispetto dei principi per la definizione del contenuto e della qualità dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato, nei quali si articolano le "G4 Sustainability Reporting Guidelines", e sono riepilogate di seguito:

- comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Capitale finanziario" del Bilancio Integrato e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2016, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione (ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39), in data 31 marzo 2017;
- analisi, tramite interviste, del sistema di governo e del processo di gestione dei temi connessi allo sviluppo sostenibile, inerenti la strategia e l'operatività del Gruppo;

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.



2

- analisi del processo di definizione degli aspetti significativi rendicontati relativamente all'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di *stakeholder* e alla validazione interna delle risultanze del processo;
- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato. In particolare, abbiamo svolto:
 - interviste e discussioni con il personale della Direzione di Atlantia S.p.A. e con il personale di Autostrade per l'Italia S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A., Autostrade Meridionali S.p.A. e Tangenziale di Napoli S.p.A. al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione dell'informativa 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 dell'informativa di sostenibilità;
 - analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione dell'informativa 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 nell'informativa di sostenibilità;
- analisi della conformità e della coerenza interna delle informazioni qualitative riportate nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato rispetto alle linee guida identificate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato" della presente relazione;
- analisi del processo di coinvolgimento degli *stakeholder*, con riferimento alle modalità utilizzate, 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 dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato alle linee guida indicate nel paragrafo della presente relazione "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato", nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in esso contenuti.

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

Conclusione

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2016 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*" (2013), "*Construction & Real Estate Sector Disclosures*" (2014) e "*Airport Operators Sector Disclosures*" (2014) definite dal *GRI - Global Reporting Initiative*, come descritto nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" del Bilancio Integrato.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Franco Amelio
Socio

Milano, 26 giugno 2017

CONTATTI

G4-5, G4-3I

Atlantia S.p.A.

Sede legale

Via A. Nibby 20 - 00161 Roma - Italia
Tel: +39 06 44172699
E-mail: csr@atlantia.it
investor.relations@atlantia.it

Sede operativa

Via A. Bergamini 50 - 00159 Roma - Italia
Tel: +39 06 4363.1
Fax: +39 06 43634090

Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing / Rapporti Istituzionali e Sostenibilità

Tel: +39 06 43634794
Fax: +39 06 43632299
E-mail: csr@atlantia.it



Link web attivi

Coordinamento editoriale
zero3zero9 (Milano)

Grafica
19novanta communication partners (Roma)



www.atlantia.it