

---

# BILANCIO INTEGRATO 2017

---

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA  
DI CARATTERE NON FINANZIARIO  
AI SENSI DEL D. LGS 254/2016





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



**ECPI**  Sense in sustainability



La presente dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF), di seguito indicata anche come Bilancio Integrato, 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 2017.

Atlantia ha preparato il Bilancio Integrato 2017 per assolvere agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/2016, che ha recepito in Italia la Direttiva Europea 2014/95/UE.

Questo Bilancio, come previsto dall'Art. 5 del suddetto Decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa. Per maggiori dettagli per la metodologia alla base della predisposizione del Bilancio Integrato 2017 si rimanda alla nota metodologica presente nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" in appendice.



# INDICE

---

|  |     |
|--|-----|
| Lettera agli stakeholder                                   | 5   |
| Profilo di Gruppo  | 7   |
| Presidio dei rischi  | 19  |
| Governance   | 29  |
| Analisi di materialità e stakeholder engagement            | 39  |
| Mappa della sostenibilità                                  | 45  |
| Capitali   |     |
| 1. Capitale finanziario                                    | 51  |
| 2. Capitale infrastrutturale                               | 62  |
| 3. Capitale umano  | 74  |
| 4. Capitale sociale  | 88  |
| 5. Capitale naturale                                       | 112 |
| Appendice  |     |
| Processo di predisposizione del Bilancio                   | 128 |
| Tabella di raccordo: aspetti materiali - Indicatori GRI-G4 | 130 |
| Dati analitici   | 132 |
| Tabella di raccordo GRI - Global Compact                   | 138 |
| GRI Content Index  | 140 |
| Assurance  | 147 |
| Contatti   | 150 |

**LETTERA  
AGLI  
STAKEHOLDER**



## Signori Stakeholder,

il 2017 è stato segnato da una importante novità nelle politiche di sostenibilità d'impresa, con l'entrata in vigore del D. Lgs. 254/2016, di recepimento della Direttiva 2014/95/UE in materia di informativa non finanziaria. Il Decreto sancisce l'obbligatorietà per i grandi gruppi, come Atlantia, di integrare la propria informativa finanziaria con una dichiarazione non finanziaria (DNF) che evidenzia le politiche messe in campo e i risultati raggiunti su specifici aspetti: la dimensione sociale, il rispetto dei diritti umani, la politica del personale, l'ambiente e la lotta alla corruzione attiva e passiva.

Atlantia, forte di una consolidata esperienza in tema di rendicontazione non finanziaria, ha scelto di adempiere a quanto disposto dal Decreto, confermando lo strumento del Bilancio Integrato, che viene pubblicato contestualmente alla Relazione Finanziaria Annuale. La scelta di mantenere una rendicontazione autonoma rispetto alla informativa finanziaria ci permette di continuare a fornire una disclosure più ampia e organica rispetto a quanto il mero adempimento del Decreto avrebbe richiesto.

Il 2017 è stato un anno di intenso lavoro, scandito da risultati positivi: per il nono anno consecutivo Atlantia è stata inclusa negli indici Dow Jones Sustainability World e Europe e FTSE4Good, che comprendono le imprese più performanti in ambito di sostenibilità, risultando best di settore nella strategia per la lotta ai cambiamenti climatici e la reportistica ambientale. È proseguito l'impegno in linea con la strategia di sviluppo sostenibile adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU a settembre 2015 e il supporto al Global Compact.

L'operatività del Gruppo ha al centro la sicurezza dei viaggiatori, la qualità del servizio e il rispetto delle risorse naturali, in particolare nell'ambito del ciclo dei rifiuti e del recupero delle materie prime. Siamo costantemente impegnati sul fronte dello sviluppo e della valorizzazione delle risorse umane, con la crescita della forza lavoro complessivamente impiegata in Italia, per l'aumento dei volumi di attività e per il proseguimento delle iniziative di internalizzazione. Prosegue la promozione dei territori e la valorizzazione del loro patrimonio culturale. Nel 2017, in particolare, l'iniziativa "Sei in un Paese meraviglioso. Scoprilò con noi" è stata estesa alla promozione dei siti Unesco vicini alla rete autostradale. È stata definita una mappa della sostenibilità, che declina concretamente le azioni da realizzare e gli obiettivi di lungo termine in linea con gli SDGs. Inoltre, è stato aggiornato il Codice Etico per rendere ancora più visibile l'impegno del Gruppo a tutela delle persone, ed è stata adottata una nuova policy in tema di anticorruzione, per rafforzare ulteriormente il presidio di trasparenza e integrità nei rapporti con tutti i portatori di interessi.

Il 2017 è stato un anno rilevante anche per la crescita del Gruppo: sia per i risultati raggiunti, sia per l'importante passo strategico intrapreso con il lancio dell'OPA su Abertis, con l'obiettivo di creare il leader mondiale nella gestione delle infrastrutture di trasporto, il cui esito sarà definito nei prossimi mesi. Risultati e nuove sfide che testimoniano la solidità di Atlantia.

Il traffico sulle reti autostradali cresce sia in Italia, alimentato in particolare dalla positiva dinamica del traffico merci, sia sulla rete gestite all'estero, e in particolare in Brasile, dove si segnala una promettente ripresa della domanda di mobilità.

Nel 2017 sono oltre 60 milioni i passeggeri transitati negli aeroporti gestiti da Atlantia e, grazie agli interventi realizzati, l'aeroporto di Fiumicino si conferma in vetta in Europa per la qualità del servizio offerto ai passeggeri.

Autostrade e aeroporti moderni ed efficienti richiedono interventi continui di adeguamento per restare all'altezza delle sempre crescenti esigenze della clientela. Per questa ragione, Atlantia prevede di investire nei prossimi anni circa 10 miliardi di euro sulla rete autostradale gestita in Italia, per eliminare le principali situazioni di criticità e ulteriori 10 miliardi di euro per l'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, in aggiunta ai 11 miliardi di euro già investiti.

A settembre 2017 è stato approvato il Progetto Definitivo della c.d. "Gronda di Ponente", opera di ammodernamento di uno dei maggiori poli logistici del Paese, ed è attualmente in corso la progettazione esecutiva dell'intervento. D'altra parte, intendiamo far fronte alla progressiva crescita del traffico aeroportuale, facendo in modo che l'aeroporto di Fiumicino e tutto il Paese siano meglio connessi al resto del mondo.

Il 2017 è stato quindi per noi un anno importante, segnato da rilevanti novità in ambito normativo, grandi opportunità di crescita in ambito internazionale, innovazione nell'offerta di servizi al cliente, ulteriore miglioramento e ammodernamento delle infrastrutture autostradali e aeroportuali in gestione. Il nostro impegno è di proseguire in questo percorso, con obiettivi sempre più sfidanti al servizio delle comunità e per la creazione di valore per tutti gli stakeholder del Gruppo.

**Fabio Cerchiai**  
Presidente

**Giovanni Castellucci**  
Amministratore Delegato





# PROFILO DEL GRUPPO

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Chi siamo: Atlantia nel mondo</b>                    | <b>9</b>  |
| <b>2. Performance 2017: highlight</b>                      | <b>10</b> |
| <b>3. Storia del Gruppo</b>                                | <b>11</b> |
| <b>4. Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo</b> | <b>12</b> |
| <b>5. Investitori</b>                                      | <b>13</b> |
| <b>6. La strategia per la creazione di valore</b>          | <b>14</b> |
| <b>7. Contesto operativo</b>                               | <b>16</b> |



# 1. CHI SIAMO: ATLANTIA NEL MONDO

Player globale nella gestione delle infrastrutture di trasporto



**5.042 km**

---

di reti autostradali in concessione in Italia, Brasile, Cile, India e Polonia



**5 scali aeroportuali**

---

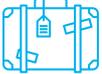
in Europa con il gruppo Aeroporti di Roma e l'acquisizione degli aeroporti della Costa Azzurra, terzo polo aeronautico francese, con circa 13 milioni di passeggeri/anno



**Primo operatore mondiale**

---

nel telepedaggio e nell'infomobilità



**Oltre 47 milioni di passeggeri all'anno**

---

negli aeroporti di Roma



**Presente nel Dow Jones Sustainability Index e FTSE4Good**



**Oltre 16.700 persone nel mondo**



## 2. PERFORMANCE 2017: HIGHLIGHT

### Performance economico-finanziaria

- Fatturato: 5.973 milioni di euro
- EBITDA: 3.664 milioni di euro
- Patrimonio netto: 11.763 milioni di euro
- Investimenti: 1.050 milioni di euro

### Sicurezza e qualità del servizio

- Incidentalità mortale sulla rete autostradale italiana gestita:
- 0,24 morti per milione di km percorsi
  - Customer Satisfaction Index espresso dai frequent traveller: (Autostrade per l'Italia S.p.A.): 7,28
  - Indice di valutazione della qualità percepita nell'aeroporto di Fiumicino ai massimi mai raggiunti: punteggio di valutazione sintetico 4,28 (scala 1 a 5)
  - Percentuale dei passeggeri complessivamente soddisfatti a Ciampino: 88,2%

### Ambiente

Emissioni di CO<sub>2</sub>: 238.415 t  
Emissioni CO<sub>2</sub> evitate: 14.308 t  
Barriere antirumore: 390 km  
Consumi energetici: 3.172 TJoule  
Riciclo/recupero rifiuti: 93,3%

## 3. STORIA DEL GRUPPO



**1950**

Nasce la **Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade**



**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**

Atlantia diventa **uno dei principali operatori autostradali del Brasile**



**2013**

Il Gruppo entra nel **settore aeroportuale**



**2015**

Inaugurata la **Variante di Valico**

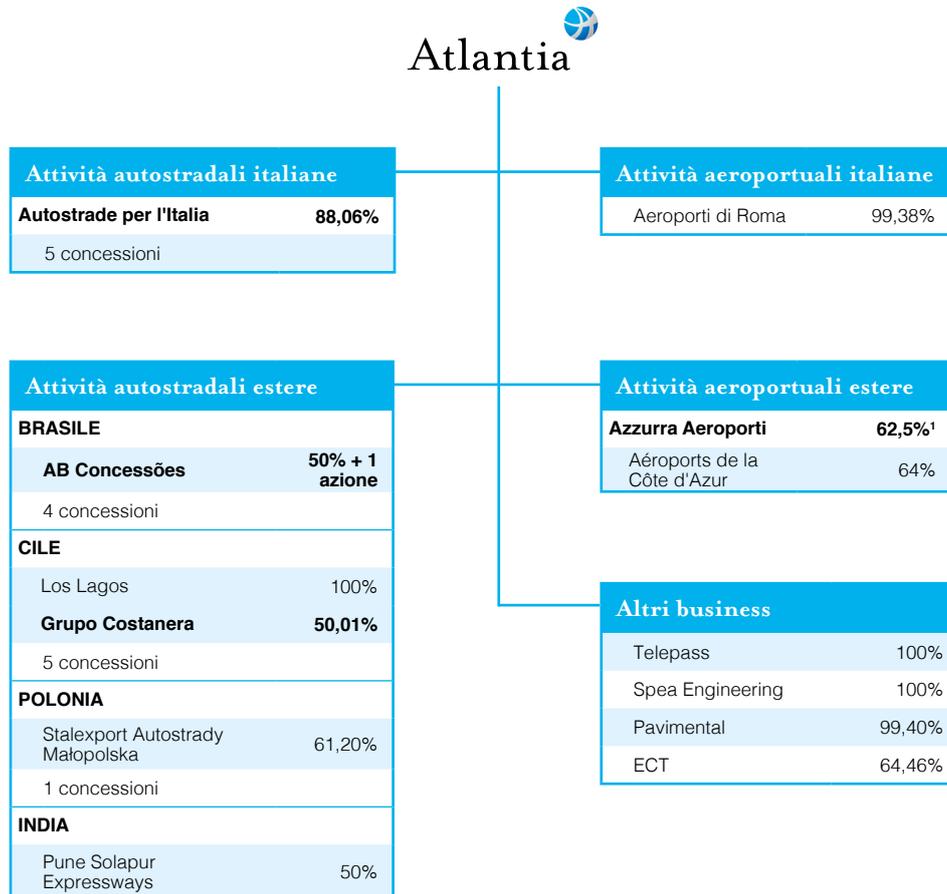


**2016**

Il Gruppo acquisisce gli **Aeroporti della Costa Azzurra**



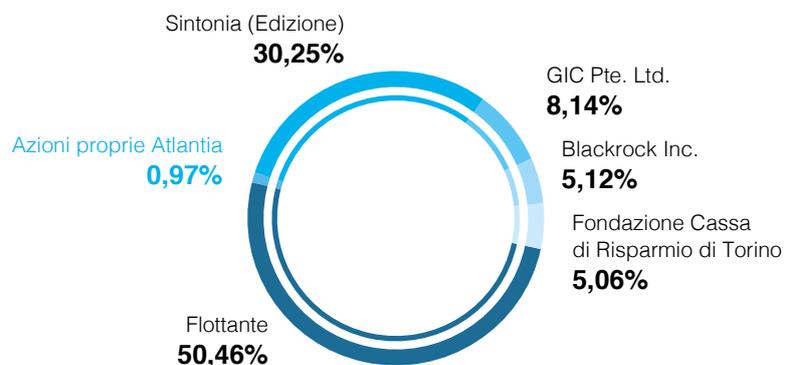
## 4. STRUTTURA ORGANIZZATIVA E AZIONARIATO DEL GRUPPO



\* L'organigramma presenta la struttura dei settori operativi e delle principali società del Gruppo Atlantia. Le partecipazioni del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2017 sono descritte in dettaglio nell'Allegato al bilancio consolidato.

<sup>1</sup> Azzurra Aeroporti è detenuta dal Gruppo Atlantia (62,5%), da EDF Invest (circa il 25%) e dal Principato di Monaco (12,5%).

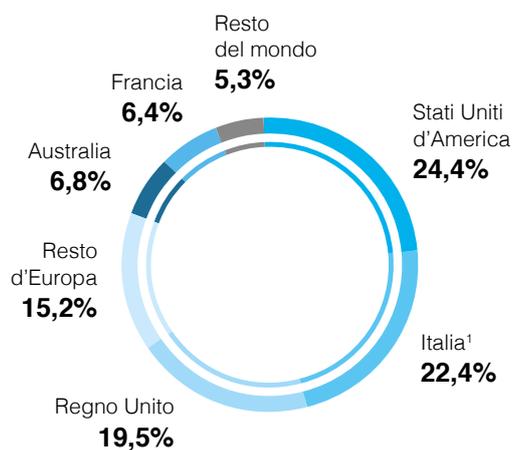
## 5. INVESTITORI



Fonte: Consob, dati al 31.12.2017.

Per ulteriori dettagli, cfr. Relazione Finanziaria Annuale su [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)

### Ripartizione geografica del flottante

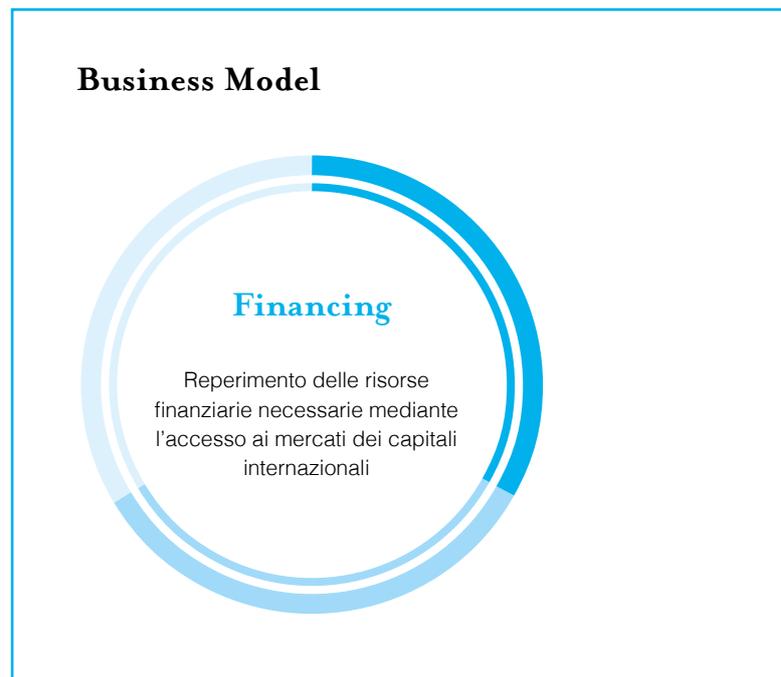
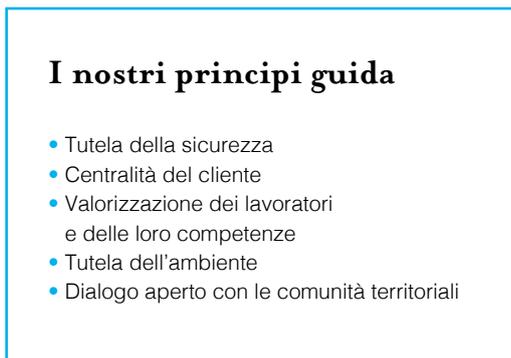


Fonte: Nasdaq, dati al 31.12.2017.

<sup>1</sup> Include gli investitori retail.



## 6. LA STRATEGIA PER LA CREAZIONE DI VALORE



## 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



## 7. CONTESTO OPERATIVO

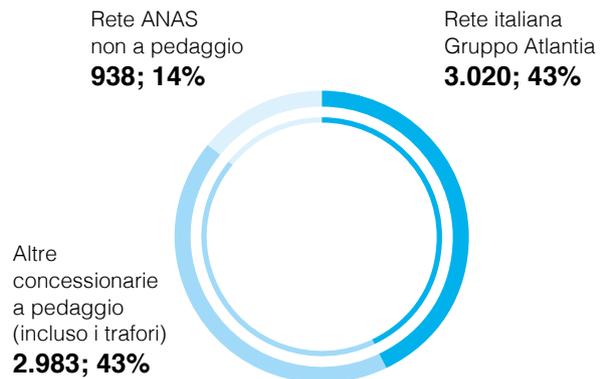
### Reti autostradali in Italia



Rete autostradale italiana al 30.06.2017: **6.943,9 km** di cui a pedaggio **6.003,4 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.

La dinamica della domanda di mobilità, sia delle persone, che delle merci è determinata in larga misura dall'andamento delle prospettive socio-economiche. In questo senso il 2017 ha beneficiato di un clima economico segnato da una relativa ripresa. Infatti, sulla rete autostradale italiana del Gruppo il traffico (50.982 milioni veicoli x km) è cresciuto del 2,2% rispetto al 2016, generando un incremento dei ricavi netti da pedaggio di 107 milioni di euro. L'incremento è attribuibile alla dinamica/mix del traffico, per un effetto stimabile in 82 milioni di euro, e all'applicazione degli adeguamenti tariffari annuali, per un effetto positivo stimabile in 19 milioni di euro.

#### Traffico 2017 – 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.      | 41.473                            | 6.442             | <b>47.915</b>  |
| Autostrade Meridionali              | 1.665                             | 37                | <b>1.702</b>   |
| Tangenziale di Napoli               | 882                               | 46                | <b>928</b>     |
| Traforo del Monte Bianco            | 8                                 | 4                 | <b>12</b>      |
| Raccordo Autostradale Valle d'Aosta | 96                                | 21                | <b>117</b>     |
| Società Autostrada Tirrenica        | 282                               | 26                | <b>308</b>     |

### Esteri: i Paesi in cui opera Atlantia

Il Gruppo opera in paesi come Brasile, Cile e India, caratterizzati da un elevato potenziale di crescita per via di fattori favorevoli quali il quadro demografico, il livello di motorizzazione, la concentrazione di risorse naturali e materie prime, la stabilità politica, l'affidabilità e stabilità del sistema regolatorio.

Tali aspetti evidenziano forti potenzialità di crescita del PIL e di conseguenza della domanda di mobilità. Il quadro macroeconomico dei paesi in cui opera Atlantia è stato nel 2017 positivo, anche per quanto riguarda il Brasile che ha mostrato segni di ripresa dopo una lunga fase di decrescita.

L'andamento del traffico sulle reti estere ha fatto segnare nel corso del 2017 andamenti positivi rispetto al 2016: Cile +4,8%, Polonia +5,6%, e Brasile +2,3%, con l'inversione del dato negativo del 2016.

Di conseguenza, i ricavi operativi delle società autostradali estere sono stati nel 2017 pari a 648 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2016 del 16%. A parità di tassi di cambio i ricavi segnano un aumento di 59 milioni di euro (+11%).

#### Traffico 2017 - Società estere del Gruppo (milioni di km percorsi)

| Traffico (milioni di km percorsi) | 2016         | 2017         | Var. <sup>1</sup> % |
|-----------------------------------|--------------|--------------|---------------------|
| <b>Brasile</b>                    |              |              |                     |
| Triangulo do Sol                  | 1.404        | 1.435        | 2,2%                |
| Rodovias das Colinas              | 1.972        | 2.001        | 1,5%                |
| Rodovia MG050                     | 809          | 843          | 4,2%                |
| <b>Totale</b>                     | <b>4.185</b> | <b>4.279</b> | <b>2,3%</b>         |
| <b>Cile</b>                       |              |              |                     |
| Costanera Norte                   | 1.199        | 1.265        | 5,5%                |
| Vespucio Sur                      | 939          | 971          | 3,4%                |
| Litoral Central                   | 121          | 128          | 6,4%                |
| Autopista Nororiente              | 89           | 94           | 6,1%                |
| Acceso vial Aeropuerto AMB        | 24           | 27           | 9,6%                |
| Los Lagos                         | 734          | 769          | 4,8%                |
| <b>Totale</b>                     | <b>3.106</b> | <b>3.255</b> | <b>4,8%</b>         |
| <b>Polonia</b>                    |              |              |                     |
| Stalexport                        | 908          | 959          | 5,6%                |

<sup>1</sup> Percentuali calcolate su dati con arrotondamento.

## Trasporto aereo

|   |   |  |
|---|---|--|
|  | <b>6,7 MILIARDI DI PASSEGGERI NEL MONDO</b> | Nonostante la lieve flessione in termini di passeggeri registrata nel 2017, Fiumicino si conferma il più importante aeroporto nazionale; in forte crescita è invece il numero di passeggeri dell'aeroporto di Nizza. |
|  | <b>101 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI</b>   |  |

## Attività aeroportuali italiane

Nel corso del 2017 ADR ha accolto 47 milioni di passeggeri, in lieve calo rispetto all'anno precedente (-0,6%).

In termini di distribuzione dei passeggeri per area geografica si segnalano forti crescite relative a Estremo Oriente (+12,2%), Centro/Sud America (+15,9%), e Nord America (+7,6%).

In calo il settore domestico (-8,1%) che risente della contrazione di attività da parte di Alitalia.

I ricavi operativi sono pari a 901 milioni di euro, in crescita di 17 milioni sul 2016 (+2%), di cui 640 per servizi aeronautici (+1%).

## Attività aeroportuali estere

Nel corso del 2017 l'aeroporto di Nizza ha accolto 13,3 milioni di passeggeri, registrando un incremento del 7,1%. I ricavi operativi degli Aeroporti della Costa Azzurra ammontano a 281 milioni di euro, di cui 159 milioni per servizi aeronautici.





# **PRESIDIO DEI RISCHI**

---

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Le tappe principali</b>                                   | <b>20</b> |
| <b>2. Business Risk Model</b>                                   | <b>22</b> |
| <b>3. Principali rischi non finanziari</b>                      | <b>23</b> |
| <b>4. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi</b> | <b>23</b> |



## 1. LE TAPPE PRINCIPALI

Il Gruppo Atlantia ritiene fondamentale valutare preventivamente e in modo continuativo la natura e il livello dei rischi generati o subiti derivanti dall'attività d'impresa, al fine di definire gli obiettivi strategici aziendali, di indirizzare le decisioni operative d'impresa e della creazione di valore sostenibile per gli stakeholder.

**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. Il Risk Appetite viene annualmente aggiornato e approvato dai Consigli di Amministrazione delle singole società.

**2015**

Aggiornamento delle linee guida metodologiche per la definizione del Risk Appetite e per l'identificazione, la valutazione, la gestione e la reportistica dei rischi (Risk Assessment e Catalogo dei rischi), adottate dalle società del Gruppo.

**2016**

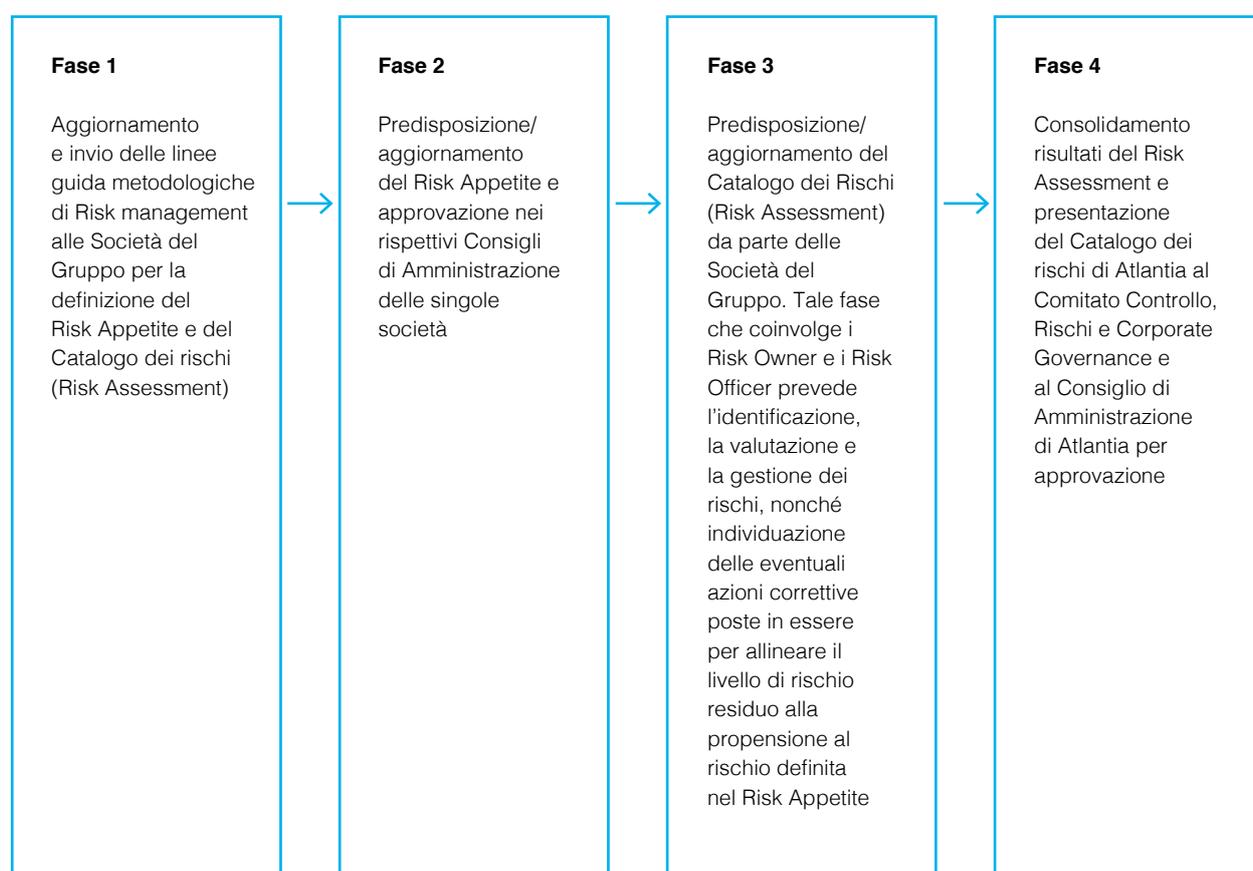
Assessment delle Linee Guida metodologiche di Risk Management di Gruppo, con il supporto di consulenti esterni, al fine di verificare l'allineamento alle best practice di settore.

**2017**

i) individuazione/nomina in ciascuna società del Gruppo dei Risk Officer a presidio del processo di Risk Management; ii) implementazione di un progetto, finalizzato alla rappresentazione dei principali rischi, generati o subiti, derivanti dall'attività del Gruppo connessi ai seguenti ambiti: ambientale, sociale, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione attiva e passiva, catena di fornitura e subappalto (ex D.Lgs. 254/2016).

## Fasi del processo di Risk Management

L'attività di Risk Management è un processo continuativo di analisi e valutazione dei rischi - generati o subiti - derivanti dall'attività d'impresa. Lo scopo è di indirizzare le decisioni strategiche delle Società in conseguenza alla propensione al rischio approvata dai rispettivi Consigli di Amministrazione (Risk Appetite), influenzando quindi le strategie di sviluppo, le scelte di business e il sistema di controllo interno.





## 2. BUSINESS RISK MODEL

Di seguito si riportano le aree di rischio identificate nel Gruppo, per ciascuna delle quali, nell'ambito del processo di Risk Management, i) viene definita la propensione al rischio da parte del Consiglio di Amministrazione di ciascuna società (Risk Appetite); ii) vengono identificati e valutati i rischi durante il Risk Assessment in contraddittorio tra il Risk Officer e il Risk Owner (Catalogo dei rischi); iii) vengono definite le eventuali azioni di rafforzamento del sistema di controllo interno nei casi in cui il livello di rischio residuo, ossia al netto delle procedure di presidio, non risulti allineato alla propensione al rischio definita nel Risk Appetite.

### **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 gestione operativa**

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 sviluppo business**

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.

## 3. PRINCIPALI RISCHI NON FINANZIARI

Conformemente a quanto richiesto dal D.Lgs. 254/16, relativamente ai rischi generati o subiti derivanti dall'attività del Gruppo, sono state identificate le seguenti tematiche di rischio:



Per ciascuna tematica è stata definita, con il supporto dei Risk Owner e dei Risk Officer delle Società del Gruppo, un'apposita scheda di rischio che descrive i rischi mappati e i presidi di controllo identificati: Linee guida / procedure di gestione e mitigazione del rischio e Flussi informativi e controlli.

## 4. PRESIDI DI CONTROLLO TRAVERSALI AI PRINCIPALI RISCHI

Relativamente al sistema di controllo interno e ai flussi informativi, fatte salve le eventuali specificità delle singole categorie di rischio, il sistema è incentrato sulla possibilità di inviare dall'interno e dall'esterno segnalazioni di violazione/sospetta violazione del Codice Etico all'Ethic Officer o, ove presenti, agli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs.231/Compliance Officer. Il sistema garantisce riservatezza e anonimato sia dei segnalanti che dei segnalati, al fine anche di rilevare e gestire eventuali violazioni, così come definito nell'ambito della Procedura di Gruppo "Segnalazioni all'Ethic Officer".

Inoltre, la Direzione Internal Audit di Gruppo effettua delle verifiche specifiche sul disegno e il corretto funzionamento delle procedure a presidio del rischio in questione, nell'ambito degli audit sulle società del Gruppo. Per completezza, si evidenzia che la valutazione del rischio residuo relativa alle tipologie di rischi individuati risulta essere allineata alla propensione al rischio definita nel Risk Appetite delle Società operative del Gruppo.

Di seguito si riportano le schede di rischio predisposte:

### 1. Rischio Ambientale

Il Gruppo Atlantia opera nella convinzione che l'adozione di politiche ambientali sostenibili costituisca un investimento strategico per il futuro e considera la tutela dell'ambiente tra gli elementi determinanti nei processi di sviluppo di lungo periodo. Il Gruppo Atlantia ha identificato diversi rischi ambientali riconducibili ad aspetti quali: gestione dei rifiuti, cambiamenti climatici (es. emissioni in atmosfera) e perdita di biodiversità.

#### 1.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

Il Codice Etico definisce i principi guida in materia ambientale, stabilendo che le attività debbano essere condotte in conformità agli standard internazionali, alle leggi e ai regolamenti, relativi alla tutela dell'ambiente, dei Paesi in cui il Gruppo opera e delle comunità interessate dalle attività aziendali. Il Gruppo favorisce la formazione e la sensibilizzazione sulle tematiche ambientali del



proprio personale e di quello degli appaltatori/sub-appaltatori per la prevenzione dei rischi e la salvaguardia dell'ambiente, Inoltre, il Gruppo Atlantia ha implementato dei sistemi di Gestione Ambientale, conformi alla norma UNI EN ISO 14001, che coinvolgono l'Organizzazione a tutti i livelli, al fine di garantire e migliorare costantemente le condizioni ambientali nei contesti in cui opera, in termini sia di prevenzione dell'inquinamento che di rispetto della normativa di settore.

Le società operative del Gruppo si sono dotate inoltre di appositi presidi organizzativi, nonché di apposite procedure interne che descrivono le attività e i controlli preventivi a presidio degli aspetti ambientali considerati, nonché le azioni volte a gestire eventuali emergenze ambientali. Il Gruppo è anche impegnato in iniziative di risparmio energetico, attraverso la gestione e la manutenzione degli impianti in linea con le politiche di "Energy saving" e l'individuazione di azioni e interventi (inclusi eventuali sviluppi tecnologici) per l'uso razionale di energia.

### **1.2 Flussi informativi e controlli**

Le società operative gestiscono la propria performance ambientale attraverso degli specifici indicatori, al fine di individuare anche le possibili aree di miglioramento. Vengono, poi, effettuate verifiche ad hoc da parte delle strutture operative preposte, oltre a quelle svolte dall'ente terzo in caso di certificazione, le cui risultanze sono considerate nell'ambito dei piani di miglioramento del sistema di gestione.

## **2. Rischi connessi alla sicurezza degli utenti e delle infrastrutture**

Il Gruppo Atlantia, si è posto come obiettivo principale quello di garantire la sicurezza, individuando una serie di rischi connessi alla sicurezza degli utenti e delle infrastrutture, nonché alla gestione delle emergenze causate da fenomeni quali eventi naturali (precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti) e eventi accidentali (incendi e incidenti).

### **2.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio**

Il Gruppo Atlantia adotta procedure, organizzazione, tecnologie e investimenti volti ad assicurare i migliori standard di sicurezza possibili. A questo scopo vengono effettuati: nell'ambito delle società operative del Gruppo, controlli e verifiche periodiche, come previsto da apposite procedure interne, al fine di definire e svolgere gli interventi manutentivi e le altre attività funzionali alle conservazione in efficienza delle infrastrutture e miglioramento delle stesse.

campagne e progetti di informazione e sensibilizzazione su tematiche legate alla sicurezza al fine di formare le risorse impegnate nella gestione dei servizi all'utenza.

Inoltre, le società operative del Gruppo perseguono il miglioramento continuo del servizio offerto e dei processi che contribuiscono alla progettazione, realizzazione e sicurezza del servizio stesso, anche attraverso sistemi certificati. Il Gruppo si è dotato di articolati modelli di gestione delle emergenze relativamente a eventi che potrebbero avere significativi impatti sull'utenza autostradale e aeroportuale (si veda il capitolo sul capitale sociale relativamente alla descrizione delle attività svolte dalle Società operative del Gruppo in tale ambito).

### **2.2 Flussi informativi e controlli**

Le strutture operative delle società del gruppo effettuano, secondo le procedure organizzative interne, gli interventi manutentivi e le verifiche sulle infrastrutture come previste dalla normativa. Inoltre, gli stati di avanzamento dei principali piani di adeguamento/ investimento sono definiti e condivisi dalle strutture competenti di riferimento.

Infine, la Direzione Internal Audit di Gruppo nell'ambito dei controlli attuati, ha svolto, per tutte le società del Gruppo, interventi specifici sul controllo dei rischi relativi ai lavori, alle manutenzioni delle infrastrutture e alla compliance in tema di salute e sicurezza.

### 3. Rischio Relazioni con i Consumatori

Il Gruppo Atlantia ha individuato nell'ambito dei rischi a impatto sociale quelli relativi ai rapporti con i consumatori (es. Class Action/ Privacy degli utenti).

#### 3.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

Il Gruppo Atlantia, attraverso le sue società operative, ha istituito appositi Organi consultivi e propositivi che hanno l'obiettivo di individuare e concordare iniziative e piani di miglioramento della qualità e della sicurezza dell'infrastruttura. Tali Organi mettono in atto e promuovono diversi progetti per migliorare gli standard di sicurezza e per garantire un miglioramento costante della qualità del servizio attraverso il coinvolgimento di diversi stakeholder (es. prime tra tutte in Italia le Associazioni dei Consumatori). Inoltre, le Società operative del Gruppo monitorano costantemente la qualità del servizio erogato alla clientela, attraverso specifici indicatori e definiscono annualmente, anche in condivisione con gli stakeholder interessati, in primo luogo le associazioni dei consumatori, le nuove azioni da intraprendere per migliorare ulteriormente i servizi offerti.

Le Società del Gruppo hanno definito apposite «carte dei servizi» che illustrano altresì agli utenti le modalità di invio degli eventuali reclami. Relativamente alle modalità di gestione dei reclami si veda il paragrafo Qualità del servizio del Capitolo "Capitale Sociale" del presente documento.

Relativamente alla tutela della privacy della clientela, il Gruppo, attraverso apposite procedure interne formalizzate dalle Società operative e i principi definiti nel Codice Etico, è impegnato a proteggere le informazioni e i dati degli utenti al fine di evitare ogni uso improprio delle stesse, nel rispetto di quanto previsto dalle normative in materia di protezione dei dati personali.

#### 3.2 Flussi informativi e controlli

Le risultanze degli incontri nell'ambito degli Organi Consultivi sono condivise con i soggetti esterni coinvolti e debitamente formalizzate. I Report periodici sulla qualità del servizio erogato vengono illustrati e condivisi in appositi Comitati interni, ove presenti nelle Società operative, e/o con le strutture di riferimento.

### 4. Rischio Nimby

Il Gruppo Atlantia ha individuato, relativamente ad alcune attività afferenti il suo core business, tra i rischi a impatto sociale, il Rischio Nimby (Not In My Back Yard), ovvero una forma di protesta attuata da un gruppo di persone o da una comunità locale contro opere e attività di interesse pubblico che hanno o potrebbero avere effetti negativi sulla loro area di residenza.

#### 4.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

Il Gruppo Atlantia, nell'ambito degli interventi svolti dalle società operative, promuove sia in fase di progettazione delle opere sia in fase di esecuzione delle stesse, confronti/ dibattiti pubblici, ovvero incontri con le comunità cittadine interessate, al fine di consentire una valutazione delle scelte aziendali e chiarire gli aspetti che potrebbero generare preoccupazioni da parte degli stakeholder oltre a raccogliere proposte puntuali per migliorare gli interventi (es. incontri di «micro-progettazione» tra progettisti e cittadini per migliorare il progetto definitivo dell'opera). Inoltre, vengono effettuate campagne di comunicazione (es. web, opuscoli, cartellonistica, ecc.) e attivati canali di dialogo costante con i cittadini («Community engagement») finalizzati a valorizzare i benefici socio-economici degli interventi sul territorio, derivanti dalla loro realizzazione e a evidenziare le misure eventualmente previste per la mitigazione dei possibili impatti sulla popolazione. Si tratta di un'attività integrata che coinvolge unità organizzative differenti, richiedendo figure e strumenti sia di tipo tecnico che comunicativo.

Inoltre, relativamente agli interventi effettuati in Italia, come previsto dalla normativa, ogni progetto che prevede la costruzione di nuove opere viene approvato in Conferenza dei Servizi cui partecipano gli Enti territoriali coinvolti (es. Ministeri, Regioni, Province, Comuni, ecc.). In tale occasione si apre un canale di dialogo diretto con le istituzioni al fine di valutare ed eventualmente recepire le richieste o le osservazioni avanzate dalle relative comunità.

#### 4.2 Flussi informativi e controlli

Le strutture aziendali preposte curano i rapporti con gli stakeholder (es. cittadini, Enti, ecc.) con l'obiettivo di favorire il consenso tramite il coinvolgimento e, contemporaneamente, di portare alla luce eventuali dissensi che potrebbero avere un forte impatto sulla reputazione del Gruppo Atlantia. Inoltre, le risultanze degli incontri effettuati sono formalizzate e condivise dai soggetti coinvolti.



Il Gruppo, nell'ambito delle Società operative, dispone di apposite strutture organizzative che provvedono a comunicare (tramite stampa nazionale, locale, comunicati ecc.) i benefici socio-economici sul territorio derivanti dalla realizzazione dell'opera e parallelamente spiegare l'assenza di danni per la popolazione.

### 5. Rischi connessi al personale

Il Gruppo Atlantia, nell'ambito dei settori inerenti al proprio business, ha individuato una serie di rischi connessi al personale, con particolare riferimento alla gestione delle risorse umane (es. comportamenti non in linea con il Codice Etico, possibili contenziosi, mobbing), alla mancata valorizzazione dei talenti, alla diversità, pari opportunità e alla salute e la sicurezza dei dipendenti.

#### 5.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

La gestione delle risorse umane avviene senza preclusione o discriminazione di sesso, razza, nazionalità o religione, oltre che nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo.

L'**Ethic Officer** vigila sull'osservanza del **Codice Etico** di Gruppo, anche attraverso lo svolgimento di verifiche volte a riscontrare eventuali segnalazioni relative alla modalità di gestione del personale. Inoltre, le Società italiane del Gruppo Atlantia hanno istituito **Organismi di Vigilanza**, che gestiscono eventuali segnalazioni di inosservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.

Anche le procedure di selezione del personale sono ispirate a principi quali trasparenza, tracciabilità dell'intero processo, qualità delle risorse selezionate e oggettività della selezione mediante strumenti e metodologie riconosciute a livello internazionale.

Il Gruppo promuove la diffusione anche tra i propri dipendenti di principi e ambientali, etici e di Governance conformi ai più elevati standard. Anche a tale scopo il Gruppo si è dotato di alcuni strumenti di valutazione delle performance al fine di indirizzare i comportamenti dei propri dipendenti:

- il **Management Leadership Review** (MLR), un modello alla base del sistema di valutazione dei Dirigenti finalizzato a indirizzare la performance aziendale e comunicare al management i comportamenti e le capacità richieste per avere maggior successo in azienda e rafforzare le performance di lungo termine del Gruppo;
- il **Performance Management** (PM), strumento volto alla valutazione annuale delle performance, che rappresenta la base per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. Il sistema di PM offre ai dipendenti 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.  
(si veda il capitolo sulle risorse umane relativamente alle iniziative di sviluppo realizzate).

Tra i principali obiettivi del Gruppo vi è anche la **tutela della salute e sicurezza sul lavoro**, che si concretizza nell'adozione di idonee metodologie di valutazione del rischio 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 impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture. Tra le azioni di prevenzione, il Gruppo è costantemente impegnato in azioni di formazione e di sensibilizzazione di dipendenti e appaltatori/sub-appaltatori, finalizzate a rendere le persone consapevoli in merito agli aspetti di salute e sicurezza connessi alle loro attività, mantenendo alta l'attenzione su tali tematiche.

Il Gruppo Atlantia, attraverso alcune sue società operative, ha implementato sistemi di gestione della salute e della sicurezza conformi alla norma OHSAS 18001:2007, che definisce procedure (attività e controlli preventivi o di gestione delle eventuali emergenze), responsabilità, obiettivi e strumenti per il miglioramento continuo delle performance in tale ambito.

#### 5.2 Flussi informativi e controlli

Nell'ambito delle società operative, vengono effettuate verifiche da parte delle strutture preposte (es. HSE) e, per le società certificate, una verifica esterna da parte dell'ente certificatore, le cui risultanze, insieme alle eventuali azioni di miglioramento del sistema di gestione, vengono illustrate o condivise nell'ambito di appositi comitati.

### 6. Rischi connessi ai diritti umani

Il Gruppo Atlantia, nell'ambito dei settori inerenti al proprio business, ha individuato una serie di rischi connessi alla violazione dei diritti umani (es. violazione dei diritti dei lavoratori, caporalato, libertà di associazione, disabilità, ecc.).

## 4. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi

### 6.1 Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

Il Gruppo Atlantia gestisce le sue attività in conformità agli standard internazionali universalmente riconosciuti, tra cui la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo delle Nazioni Unite; inoltre aderisce formalmente ai 10 principi del "Global Compact", relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Il Codice Etico di Gruppo (integrato con i Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 e con il Compliance Program), prevede espressamente il rispetto dei diritti umani, il rifiuto di ogni forma di discriminazione, la valorizzazione delle persone e la promozione della dignità di tutti i lavoratori.

Il Codice richiede in via imprescindibile, per tutte le attività poste in essere, l'integrità etico-professionale, la correttezza nei comportamenti e il pieno di rispetto di leggi e regolamenti in tutti i paesi in cui lo stesso opera e dei principi di onestà, eguaglianza, valorizzazione delle persone, riservatezza, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede. Il Gruppo altresì riconosce la libertà di associazione dei lavoratori e il diritto alla contrattazione collettiva, inoltre si impegna a tutelare l'integrità psichica e fisica delle Persone, nel rispetto della loro personalità, evitando che le stesse possano subire condizionamenti o disagi. Non sono ammesse molestie sessuali, intendendo come tali la subordinazione delle possibilità di crescita professionale o di altro vantaggio alla prestazione di favori sessuali e ogni altro comportamento a connotazione sessuale o fondato sull'appartenenza di genere, indesiderato da una delle parti e lesivo della dignità della persona.

Il Gruppo Atlantia, attraverso le società operative, ha adottato una serie di procedure volte alla promozione e al rispetto dei diritti umani sia dei lavoratori che degli utenti. A tal riguardo, relativamente al tema della disabilità, vengono offerti servizi volti a favorire l'assistenza degli utenti a ridotta mobilità (ad es. la società del Gruppo ADR Assistance assicura l'assistenza a terra ai passeggeri a ridotta mobilità, in partenza, in transito e in arrivo negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino).

### 6.2 Flussi informativi e controlli

Valgono per il rischio diritti umani i sistemi di presidio trasversali alle categorie di rischio analizzate.

## 7. Rischio di corruzione attiva e passiva

Il Gruppo Atlantia è impegnato in prima linea a prevenire e contrastare ogni forma di abuso di potere e quindi il verificarsi di pratiche corruttive nello svolgimento delle proprie attività. L'Organizzazione ha identificato, nell'ambito del suo Business, il *Rischio di corruzione tra Privati/ Pubblica Amministrazione sia attiva che passiva*, cioè quel rischio che può implicare la corruzione tra privati (es. Top Management/dipendenti di Società del Gruppo Atlantia) e della PA in Italia e/o all'Estero tramite denaro o altre utilità da parte del personale e/o tramite terzi.

### 7.1. Linee guida e procedure di gestione e mitigazione del rischio

Il Gruppo Atlantia, in linea con i requisiti previsti dalla UNI ISO 37001, nel 2017 ha adottato una Policy anticorruzione, in coerenza con il Codice Etico, che integra in un quadro organico le regole di prevenzione e di contrasto già vigenti, con l'obiettivo di rafforzare il proprio impegno nella lotta contro la corruzione.

Si veda in merito il paragrafo specifico all'interno della governance.

### 7.2 Flussi informativi e controlli

La policy Anticorruzione di Gruppo prevede, oltre ai presidi posti in essere per le altre categorie di rischio, la possibilità di segnalare la violazione, o sospetta violazione, della Normativa Anticorruzione o della policy stessa all'Organismo di Vigilanza di Atlantia e per conoscenza al Responsabile Anticorruzione.

## 8. Rischi connessi alla catena di fornitura

Nell'ambito della catena di fornitura, il Gruppo Atlantia ha identificato le seguenti tematiche di rischio:

- comportamenti non etici da parte dei fornitori (es. violazione dei diritti umani, dei diritti dei lavoratori, ecc.);
- rischi legati all'affidabilità dei fornitori (default dei fornitori) e connessi all'eccessiva dipendenza da specifici fornitori;
- rispetto della normativa di salute e sicurezza dei lavoratori di fornitori o dei subappaltatori (es. infortuni, near miss, fatalità, ecc);
- rispetto della normativa ambientale da parte dei fornitori e subappaltatori (es. gestione dei rifiuti, ecc.);
- relativamente al sistema di controllo interno a presidio (organizzazione, procedure, ecc.) di tali rischi nelle società operative del Gruppo si veda capitolo "Supply Chain" all'interno del Capitale Sociale.





# GOVERNANCE

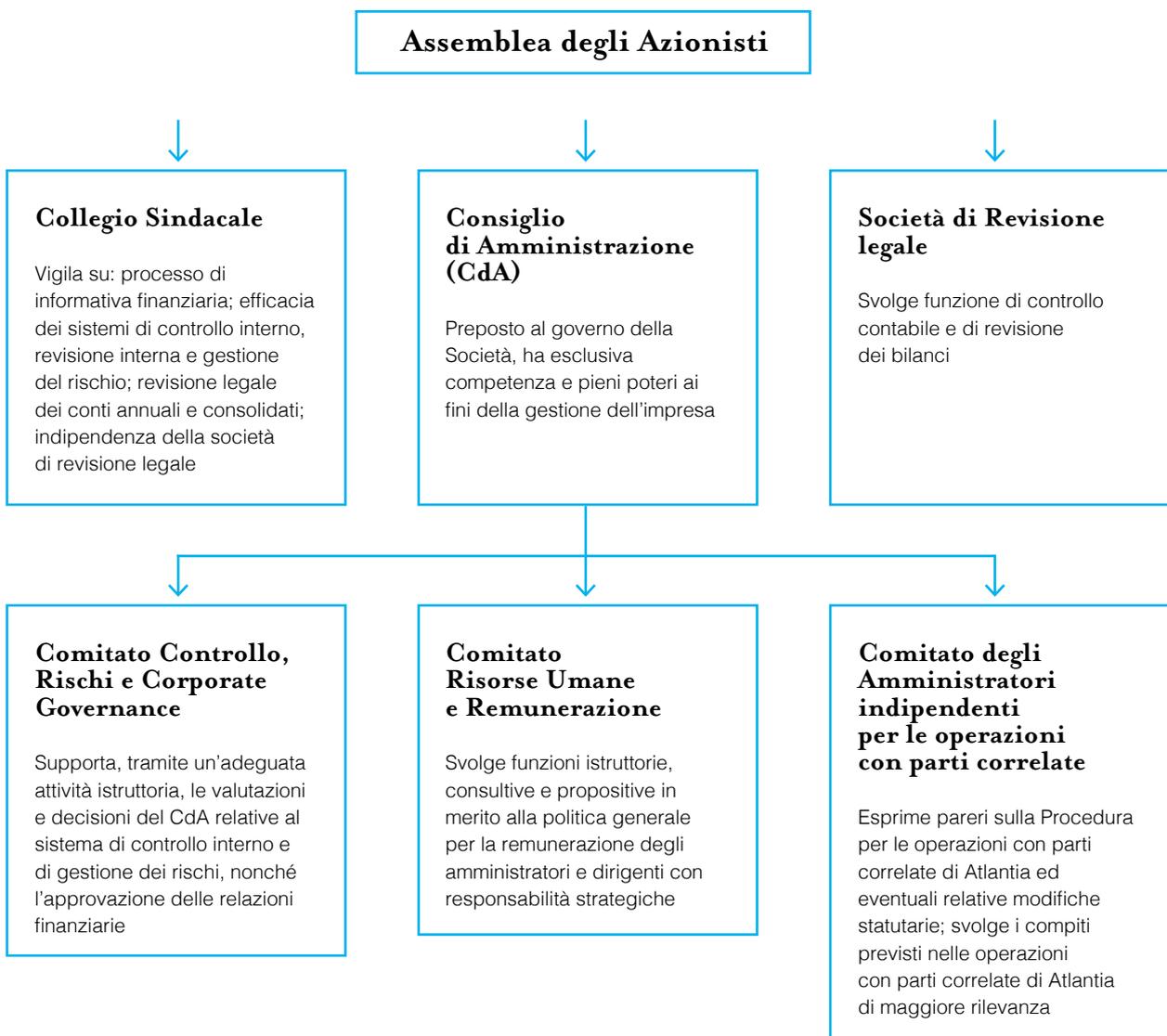
---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia</b> | <b>30</b> |
| <b>2. Il sistema di controllo interno</b>                    | <b>33</b> |
| <b>3. Policy anticorruzione</b>                              | <b>35</b> |
| <b>4. La tutela dei diritti umani</b>                        | <b>36</b> |
| <b>5. Politica di remunerazione del Gruppo</b>               | <b>37</b> |
| <b>6. Governance della sostenibilità</b>                     | <b>37</b> |



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.

## I. Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia



L'intero CdA viene nominato sulla base di liste presentate dai Soci e dal CdA 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 CdA 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 CdA 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 CdA. 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 CdA, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2017 ([www.atlantia.it/it/corporate-governance](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance)).

Il CdA in carica al 31.12.2017 è composto da 15 Amministratori, di cui 13 non esecutivi e 2 esecutivi (l'Amministratore Delegato e il Presidente) e nel 2017 ha tenuto 12 riunioni della durata media di 2,5 ore; 8 Amministratori non esecutivi hanno il requisito di

indipendenza. 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 31.12.2017 la componente femminile è pari al 40%.

Il processo di autovalutazione del CdA relativo al 2017, tenutosi nei mesi di gennaio e febbraio 2018, conferma che questo organismo è in linea con i requisiti previsti e attesi dalla normativa vigente e da quanto previsto ai fini dell'Autodisciplina. In particolare l'autovalutazione ha avuto per oggetto i seguenti aspetti: composizione del CdA, funzionamento e compiti del CdA, Comitati interni al CdA, e metodo di valutazione. In riferimento a quanto riportato nell'art.123-bis, comma 2, lett. d-bis del TUF in merito alla valorizzazione delle politiche in materia di diversità, i Consiglieri in sede di autovalutazione hanno espresso all'unanimità un giudizio positivo sul CdA di Atlantia.

La diversità emerge infatti come ben rappresentata nel CdA secondo le diverse accezioni considerate, ossia età, esperienza, seniority, genere, formazione/cultura e dimensione internazionale.

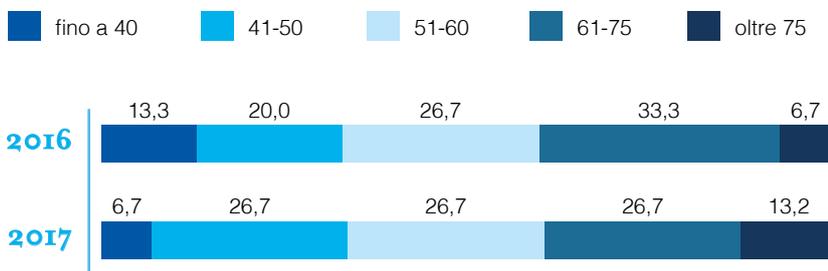
In quest'ottica, anche alla luce delle considerazioni già svolte dal Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance nella seduta del 12.10.2017 e dal CdA del 10.11.2017, atteso che per quanto riguarda la diversità sulla composizione di genere, Atlantia ha già adottato in via statutaria una policy che assicura l'equilibrio dei generi della composizione del CdA e del Collegio Sindacale, viste le risultanze dell'analisi oggetto della autovalutazione, anche la Società di consulenza incaricata del processo di autovalutazione dei Consiglieri ha ritenuto congrua la scelta inerente la mancata adozione da parte della Società di politiche ulteriori in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, previste dall'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis del TUF. Per il dettaglio degli esiti del processo di autovalutazione si rimanda alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2017.



**Consiglio di Amministrazione in carica al 31 dicembre 2017**

| Nome e cognome                     | Carica in Atlantia      | Ruolo        | Anni in carica | % di partecipazione | Altri incarichi <sup>(1)</sup> |
|------------------------------------|-------------------------|--------------|----------------|---------------------|--------------------------------|
| Fabio Cerchiai                     | Presidente              | Esecutivo    | 8              | 100,0%              | 7                              |
| Giovanni Castellucci               | Amministratore Delegato | Esecutivo    | 12             | 100,0%              | 4                              |
| Carla Angela                       | Amministratore          | Indipendente | 5              | 100,0%              |                                |
| Gilberto Benetton                  | Amministratore          |              | 15             | 91,7%               | 2                              |
| Carlo Bertazzo                     | Amministratore          |              | 5              | 100,0%              | 3                              |
| Bernardo Bertoldi                  | Amministratore          | Indipendente | 5              | 100,0%              | 4                              |
| Gianni Coda                        | Amministratore          | Indipendente | 5              | 100,0%              | 2                              |
| Massimo Lapucci                    | Amministratore          | Indipendente | 5              | 100,0%              | 3                              |
| Lucy P. Marcus                     | Amministratore          | Indipendente | 5              | 100,0%              |                                |
| Giuliano Mari                      | Amministratore          | Indipendente | 9              | 100,0%              | 1                              |
| Marco Patuano                      | Amministratore          |              | 1              | 100,0%              | 4                              |
| Valentina Martinelli               | Amministratore          |              | 5              | 100,0%              |                                |
| Elisabetta De Bernardi di Valserra | Amministratore          |              | 2              | 100,0%              |                                |
| Monica Mondardini                  | Amministratore          | Indipendente | 6              | 75,0%               | 5                              |
| Lynda Christine Tyler Cagni        | Amministratore          | Indipendente | 2              | 100,0%              |                                |

(1) Numero di altri incarichi: Incarichi di Amministratore o Sindaco ricoperti in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni.

**Composizione per classi di età del CdA al 31.12.2017 (in %)**

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 CdA 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 CdA 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 2017, 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 17 febbraio, 9 giugno e 14 settembre 2017 sono state organizzate delle sessioni c.d. di "induction" nelle quali sono state fornite a Consiglieri e Sindaci una serie di informazioni sull'evoluzione del mercato infrastrutturale indiano, sullo stato attuale e sulle prospettive di Spea S.p.A., sul gruppo Aéroports de la Côte d'Azur e sullo stato attuale e sulle prospettive dei nuovi sistemi di pagamento.

Le materie oggetto di discussione e comprese nell'ordine del 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 CdA 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.

Si segnala che nel corso 2017 è stata svolta una riunione del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance nella quale sono stati affrontati temi specifici di sostenibilità tra cui in particolare gli aspetti collegati al D.Lgs. 254/2016.

Un'ulteriore riunione è stata svolta con il suddetto Comitato antecedentemente all'approvazione da parte del CdA del presente Bilancio.

## 2. Il sistema di controllo interno

In base a quanto previsto dal Codice di Autodisciplina di Atlantia, aggiornato in data 15 dicembre 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.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 15 dicembre 2017, ha 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, della giurisprudenza in materia di



Modelli Organizzativi nonché dei mutamenti organizzativi del perimetro di Atlantia.



In pari data, il CdA di Atlantia ha approvato l'aggiornamento del Codice Etico - adottato e diffuso all'interno di tutte le società del Gruppo ([www.atlantia.it/corporate-governance/etico.html](http://www.atlantia.it/corporate-governance/etico.html)) - al fine di rendere maggiormente esplicite talune previsioni del Codice Etico e rafforzare l'impegno del Gruppo e di chi vi opera sul tema dei diritti umani (vedi paragrafo tutela dei diritti umani). Le modifiche al Codice sono state proposte considerando alcune best practice riconosciute e in coerenza con le principali fonti normative e convenzioni di riferimento.

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.

### Attività dell'Internal Audit di gruppo

La Direzione Internal Audit di Gruppo, nel corso del 2017, ha svolto le sue attività di verifica sul sistema di controllo interno per tutte le società del Gruppo, anche con il supporto specialistico di società di consulenza, quando è stato ritenuto opportuno.

In particolare, la Direzione ha effettuato, con il supporto di Protiviti, un walkthrough-test sul processo di "Acquisti e Appalti" per le Società Atlantia, Autostrade per l'Italia, Aeroporti di Roma, Spea Engineering e Pavimental, al fine di verificare l'aderenza alle norme ed alle best practice di riferimento.

Dall'analisi è emerso che le procedure delle suddette Società risultano allineate alla normativa (Codice Appalti) e alle best practice di riferimento, con limitate opportunità di miglioramento, relativamente al sistema procedurale esistente, che sono state tempestivamente implementate dalle Strutture competenti delle Società in scope.

Ha svolto, inoltre, 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 ed ha monitorato la realizzazione da parte degli owner degli interventi correttivi attuati a seguito dei rilievi emersi durante le attività di audit.

Per le società italiane del Gruppo sono stati svolti monitoraggi 231 finalizzati all'analisi dell'efficacia e dell'operatività dei presidi di controllo delle aree a rischio reato maggiormente rappresentative richiamate nelle Parti Speciali dei Modelli 231 e, per le società controllate estere, verifiche per la prevenzione dei fenomeni corruttivi e l'idoneità dei presidi di controllo.

La Direzione Internal Audit ha, altresì, assicurato il supporto agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e all'Ethics Officer svolgendo, per gli stessi, verifiche su tematiche specifiche e attività di istruttoria in relazione alle presunte violazioni del Codice Etico.

Nel corso del 2017, la Direzione Internal Audit di Gruppo ha elaborato, con il supporto di KPMG le "Linee Guida Internal Audit", al fine di:

- formalizzare e assicurare trasparenza sulle modalità con cui opera la Direzione Internal Audit nel rispetto degli Standard internazionali della pratica professionale dell'Internal auditing;
- formalizzare i ruoli e le responsabilità dei principali soggetti coinvolti nel processo di audit;
- formalizzare i rapporti tra l'Internal Audit e le Strutture auditate nonché i flussi informativi tra detta Direzione e gli Organismi di Controllo delle Società;
- rendere trasparenti le regole di comportamento e i principi che gli auditor devono osservare nello svolgimento delle attività in linea con gli Standard internazionali della pratica professionale dell'Internal auditing.

Al 1 agosto 2017 tutte le Società del Gruppo Atlantia hanno adottato le Linee Guida senza apportare alcuna modifica.

Conformemente a quanto previsto dalle Linee Guida Internal Audit e in linea con quanto previsto dagli Standard internazionali per la pratica professionale dell'Internal Auditing emessi dall'Institute of Internal Auditor (IIA), la Direzione Internal Audit ha sviluppato un programma di assurance e miglioramento della qualità relativamente a tutti gli aspetti dell'attività di internal auditing prevedendo lo svolgimento di valutazioni sia interne sia esterne da parte di un ente certificato. Secondo quanto previsto dalle Linee Guida, almeno ogni 5 anni, la Direzione Internal Audit deve essere sottoposta a una valutazione esterna finalizzata all'espressione di un giudizio sulla conformità del processo di Internal Audit agli standard IIA.

Nel corso del 2017 KPMG ha svolto un'attività di pre-assessment, che si è conclusa a Dicembre 2017, con l'obiettivo di procedere alla ricognizione dei processi, metodologie e degli strumenti della Direzione Internal Audit di Gruppo al fine di:

- valutare l'efficacia e l'efficienza delle attività di internal audit;
- analizzare il rispetto delle leading practice di riferimento, degli Standard IIA e dei requisiti di Corporate Governance.

Da tale attività è emerso il rispetto degli Standard IIA da parte della Direzione Internal Audit.

### Segnalazioni all'Ethics Officer nel 2017

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/corporate-governance/ethic-officer.html](http://www.atlantia.it/corporate-governance/ethic-officer.html)). La composizione dell'Ethics Officer è stata innovata 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](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico.html)). Inoltre, è stata formalizzata e diffusa una specifica procedura ("Segnalazioni all'Ethics Officer"), che si applica ad Atlantia S.p.A. e alle società controllate direttamente e indirettamente, italiane ed estere.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle segnalazioni ricevute nel 2017 e le conseguenti azioni intraprese:

- 66 segnalazioni pervenute: 40 inerenti (sospette condotte non conformi a quanto stabilito nel Codice Etico) e 26 non inerenti (relative a reclami, disservizi, ecc...);
- delle 40 inerenti:
  - 10 segnalazioni ritenute non circostanziate, palesemente diffamatorie e in malafede sono state archiviate;
  - 30 segnalazioni circostanziate (contenenti elementi sufficienti a consentire lo svolgimento di ulteriori accertamenti) ovvero potenzialmente fondate per cui è stata avviata la fase istruttoria. Di queste:

|  |           |
|--|-----------|
| Assunzioni   | 1         |
| Comportamenti vessatori                                | 4         |
| Conflitto di interessi                                 | 1         |
| Espropri   | 1         |
| Minacce  | 1         |
| Rapporti con i clienti                                 | 1         |
| Rapporti con i fornitori                               | 16        |
| Rapporti con i subconcessionari delle Aree di Servizio | 1         |
| Sicurezza  | 1         |
| Tematiche gestionali                                   | 3         |
| <b>Totale</b>  | <b>30</b> |

- di 30 istruttorie 12 affidate alla Direzione Internal Audit di Gruppo;
- in 22 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 1 caso: segnalazione archiviata in quanto al vaglio delle Autorità Giudiziarie/Inquirenti;
- in 2 casi: sono stati adottati, dalle competenti funzioni delle Risorse Umane, provvedimenti disciplinari nei confronti di 2 dipendenti;
- in 3 casi: l'Ethics Officer ha segnalato alle strutture interessate l'opportunità di adottare talune specifiche azioni;
- in 1 caso: un dipendente è stato riallocato organizzativamente.
- 1 segnalazione aperta relativa ai "Rapporti con i fornitori";

- tutte le segnalazioni non inerenti sono state trasmesse alle Strutture aziendali competenti per la loro gestione;
- nessun caso di discriminazione è stato segnalato.

### 3. Policy anticorruzione

Il Gruppo Atlantia è impegnato a prevenire e contrastare il verificarsi di illeciti nello svolgimento delle proprie attività.

La prevenzione delle pratiche corruttive rappresenta per il Gruppo Atlantia, oltre che un obbligo di natura legale, uno dei principi cui si impronta l'agire del Gruppo stesso, anche in considerazione dell'importanza strategica dei settori in cui opera e della rilevanza degli ambiti giuridici e sociali in cui è radicato il proprio business.

Quale attuazione concreta del proprio impegno in questo ambito, il Gruppo Atlantia ha adottato il Codice Etico, che definisce i valori cui si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi rilevanti nella conduzione delle attività, in stretta integrazione con i Modelli di organizzazione, gestione e controllo previsti dal D.Lgs. 231/01 (che tutte le Società italiane del Gruppo hanno definito, curandone il costante aggiornamento) e con i Compliance Programme (attuati dalle Controllate estere).

A ulteriore conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, Atlantia, nel corso del 2017, ha adottato una Policy Anticorruzione che integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione già vigenti nel Gruppo con l'obiettivo di elevare ulteriormente nei Destinatari la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati.

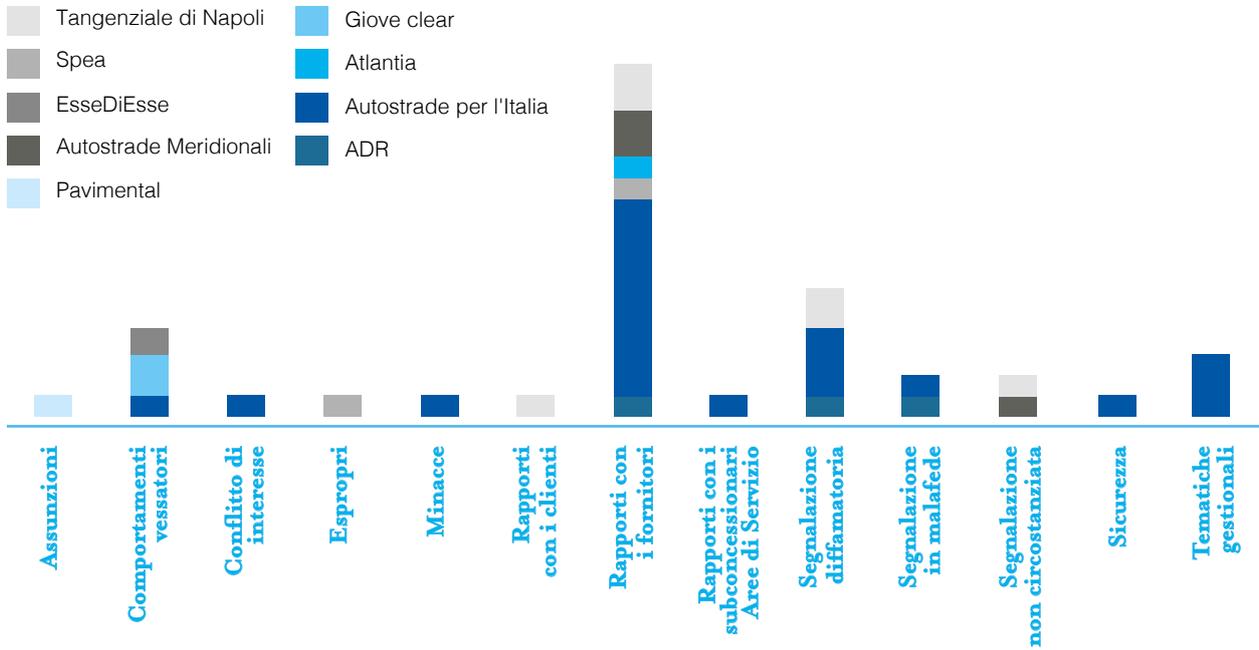
Il Gruppo richiede per tutte le attività poste in essere l'integrità etico-professionale, la correttezza dei comportamenti e il pieno rispetto di leggi e regolamenti in tutti i Paesi in cui esso opera e dei principi di onestà, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede.

Il Gruppo Atlantia non tollera la Corruzione in alcuna forma e non ammette eccezioni alle prescrizioni e ai divieti previsti dai richiamati documenti di Governance. La convinzione di agire a vantaggio del Gruppo non può giustificare in alcun modo l'adozione di comportamenti in contrasto con i suddetti principi. Tra i principi posti a tutela della legalità, a contrasto della corruzione, la Policy richiama il principio "know your partner" che prevede che ciascuna funzione aziendale, responsabile di un determinato processo (cd. "process owner"), debba attuare, nell'ambito del processo di propria competenza, modalità appropriate (secondo criteri di ragionevolezza e di proporzionalità rispetto alla tipologia del rapporto da instaurare) volte a: (i) verificare l'affidabilità, il profilo reputazionale e l'adeguatezza dei terzi con cui il Gruppo Atlantia valuta di instaurare un rapporto professionale o di affari.

Il Direttore Compliance e Security di Gruppo è stato nominato Responsabile Anticorruzione di Gruppo, con il compito di fornire assistenza metodologica in materia di prevenzione delle pratiche corruttive.



**Distribuzione delle segnalazioni inerenti per Società**



In particolare, il Responsabile Anticorruzione di Gruppo, d'intesa con la Direzione General Counsel, assicura:

1. il monitoraggio costante della normativa e della giurisprudenza in tema di anticorruzione;
2. l'adozione di metodi di riferimento, stabilendo standard di Gruppo;
3. l'adeguamento, aggiornamento e miglioramento della Policy.

Inoltre il Responsabile Anticorruzione di Gruppo opera anche come Responsabile Anticorruzione di Atlantia S.p.A. La Direzione Internal Audit di Gruppo, sulla base del programma annuale di audit approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, esaminerà e valuterà il sistema di controllo interno, al fine di verificare che quanto previsto nella Policy sia applicato. Nel 2017 sono stati svolti, in Italia e all'Estero, dalla Direzione Internal Audit di Gruppo interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione. Sul tema del contrasto alla corruzione sono state erogate 3.059 ore di formazione.

Non si segnalano casi di corruzione, né di violazione dei diritti umani. Per approfondimenti sulla Policy in materia di anticorruzione si rinvia a: [www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione).



**4. La tutela dei diritti umani**

Il Gruppo Atlantia opera nella convinzione che il rispetto e la tutela dei diritti umani siano i principi irrinunciabili per ogni ambito di attività.

Atlantia ha sottoscritto i 10 principi del "Global Compact",

in materia di diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Il già citato Codice Etico, integrato con i Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 e con il Compliance Program, viene applicato all'intero Gruppo Atlantia a qualsiasi livello dell'organizzazione e in qualsiasi paese pur in considerazione della diversità dei contesti normativi. Il Codice Etico, aggiornato nel corso del 2017, esige il rispetto dei diritti umani, il rifiuto di ogni forma di discriminazione, la valorizzazione delle persone e la promozione della dignità di tutti i lavoratori, in linea con la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e con le principali convenzioni internazionali quali: la Dichiarazione sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro adottata dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e i Principi Guida su Imprese e Diritti Umani approvati dal Consiglio delle Nazioni Unite sui Diritti Umani nel giugno 2011.

Il Gruppo agisce nel rispetto dei diritti umani garantendo l'integrità etico-professionale, l'eguaglianza, la valorizzazione delle persone, la riservatezza, l'imparzialità, la trasparenza, nonché la libertà di associazione, il diritto alla contrattazione collettiva e la tutela dell'integrità psichica e fisica delle persone. Sui contenuti del Codice sono periodicamente attuati programmi di comunicazione e attività finalizzate a sensibilizzare le persone sui valori guida del Gruppo e sulle iniziative da porre in essere per tutelare i diritti umani dei lavoratori.

L'Ethics Officer ha il compito di vigilare sull'osservanza del Codice Etico e ha emanato una procedura di segnalazione che consente, a chiunque, di segnalare, anche in forma anonima, le violazioni allo stesso. L'Ethics Officer assicura la riservatezza relativamente alle segnalazioni ricevute e all'identità dei soggetti segnalati e procede alle opportune verifiche e/o richieste di provvedimenti in merito alle circostanze segnalate.

## 5. 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 2017 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione si rinvia alla "Relazione sulla Remunerazione 2017", disponibile al seguente indirizzo [www.atlantia.it/corporate-governance/remunerazione](http://www.atlantia.it/corporate-governance/remunerazione)

- 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.

La costituzione del suddetto Comitato è stata formalizzata nel 2008 (allora Comitato di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia S.p.A.). Nel mese di dicembre 2017 è stata aggiornata, con apposito ordine di servizio, la sua composizione.

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.



## 6. 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:

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





# ANALISI DI MATERIALITÀ E STAKEHOLDER ENGAGEMENT

---

**1. Analisi di materialità**

**40**

**2. Stakeholder engagement**

**42**



# 1. ANALISI DI MATERIALITÀ

Nel 2017 è stato condotto un processo di aggiornamento dell'analisi di materialità, mediante una metodologia conforme alle indicazioni delle linee guida GRI-G4 emesse nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI<sup>1</sup>) e a quanto previsto dal framework <IR> dell'International Integrated Reporting Council (IIRC<sup>2</sup>). L'aggiornamento ha consentito di individuare le tematiche economiche, sociali, ambientali e di governance che possono generare impatti significativi sull'operatività del Gruppo, in base all'importanza attribuita a ciascuna di esse dal top management e dagli stakeholder di Atlantia (prospettiva interna ed esterna).

Il processo è stato articolato nelle seguenti attività.

## Attività preliminari

In questa fase è stata svolta:

- una ricognizione della situazione attuale riguardo alle attività di stakeholder engagement e i possibili temi ritenuti significativi (analisi interna);
- una analisi delle novità normative con particolare riferimento a quanto previsto dal D.Lgs. 254/2016 (attuazione della Direttiva 2014/95/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, recante modifica alla Direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni);
- un benchmark con peer del settore "Trasporti e Infrastrutture" a livello internazionale;
- un'attività di individuazione di altri potenziali argomenti rilevanti attraverso media search, richieste da investitori SRI, studi di settore, istanze specifiche di stakeholder pervenute.

Al termine di questa fase è stata redatta una lista di 32 tematiche rilevanti in relazione al modello di business del Gruppo.

## Rilevazione interna

In questa seconda fase sono state svolte 12 interviste con il management del Gruppo Atlantia, coprendo tutte le principali funzioni, attività aziendali e principali società. Al management è stato richiesto di effettuare una valutazione delle 32 tematiche in funzione della percezione della significatività e l'influenza sulle performance del Gruppo.

## Rilevazione esterna

In questa terza fase è stato individuato un campione rappresentativo degli Stakeholder del Gruppo tra 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 40%.



1 [www.globalreporting.org/information/g4](http://www.globalreporting.org/information/g4)  
2 [integratedreporting.org/](http://integratedreporting.org/)

## Confronto delle indicazioni raccolte

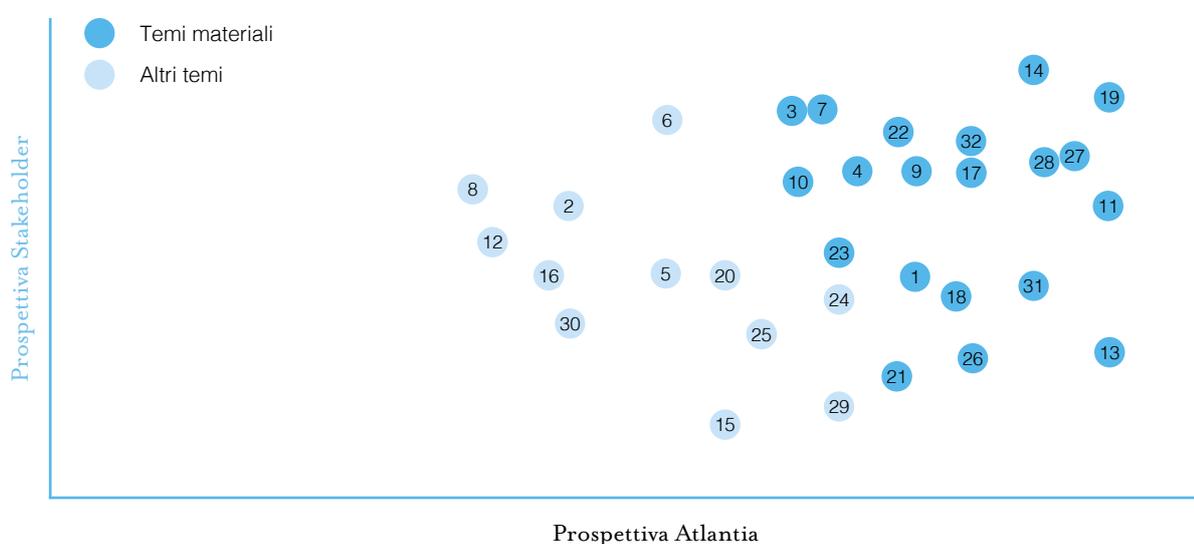
I risultati delle indagini svolte sono stati analizzati ed elaborati nella matrice di materialità di seguito riportata nella quale:

- ciascun punto rappresenta una tematica oggetto di indagine;
- il posizionamento delle tematiche materiali è il risultato dell'importanza attribuita a ciascuna di esse a livello di organizzazione interna e dagli stakeholder esterni coinvolti;

- le tematiche materiali sono rappresentate dai punti evidenziati in matrice e riportati nella tabella seguente.

Nella sezione appendice si riporta il quadro di raccordo della tematiche ad alta rilevanza e gli indicatori GRI-G4.

## Matrice di materialità 2017



| Temi materiali                                    |   | Altri temi                                     |
|---|---|--|
| 1 - Rifiuti e sostanze pericolose                 | 18 - Attrazione e retention dei talenti | 2 - Consumi idrici                             |
| 3 - Efficientamento energetico della tecnologia   | 19 - Salute e sicurezza sul lavoro      | 5 - Materiali                                  |
| 4 - Inquinamento acustico                         | 21 - Cittadinanza d'impresa             | 6 - Emissioni inquinanti                       |
| 7 - Cambiamenti climatici                         | 22 - Coinvolgimento degli stakeholder   | 8 - Biodiversità                               |
| 9 - Tutela del territorio                         | 23 - Diritti umani                      | 12 - Mobilità sostenibile                      |
| 10 - Popolazioni locali                           | 26 - Gestione dei rischi                | 15 - Comunicazione e marketing                 |
| 11 - Qualità del servizio e customer satisfaction | 27 - Sviluppo del business              | 16 - Innovazione e nuove tecnologie            |
| 13 - Relazioni con le autorità e compliance       | 28 - Performance economica              | 20 - Sostenibilità nella catena di fornitura   |
| 14 - Sicurezza stradale e aeroportuale            | 31 - Lotta alla corruzione              | 24 - Privacy e non discriminazione dei clienti |
| 17 - Gestione del capitale umano                  | 32 - Corporate Governance               | 25 - Pari opportunità e diversità              |
|   |   | 29 - Continuità delle concessioni              |
|   |   | 30 - Rispetto della concorrenza                |

Si evidenzia che nel presente documento, a prescindere dai temi materiali risultanti dall'analisi di materialità, trovano trattazione anche quei temi che sono stati valutati come significativi stante la complessità e la diversità dei business del Gruppo e degli stakeholder coinvolti.



## 2. STAKEHOLDER ENGAGEMENT



### 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, finalizzati 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 Istituita da ASPI in collaborazione con Adiconsum, Adoc, Adubef, Codacons e Federconsumatori. Si riunisce ogni due mesi circa con la partecipazione di tutti i più importanti attori coinvolti a vario titolo nel processo di erogazione del servizio autostradale: Polizia Stradale, Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale, Isoradio, gli autotrasportatori, Quattroruote e i sindacati dei trasporti.

6 [www.osservatoriovantiedivalico.it](http://www.osservatoriovantiedivalico.it), [www.a14marcheterzacorsia.it](http://www.a14marcheterzacorsia.it), [www.osservatorioterzacorsia.it](http://www.osservatorioterzacorsia.it), [comitatocontrolloA1.it](http://comitatocontrolloA1.it), [monitoraggiolotto3.rho-monza.it](http://monitoraggiolotto3.rho-monza.it). Gli aeroporti della Costa Azzurra organizzano gruppi di lavoro misti su tematiche ambientali.



| Stakeholder   | Organismi e strumenti di engagement  |
|---|--|
| <b>CLIENTI</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Clienti privati</li> <li>• Compagnie aeree</li> <li>• Operatori economici</li> <li>• Frequent traveller</li> <li>• Associazioni consumatori</li> </ul> | Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio <sup>1</sup><br>Indagini di customer satisfaction <sup>2</sup><br>Carte dei servizi<br>Call Center Viabilità e Commerciale<br>Sito Internet, social media, canali tv e radio, e-mail dedicate al cliente<br>Comitato aeroportuale <sup>3</sup><br>Nuova App My Way   |
| <b>DIPENDENTI</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Risorse umane</li> <li>• Organizzazioni sindacali</li> </ul>  | Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro <sup>4</sup><br>Incontri periodici con il vertice aziendale<br>Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali<br>Ethics Officer<br>Portale "Autostrade Talent"<br>Portale "Welfare"<br>Counselling<br>Workshop tematici<br>Performance management<br>Indagini di engagement<br>Social network   |
| <b>INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Azionisti</li> <li>• Analisti finanziari</li> </ul>   | Comunicato risultati annuali e trimestrali<br>Group meeting<br>Conference call e web casting<br>Assemblea azionisti<br>Incontri con azionisti e obbligazionisti<br>Partecipazione all' <i>Italian Sustainability Day</i> di Borsa Italiana<br>Infrastructure Channel ( <a href="http://www.infrastructure-channel.com">www.infrastructure-channel.com</a> )  |
| <b>ISTITUZIONI</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Stato</li> <li>• Associazioni di categoria</li> <li>• Autorità</li> <li>• Enti concedenti</li> </ul>   | Interrogazioni parlamentari<br>Audizioni Parlamentari<br>Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio <sup>5</sup> . Obiettivo è di individuare, concordare e verificare iniziative e piani di miglioramento dei servizi autostradali e del livello di sicurezza dell'infrastruttura.<br>Gruppo di lavoro presso il Ministero delle Infrastrutture su DM Smart Road<br>Italiadecide Rapporto 2019 "Istituzioni e lobbies: un rapporto da regolamentare" (dicembre 2017)<br>Iniziative di partnership per la coesione territoriale   |
| <b>FORNITORI</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Fornitori di beni e servizi</li> <li>• Appaltatori e subappaltatori</li> </ul>   | Ethic Officer<br>Audit e sopralluoghi/ispezioni<br>Avvio alla fine del 2017 dell'iniziativa Safety Academy ASPI, con il fine di dare supporto alle imprese affidatarie/ esecutrici di lavori, forniture o servizi di Autostrade per l'Italia, nel processo di miglioramento della prevenzione nel campo della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.<br>Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori   |
| <b>COMUNITÀ E AMBIENTE</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Territorio e Istituzioni locali</li> <li>• Società civile</li> <li>• Media</li> <li>• Università e centri di ricerca</li> </ul>            | Progetto di ricerca in collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa sui modelli organizzativi Health, Safety & Environment con il fine, tra gli altri, di: sviluppare la conoscenza di approcci e strumenti innovativi per migliorare le capacità gestionali e organizzative nell'affrontare le sfide in ambito HSE; Conferenze e comunicati stampa.<br>Partecipazione al Master dell'Università telematica della Sapienza in Health and safety compliance-organizzazione, sistemi di gestione della sicurezza e responsabilità- con il contributo: "L'organizzazione della sicurezza nelle imprese a rete"<br>Rapporti con i media e le Istituzioni locali tramite la struttura "Relazioni Esterne Territoriali"<br>Sito internet e social media<br>Progetto "Sei in un paese meraviglioso" per la valorizzazione delle eccellenze del territorio, con la realizzazione puntate televisive su Sky Arte HD<br>Collaborazioni con Unesco per la valorizzazione dei siti posti lungo la rete autostradale<br>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<br>Partecipazione a gruppi di lavoro della Fondazione Global Compact Network Italia (GCNI)<br>Strumenti di dialogo con il territorio <sup>6</sup> |







# MAPPA DELLA SOSTENIBILITÀ

---

**A settembre 2015 l'Assemblea Generale dell'ONU ha approvato i 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs), la cui implementazione richiede che gli stati, i settori produttivi, le imprese, gli istituti finanziari orientino i propri programmi a tali obiettivi.**

**Nel declinare gli obiettivi per i prossimi anni, il Gruppo Atlantia ha scelto di collegare le proprie azioni con gli SDGs più affini al proprio core business.**



**Per ulteriori informazioni:  
[sustainabledevelopment.un.org/sdgs](https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs)**



# INTEGRITÀ

| Long Term Goals   | Azioni   | Dettaglio  | Perimetro                                     | Target |
|---|--|--|---|--------|
| <b>Diffondere costantemente i principi etici alla base della cultura d'impresa del Gruppo</b> | Rafforzamento del presidio sull'anticorruzione   | Certificazione ISO37001 ("Anti-bribery management systems") per le principali società controllate del Gruppo                               | Gruppo Atlantia                               | 2019   |
|   | Rafforzamento del codice etico e sviluppo di attività di coinvolgimento sul tema dei diritti umani | Seminari interni (Agorà live) dedicati alla popolazione aziendale  | Gruppo Atlantia                               | 2019   |
| <b>Integrare i principi di sostenibilità all'interno della supply chain</b>                   | Audit di sostenibilità   | Estensione nel triennio 2018-2020 degli audit ai fornitori di Classe A (ovvero i fornitori che rappresentano l'80% del valore della spesa) | ASPI<br>ADR<br>Spea<br>Pavimental<br>Telepass | 2020   |
|   | Criteri di sostenibilità nelle gare  | Introduzione di sistemi di premialità su criteri ambientali per le gare aggiudicate a offerta economicamente più vantaggiosa               | ASPI<br>ADR                                   | 2018   |

## SDGs



## AMBIENTE

| Long Term Goals   | Azioni   | Dettaglio   | Perimetro | Target |
|---|--|---|-----------|--------|
| <b>Mitigare l'impatto acustico sui territori interessati dalle infrastrutture gestite</b> | Piano di Risanamento Acustico di Autostrade                                  | Investimenti di almeno 1 mld di euro (anno base 2008)   | ASPI      | 2022   |
|   | Azioni di mitigazione del rumore su Fiumicino e Ciampino                     | Minimizzazione dell'utilizzo di pista uno e avvio di un processo di ottimizzazione delle procedure di decollo e atterraggio su FCO. Prosecuzione dell'iter di approvazione del piano di mitigazione per l'aeroporto di CIA                                | ADR       | 2019   |
| <b>Ridurre l'impronta di carbonio</b>   | Riduzione delle emissioni dirette di CO <sub>2</sub> Autostrade per l'Italia | - 6% rispetto alla carbon footprint 2015 (valutazione isoperimetro 2020-2015)   | ASPI      | 2020   |
|   | Certificazioni ACA ("Airport Carbon Accreditation")                          | Mantenimento del massimo Livello 3+ della certificazione ACA per FCO e conseguimento del medesimo livello per CIA   | ADR       | 2018   |
| <b>Ridurre l'impronta ambientale</b>  | Efficienza energetica  | Ridurre del 45% il consumo energetico per passeggero/m <sup>2</sup> in aeroporto vs 2009  | ADR       | 2019   |
|   | Razionalizzazione dell'uso della risorsa idrica                              | Mantenimento dei livelli di eccellenza relativamente ai consumi di acqua potabile per passeggero mediante l'ulteriore ottimizzazione della gestione della rete di distribuzione e la massimizzazione dell'utilizzo dell'acqua industriale                 | ADR       | 2019   |
|   |  | Sviluppo di un piano per la realizzazione di sistemi di raccolta e immagazzinamento di acqua piovana  | ASPI      | 2019   |
|   | Ottimizzazioni dei materiali   | Raccolta differenziata in aeroporto: Target 85% dei rifiuti avviati a recupero per Fiumicino. Attivazione di un sistema integrato di Audit sulle modalità di conferimento dei rifiuti da parte degli operatori  | ADR       | 2018   |
|   |  | Efficienza e miglioramento continuo nell'ottimizzazione e gestione dei materiali durante la realizzazione di nuove opere, favorendo il riutilizzo dei materiali nel pieno rispetto delle risorse ambientali   | ASPI      | 2022   |
|   | Certificazioni   | Realizzazione in conformità con gli standard LEED livello GOLD di delle nuove infrastrutture: area di imbarco A di Fiumicino, business city, torre uffici 3 e completamento dell'aviazione generale di Ciampino secondo il medesimo standard              | ADR       | 2021   |
|   |  | Predisporre un Sistema di Gestione Integrato qualità-ambiente ISO9001/ ISO14001 attraverso l'implementazione dei processi di Project Management e del Piano di Gestione Ambientale delle commesse di investimenti della Condirezione Generale Nuove Opere | ASPI      | 2019   |

### SDGs





## SOCIETÀ

| Long Term Goals   | Azioni   | Dettaglio   | Perimetro   | Target            |
|---|--|---|-------------|-------------------|
| <b>Rafforzare ulteriormente il confronto e il dialogo con gli stakeholder</b> | Confronto con la comunità  | Modelli innovativi di stakeholder engagement per il coinvolgimento/ascolto dei cittadini durante lo svolgimento dei lavori  | ASPI        | 2019              |
|   | Valorizzazione territoriale  | Prosecuzione e sviluppo di progetti per la valorizzazione del territorio e del suo patrimonio storico, artistico, culturale attraverso l'utilizzo delle infrastrutture come veicolo di promozione turistica | ASPI<br>ADR | 2018<br>-<br>2020 |
| <b>Migliorare costantemente la customer experience</b>                        | Sviluppare ulteriormente l'utilizzo delle più moderne tecnologie per il controllo passaporti | Prosecuzione degli investimenti nella tecnologia e-gate installando nuove postazioni a CIA e incentivando l'utilizzo di quelle presenti a FCO   | ADR         | 2018              |

**SDGs**



9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE



11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI



12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI



17 PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

# PERSONE

| Long Term Goals   | Azioni   | Dettaglio   | Perimetro       | Target |
|---|--|---|-----------------|--------|
| <b>Migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza sul lavoro e di chi viaggia</b> | Ridurre l'incidentalità nei cantieri                 | Migliorare il trend degli infortuni nei cantieri con obiettivo "zero infortuni"   | ASPI<br>ADR     | 2019   |
|   | Ridurre l'incidentalità autostradale                 | Obiettivo - PISM index (numero di incidenti nei PISM per miliardi di km percorsi) inferiore a 40                                      | ASPI            | 2018   |
| <b>Assicurare lo sviluppo e il benessere del capitale umano in azienda</b>            | Misurazione della soddisfazione della vita aziendale | Realizzazione di una Engagement survey (con focus sulla permanenza aziendale)   | Gruppo Atlantia | 2018   |
|   | Sviluppo e gestione del talento                      | Implementazione e diffusione di un'architettura di Talent Management Integrato, che favorisca l'autosviluppo di capacità e competenze | Gruppo Atlantia | 2019   |

## SDGs





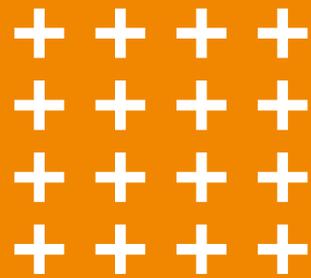


# CAPITALI

---

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| 1. Capitale finanziario      | 52  |
| 2. Capitale infrastrutturale | 62  |
| 3. Capitale umano            | 74  |
| 4. Capitale sociale          | 88  |
| 5. Capitale naturale         | 112 |





# 1. CAPITALE FINANZIARIO



# 1. KEY FIGURES

| Dati in milioni di Euro   | 2016   | 2017   | Var. % |
|---|--------|--------|--------|
| Totale ricavi   | 5.484  | 5.973  | 8,9%   |
| Totale costi operativi netti  | -2.106 | -2.309 | 9,7%   |
| Margine operativo lordo (EBITDA)  | 3.378  | 3.664  | 8,5%   |
| Risultato operativo (EBIT)  | 2.315  | 2.578  | 11,4%  |
| Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento | 1.776  | 2.065  | 16,3%  |
| Risultato delle attività operative in funzionamento                     | 1.243  | 1.433  | 15,3%  |
| Utile (Perdita) dell'esercizio  | 1.238  | 1.432  | 15,7%  |
| Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo                 | 1.122  | 1.172  | 4,4%   |
| Patrimonio netto  | 9.923  | 11.763 | 18,5%  |
| Indebitamento finanziario netto   | 11.677 | 9.496  | -18,7% |
| Capitale investito netto  | 21.600 | 21.259 | -1,6%  |
| Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo <sup>1</sup>   | 9      | 21     | n.s.   |
| FFO (Cash Flow operativo)   | 2.400  | 2.540  | 5,8%   |
| Investimenti  | 1.422  | 1.050  | -26,1% |

Si precisa che i valori riportati in tabella sono estratti dai prospetti consolidati riclassificati inclusi nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria Annuale 2017 di Atlantia, dove è presentata anche la riconduzione degli stessi con i corrispondenti prospetti ufficiali del "Bilancio Consolidato".

Per il rating del Gruppo si rinvia alla sito [www.atlantia.it/it/investor-relations/rating-investor-kit](http://www.atlantia.it/it/investor-relations/rating-investor-kit).

<sup>1</sup> L'importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate dal Gruppo alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale ed investimenti.



## 2. ANDAMENTO GESTIONALE, ECONOMICO E FINANZIARIO DEL GRUPPO

| Milioni di Euro           | Attività autostradali italiane |              | Attività autostradali estere |            | Attività aeroportuali italiane |            | Atlantia e altre attività <sup>1</sup> |            | Elisioni e rettifiche di consolidato |             | Attività aeroportuali estere |            |
|---------------------------|--------------------------------|--------------|------------------------------|------------|--------------------------------|------------|--|------------|--------------------------------------|-------------|------------------------------|------------|
|                           | 2016                           | 2017         | 2016                         | 2017       | 2016                           | 2017       | 2016                                   | 2017       | 2016                                 | 2017        | 2016                         | 2017       |
| <b>Dati "Reported"</b>    |                                |              |                              |            |                                |            |  |            |                                      |             |                              |            |
| Ricavi verso terzi        | 3.794                          | 3.903        | 558                          | 648        | 883                            | 900        | 249                                    | 241        |                                      |             |                              | 281        |
| Ricavi intersettoriali    | 47                             | 42           | 1                            |            | 1                              | 1          | 403                                    | 505        | -452                                 | -548        |                              |            |
| <b>Totale ricavi</b>      | <b>3.841</b>                   | <b>3.945</b> | <b>559</b>                   | <b>648</b> | <b>884</b>                     | <b>901</b> | <b>652</b>                             | <b>746</b> | <b>-452</b>                          | <b>-548</b> |                              | <b>281</b> |
| EBITDA                    | 2.384                          | 2.453        | 422                          | 483        | 532                            | 550        | 50                                     | 83         |                                      |             | -10                          | 95         |
| FFO (Cash Flow Operativo) | 1.632                          | 1.638        | 340                          | 391        | 387                            | 429        | 47                                     | 20         |                                      |             | -6                           | 62         |
| Investimenti              | 718                            | 556          | 177                          | 183        | 445                            | 207        | 78                                     | 75         | 4                                    | 2           |                              | 27         |
| <b>Dati "Adjusted"</b>    |                                |              |                              |            |                                |            |  |            |                                      |             |                              |            |
| EBITDA Adjusted           | 2.384                          | 2.453        | 513                          | 581        | 532                            | 550        | 50                                     | 83         |                                      |             | -10                          | 95         |
| FFO Adjusted              | 1.632                          | 1.638        | 379                          | 437        | 387                            | 429        | 47                                     | 20         |                                      |             | -6                           | 62         |

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 2017 di Atlantia.

### Analisi dei ricavi (vs. 2016)

I ricavi da pedaggio 2017 sono pari a 4.195 milioni di euro e presentano un incremento di 186 milioni di euro (+5%) rispetto al 2016. Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, che nel 2017 incidono positivamente per 26 milioni di euro, i ricavi da pedaggio si incrementano di 160 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- l'incremento del traffico sulla rete italiana (+2,2%), che determina complessivamente un aumento dei ricavi da pedaggio pari a circa 82 milioni di euro (comprensivi degli effetti positivi derivanti dal mix di traffico) e l'applicazione degli incrementi tariffari annuali (essenzialmente per effetto dell'incremento pari a +0,64% applicato da Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2017), con un beneficio complessivo stimabile in 19 milioni di euro;
- il maggior contributo delle concessionarie autostradali estere (+53 milioni di euro), riconducibile principalmente all'incremento del traffico delle concessionarie in Cile (+4,8%), Polonia (+5,6%) e ragione del traffico in Brasile (2,3%).

I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 799 milioni di euro e si incrementano di 163 milioni di euro (+26%) rispetto al 2016, principalmente per il contributo del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur.

I ricavi per lavori su ordinazione e altri ricavi operativi sono complessivamente pari a 979 milioni di euro e si incrementano di 140 milioni di euro rispetto al 2016 (903 milioni di euro), principalmente per il contributo del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur, e per l'incremento dei ricavi commerciali di Aeroporti di Roma dovuti all'entrata in esercizio del nuovo avancorpo commerciale del Terminal 3 a Fiumicino, oltre che per i maggiori ricavi da prodotto di Telepass.

I costi operativi netti ammontano complessivamente a 2.309 milioni di euro e si incrementano di 203 milioni di euro (+10%) rispetto al 2016.

I costi esterni gestionali sono pari a 905 milioni di euro e crescono di 106 milioni di euro rispetto al 2016, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- il contributo del gruppo ACA pari a 120 milioni di euro, al netto degli oneri sostenuti per l'acquisizione nel 2016;
- l'iscrizione dei costi per assistenze professionali connessi all'offerta pubblica di acquisto e scambio annunciata sulla totalità delle azioni di Abertis Infraestructuras S.A. e alla cessione di una quota di minoranza di Autostrade per l'Italia;

<sup>1</sup> Il settore operativo "Atlantia e Altre Attività" comprende le attività della Capogruppo Atlantia, delle società operative nella 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 (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).

- maggiori costi di manutenzione di Autostrade per l'Italia dovuti ai maggiori interventi sulla rete e alla gestione di un numero superiore di eventi nevosi;
- maggiori margini sui servizi di costruzione delle strutture tecniche interne al Gruppo, in particolare Pavimental per effetto della definizione di partite non ricorrenti su lavori infragruppo.

Gli Oneri concessori ammontano a 513 milioni di euro e si incrementano del +4% rispetto al 2016, per via dei maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie autostradali italiane e al contributo del gruppo ACA.

Il "Costo del lavoro netto" è pari a 891 milioni di euro (812 milioni di euro nel 2016) e si incrementa di 79 milioni di euro (+10%). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, si registra un incremento di 77 milioni di euro (+9%) dovuto a:

- a) incremento forza media (+932 unità medie escluso il personale interinale), riconducibile prevalentemente all'apporto del gruppo ACA, all'integrazione di organico impegnato nella realizzazione degli investimenti previsti dal programma di ampliamento Santiago Centro Oriente in Cile, ai maggiori volumi di attività in ambito autostradale e aeroportuale svolti da Pavimental, al nuovo perimetro infrastrutturale e all'avvio di nuovi programmi di internalizzazione del gruppo Aeroporti di Roma;
- b) incremento costo medio principalmente per i rinnovi contrattuali delle società italiane;
- c) incremento della quota capitalizzata per lavori in concessione.

### Risultati e altri componenti economici

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 3.664 milioni di euro, con un incremento di 286 milioni di euro (+8%) rispetto al 2016. Su base omogenea, il margine operativo lordo si incrementa di 155 milioni di euro (+5%). Il margine operativo (EBIT) è pari a 2.578 milioni di euro, con un incremento di 263 milioni di euro (+6%) rispetto al 2016.

I proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi sono pari a 73 milioni di euro (+6 milioni sul 2016).

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni sono pari a 42 milioni di euro e si decrementano di 23 milioni rispetto al 2016 per effetto della riduzione dei tassi di riferimento applicati nel 2017 rispetto a quelli adottati nel 2016.

Gli altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari, sono pari a 538 milioni di euro in linea con il 2016. Sulla variazione incide:

- gli oneri finanziari connessi ai finanziamenti sottoscritti in relazione all'OPA su Abertis, pari a 38 milioni di euro;
- la liquidazione di alcuni derivati con fair value negativo;
- la plusvalenza generata dalla cessione della quota di partecipazione al capitale di SAVE;
- la riduzione del costo del debito nel 2017.

Gli oneri fiscali complessivi sono pari a 632 milioni di euro e registrano una variazione in aumento di 99 milioni di euro rispetto al 2016, con un aumento proporzionalmente superiore rispetto all'incremento del risultato ante imposte per via degli oneri fiscali connessi alla distribuzione da parte di Autostrade per l'Italia del dividendo straordinario in natura e delle riserve di Patrimonio netto disponibili.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (1.172 milioni di euro) presenta un incremento di 50 milioni di euro rispetto al 2016. Su base omogenea l'utile di esercizio si incrementa di 63 milioni di euro.

Nel 2017 il flusso finanziario netto generato da attività di esercizio è pari a 2.390 milioni di euro, e si incrementa di 28 milioni sul 2016.

Al 31 dicembre 2017 il patrimonio netto di pertinenza di Gruppo pari a 8.772 milioni di euro, presenta un incremento complessivo di 1.548 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2016, originato essenzialmente da:

- il risultato economico complessivo dell'esercizio (1.130 milioni di euro);
- l'incremento netto derivante dalla cessione dell'11,94% del capitale di Autostrade per l'Italia e del 12,50 % del capitale di Azzurra Aeroporti, effetti solo parzialmente compensati dall'acquisto di una quota aggiuntiva pari al 2,65% del capitale di Aeroporti di Roma;
- i dividendi deliberati dell'esercizio 2016 (433 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2017 (466 milioni di euro);
- l'acquisto di azioni proprie per 84 milioni di euro.

La situazione finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2017 presenta un indebitamento netto complessivo pari a 9.496 milioni di euro (11.677 milioni di euro al 31 dicembre 2016). Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2017 di Atlantia.



### 3. DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO INTEGRATO

#### Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

È una 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<sup>1</sup>.

Nel 2017 sono stati generati 3.862 milioni di euro di Valore Aggiunto, con un incremento di circa il 12% rispetto al 2016; sull'incremento di valore creato incidono i maggiori ricavi da pedaggio (+4,7%) e dei servizi aeronautici (+25,7%) che includono nel 2017 Aeroporti della Costa Azzurra. Il Valore Aggiunto risulta distribuito agli stakeholder del Gruppo, nel seguente modo:



#### ai finanziatori

il 14,6% del totale a titolo di remunerazione dei prestiti contratti (al netto dei proventi finanziari), pari a circa 566 milioni di euro

#### Remunerazione dell'azienda



#### agli azionisti

il 27,2% del valore aggiunto integrato, mediante la distribuzione di dividendi per circa 1.052 milioni di euro

#### Remunerazione del Capitale di rischio



#### a favore dello Stato

(in Italia e all'estero) circa 673 milioni di euro (17,4% del totale) come imposte dirette, indirette, imposte differite. Lo stakeholder stato ha percepito, inoltre circa 513 milioni di euro per oneri concessori

#### Remunerazione del Capitale di Credito



#### all'impresa

una quota del 9,8% corrispondente a circa 380 milioni di euro, pari all'autofinanziamento generato, calcolato come differenza tra utile e dividendi distribuiti

#### Remunerazione della Pubblica amministrazione



#### ai dipendenti

una quota del 31% per circa 1,2 miliardi di euro per salari stipendi, trattamento di fine rapporto, accantonamenti per il personale, compensi di amministratori, oneri sociali e altri costi

#### Remunerazione del personale



<sup>1</sup> Metodologia del Gruppo Bilancio Sociale (GBS): "Standard e principi di redazione del Bilancio Sociale (2013)".

## 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<sup>2</sup>.

| (migliaia di euro)  | 2016              | 2017              | Var. %        |
|---|-------------------|-------------------|---------------|
| <b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>   | <b>6.759.264</b>  | <b>6.891.535</b>  | <b>2,0%</b>   |
| Ricavi da pedaggio  | 4.008.757         | 4.195.258         | 4,7%          |
| Ricavi per servizi aeronautici  | 635.701           | 799.144           | 25,7%         |
| Ricavi da attività di costruzione   | 695.952           | 410.258           | -41,1%        |
| Lavori su ordinazione   | 53.812            | 31.505            | -41,5%        |
| Altri ricavi e proventi   | 1.365.042         | 1.455.370         | 6,6%          |
| <b>B) COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE</b>                                    | <b>-2.409.150</b> | <b>-2.056.718</b> | <b>-14,6%</b> |
| Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci | -283.630          | -325.964          | 14,9%         |
| Costi per servizi   | -1.410.766        | -1.079.540        | -23,5%        |
| Costi per godimento di beni di terzi  | -17.316           | -23.818           | 37,6%         |
| Fondi di accantonamento   | -132.472          | -67.084           | -49,4%        |
| Oneri diversi di gestione   | -564.966          | -560.312          | -0,8%         |
| <b>VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO</b>                                   | <b>4.350.114</b>  | <b>4.834.817</b>  | <b>11,1%</b>  |
| <b>C) COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI</b>                                 | <b>51.342</b>     | <b>116.328</b>    | <b>126,6%</b> |
| <b>Valore aggiunto globale lordo</b>  | <b>4.401.456</b>  | <b>4.951.145</b>  | <b>12,5%</b>  |
| Ammortamenti  | -955.247          | -1.088.480        | 14,0%         |
| <b>Valore aggiunto globale netto</b>  | <b>3.446.209</b>  | <b>3.862.665</b>  | <b>12,1%</b>  |

<sup>2</sup> 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.



## 4. 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

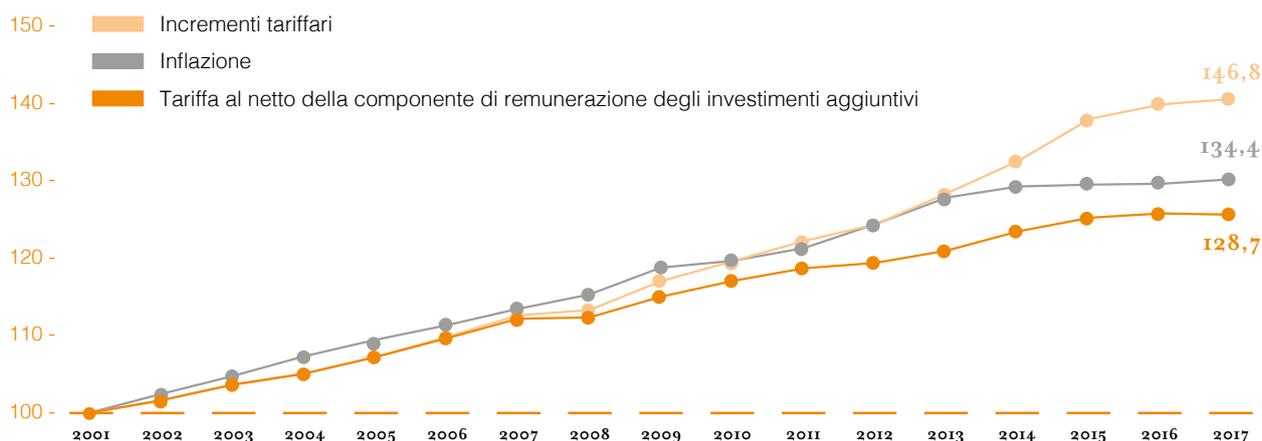
$$\begin{array}{ccc}
 & = & \\
 \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{70\% \Delta P\%} \\ \text{Componente inflazione} \end{array}} & + & \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{(X\% + K\%)} \\ \text{Componenti di investimento} \end{array}}
 \end{array}$$

Per il 2017 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato pari a **0,64%** composto da:



L'adeguamento annuale delle tariffe si basa infatti su due differenti componenti, una legata al tasso di inflazione reale (nella misura del 70%) rilevato dall'ISTAT (indice NIC), con riferimento ai 12 mesi precedenti (1° luglio-30 giugno) e una componente riconosciuta a copertura degli investimenti in funzione del loro effettivo stato di avanzamento.

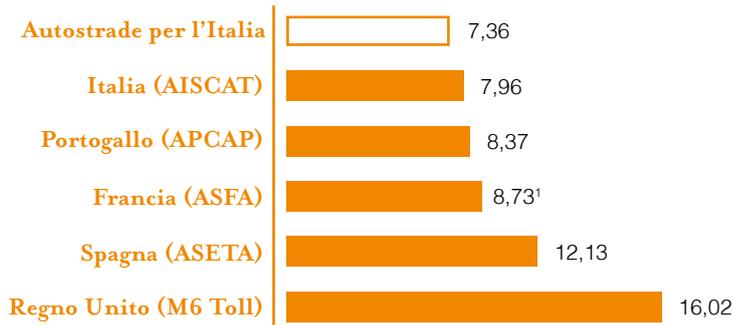
**Inflazione e incrementi tariffari di Autostrade per l'Italia** (indice base 2000 = 100)



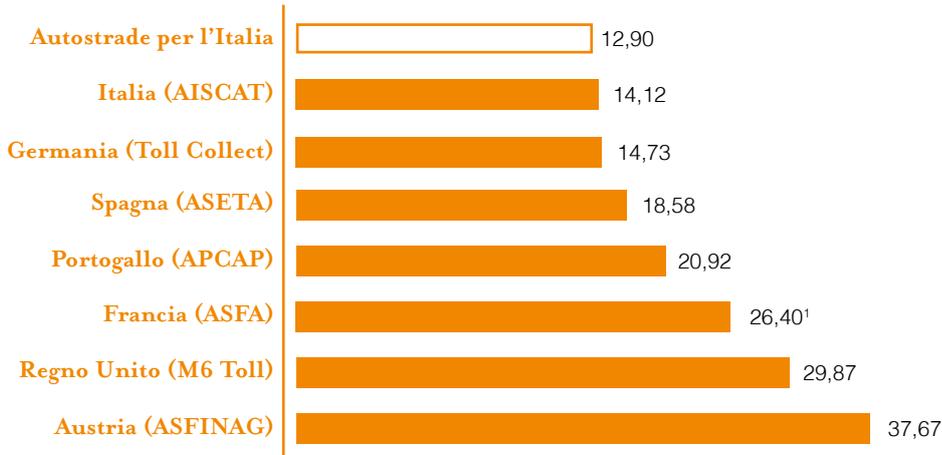


**Tariffa media 2017 delle principali società autostradali in Europa\*** (centesimi di euro/km, IVA inclusa)

**Veicoli leggeri**



**Veicoli pesanti**



\* Fonte: APCAP, ASETA, M6 Toll, ASECAP, AISCAT.

<sup>1</sup> Tariffa 2017 stimata in base all'incremento medio del +0,76% applicato sulla rete autostradale dal 1° febbraio 2017, come riportato dalla stampa francese.

## Società estere: variazioni tariffarie 2017 Tariffe aeroportuali

### Cile

#### Concessionaria Los Lagos

Incremento delle tariffe del 4,0% dal 1° gennaio 2017, per effetto dei seguenti parametri:

- adeguamento all'inflazione 2016 (2,9%);
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza 2017 (3,5%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2016, che era stato pari al 2,4%.

#### Concessionarie del Grupo Costanera

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- 6,5% per Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororiente per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2016 (2,9%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%;
- 4,5% per AMB per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2016 (2,9%) e del fattore di maggiorazione dell'1,5%;
- 2,9% per Litoral Central, per l'effetto dell'adeguamento all'inflazione 2016 (2,9%).

### Brasile

A partire da luglio 2017, Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas hanno effettuato l'aggiustamento annuale delle tariffe applicando un incremento pari al 1,6% corrispondente alla variazione registrata dall'IGP-M nel periodo di riferimento 1° giugno 2016-31 maggio 2017, come previsto dai rispettivi contratti di concessione, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'IPCA nello stesso periodo di riferimento (3,6%).

Rodovia MG050, nello stato di Minas Gerais, ha adeguato le tariffe del 9,3% con decorrenza dal 1 febbraio 2017. L'incremento corrisponde alla variazione registrata dall'IPCA nel periodo 1° maggio 2015-30 aprile 2016, come previsto dal contratto di concessione.

A partire dal 13 giugno 2017, le tariffe sono state incrementate del 4,1%, corrispondente alla variazione registrata dall'Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato registrato nel periodo dal 1° maggio 2016 al 30 aprile 2017, come previsto dal contratto di concessione.

Per altri dettagli si rimanda alla sezione eventi regolatori della relazione finanziaria annuale di Atlantia.

### Polonia

A partire dal 1 marzo 2017 sono state incrementate le tariffe per i mezzi pesanti mediamente del 1,9%.

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 giugno 2044).

Il quadro normativo approvato ha definito un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide fino al 30 giugno 2044 necessario per il finanziamento del piano di investimenti di ADR mediante fondi privati.

I pilastri della nuova Convenzione-Contratto di Programma sono:

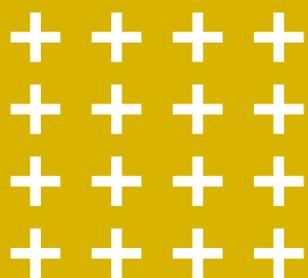
- ruolo centrale del piano di investimenti, sia a breve che a lungo termine;
- chiarezza di diritti e obblighi di concessionario e concedente in tutte le circostanze, comprese le questioni di conflitto che possono portare alla risoluzione del contratto;
- identificazione di obiettivi di efficienza e 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:

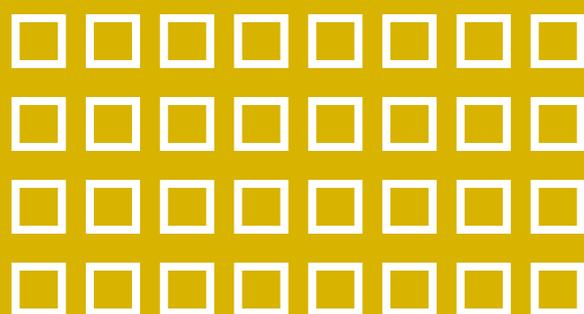
- metodo del price-cap (RAB-based) che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Vengono, inoltre, determinati valore della RAB iniziale al 01.01.2013 (1,8 miliardi di euro) che verrà aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria e valore della 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.

Il dettaglio delle tariffe aeroportuali, stabilite dall'Enac sulla base del contratto di programma, in vigore dal 1 marzo 2017 unitamente alle variazioni in vigore dal 1 marzo 2018 sono disponibili sul sito: [www.adr.it/bsn-tariffe-aeroportuali](http://www.adr.it/bsn-tariffe-aeroportuali).





## 2. CAPITALE INFRASTRUTTURALE



# 1. KEY FIGURES

| Principali indicatori   | 2016         | 2017         | Var. %        |
|---|--------------|--------------|---------------|
| <b>RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE (KM)</b>  | <b>5.042</b> | <b>5.042</b> |               |
| <b>Italia</b>   | <b>3.020</b> | <b>3.020</b> |               |
| Autostrade per l'Italia S.p.A.  | 2.855        | 2.855        |               |
| Autostrade Meridionali  | 52           | 52           |               |
| Tangenziale di Napoli   | 20           | 20           |               |
| Società Autostrada Tirrenica  | 55           | 55           |               |
| Raccordo Autostradale Valle d'Aosta   | 32           | 32           |               |
| Trafo del Monte Bianco  | 6            | 6            |               |
| <b>Estero</b>   | <b>2.022</b> | <b>2.022</b> |               |
| Brasile <sup>1</sup>  | 1.538        | 1.538        |               |
| Cile  | 313          | 313          |               |
| India <sup>2</sup>  | 110          | 110          |               |
| Polonia   | 61           | 61           |               |
| <b>AEROPORTI GESTITI</b>  | <b>5</b>     | <b>5</b>     |               |
| <b>TOTALE INVESTIMENTI (MILIONI DI EURO)<sup>3</sup></b>  | <b>1.422</b> | <b>1.050</b> | <b>-26,1%</b> |
| <b>Attività autostradali in Italia</b>  | <b>718</b>   | <b>556</b>   | <b>-22,6%</b> |
| Piano Finanziario 1997  | 305          | 214          | -29,8%        |
| IV Atto Aggiuntivo 2002   | 169          | 71           | -58,0%        |
| Autostrade per l'Italia: altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro) | 161          | 209          | 29,8%         |
| Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)   | 42           | 23           | -45,2%        |
| Investimenti in beni materiali  | 24           | 18           | -24,0%        |
| Investimenti in altri beni immateriali  | 17           | 21           | 23,5%         |
| <b>Attività autostradali estere</b>   | <b>177</b>   | <b>183</b>   | <b>3,4%</b>   |
| <b>Attività aeroportuali in Italia (gruppo Aeroporti di Roma)</b>                                   | <b>445</b>   | <b>207</b>   | <b>-53,5%</b> |
| <b>Attività aeroportuali estere (gruppo ACA)</b>  | <b>-</b>     | <b>27</b>    |               |
| <b>Altre attività</b>   | <b>78</b>    | <b>75</b>    | <b>-3,8%</b>  |

1 La società Concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata.

2 La società Pune Solapur Expressway non è consolidata.

3 Al netto di elisioni e rettifiche di consolidato.



## 2. LA GRONDA DI GENOVA

A settembre 2017 il progetto per la realizzazione della Gronda di Genova ha ottenuto il via libera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato infatti approvato il progetto definitivo e dichiarata la pubblica utilità dell'opera. L'avvio dei lavori, atteso per ottobre 2018, copre un periodo di 10 anni per un investimento di circa 4,3 miliardi di euro.

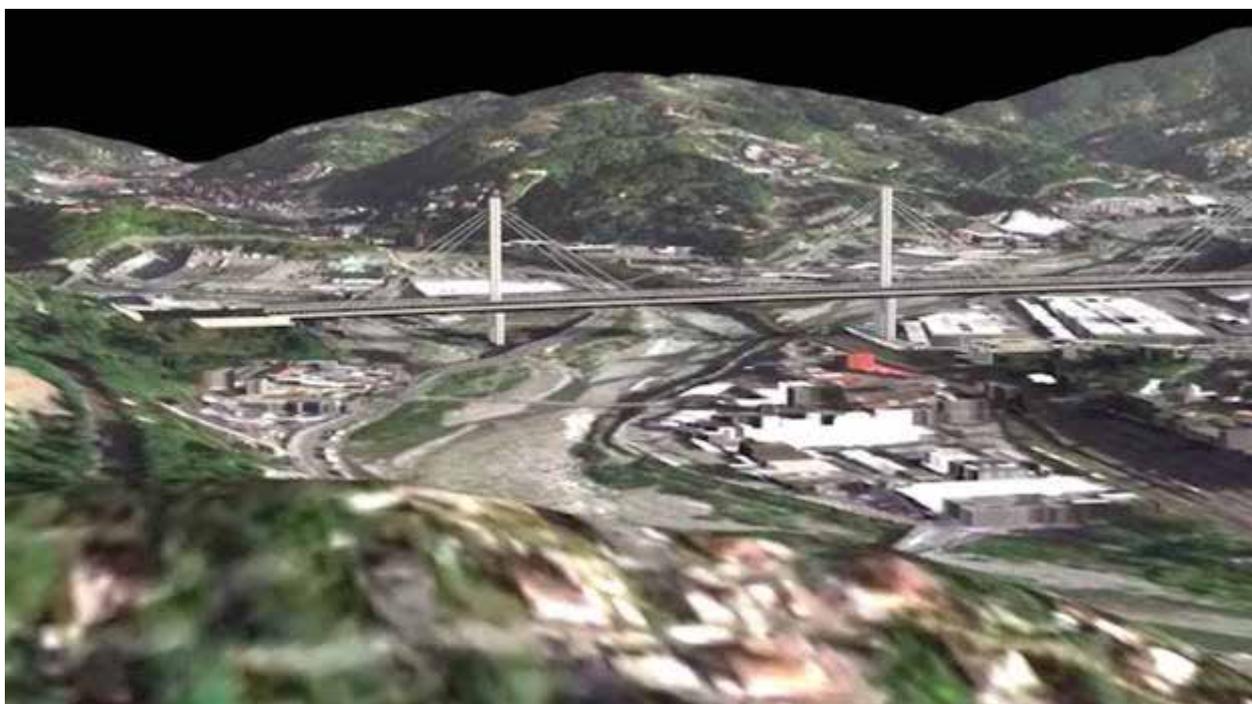
Il tracciato è il frutto di un lungo lavoro di progettazione e confronto con gli Enti territoriali e la comunità locale (risale infatti al 2009 il Dibattito Pubblico - prima esperienza in Italia - realizzato su diverse alternative di tracciato).

La nuova infrastruttura si allaccerà agli svincoli che delimitano l'area cittadina (Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto) e si andrà a connettere con la direttrice dell'A26 a Voltri per ricongiungersi con l'A10 a Vesima. L'opera, oltre a decongestionare l'asse autostradale rappresentato dall'A10 migliorerà il potenziale competitivo e logistico della città di Genova e sarà un'occasione di crescita per tutto il nord ovest.

Particolare attenzione è stata devoluta alla sostenibilità ambientale dell'opera, data la complessità orografica del territorio e la presenza di amianto nelle formazioni rocciose che verranno scavate. Il materiale originato dallo scavo verrà, infatti, trattato in funzione del suo contenuto di amianto e delle sue caratteristiche geotecniche. Si prevede che gran parte delle terre verrà utilizzata per la costruzione della così detta opera a mare che consentirà di realizzare una colmata larga circa 50 metri per garantire l'adeguamento della Runway strip (fascia di rispetto laterale alla pista dell'aeroporto di Genova).

Alcuni numeri che rendono l'idea della complessità del progetto:

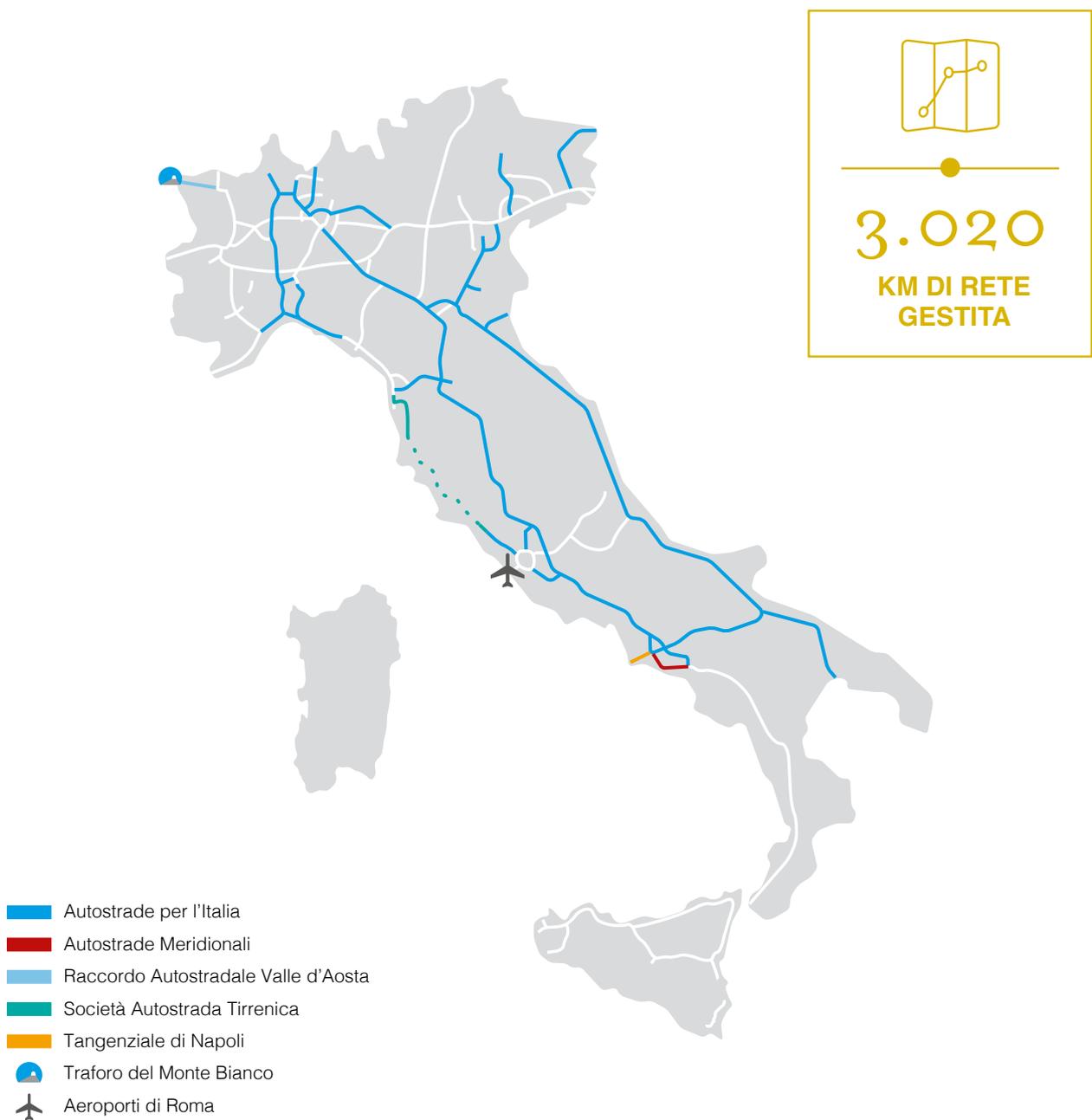
- 54 km in galleria, circa il 90% dell'intero tracciato
- 23 gallerie
- 13 nuovi viadotti
- 11 viadotti esistenti da ampliare
- 4,3 miliardi di investimento
- 10 milioni di metri cubi di materiali di scavo previsti, in buona parte da riutilizzare.



Rendering Viadotto Genova

### 3. INFRASTRUTTURE IN ITALIA

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





## Attività autostradale

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 15,6 miliardi di euro di cui 9,7 completati al 31/12/2017 con l'apertura al traffico di 432 km di nuove corsie. Il piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete e assicurare una crescente fluidità e sicurezza della mobilità, e migliori livelli di qualità del servizio.
- Convenzione Unica del 2007 che ha previsto:
  - nuovi specifici interventi rispetto alla Convenzione del 1997 per 2 miliardi di euro;
  - lo 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.

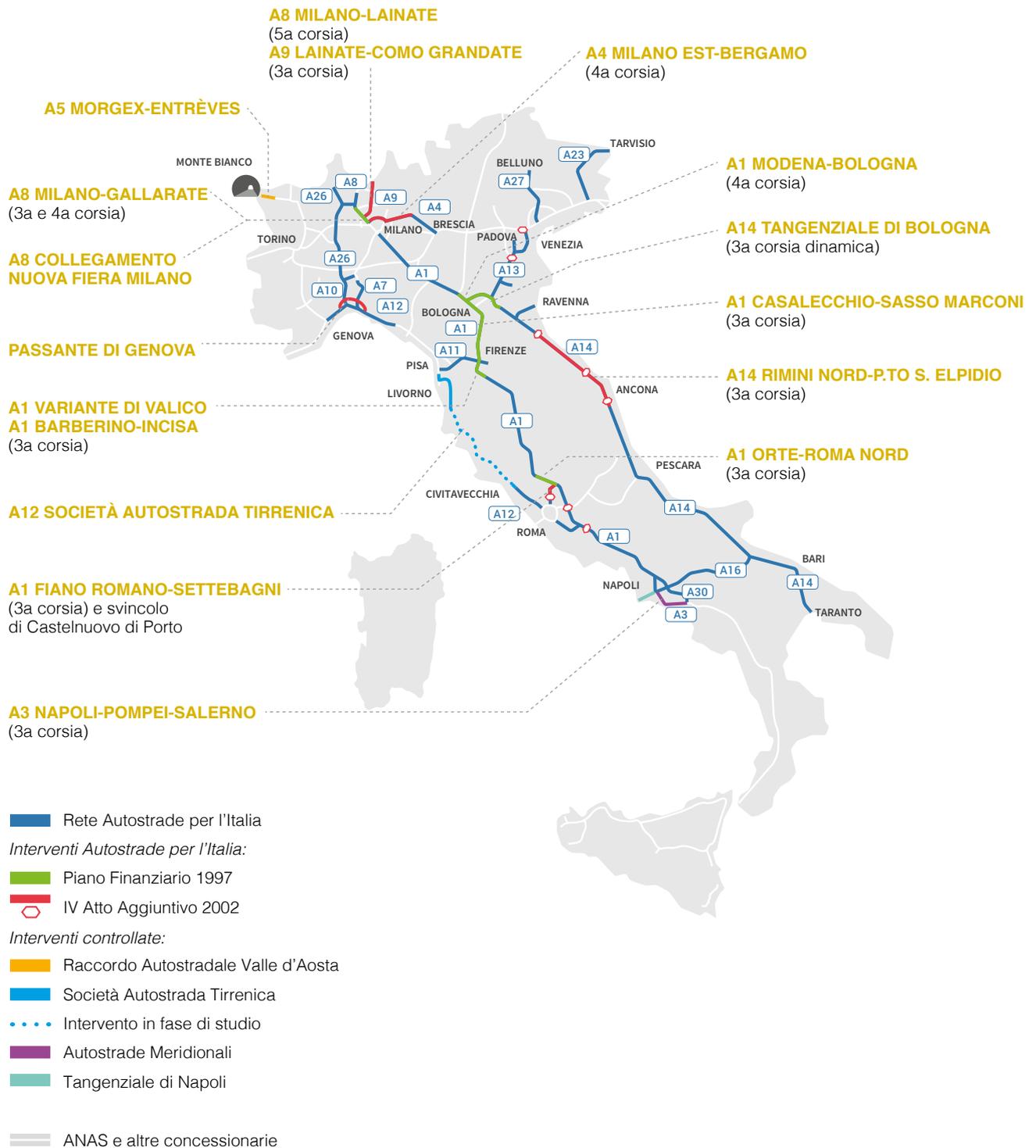
|  | Km totali<br>oggetto di<br>intervento | Km aperti al<br>traffico | Stima<br>investimento<br>totale (miliardi di<br>euro)* | Lavori<br>completati<br>(miliardi di<br>euro) |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|---|
| Interventi Convenzione 1997                          | 232                                   | 199                      | 7,1  | 6,0   |
| Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002                   | 275                                   | 233                      | 8,6  | 3,7   |
| Interventi Convenzione Unica 2007                    | 325                                   | -                        | 5,0  | -   |
| Ulteriori interventi Convenzione 1997                | -                                     | -                        | 2,0  | 0,4   |
| Interventi delle concessionarie italiane controllate | 32                                    | 32                       | 0,9  | 0,9   |
| Società Autostrada Tirrenica                         | 59                                    | 19                       | 0,8  | 0,2   |
| <b>TOTALE GRUPPO ITALIA</b>                          | <b>923</b>                            | <b>484</b>               | <b>24,4</b>  | <b>11,4</b>                                   |

(\*) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2017, 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.

Autostrade Meridionali e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno invece completato i piani di investimenti in Grandi Opere previsti dalle rispettive convenzioni.

La Società Autostrada Tirrenica nel corso del 2016 ha aperto al traffico la nuova tratta da Civitavecchia a Tarquinia. Il completamento della residua tratta da Tarquinia a Livorno è ancora in predicato e a fine 2017 è stato inviato al Concedente, per un primo esame, un piano finanziario che prevede solo la realizzazione autostradale da Tarquinia ad Ansedonia più un tratto di adduzione di strada extraurbana da Ansedonia a Orbetello Scalo (per un investimento totale stimato in circa 0,6 miliardi di euro).

Tale evoluzione realizzativa è subordinata al verificarsi dei presupposti tecnici, economici, finanziari e autorizzativi, da accertare congiuntamente alla stipula di un protocollo di intesa e di un atto aggiuntivo alla Convenzione Unica con allegato un piano finanziario in equilibrio.





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 unitamente agli approfondimenti trasportistici, consente di avere una visione integrata circa la priorità delle opere da realizzare. Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha costituito nel 2009 un organo che nel corso del 2017 ha assunto la denominazione di "Comitato Grandi Opere", con la finalità di monitorare:

- l'andamento dei piani di investimento infrastrutturale in termini di stato di avanzamento lavori, costi relativi e rispetto degli impegni di Convenzione della Società e delle sue partecipate;
- il processo di assegnazione dei contratti per l'esecuzione delle opere;
- gli assetti organizzativi e procedurali per l'esecuzione dei lavori;
- lo stato delle riserve contrattuali;
- lo stato dei contenziosi legali più significativi.

Nel corso del 2017 il Comitato si è riunito complessivamente 7 volte.

|               |                             | Km oggetto di intervento     |              |
|---------------|-----------------------------|------------------------------|--------------|
| A1            | Milano Sud-Lodi             | 4 <sup>a</sup> corsia        | 16,5         |
| A1            | Incisa-Valdarno             | 3 <sup>a</sup> corsia        | 18,4         |
| A11           | Firenze-Pistoia             | 3 <sup>a</sup> corsia        | 26,8         |
| A12           | Cerveteri-Torrimpietra      | 3 <sup>a</sup> corsia (din.) | 13,0         |
| A13           | Ferrara-Bologna             | 3 <sup>a</sup> corsia        | 32,5         |
| A13           | Padova-Monselice            | 3 <sup>a</sup> corsia        | 12,3         |
| A14           | Ravenna-Bologna San Lazzaro | 4 <sup>a</sup> corsia        | 34,5         |
| <b>TOTALE</b> |                             |                              | <b>154,0</b> |

Nel 2017 gli investimenti per infrastrutture autostradali delle società italiane del Gruppo ammontano a 556 milioni di euro. Per maggiori informazioni sul piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana in concessione si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2017 di Atlantia.

### 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.

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.

In particolare, all'aeroporto di Fiumicino, dopo l'apertura a fine 2016 dell'avancorpo del Terminal 3 e dell'area di imbarco E per il traffico extra-Schengen, sono previsti importanti interventi infrastrutturali nell'area Est (destinata principalmente al traffico domestico/Schengen). Questi comprendono: una nuova area d'imbarco, l'ampliamento del Terminal 1 e la riqualificazione dell'area di imbarco C e del nodo verso l'area di imbarco D.

Entro il 2021 si prevede, infatti, l'innalzamento della soglia di capacità dello scalo al di sopra dei 50 milioni di passeggeri/anno, tramite potenziamento infrastrutturale e ampliamento del sistema aerostazioni.

Nel 2017 gli investimenti sugli scali nazionali ammontano a 207 milioni di euro.

Presso l'aeroporto di Fiumicino sono stati completati gli interventi di riqualifica della Pista 1, di adeguamento e riqualifica interna dei Terminal 1 e 3 per la gestione dei voli sensibili, le opere di finitura e complementari dell'area di imbarco E, la realizzazione della prima fase dei piazzali Ovest. Inoltre sono stati avviati i lavori per la nuova area di imbarco A e per l'avancorpo del Terminal 1. È infine proseguita la seconda fase dei lavori ai piazzali Ovest e ai piazzali 300.

Presso l'aeroporto di Ciampino sono stati completati i lavori di riqualifica del Terminal di Aviazione Generale.



Per ulteriori dettagli si rinvia al sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)



## 4. INFRASTRUTTURE ALL'ESTERO

### Attività autostradali

All'estero il Gruppo è presente nelle grandi aree urbane, in particolare Santiago del Cile e San Paolo in Brasile, in modo da sfruttare la diffusa esigenza di mobilità nelle due grandi aree metropolitane, sostenuta dalla densità demografica e dall'aumento dei consumi.



Per maggiori dettagli sulle infrastrutture gestite [www.atlantia.it](http://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 31.12.2017.

Per il potenziamento della rete in concessione in Brasile sono stati eseguiti complessivamente nel 2017 investimenti per 63 milioni di euro. Per informazioni di dettaglio si rimanda al paragrafo Attività autostradali estere della Relazione Finanziaria Annuale 2017 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:

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

Nel 2017 sono stati eseguiti investimenti per un totale di 110 milioni di euro, in particolare è stato eseguito circa il 92% 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). In particolare, il 29 ottobre è stato aperto al traffico il tunnel Kennedy, l'opera più rilevante del programma, con circa 12 mesi di anticipo rispetto ai 53 previsti. Si tratta di un tunnel sotterraneo a 4 corsie di circa 1,2 km, interamente in area urbana. Inoltre, la concessionaria Nororiente ha terminato i lavori e aperto al traffico il raddoppio del Tunnel Chamisero, con un mese di anticipo rispetto ai 18 previsti. L'opera ha un'estensione di 1,5 km e duplica l'attuale tunnel, assicurando la continuità dello sviluppo a due corsie per senso di marcia su tutta l'estensione di Nororiente.



## Polonia

- 61 km di rete gestita.

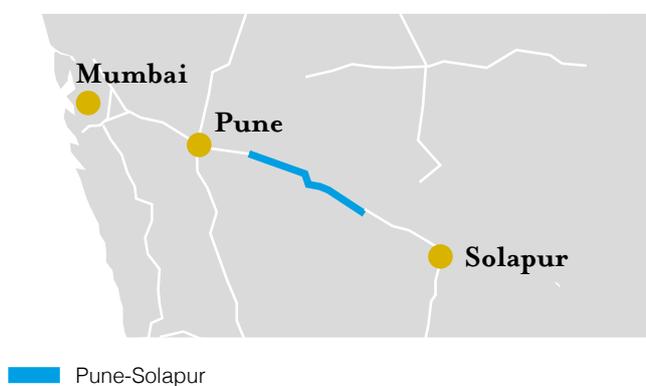
Il Gruppo Atlantia in Polonia controlla il 61,2% di Stalexport Autostrady S.A., società quotata alla Borsa di Varsavia, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice. Nel corso del 2017 sono stati realizzati investimenti operativi per circa 10 milioni di euro.



## India

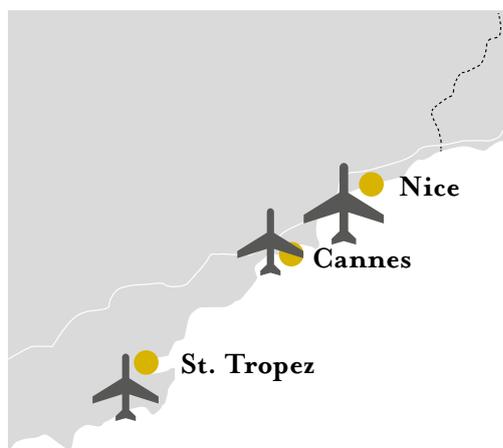
- 110 km di rete gestita.

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.



## Attività aeroportuali

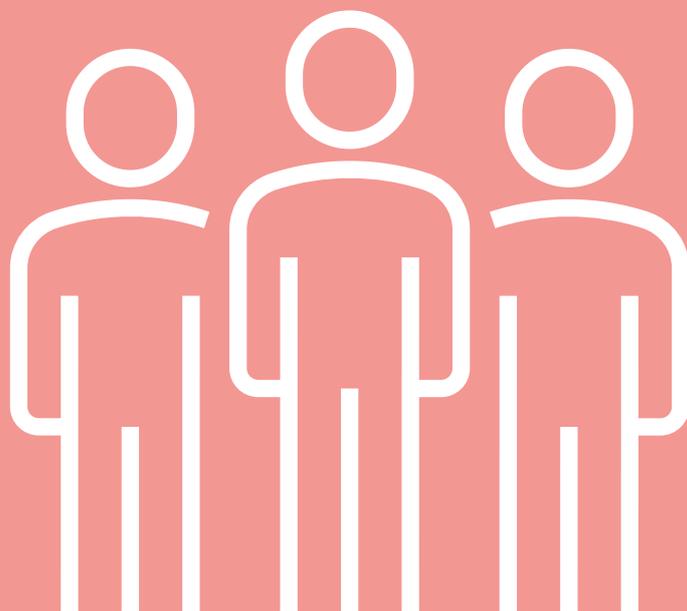
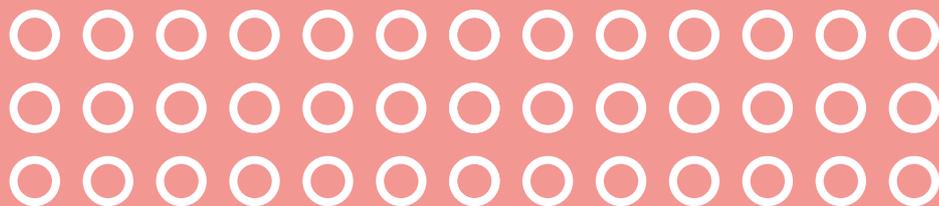
Dal novembre 2016 Il Gruppo Atlantia ha acquisito il controllo di Aéroports de la Côte d'Azur ("ACA"), la società che gestisce (direttamente o indirettamente) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint-Tropez e il network internazionale di servizi di assistenza a terra Sky Valet.



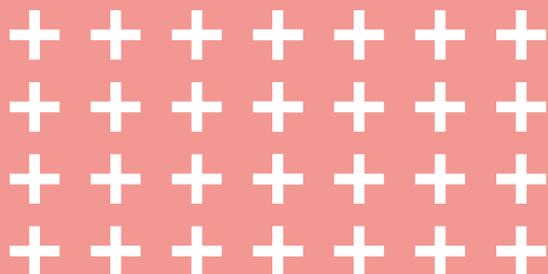
Gli investimenti effettuati nel corso dell'anno dal gruppo Aéroports de la Côte d'Azur ammontano a 27 milioni di euro, dei quali 20 milioni per lo sviluppo della capacità e l'ampliamento dell'offerta commerciale del Terminal 2 dell'aeroporto di Nizza e per l'ottimizzazione delle piazzole di sosta per gli aeromobili. Inoltre, il Gruppo ha investito 7 milioni di euro per interventi di adeguamento delle infrastrutture, principalmente per le piste aeroportuali e vie di rullaggio in ottemperanza ai regolamenti EASA. Altri interventi hanno riguardato i dispositivi di sicurezza dell'area dell'aeroporto aperta al pubblico.

## 5. RETI CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO

Atlantia, infine, con la società controllata Telepass, è leader europeo nel telepedaggio con oltre 9,6 milioni di apparati distribuiti (più di un terzo del mercato europeo). L'11 novembre 2016 è stata costituita una nuova società denominata Telepass Pay S.p.A., controllata al 100% da Telepass S.p.A., con l'obiettivo di ampliare l'offerta al cliente, coprendo tutti i servizi di pagamento legati alla mobilità in contesto sia urbano sia extra-urbano. Atlantia opera anche negli USA con la società Electronic Transaction Consultants (ETC), attiva nel campo dell'integrazione di sistemi, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi di pedaggiamento elettronico free flow.



### 3. CAPITALE UMANO



# 1. KEY FIGURES

| Principali indicatori                                   | 2016           | 2017           | Var. %        |
|---|----------------|----------------|---------------|
| <b>Organico complessivo</b>                             | <b>15.838</b>  | <b>16.745</b>  | <b>5,7%</b>   |
| Tempo determinato                                       | 1.254          | 1.351          | 7,7%          |
| Tempo indeterminato                                     | 14.584         | 15.394         | 5,6%          |
| <b>Suddivisione dell'organico per paese</b>             | <b>15.838</b>  | <b>16.745</b>  | <b>5,7%</b>   |
| Italia  | 12.599         | 12.718         | 0,9%          |
| Polonia   | 343            | 335            | -2,3%         |
| Brasile   | 1.628          | 1.685          | 3,5%          |
| Cile  | 763            | 828            | 8,5%          |
| Stati Uniti   | 502            | 482            | -4,0%         |
| Francia   | -              | 686            | -             |
| Altri Paesi   | 3              | 11             | -             |
| <b>Presenza femminile nel Gruppo</b>                    | <b>4.357</b>   | <b>4.724</b>   | <b>8,4%</b>   |
| Italia  | 3.160          | 3.207          | 1,5%          |
| Eestero   | 1.197          | 1.517          | 26,7%         |
| Tempo determinato                                       | 618            | 660            | 6,8%          |
| Tempo indeterminato                                     | 3.739          | 4.064          | 8,7%          |
| <b>Organico medio (include il personale interinale)</b> | <b>14.997</b>  | <b>15.979</b>  | <b>6,6%</b>   |
| <b>Forza media retribuita interinale</b>                | <b>57</b>      | <b>107</b>     | <b>87,7%</b>  |
| <b>Organico per qualifica</b>                           | <b>15.838</b>  | <b>16.745</b>  | <b>5,7%</b>   |
| Dirigenti   | 249            | 293            | 17,7%         |
| Quadri  | 991            | 1.089          | 9,9%          |
| Impiegati   | 6.984          | 7.302          | 4,6%          |
| Esattori  | 3.366          | 3.339          | -0,8%         |
| Operai  | 4.248          | 4.722          | 11,2%         |
| <b>Costo del lavoro netto (milioni di euro)</b>         | <b>811</b>     | <b>891</b>     | <b>9,9%</b>   |
| <b>Ore di formazione erogata</b>                        | <b>199.541</b> | <b>272.520</b> | <b>36,6%</b>  |
| <b>Mobilità orizzontale<sup>1</sup></b>                 | <b>1.155</b>   | <b>673</b>     | <b>-41,8%</b> |
| <b>Mobilità verticale<sup>2</sup></b>                   | <b>554</b>     | <b>648</b>     | <b>16,9%</b>  |

<sup>1</sup> La riduzione registrata nel 2017 è imputabile principalmente a iniziative di riorganizzazione societaria straordinarie occorse nel 2016, in particolare nel settore aeroportuale e nelle attività per il servizio al cliente.

<sup>2</sup> A seguito di un perfezionamento metodologico è stato effettuato un restatement del dato 2016.



## 2. CAPITALE UMANO: GESTIONE E VALORIZZAZIONE

Il Gruppo Atlantia conduce le proprie attività, potendo contare su un patrimonio di conoscenze specialistiche e manageriali, che assicurano una gestione operativa efficace e uno sviluppo sostenibile del business nel lungo periodo. Come gestore di infrastrutture ad alto contenuto ingegneristico e strategiche per i paesi in cui opera, il Gruppo è impegnato ad assicurare lo sviluppo e la trasmissione di know-how altamente distintivo e unico nel panorama italiano e internazionale. Tale finalità si persegue identificando, formando e attribuendo responsabilità progressivamente crescenti alle risorse dell'organizzazione, con l'esigenza di garantire un presidio capillare e una diffusione del know-how.

Il Gruppo considera, quindi, il capitale umano come uno dei principali asset per il raggiungimento dei propri obiettivi. In tal senso, la strategia di gestione del capitale umano è centrata sulla creazione delle migliori opportunità di crescita e sviluppo professionale per i propri dipendenti, nonché sul pieno rispetto delle esigenze individuali, al fine di creare un ambiente di lavoro caratterizzato da diffusione delle competenze e collaborazione.

Di seguito, vengono sintetizzati i principali pilastri che definiscono la politica di gestione e valorizzazione del capitale umano del Gruppo.

### Il valore della diversità

Il Gruppo Atlantia, anche in virtù del proprio posizionamento internazionale, valuta la diversità di cultura, di genere, di esperienze e di competenze, come elemento distintivo di successo e fonte di vantaggio competitivo nella creazione di valore sostenibile nel medio-lungo periodo.

### Le competenze al centro

Obiettivo primario del Gruppo è la creazione di un contesto lavorativo che garantisca lo sviluppo, il consolidamento e la valorizzazione del know-how e che generi miglioramento continuo e innovazione del business. Tale obiettivo è perseguito mediante un approccio integrato e coerente, che verte su processi di:

- Capability Acquisition, attraverso l'adozione di mirate politiche di selezione e inserimento di risorse con elevate potenzialità, sia mediante un accurato iter selettivo e di valutazione delle competenze, sia mediante mirate collaborazioni e partnership con il mondo accademico.

- Capability Development, che si attua attraverso gli strumenti della mobilità infragruppo, canale preferenziale per la copertura delle posizioni aperte e della formazione che rappresenta una leva per la crescita professionale delle risorse, per l'innovazione dei processi e dei servizi e per la realizzazione degli obiettivi del Gruppo.

### Talent Management

La gestione del talento è un processo vivo che coinvolge un'ampia parte della popolazione aziendale e supporta il Gruppo nello sviluppare capacità e competenze dei talenti e lo sviluppo di una managerialità efficace per sostenere nel tempo le esigenze organizzative e di business. In tal senso, il Gruppo ha avviato l'implementazione di una Piattaforma di Talent Management, la cui architettura integrata di processi, strumenti e sistemi è finalizzata a supportare la crescita e lo sviluppo delle risorse del Gruppo, assicurando l'interazione e la collaborazione tra i principali attori coinvolti nel processo: la linea di riferimento, le strutture HR e le risorse stesse in una logica di autosviluppo.

### La politica di remunerazione

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile nel medio-lungo periodo, condizioni di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione e di equità all'interno dell'organizzazione, nel pieno rispetto dei principi di pari opportunità, eguaglianza e non discriminazione, valorizzazione delle persone e integrità, richiamati anche dal Codice Etico di Gruppo.

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 e si concretizza nella definizione di un pacchetto retributivo in cui convivono coerentemente una parte fissa della remunerazione e una o più parti variabili. Con queste componenti, tra loro interconnesse, si costruisce un'offerta retributiva coerente con la complessità dei ruoli e dei livelli di performance (aziendali e individuali).

## 3. ORGANICO E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

Al 31 dicembre 2017 il Gruppo impiega 15.394 risorse con contratto a tempo indeterminato e 1.351 a tempo determinato, per un organico complessivo di 16.745 risorse. Di cui 12.718 in Italia e 4.027 all'estero. Rispetto alle 15.838 unità in organico al 31 dicembre 2016, si registra quindi un aumento complessivo di 907 unità.

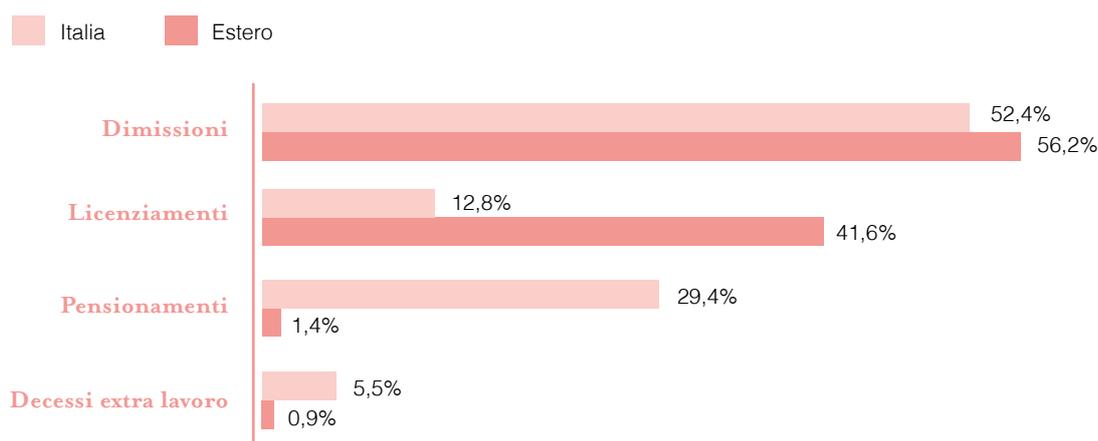
L'aumento dell'organico totale è riconducibile prevalentemente:

- in ambito autostradale ai maggiori volumi di attività nella rete e alle modifiche relative alla gestione dei servizi al cliente, con il passaggio del Contact Center da Autostrade per l'Italia a Telepass;
- in ambito aeroportuale alle assunzioni legate alla realizzazione del piano di investimenti di Aeroporti di Roma, alle iniziative di internalizzazione e potenziamento delle attività di manutenzione, nonché alle azioni di miglioramento della qualità del servizio al passeggero.
- per quanto riguarda le società estere l'incremento è dovuto all'ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo Aéroports de la Cote d'Azur;

- all'integrazione dell'organico delle società cilene impegnate nel programma di ampliamento Santiago Centro Oriente e alla prosecuzione in Brasile del progetto di internalizzazione di attività ordinarie.

Il costo del lavoro netto è pari a 891 milioni di euro con un incremento del 10% rispetto al 2016 dovuto all'apporto del gruppo ACA, all'integrazione di organico impegnato nella realizzazione degli investimenti previsti dal programma di ampliamento Santiago Centro Oriente in Cile, ai maggiori volumi di attività in ambito autostradale e aeroportuale svolti da Pavimental, al nuovo perimetro infrastrutturale e all'avvio di nuovi programmi di internalizzazione del gruppo Aeroporti di Roma. L'effetto costo medio (+3%) è dovuto principalmente ai rinnovi contrattuali delle società italiane e al maggior fair value dei piani di incentivazione del management.

### Cause di cessazione del rapporto di lavoro nel 2017<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Il grafico si riferisce ai soli contratti a tempo indeterminato e le percentuali sono calcolate rispetto al totale cessazioni Italia e estero.



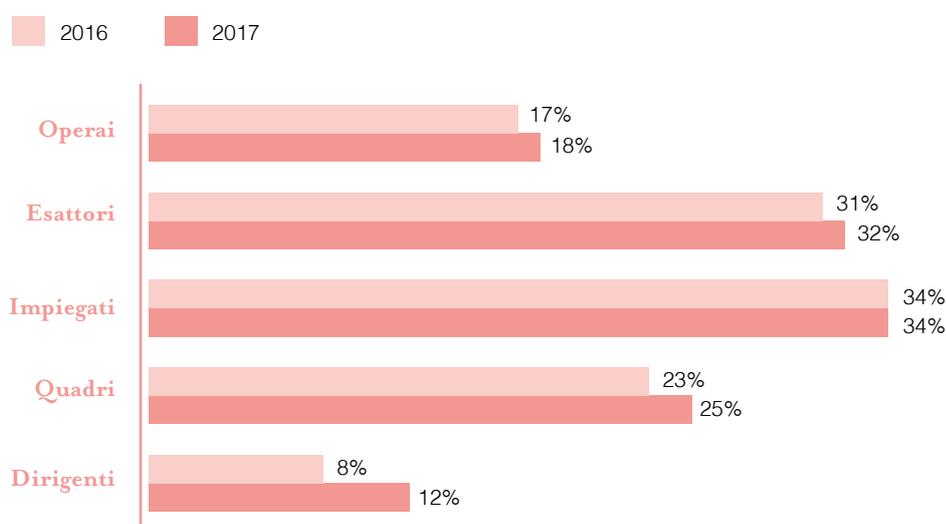
| Turnover del personale a tempo indeterminato | 2016         | 2017         | Var. %        |
|--|--------------|--------------|---------------|
| <b>Cessazioni</b>                            | <b>1.472</b> | <b>1.312</b> | <b>-10,9%</b> |
| Uomo   | 1.080        | 912          | -15,6%        |
| Donna  | 392          | 400          | 2,0%          |
| Fino a 30 anni                               | 409          | 322          | -21,3%        |
| 30-50 anni                                   | 647          | 504          | -22,1%        |
| Oltre 50 anni                                | 416          | 486          | 16,8%         |
| Italia                                       | 468          | 496          | 6,0%          |
| Estero                                       | 1.004        | 816          | -18,7%        |
| <b>Assunzioni</b>                            | <b>1.648</b> | <b>1.724</b> | <b>4,6%</b>   |
| Uomo   | 1.177        | 1.203        | 2,2%          |
| Donna  | 471          | 521          | 10,6%         |
| fino a 30 anni                               | 531          | 556          | 4,7%          |
| 30-50 anni                                   | 924          | 913          | -1,2%         |
| Oltre 50 anni                                | 193          | 255          | 32,1%         |
| Italia                                       | 527          | 504          | -4,4%         |
| Estero                                       | 1.121        | 1.220        | 8,8%          |
| Risorse full time                            | 12.991       | 13.722       | 5,6%          |
| % su totale organico                         | 82,0         | 81,9         | -0,1%         |
| Risorse part time                            | 2.847        | 3.023        | 6,2%          |
| % su totale organico                         | 18,0         | 18,1         | 0,6%          |

## 4. 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, età, nazionalità, religione, etnia, ideologia o orientamento sessuale. (Codice Etico - cfr. 6).

Al 31.12.2017 sono 4.724 le donne nel Gruppo, pari al 28,2% dell'organico.

### Presenza femminile per qualifica



Il rapporto del salario base tra uomo e donna per inquadramento è pari a 1. Si registra una sostanziale similarità anche per quanto riguarda la remunerazione tra uomo e donna all'interno delle categorie di inquadramento: tale evidenza è rappresentata nella tabella di seguito, sia con riferimento al perimetro delle società del Gruppo operanti in Italia, che a quello complessivo.

### Rapporto Remunerazione Donna/Uomo

| Qualifica         | Italia <sup>2</sup> | Gruppo <sup>3</sup> |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Dirigenti         | 0,73                | 0,75                |
| Quadri            | 0,95                | 0,96                |
| Impiegati         | 0,86                | 0,86                |
| Esattori / Operai | 0,73                | 0,77                |

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<sup>4</sup> dal congedo parentale è pari a circa il 91%.

2 I dati si riferiscono al perimetro Italia: Atlantia, gruppo ASPI, gruppo ADR, gruppo Telepass, Spea, Pavimental.

3 Il perimetro Italia, di cui alla precedente nota, è integrato dei dati relativi alle seguenti società estere del Gruppo: Rodovia das Colinas, AB Concessoes, Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Los Lagos, Gruppo Stalexport Autostrady, Aéroports de la Cote d'Azur, Spea do Brasil, Pavimental Polska. Il dato complessivamente rappresentato si riferisce quindi a circa il 90% dell'organico medio del Gruppo Atlantia.

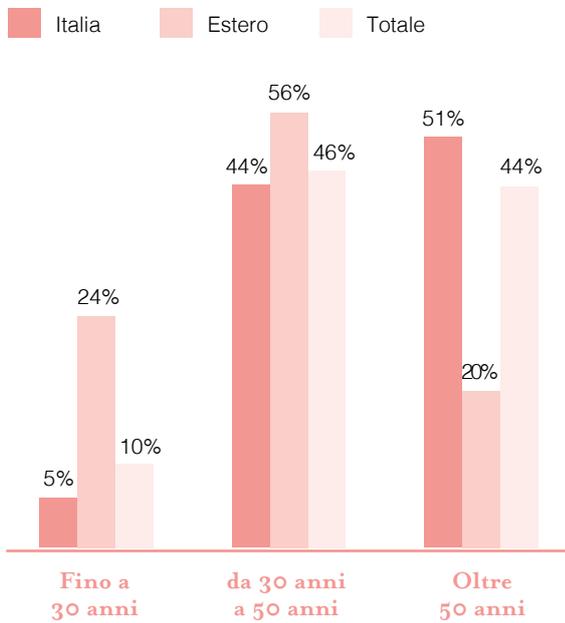
4 Percentuale di dipendenti ancora in forza dopo 12 mesi dal rientro dal congedo parentale. Nel 2017 hanno usufruito di congedo parentale 467 persone (327 donne e 140 uomini).



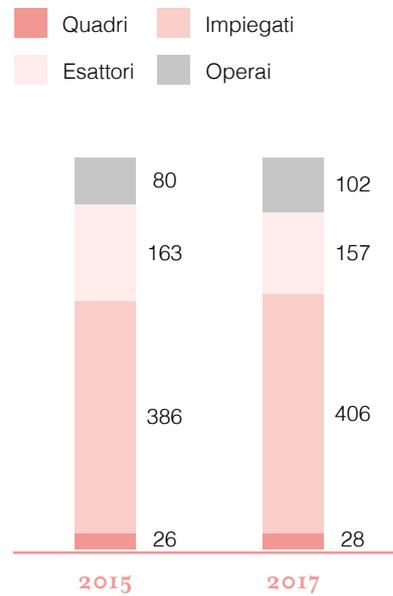
### Età e anzianità aziendale

L'età e l'anzianità media del Gruppo si confermano stabili con valori pari a, rispettivamente, 45 e 14 anni. I grafici seguenti illustrano come è ripartito l'organico di gruppo al 31.12.2017 per fasce d'età e grado di scolarizzazione, nonché le persone appartenenti a categorie protette che aumentano del 7% rispetto al 2016.

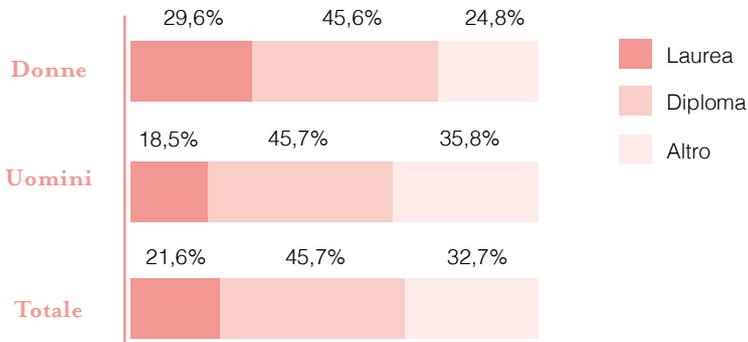
Organico per fasce di età



Organico appartenente a categorie protette



Scolarizzazione



## 5. INVESTIMENTI SUL CAPITALE UMANO

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 di risorse junior e di promozione dell'employer branding aziendale. In questi ambiti, anche nel 2017, sono stati avviati progetti multidisciplinari, tavole rotonde e seminari tematici con i principali centri universitari e di ricerca italiani; sono stati inoltre previsti momenti di incontro con gli studenti e di supporto alla loro crescita, attraverso l'erogazione di borse di studio e l'assegnazione di project work aziendali.

La Direzione Risorse Umane di Gruppo, anche nel 2017, 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 vacancies delle società e viene effettuata garantendo condizioni in linea con il percorso professionale della risorsa e le prospettive del nuovo ruolo. La mobilità infragruppo attuata attraverso un sistema aperto di job opportunity - al quale i dipendenti partecipano su base volontaria - ha messo in gioco 77 posizioni aperte, con 330 possibili candidati coinvolti e il 53% di posizioni chiuse con successo. Complessivamente, nel 2017 la percentuale di copertura delle posizioni aperte con candidati interni attraverso tutti gli strumenti a disposizione è stata del 45,6%<sup>5</sup> a livello di Gruppo e sale al 77% se si fa riferimento al solo perimetro Italia.

Nel corso del 2017 si è ulteriormente rafforzato il progetto “Talent Upgrade” che ha visto l'implementazione di iniziative concrete a supporto dei processi di inserimento in azienda (programma di induction e on-boarding, con più di 70 giovani neo-laureati impegnati), di mobilità infragruppo e di crescita professionale (mentoring e assegnazione di responsabilità crescenti, rivolto a 207 risorse).

Nell'anno è stato inoltre affinato il modello di Leadership 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.

<sup>5</sup> Percentuale calcolata su intero perimetro considerando l'organico a tempo indeterminato.

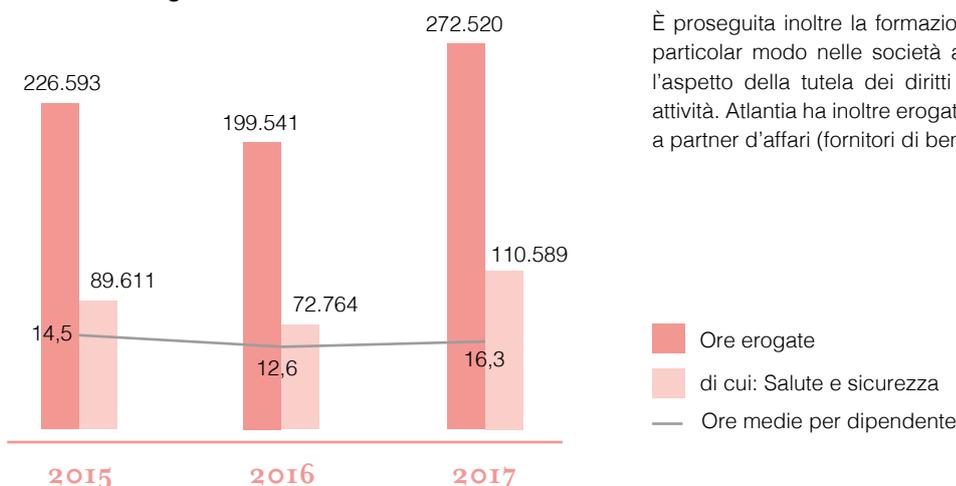


Ulteriori strumenti e programmi di Talent Management adottati nel 2017 sono stati:

- Il Performance Management: 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 2017 i dipendenti che hanno preso parte a un processo di valutazione delle performance sono stati 5.901, il 38% dell'organico a tempo indeterminato<sup>6</sup> (34% è stata la copertura per gli uomini e 51% per le donne);
- gli Assessment Manageriali: percorso di valutazione e sviluppo per figure professionali con crescente ed espressa 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 2017



Nel 2017 sono state erogate circa 272 mila ore di formazione e addestramento, con il coinvolgimento di oltre 12 mila partecipanti e circa 3,9 milioni di euro di investimento complessivo, includendo anche le attività effettuate dalla società Aéroports de la Côte d'Azur entrata a far parte del Gruppo nel 2017. Del totale ore erogate, si evidenzia che il 41% corrisponde a formazione in materia di salute, sicurezza e ambiente.

Con la finalità di valorizzare il know how distintivo che caratterizza la Società, e garantire il trasferimento intergenerazionale, è proseguito nel corso del 2017 l'importante progetto di costruzione di una Academy interna, in grado di supportare strategicamente le iniziative di formazione e apprendimento dedicate a tutta la popolazione aziendale, favorire la diffusione del know how tecnico e delle competenze distintive e promuovere l'aggiornamento e la crescita professionale delle risorse.

Nell'anno 2017 sono inoltre proseguite le attività formative focalizzate principalmente al miglioramento della qualità del servizio erogato e alla valorizzazione del know-how aziendale. I percorsi formativi realizzati hanno interessato principalmente i seguenti driver:

- miglioramento delle Operations e della Qualità del Servizio al Cliente;
- supporto ai processi di change management e percorsi di formazione sulle soft skills;
- formazione sulla responsabilità d'impresa e sul modello di organizzazione, gestione e controllo.

È proseguita inoltre la formazione specifica sulla "security"<sup>7</sup> in particolar modo nelle società aeroportuali, affrontando anche l'aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività. Atlantia ha inoltre erogato oltre 12.600 ore di formazione a partner d'affari (fornitori di beni, servizi e appaltatori).

<sup>6</sup> L'incremento dell'indicatore è riconducibile principalmente a due macro-fenomeni: (i) estensione rilevante del processo di performance management da parte del gruppo ASPI (ii) estensione del perimetro di consolidamento con l'integrazione di Aéroports de la Côte d'Azur, società che coinvolge in tale processo di valutazione la quasi totalità del proprio organico.

<sup>7</sup> 335 persone coinvolte nel corso dell'anno.

## 6. SICUREZZA SUL LAVORO

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<sup>8</sup>, 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 e il coinvolgimento attivo dei lavoratori anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo infortuni.

Con frequenza generalmente annuale o in funzione di modifiche tecnico-organizzative, viene effettuata o aggiornata la valutazione dei rischi da lavoro correlati all'attività lavorativa<sup>9</sup>. In particolare questo avviene attraverso sopralluoghi, riunioni e interviste con i responsabili e i lavoratori, finalizzate ad approfondire le attività svolte, le caratteristiche dei luoghi di lavoro, macchinari, mezzi e impianti esistenti, il personale impiegato, nonché a raccogliere la documentazione tecnica e le procedure operative esistenti. Le misure di prevenzione e protezione che scaturiscono dall'analisi e valutazione dei rischi consistono generalmente in elaborazione di procedure di lavoro in sicurezza, dispositivi di protezione, progettazione ergonomica dei posti di lavoro, elaborazione di procedure di emergenza e pronto soccorso, organizzazione della sorveglianza sanitaria, elaborazione di programmi di informazione, formazione e addestramento.

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. Nel 2017 il 68% dei dipendenti di gruppo opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza certificato BS OHSAS 18001 (l'81% su base omogenea con il perimetro 2016), e il 63% è rappresentato in un Comitato per la Salute e Sicurezza.

La società Autostrade per l'Italia ha realizzato nel 2017 diversi progetti di miglioramento, tra i quali si evidenziano:

- il progetto "Key people HSE training" (di follow up del corso erogato nel 2016) con il personale di coordinamento operativo, volto ad approfondire nuovi stili di comunicazione per il miglioramento delle capacità di relazione con i collaboratori e l'efficacia dei processi decisionali e di problem solving;
- il Progetto "Behaviour Based Safety", protocollo operativo basato sull'applicazione dei principi dell'analisi del comportamento sul lavoro, con la finalità di ridurre gli infortuni dovuti a cause comportamentali. Nel 2017 è stata avviata l'estensione del progetto a tutti i dipendenti della Direzione di Tronco di Bologna e implementato un progetto pilota, sulla Direzione di Tronco di Udine;
- 2 giornate di incontri Safety Walk che hanno coinvolto il personale operativo nelle Direzioni di Tronco di Genova e Milano.

Sono state svolte, inoltre, le attività propedeutiche allo sviluppo del Progetto "Safety Academy ASPI" dedicato alle imprese appaltatrici, per il cui approfondimento si rimanda al paragrafo Supply Chain del Capitolo "Capitale Sociale".

Anche nel 2017 Autostrade per l'Italia ha partecipato a 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 è stato avviato un Progetto di ricerca in collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa sui modelli organizzativi Health, Safety & Environment con il fine, tra gli altri, di sviluppare la conoscenza di approcci e strumenti innovativi per migliorare le capacità gestionali e organizzative in ambito HSE.

<sup>8</sup> I lavoratori del Gruppo Atlantia svolgono attività a rischio malattia e infortunio basso o medio. Solo i lavoratori impiegati nelle attività di costruzione e manutenzione specializzata, ad esempio quelli in forza alle società Pavimental, Pavimental Polska, Solucionaria Conservação Rodoviária, rientrano nella categoria di rischio alto. 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.

<sup>9</sup> Alcuni esempi di rischio correlato al lavoro: rischi derivanti da struttura e igiene degli ambienti di lavoro, illuminazione e microclima, rischio elettrico e fulminazioni, rischi derivanti dalla movimentazione manuale dei carichi, rischi di esposizione a sostanze pericolose, rischio rumore, campi elettromagnetici, rischio incendio ed esplosioni, lavori in quota, rischio da ambienti confinanti, rischi derivanti da rapina o aggressione, rischi per lavoratori notturni, rischi per le lavoratrici in stato di gravidanza e allattamento, rischi da stress lavoro correlato, ecc.



Aeroporti di Roma ha proseguito, anche nel 2017 nella implementazione delle diverse iniziative a supporto del miglioramento del sistema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro. In particolare:

- attività di informazione e formazione dei lavoratori in ingresso in azienda;
- piano di formazione sulla sicurezza destinato a lavoratori, dirigenti e preposti;
- attività di aggiornamento per i lavoratori con incarichi di gestione dell'emergenza antincendio e primo soccorso e per i lavoratori addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione;
- esercitazioni antincendio effettuate in collaborazione con i VVF;
- riunioni di coordinamento sulla sicurezza del lavoro con handler aeroportuali.

La società ha inoltre attivato una collaborazione con INAIL inerente la valutazione dei rischi da movimentazione manuale dei carichi.

Anche le società estere del Gruppo sono impegnate in programmi continuativi di formazione per i lavoratori sulla sicurezza, finalizzati alla prevenzione dei rischi sul lavoro e alla tutela della salute psico-fisica dei lavoratori. Inoltre sono stati implementati protocolli di sicurezza sviluppati anche in collaborazione con le Istituzioni.

Per quanto concerne i dati infortunistici, si evidenzia un incremento degli indici di frequenza infortuni, che risultano comunque allineati ai valori medi calcolati sul triennio precedente 2014/2016 (T11: 4,2, T12: 21,2), con esclusione del 2015 affetto dagli eventi connessi con l'incendio al Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino. Sostanzialmente stabili, invece, risultano il tasso di assenteismo e l'indice di giornate di lavoro perse.

### Indici infortunistici di Gruppo

|   | 2016   | 2017   |
|---|--------|--------|
| Indice frequenza infortuni (1) <sup>10</sup>  | 3,9    | 4,2    |
| Indice frequenza infortuni (2) <sup>11</sup>  | 19,4   | 21,1   |
| Indice giornate di lavoro perse <sup>12</sup> | 81     | 86     |
| Tasso assenteismo <sup>13</sup>               | 10.653 | 11.703 |
| Numero infortuni sul lavoro: <sup>14</sup>    | 529    | 606    |
| - di cui decessi                              | -      | -      |

10 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). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle ore.

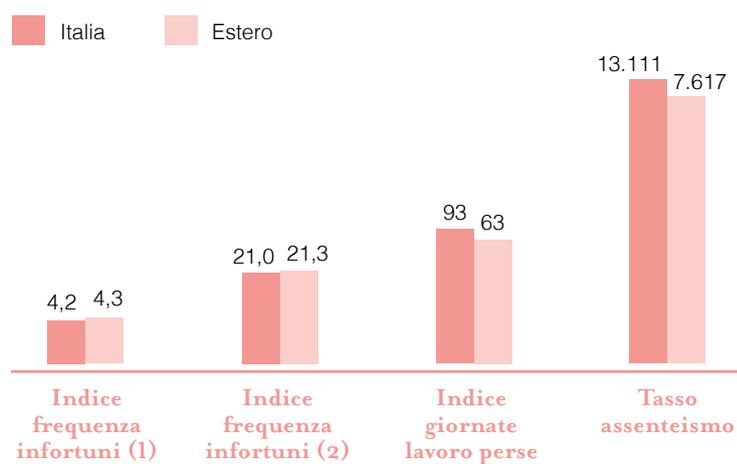
11 Per agevolare il confronto con altre fonti, si riporta un secondo indice di frequenza infortuni calcolato utilizzando un fattore di moltiplicazione pari a 1.000.000.

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

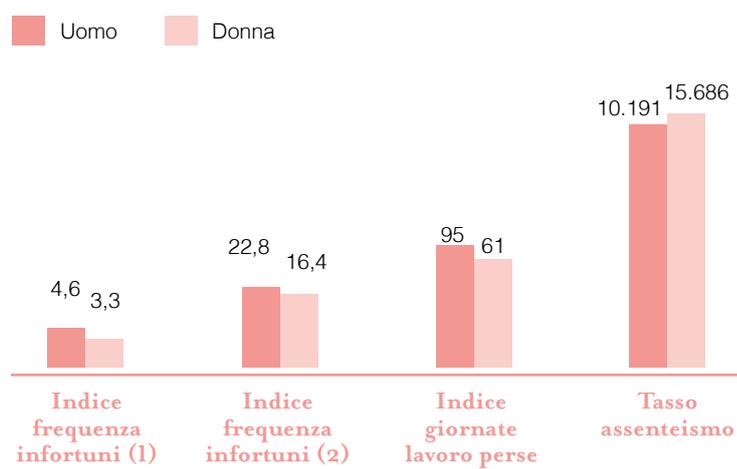
13 Rapporto tra il totale delle ore effettive di malattia, infortunio, sciopero e assenze non retribuite e il totale delle ore lavorative, moltiplicato per il coefficiente 200.000 (Fonte ILO).

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

## Indici infortunistici di Gruppo 2017 per Paese



## Indici infortunistici di Gruppo 2017 per genere





## 7. SISTEMA RETRIBUTIVO E DI INCENTIVAZIONE

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 reward (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 pacchetto retributivo è composto da una componente fissa, una componente variabile (breve e medio-lungo termine) e dai benefit.

La componente fissa annua lorda della remunerazione valorizza competenze ed esperienze e remunera le risorse in funzione del ruolo e delle responsabilità a esso connesse e del livello di performance nel tempo.

La componente variabile di breve termine è finalizzata a premiare il raggiungimento di obiettivi aziendali quantitativi, qualitativi e relativi a tematiche di sostenibilità (sviluppo del capitale umano, efficienza energetica, sicurezza su strada, qualità del servizio, soddisfazione dei clienti, sicurezza sul lavoro, etc.), che valorizzino sia la performance aziendale che quella individuale. Lo strumento utilizzato per perseguire questa finalità è il sistema MBO (Management by Objectives).

Inoltre è in vigore un sistema definito "MBO Annuale / Triennale", un piano incentivante dedicato agli amministratori e ai manager con responsabilità di maggior rilievo, 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.

Nel 2017 il sistema MBO ha coinvolto complessivamente il 100% dei Dirigenti, il 76% dei Quadri e il 58% degli Impiegati eligibili sulla base delle policy vigenti.<sup>15</sup>

Inoltre, sono presenti strumenti di incentivazione di lungo termine, basati su strumenti finanziari (es.: stock option, stock grant, phantom stock option, phantom stock grant, etc.) concepiti al fine di favorire la retention e l'incentivazione del management, promuovendo la valorizzazione del Gruppo e la diffusione di una cultura di creazione del valore. Tali incentivi di lungo termine riguardano il 100% del Top Management e il 43% dei Dirigenti<sup>16</sup> del Gruppo non rientranti nel Top Management.<sup>17</sup> Alcune 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](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html)



15 I dati si riferiscono al seguente perimetro di società: Atlantia, gruppo ASPI, gruppo ADR, Spea, Pavimental, gruppo Telepass, Aéroports de la Côte d'Azur, Los Lagos, Stalexport, Triangulo do Sol, Rodovias das Colinas, Rodovia MG050, AB Concessões; la base di potenziali assegnatari del sistema MBO è calcolata in considerazione delle policy di incentivazione vigenti nel 2017. L'incremento di tale indicatore per la qualifica Impiegati deriva principalmente da un cambiamento di perimetro e dall'ingresso nella base di calcolo delle attuali policy di incentivazione delle società operanti in Brasile e in Francia, che prevedono un'applicazione diffusa del sistema di incentivazione a breve termine (mediante sistema MBO), vicina al 100% della popolazione aziendale.

16 L'incremento di tale indicatore è anche dovuto - per una componente limitata - a un perfezionamento dei criteri di calcolo rispetto al dato 2016 (33%).

17 I valori fanno riferimento al perimetro di società che adottano piani di incentivazione a lungo termine. L'incentivazione di lungo termine è destinata complessivamente al 4,1% della popolazione aziendale che non ricopre posizioni da Senior Management.

## 8. INIZIATIVE A FAVORE DEI DIPENDENTI E DI COINVOLGIMENTO

### Welfare

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 tre ambiti:

#### HEALTH CARE

##### Iniziative per la salute e il benessere

- 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
- Flexible benefit (piano di welfare strutturato su servizi personalizzabili)

#### FAMILY CARE

##### Iniziative per la famiglia e i loro 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 2017 il Gruppo ha investito in iniziative di welfare un totale di circa 31,5 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 2017 circa 10,6 milioni di euro e 10.332 beneficiari. Gli strumenti di remunerazione monetaria e non monetaria sono previsti sia per il personale full time che per il part time.

### Indagini di clima interno

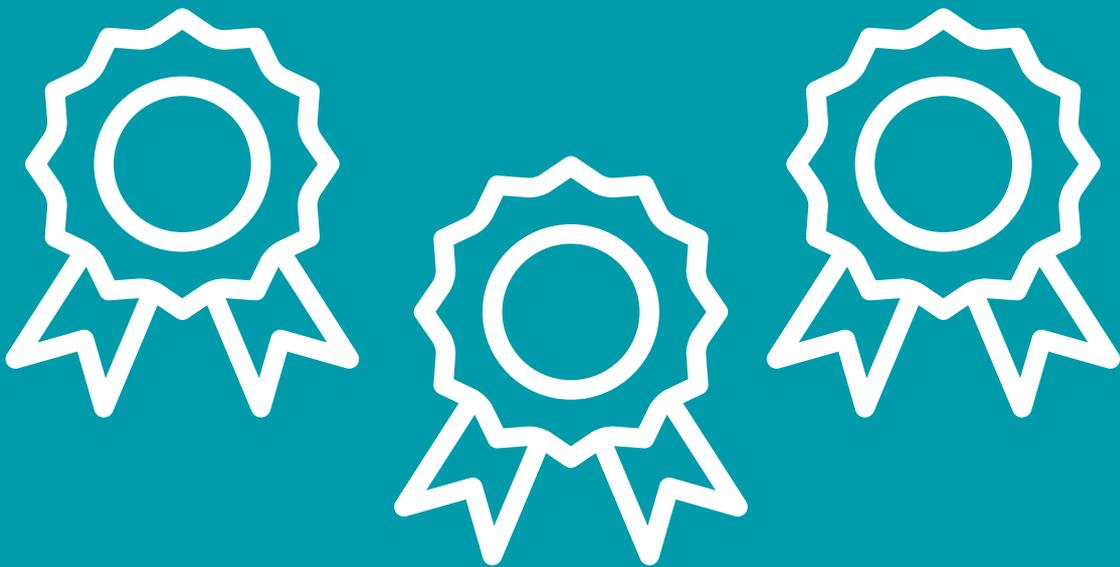
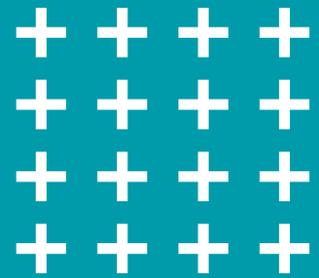
Nel 2017 la società Aéroports de la Côte d'Azur ha utilizzato il modello internazionale “Great Place To Work” per realizzare un sondaggio sul clima interno. Il modello prevede la somministrazione di 59 domande specifiche e di una generale sull'azienda. Il 67% delle persone si è dichiarato soddisfatto o molto soddisfatto.

Dal 2013 il gruppo AB Concessões svolge un'indagine di clima interno annuale denominata “Employees satisfaction and engagement survey”, con l'obiettivo di verificare il grado di soddisfazione delle persone del Gruppo riguardo allo stile di leadership, alla cultura, ai valori, ai sistemi HR, alle attività lavorative, all'ambiente di lavoro e ad altri fattori che influenzano il benessere dei lavoratori, quali la soddisfazione lavorativa e le prestazioni professionali.

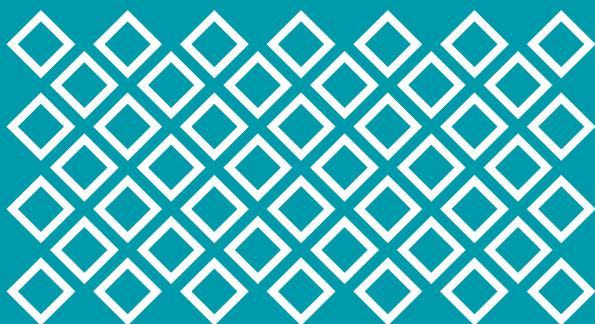
A partire dal 2017, il perimetro della survey è stato ampliato ulteriormente, introducendo specifiche domande relative al commitment dei dipendenti nelle attività lavorative.

Dal 2013 al 2017 si è registrato un numero crescente di partecipanti alla survey che sono passati da 640 a 874, circa il 53% del totale. Il grado di soddisfazione,<sup>18</sup> anch'esso in crescita, si attesta mediamente sul 90% dei dipendenti.

<sup>18</sup> L'indice di soddisfazione è ottenuto dalla media dei risultati dei criteri di valutazione previsti dall'indagine (fattori organizzativi, benefit e condizioni di lavoro, leadership, comunicazione interna, coinvolgimento, sviluppo del personale, qualità di vita).



## 4. CAPITALE SOCIALE



# 1. KEY FIGURES

|   | 2016     | 2017      | Var. % |
|---|----------|-----------|--------|
| Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000)                               | 381.077  | 389.586   | 2,2%   |
| Spese e investimenti per servizi al cliente, qualità e customer satisfaction (euro/000) | 178.050  | 173.415   | -2,6%  |
| Spese e investimenti per la sicurezza aeroportuale <sup>1</sup> (euro/000)              | 65.327   | 49.559    | -24,1% |
| Fiumicino (percezione complessiva della regolarità del servizio)                        | 89,9     | 93,3      | 3,7%   |
| Ciampino (percezione complessiva della regolarità del servizio)                         | 85,5     | 88,2      | 3,2%   |
| Incidentalità mortale sulla rete italiana del Gruppo <sup>2</sup>                       | 0,22     | 0,24      | 9,1%   |
| Incidentalità globale sulla rete autostradale italiana del Gruppo <sup>2</sup>          | 29,70    | 28,60     | -3,7%  |
| Total Delay Work (ore perse per lavori lungo la rete autostradale) <sup>3</sup>         | 85.333,0 | 106.423,0 | 24,7%  |
| PISM Index <sup>4</sup>   | 33,7     | 33,4      | -0,9%  |
| Numero di feriti nei punti di PISM  | 679,0    | 724,0     | 6,6%   |
| Autostrade per l'Italia: Corporate reputation (giudizio overall sul target top 5%)      | 83       | 90        | 8,4%   |

1 Le spese e gli investimenti per la sicurezza aeroportuale in riduzione rispetto al 2016 scontano gli acquisti in beni durevoli effettuati lo scorso anno.

2 I valori 2016 differiscono a quanto pubblicato nel Bilancio Integrato 2016 per effetto del consolidamento del dato successivo alla pubblicazione del documento.

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. Nel corso del 2017 è stata adottata una nuova metodologia di calcolo con restatement dei dati 2016.

4 PISM: punti con incidentalità sopra la media. Il PISM Index è definito come il numero di incidenti avvenuti nei PISM per miliardi di km percorsi.



## 2. RESPONSABILITÀ SOCIALE

In Atlantia la valorizzazione del capitale sociale si realizza in termini organici nell'attività del business aziendale, andando a orientare e caratterizzare l'intero processo operativo dei vari filoni di attività, dalla progettazione alla realizzazione, fino alla gestione dell'infrastruttura e all'erogazione del servizio al cliente.

### Clienti

Rispetto ai clienti, siano essi autostradali o aeroportuali l'approccio del gruppo è focalizzato sul continuo miglioramento degli standard di servizio offerto, per garantire soprattutto più elevati livelli di sicurezza, fluidità e qualità. Ciò si concretizza tramite gli investimenti infrastrutturali, le procedure di gestione delle infrastrutture, e le estese iniziative di informazione e sensibilizzazione. L'efficacia delle azioni complessivamente poste in essere è attestata dalla continua riduzione dei tassi di incidentalità, oltre che dai record raggiunti nella qualità dei servizi erogati sulla base di quanto emerge dalle indagini internazionali periodiche sulla percezione dei clienti.

### Comunità

L'approccio del Gruppo nei confronti della comunità, intesa in senso lato, si articola su diversi piani. Comprende in primo luogo l'adozione di approcci sostenibili nella progettazione e gestione delle infrastrutture rispetto ai territori circostanti, nonché l'esecuzione di opere infrastrutturali e di valorizzazione ambientale a favore della comunità, non necessariamente connesse direttamente all'impatto generato dalla rete infrastrutturale autostradale. Continuo è il confronto con le comunità. Il Gruppo ha adottato modelli di stakeholder engagement che hanno anticipato quanto normativamente previsto in tema di "dibattito pubblico", consentendo di migliorare la progettazione delle infrastrutture e di aumentare la consapevolezza dei cittadini coinvolti.

È poi cresciuto costantemente nel tempo l'impegno per la valorizzazione culturale dei territori su cui il gruppo opera, accanto alle consolidate iniziative di promozione umanitaria, scientifico, sportivo e sociale, realizzate sia autonomamente, sia in collaborazione con altri enti e organismi nazionali e internazionali.

### Fornitori

Infine, rispetto ai fornitori l'approccio del Gruppo supera la mera dimensione "commerciale" del rapporto, pur nel rigoroso rispetto delle norme regolanti le modalità di selezione dei soggetti operanti lungo la catena di fornitura, traducendosi in precisi orientamenti di sostenibilità. Tra questi, la condizione preliminare della conoscenza, adesione esplicita e rispetto dei Principi del Codice Etico del Gruppo, verificata anche tramite audit specifici, e la valorizzazione dei fornitori locali, nell'ottica di promozione dei singoli territori.

## 3. SICUREZZA

La sicurezza per tutti i clienti che utilizzano le infrastrutture del Gruppo è l'impegno prioritario di Atlantia che si esplica nell'adozione di procedure, comportamenti, tecnologie, investimenti, sistemi di controllo, per assicurare ai clienti i migliori standard possibili in tutti gli ambiti in cui il Gruppo opera.

### Sicurezza in autostrada

I risultati ottenuti lungo la rete autostradale italiana del gruppo sono tangibili: dal 2000 a oggi il tasso di mortalità si è drasti-

camente ridotto (300 vite salvate ogni anno), pur in presenza di un marginale incremento registrato nel corso del 2017. Questo grazie ad azioni quali:

- l'introduzione del Tutor, attualmente attivo su oltre 2.500 km di rete del Gruppo;
- la copertura totale della rete copribile con asfalto drenante;
- la chiusura dei by-pass: sostituzione delle aperture fisse fra le due carreggiate con varchi mobili;
- gli interventi per l'ottimizzazione della segnaletica, della tempistica e della comunicazione dei cantieri in corso.

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





Per quanto riguarda i principali dati sulla sicurezza delle società autostradali estere, nel 2017 si registra:

### Stalexport

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) è pari a 0,31 nel 2017, era 0,33 nel 2016, e 0,12 nel 2015;
- il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) sulla rete della società polacca pari a 5,12 nel 2017 era 5,96 nel 2016 e 6,3 nel 2015.

### Colinas

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) sulla rete gestita risulta nel 2017 pari a 2,35, era 3,3 nel 2016 e 2,56 nel 2015;
- il tasso di incidentalità (n. incidenti/1 milione di km percorsi) è pari a 0,88. Era 1,18 nel 2016 e 1 nel 2015.

### Los Lagos

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) nel 2017 si è ridotto fortemente passando da 1,53 (valore 2016) a 1,20. Nel 2015 era uguale a 2,9. Il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) si attesta nel 2017 su un valore pari a 44,9 in leggero aumento sull'anno precedente (42,7). Nel 2015 era pari a 47,4.

### Rodovia MG050

- Il tasso di mortalità nel 2017 è stato pari a 0,45 in linea con il dato dell'anno precedente che era di 0,44. Quello di incidentalità è stato pari a 0,76, in forte calo rispetto al 2016 quando aveva registrato un valore di 1,09.

Tra le aree di impegno per garantire livelli sempre più elevati di elevati di sicurezza e qualità del servizio vanno menzionate:

### Upgrade della rete

- Piano sicurezza gallerie con oltre 2.000 interventi strutturali e il passaggio a illuminazione a LED in tutte le gallerie;
- piano di risanamento acustico, per un investimento complessivo previsto di circa 1 miliardo di euro;
- nuova segnaletica ai caselli: un nuovo standard per migliorare la visibilità e la chiarezza della segnaletica e l'incanalamento del traffico della rete.

### Gestione delle emergenze

La gestione di eventi emergenziali richiede l'adozione di sistemi di controllo, 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, per la cui gestione Autostrade per l'Italia è stata la prima a livello europeo ad avere l'attestazione ISO 9001, allagamenti, frane e smottamenti, incendi, incidenti con coinvolgimento di merci pericolose e altro ancora.

Il 2017 ha segnato sulla rete di Autostrade per l'Italia un significativo incremento degli eventi emergenziali, imputabile agli incendi e agli eventi nevosi (vedi tabella seguente). I piani antineve di Autostrade prevedono l'impiego di oltre 2.200 mezzi operativi e 3.600 uomini dedicati alle attività di prevenzione e abbattimento della neve con una capacità di circa 240.000 tonnellate di fondenti stradali.

|                                       | N. eventi/durata | Variazione % su 2016 |
|---------------------------------------|------------------|----------------------|
| Eventi nevosi (ore neve)              | 138.605          | 156,2                |
| Allagamenti (numero eventi)           | 246              | -36,8                |
| Frane/smottamenti (numero eventi)     | 10               | -37,5                |
| Incendi (numero eventi)               | 2.059            | 85,3                 |
| Ore di chiusura                       | 472,9            | 54,8                 |
| Durata media ore di chiusura          | 2,28             | 8,5                  |
| Ore di traffico bloccato              | 337,1            | 21,8                 |
| Durata media ore di traffico bloccato | 0,59             | -15,7                |

### Sviluppo di nuovi sistemi di infoviabilità

- MyWay, il primo canale televisivo, nato dalla collaborazione con Sky, interamente dedicato al traffico e alla mobilità fornisce aggiornamenti su traffico in autostrada e intorno alle grandi città con 30 collegamenti in onda tutti i giorni, dalle 7.10 alle 21.40 su SkyMeteo24 e almeno 20 dirette in onda ogni settimana su SkyTG24. Ampio spazio è dedicato alla sicurezza stradale, al turismo, a Telepass e a temi legati alla qualità del servizio del Gruppo;
- la App MyWay, innovativa e gratuita con informazioni real time su traffico (velocità, code, incidenti, tempi di percorrenza), fornite anche attraverso le oltre 1.000 telecamere installate sulla rete e i notiziari My Way. La App offre anche informazioni su tratte tutor, Aree di Servizio disponibili lungo il viaggio con i relativi servizi offerti, experience di viaggio del progetto "Sei in un Paese meraviglioso" e il servizio SOS per chiamare il soccorso meccanico e sanitario o il Call Center di Autostrade per l'Italia;
- la App MyWay Truck, la prima dedicata al mondo dell'autotrasporto, realizzata in collaborazione con la Polizia Stradale.

### Sicurezza aeroportuale

A partire da settembre 2006 ADR ha costituito il Safety board, con l'obiettivo di miglioramento continuo del sistema di supporto all'accountable manager, il responsabile della certificazione ENAC degli aeroporti. Ne fanno anche parte il Safety manager, responsabile del safety management system e i Post holder, responsabili safety delle rispettive aree di competenza. L'accountable manager si avvale anche della collaborazione del Compliance monitoring e Training Manager.

#### Fiumicino

Il 20 dicembre 2016 è stato rilasciato allo scalo di Fiumicino 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.

Nel corso dei primi 12 mesi dalla conversione del certificato sono stati sottoposti a verifica di compliance i processi principali del Management System del gestore. Sono state eseguite 38 attività di verifica, di cui 34 programmate (audit) e 4 non programmate (inspection) scaturite a seguito di valutazioni del Safety and Compliance Monitoring Manager e dell'Accountable Manager circa criticità emergenti sullo scalo.

Le suddette attività di verifica hanno prodotto un totale di 160 rilievi di non conformità, prontamente gestiti.

#### Ciampino

Il 31 luglio 2017 è stato rilasciato allo scalo di Ciampino il certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0012 in conformità ai regolamenti sopra citati. Il processo di istruttoria ha richiesto l'approvazione di ENAC di tutta la documentazione fornita da ADR, compresi gli accordi stipulati con ENAV e il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco per la definizione delle attività che non sono sotto la responsabilità del gestore aeroportuale, quali il servizio di navigazione aerea e quello antincendio.

Con l'adempimento al nuovo regolamento europeo, dopo la verifica puntuale della conformità a circa 1.330 requisiti tecnico infrastrutturali e 860 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.

### Gestione delle emergenze

Specifiche procedure e sistemi di gestione son messi in campo in tutti gli aeroporti del Gruppo.

In particolare, per quanto riguarda Fiumicino e Ciampino, ADR è al centro del sistema aeroportuale come garante della manutenzione e del funzionamento sicuro degli scali e assume il ruolo di coordinatore dei soggetti privati in materia di safety delle operazioni, con particolare riferimento all'airside aeroportuale.

In linea con tale ruolo nel corso del 2017, ADR ha finalizzato il progetto di revisione e integrazione dei piani di emergenza aeroportuale in un unico documento che contempli le attività di coordinamento per la gestione di emergenze, stati di crisi e continuità del servizio (business continuity), coordinandone la redazione e l'implementazione con i soggetti pubblici e privati coinvolti.

A valle di una prima valutazione del rischio effettuata da ADR sui possibili scenari incidentali e catastrofici che possano interessare il sedime è stato formalmente istituito il comitato denominato Emergency Response Committee ("ERC"), i cui principali compiti sono:

- identificazione e revisione periodica degli scenari di emergenza aeroportuali;
- assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di emergenza;
- attuazione del debriefing delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti ai piani di emergenza definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento;
- condivisione e approvazione di tutte le parti del piano di emergenza aeroportuale e dei suoi aggiornamenti previsti dal Regolamento 139/2014.



All'ERC si sono accreditati formalmente gli enti pubblici e i soggetti privati direttamente coinvolti nella gestione di eventi critici sul sedime aeroportuale.

Nel corso del terzo quadrimestre 2017 sono state erogate dal Training Manager ADR, 49 sessioni di addestramento che hanno formato oltre 700 persone appartenenti ai vari enti pubblici e privati coinvolti.

## Monitoraggio dei livelli di sicurezza

### Fiumicino

In linea con quanto stabilito dalla regolamentazione di settore, dal 2006 ADR si è dotata per lo scalo di Fiumicino di un Safety Management System (SMS), ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (safety) prefissate.

Il SMS effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e la gestione delle segnalazioni (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali.

La classificazione e l'analisi delle segnalazioni ricevute dal SMS, con l'obiettivo del costante miglioramento dei livelli di sicurezza dello scalo, ha portato nel corso degli anni a una sensibile riduzione degli eventi incidentali sul sedime.

In particolare, a fronte di una media di 2680 segnalazioni annue ricevute dal SMS, dal 2010 il rateo di danneggiamento agli aeromobili ha avuto una riduzione del 79%, il rateo degli eventi di runway incursion una riduzione del 65%.

Nel corso del 2017 gli obiettivi definiti dal Safety Board relativamente ai safety performance indicator adottati sono stati tutti raggiunti.

### Ciampino

Nel 2014, è stato istituito un presidio di Safety Management dedicato allo scalo di Ciampino, costituendo l'Attività Safety Management CIA che, nel 2016 con la nomina del Safety Manager di Ciampino, è divenuta indipendente dallo scalo di Fiumicino.

L'aeroporto di Ciampino è caratterizzato da un numero di eventi incidentali molto basso (nell'ordine di poche unità). Questo pone lo scalo a un buon livello di safety, così come evidenziano i Safety Performance Indicator raffrontati, in termini di rateo a quelli raccolti nel corso di un benchmarking dei principali aeroporti europei

## Sicurezza delle operazioni airside

La sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili (airside) è assicurata tramite il servizio Sicurezza Operativa di ADR. Le principali attività comprendono: ispezione programmata e su richiesta (h24) dell'area di movimento aeromobili, controllo dei lavori in airside, gestione del piano neve, gestione delle operazioni in bassa visibilità, coordinamento delle attività di ADR in airside in occasione dell'attivazione del piano di emergenza per incidente aereo, allontanamento volatili e altra fauna selvatica attraverso il servizio della Bird Control Unit (BCU) operativa h24, misurazione dell'azione frenante di pista e la rimozione del FOD ("Foreign Object Debris/Damage").

## Aéroports de la Côte d'Azur

L'aeroporto di Nizza è compliant con gli standard richiesti dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, più stringenti di quelli nazionali.

## 4. 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
- Di questi, i Frequent traveller (persone che viaggiano almeno 1 volta al mese) sono 16 milioni di persone, pari a circa il 76% della clientela totale costituita dai clienti privati e dagli operatori economici.

Autostrade per l'Italia mette a disposizione dei propri clienti il più grande call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità. Il servizio è attivo 24 ore su 24 tramite un pool di operatori telefonici e notiziari automatici (IVR) differenziati su base territoriale, aggiornati ogni 5 minuti.

#### In aeroporto

Gli aeroporti del Gruppo hanno servito oltre 60 milioni di passeggeri, quasi 44 milioni di passeggeri internazionali e circa 220 mila tonnellate cargo complessive.

### Dettaglio passeggeri in aeroporto: Ripartizione dei passeggeri suddivisi su voli internazionali e nazionali

|             | Voli nazionali |          | Voli internazionali |            |           | Totale    |            |           | Totale    |                   |
|-------------|----------------|----------|---------------------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-------------------|
|             | Fiumicino      | Ciampino | ACA                 | Fiumicino  | Ciampino  | ACA       | Fiumicino  | Ciampino  |           | ACA               |
| In partenza | 5.675.419      | 114.962  | 2.346.385           | 14.733.210 | 2.841.930 | 4.312.706 | 20.408.629 | 2.956.892 | 6.659.091 | <b>30.024.612</b> |
| In arrivo   | 5.835.701      | 113.241  | 2.354.603           | 14.727.551 | 2.815.679 | 4.287.211 | 20.563.252 | 2.928.920 | 6.641.814 | <b>30.133.986</b> |

### Ripartizione dei passeggeri in partenza per utilizzo dell'aeroporto

| Aeroporti           | Voli | Originanti        | Transit*       | Transfer**       | Totale            |
|---------------------|------|-------------------|----------------|------------------|-------------------|
| <b>Fiumicino</b>    |      |                   |                |                  |                   |
| Voli nazionali      |      | 3.408.861         | 48.744         | 2.266.558        | 5.724.163         |
| Voli internazionali |      | 11.949.888        | 79.938         | 2.783.322        | 14.813.148        |
| <b>Totale</b>       |      | <b>15.358.749</b> | <b>128.682</b> | <b>5.049.880</b> | <b>20.537.311</b> |
| <b>Ciampino</b>     |      |                   |                |                  |                   |
| Voli nazionali      |      | 114.962           |                |                  | 114.962           |
| Voli internazionali |      | 2.841.930         |                |                  | 2.841.930         |
| <b>Totale</b>       |      | <b>2.956.892</b>  | -              | -                | <b>2.956.892</b>  |
| <b>ACA</b>          |      |                   |                |                  |                   |
| Voli nazionali      |      | 2.346.385         | 683            |                  | 2.347.068         |
| Voli internazionali |      | 4.312.706         | 3.189          |                  | 4.315.895         |
| <b>Totale</b>       |      | <b>6.659.091</b>  | <b>3.872</b>   | -                | <b>6.662.963</b>  |

\* 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

| Aeroporti           | Giorno (07:00-19:59) |            |               |                | Notte (20:00-06:59) |              |              |               | Totale complessivo |
|---------------------|----------------------|------------|---------------|----------------|---------------------|--------------|--------------|---------------|--------------------|
|                     | Passeggeri           | Cargo*     | Altro**       | Totale         | Passeggeri          | Cargo*       | Altro**      | Totale        |                    |
| <b>Fiumicino</b>    |                      |            |               |                |                     |              |              |               |                    |
| Voli nazionali      | 76.301               | 84         | 120           | <b>76.505</b>  | 23.050              | 480          | 55           | <b>23.585</b> | <b>100.090</b>     |
| Voli internazionali | 151.549              | 333        | 85            | <b>151.967</b> | 45.047              | 265          | 118          | <b>45.430</b> | <b>197.397</b>     |
| <b>Totale</b>       | <b>227.850</b>       | <b>417</b> | <b>205</b>    | <b>228.472</b> | <b>68.097</b>       | <b>745</b>   | <b>173</b>   | <b>69.015</b> | <b>297.487</b>     |
| <b>Ciampino</b>     |                      |            |               |                |                     |              |              |               |                    |
| Voli nazionali      | 986                  | 7          | 9.435         | <b>10.428</b>  | 404                 | 3            | 1.430        | <b>1.837</b>  | <b>12.265</b>      |
| Voli internazionali | 24.593               | 143        | 6.866         | <b>31.602</b>  | 8.137               | 1.380        | 841          | <b>10.358</b> | <b>41.960</b>      |
| <b>Totale</b>       | <b>25.579</b>        | <b>150</b> | <b>16.301</b> | <b>42.030</b>  | <b>8.541</b>        | <b>1.383</b> | <b>2.271</b> | <b>12.195</b> | <b>54.225</b>      |
| <b>ACA</b>          |                      |            |               |                |                     |              |              |               |                    |
| Voli nazionali      | 65.377               | 1          | 11            | <b>65.389</b>  | 8.899               | 492          | 399          | <b>9.790</b>  | <b>75.179</b>      |
| Voli internazionali | 72.026               | 5          | 5             | <b>72.036</b>  | 17.770              | 2            | 5            | <b>17.777</b> | <b>89.813</b>      |
| <b>Totale</b>       | <b>137.403</b>       | <b>6</b>   | <b>16</b>     | <b>137.425</b> | <b>26.669</b>       | <b>494</b>   | <b>404</b>   | <b>27.567</b> | <b>164.992</b>     |

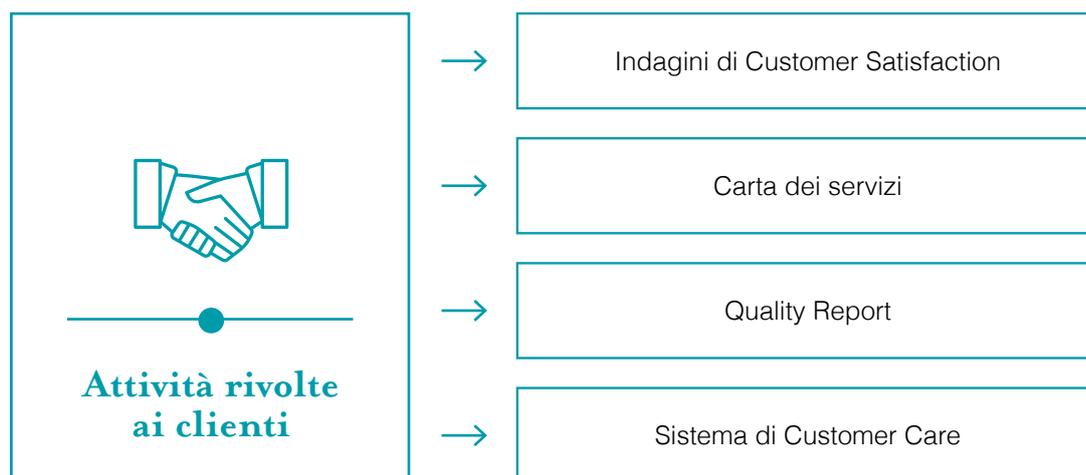
\* Cargo e posta.

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

## Cargo: tonnellaggio 2017

|                  | Solo voli Cargo |                 | Cargo su voli passeggeri |                  | Totale           |                  |
|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
|                  | 2016            | 2017            | 2016                     | 2017             | 2016             | 2017             |
| <b>Ciampino</b>  |                 |                 |                          |                  |                  |                  |
| In arrivo        | 9.478,9         | 10.185,2        | 14,9                     | 59,2             | <b>9.493,7</b>   | <b>10.244,4</b>  |
| In partenza      | 6.229,4         | 6.734,2         | 73,2                     | 63,8             | <b>6.302,7</b>   | <b>6.798,0</b>   |
| <b>Totale</b>    | <b>15.708,3</b> | <b>16.919,4</b> | <b>88,1</b>              | <b>123,0</b>     | <b>15.796,4</b>  | <b>17.042,4</b>  |
| <b>Fiumicino</b> |                 |                 |                          |                  |                  |                  |
| In arrivo        | 1.925,4         | 1.392,1         | 60.786,7                 | 70.762,4         | <b>62.712,2</b>  | <b>72.154,6</b>  |
| In partenza      | 2.993,2         | 1.599,7         | 95.198,6                 | 112.144,3        | <b>98.191,8</b>  | <b>113.744,1</b> |
| <b>Totale</b>    | <b>4.918,6</b>  | <b>2.991,9</b>  | <b>155.985,3</b>         | <b>182.906,7</b> | <b>160.903,9</b> | <b>185.898,6</b> |
| <b>ACA</b>       |                 |                 |                          |                  |                  |                  |
| In arrivo        |                 | 6.293,8         |                          | 82,5             |                  | <b>6.376,3</b>   |
| In partenza      |                 | 9.030,4         |                          | 82,5             |                  | <b>9.112,9</b>   |
| <b>Totale</b>    | -               | <b>15.324,2</b> | -                        | <b>165,0</b>     | -                | <b>15.489,2</b>  |

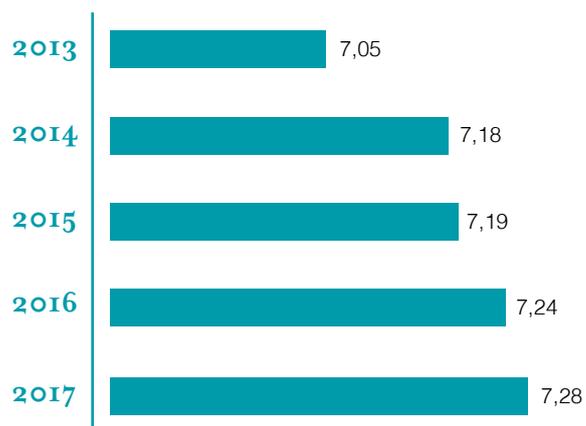
## Le attività rivolte ai clienti



### 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) relativo ai Frequent Traveller, ossia la clientela che viaggia in autostrada almeno una volta al mese.
- Le indagini vengono realizzate 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.
- Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale.
- Nel 2017 il Customer Satisfaction Index è pari a 7,28 ed è il migliore della serie storica dal 2004 (anno della prima rilevazione).

#### Customer Satisfaction Index (scala da 1 a 10)





| Customer satisfaction*                                     | 2016        | 2017        |
|--|-------------|-------------|
| <b>SICUREZZA</b>   |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 77,2        | 77,0        |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 7,36        | 7,50        |
| <b>INFORMAZIONI DI VIABILITÀ</b>                           |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 77,9        | 74,5        |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 7,28        | 7,29        |
| <b>CASELLI</b>   |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 82,1        | 78,8        |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 7,4         | 7,46        |
| <b>SISTEMI DI PAGAMENTO</b>                                |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 90,1        | 87,0        |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 8,21        | 8,15        |
| <b>VIABILITÀ</b>   |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 59,6        | 58,50       |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 6,66        | 6,64        |
| <b>AREE DI SERVIZIO</b>                                    |             |             |
| % dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10) | 75,6        | 74,8        |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)               | 7,16        | 7,27        |
| <b>CSI totale</b>  | <b>7,24</b> | <b>7,28</b> |

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

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

| Indicatori di fluidità e sicurezza |  | 2016   | 2017    |
|------------------------------------|--|--------|---------|
| Sicurezza                          | Numero di incidenti avvenuti nei punti a incidentalità superiore alla media (PISM) per miliardi di km percorsi | 33,7   | 33,4    |
|                                    | Incidenti nei PISM (Punti di Incidentalità sopra la media)   | 1.271  | 1.303   |
| Fluidità                           | Indice di fluidità: Total Delay Work   | 85.333 | 106.423 |

Lungo la rete di Autostrade per l'Italia il PISM index è risultato in ulteriore lieve calo e la componente del Total Delay, dovuta a turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, ha registrato circa 106.000 ore contro le 85.333 ore del 2016, anno in cui si sono raggiunti i valori minimi storici dell'indicatore.

## Quality Report

|                                       |  | 2016  | 2017  |
|---------------------------------------|--|-------|-------|
| Entrate/Uscite automatiche e Telepass | Numero di transiti tra due auto chiusure delle uscite automatiche e di cassa (h24) | 3.385 | 4.750 |
| MCR                                   | % di richieste con tempi di attesa oltre i 20"                                     | 6,08  | 4,17  |
| Informazioni telefoniche sul traffico | % di chiamate evase da operatore - Traffico  | 99,90 | 99,84 |
| Informazioni telefoniche Telepass     | % di chiamate evase da operatore - Telepass  | 98,50 | 97,90 |
| Risposta ai reclami                   | Tempo medio di risposta ai reclami provenienti da mail e web (giorni)              | 1,90  | 2,00  |

Autostrade per l'Italia e le altre società autostradali italiane del gruppo dal 2009 adottano il quality report, un sistema sviluppato per misurare la qualità erogata nelle principali componenti del servizio.

L'individuazione delle componenti oggetto di analisi avviene attraverso interviste a campione nel corso delle indagini di Customer Satisfaction. Per ogni indicatore viene stabilito un obiettivo annuale il cui raggiungimento viene monitorato mensilmente, al fine di valutare l'efficacia degli interventi realizzati per il miglioramento della qualità del servizio. Nel complesso gli indicatori nel 2017 hanno registrato un incremento generalizzato rispetto al 2016.

## Carta dei Servizi



- 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](http://www.autostrade.it/it/chi-siamo/profilo)
- La Carta dei Servizi fornisce diverse informazioni sul servizio offerto<sup>6</sup>, tra cui la descrizione della rete gestita dalla società, le attività di manutenzione e i piani di potenziamento dell'infrastruttura, la sicurezza stradale, il calcolo del pedaggio e le modalità di pagamento, i servizi per il comfort dei viaggiatori disponibili nelle Aree di Servizio, i reclami e i rimborsi, le procedure di conciliazione e altri contenuti utili al cliente

<sup>6</sup> Riferimenti: "Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali" MIT n. 102 del 19.02.2009 "Istruzioni Operative" - ANAS 29.01.2010.

**Indagini di Customer Satisfaction in aeroporto**

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

| <b>FIUMICINO</b>  |  |             |             |
|---|--|-------------|-------------|
| <b>Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti)</b> |  | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| Sicurezza del viaggio   | Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza | 88,9        | 92,0        |
|   | Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale                         | 90,6        | 93,9        |
| Regolarità del servizio   | Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti                         | 89,9        | 93,3        |
| Comfort nella permanenza in aeroporto                           | Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette                            | 86,7        | 90,5        |
|   | Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli                              | 82,4        | 86,9        |
|   | Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione                         | 92,1        | 94,3        |
|   | Percezione sulla luminosità dell'aerostazione  | 93,5        | 96,6        |
| Servizi aggiuntivi  | Negozi/edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi                           | 82,7        | 90,0        |
|   | Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi                           | 79,6        | 89,0        |
| Servizi di informazione al pubblico                             | Disponibilità monitor informazioni sui voli  | 88,1        | 91,7        |
|   | Percezione sulla comprensibilità degli annunci                                       | 78,5        | 80,8        |
| Aspetti relazionali e comportamentali                           | Percezione sulla cortesia del personale  | 90,4        | 92,1        |
|   | Percezione sulla professionalità del personale                                       | 90,5        | 92,4        |
| Servizi sportello/varco   | Percezione coda al check-in  | 87,6        | 90,3        |
|   | Percezione coda al controllo passaporti  | 88,4        | 90,9        |
| Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)  | Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi                  | 88,8        | 90,6        |
|   | Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace                       | 84,4        | 90,8        |

| <b>CIAMPINO</b>   |  |             |             |
|---|--|-------------|-------------|
| <b>Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti)</b> |  | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| Sicurezza del viaggio   | Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza | 84,6        | 88,4        |
|   | Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale                         | 70,5        | 92,1        |
| Regolarità del servizio   | Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti                         | 85,5        | 88,2        |
|   | Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli                              | 75,8        | 80,9        |
| Comfort nella permanenza in aeroporto                           | Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione                         | 88,2        | 90,6        |
|   | Percezione sulla luminosità dell'aerostazione  | 90,3        | 92,8        |
|   | Percezione sulla rumorosità in aerostazione  | 82,6        | 84,3        |
| Servizi aggiuntivi  | Negozi/edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi                           | 70,5        | 68,0        |
|   | Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi                           | 73,1        | 74,3        |
| Servizi di informazione al pubblico                             | Disponibilità monitor informazioni sui voli  | 86,9        | 90,0        |
|   | Percezione sulla comprensibilità degli annunci                                       | 76,6        | 78,8        |
| Aspetti relazionali e comportamentali                           | Percezione sulla cortesia del personale  | 88,4        | 90,1        |
|   | Percezione sulla professionalità del personale                                       | 88,3        | 91,1        |
| Servizi sportello/varco   | Percezione coda al check-in  | 88,0        | 91,4        |
|   | Percezione coda al controllo passaporti  | 92,0        | 92,9        |
| Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)  | Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace                       | 78,5        | 81,9        |

Proseguendo nel processo di rinnovamento avviato negli anni precedenti, nel 2017 sono stati attivati numerosi interventi volti al miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero in ogni sua fase, con l'obiettivo di allineare le performance di Fiumicino ai migliori aeroporti europei comparabili per dimensioni.

Nel 2017<sup>7</sup> le rilevazioni effettuate da ACI – Airports Council International (associazione internazionale che misura, attraverso interviste ai passeggeri, la qualità percepita in oltre 250 aeroporti nel mondo) hanno evidenziato un valore record, mai raggiunto in precedenza. L'indice di soddisfazione complessiva dei passeggeri per i servizi offerti dall'aeroporto di Fiumicino è risultato pari a 4,28 (scala compresa tra 1-pessimo e 5-eccezionale), in netto incremento rispetto al dato medio annuo del 2016 pari a 4,07. Fiumicino è al primo posto tra gli hub dell'Unione Europea in termini di qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

Anche nell'aeroporto di Ciampino sono state avviate numerose iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, il cui risultato è stato un forte incremento della qualità percepita: 88% dei passeggeri si è dichiarato complessivamente soddisfatto. Analoghi miglioramenti si sono registrati in termini di qualità erogata.

In termini di qualità erogata, per quanto concerne Fiumicino, nella tabella di seguito riportata, si evidenziano le performance 2017 che registrano un andamento migliore rispetto a quanto rilevato nel 2016.

Particolarmente evidenti sono stati i progressi relativi ai tempi di riconsegna bagagli. La puntualità registra un incremento di +4 p.p. attestandosi al 77,2% e rispettando il target del 77%. Si mantiene stabile e su livelli elevati la performance del processo relativo al controllo del bagaglio a mano.

<sup>7</sup> Aggiornato al 31.12.2017.



Unico indicatore relativo a Fiumicino in calo rispetto al 2016 è l'attesa al check-in dei voli nazionali che, pur rispettando il target del 90%, registra una flessione di 3 p.p. rispetto all'anno precedente attestandosi al 91%.

Relativamente a Ciampino, l'analisi dell'andamento dei livelli di qualità erogata evidenzia performance superiori allo standard previsto in Carta dei Servizi per i processi del controllo di sicurezza, puntualità e check-in, quest'ultimo in netto miglioramento rispetto al 2016. Sotto il target invece, gli indicatori relativi alla riconsegna bagagli.

Infine, per quanto concerne il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, definito nel Contratto di Programma sottoscritto con ENAC, anche nel 2017 ADR ha raggiunto gli obiettivi per entrambi gli aeroporti gestiti. I risultati ottenuti hanno consentito di conseguire il massimo della premialità per entrambi gli scali.

|   | Unità di misura | 2016 | 2017 | Standard |
|---|-----------------|------|------|----------|
| <b>FIUMICINO</b>  |                 |      |      |          |
| Attesa in coda al banco check-in nazionale, entro 6 minuti  | %               | 94,3 | 90,7 | 90       |
| Attesa in coda al banco check-in internazionale, entro 15 minuti  | %               | 95,4 | 95,9 | 90       |
| Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 10 minuti per i voli sensibili, entro 5 minuti gli altri voli | %               | 97,6 | 98,1 | 90       |
| Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti   | %               | 91,2 | 96,5 | 90       |
| Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti   | %               | 91,2 | 93,5 | 90       |
| Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)   | %               | 73,0 | 77,2 | 77       |
| <b>CIAMPINO</b>   |                 |      |      |          |
| Attesa in coda al banco check-in entro 17 minuti  | %               | 90,5 | 93,5 | 90       |
| Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 8 minuti  | %               | 98,4 | 97,3 | 90       |
| Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti   | %               | 88,7 | 91,1 | 90       |
| Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti   | %               | 87,1 | 86,6 | 90       |
| Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)   | %               | 85,3 | 85,2 | 85       |

Anche Aéroports de la Côte d'Azur adotta un sistema di rilevazione trimestrale della qualità secondo quanto da contratto di servizio con il regolatore. I risultati al terzo trimestre del 2017 mostrano un punteggio relativo alla soddisfazione dei clienti pari a 7,79, su un massimo di 10, a fronte di 7.51 del trimestre precedente.

## Sistema di Customer Care

- Nel periodo in esame, i reclami inerenti le attività autostradali italiane sono stati pari a 11.230 (10.768 nel 2016), di cui 5.450 afferenti Telepass (6.461). Il dato è al netto dei reclami impropri o inviati ai concessionari non competenti.  
*Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti*
- Nel corso dell'anno Autostrade per l'Italia ha migliorato il presidio e il processo di gestione dei reclami con l'utilizzo di una piattaforma informatica (NRP) che ne perfeziona il tracciamento (dalla ricezione all'intervento di risoluzione)
- Le società autostradali estere nel 2017 hanno ricevuto circa 3.576 reclami (3.776 nel 2016).  
*Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti*
- Nel 2017 l'attività aeroportuale di gruppo ha gestito 5.864 reclami di cui 5.367 afferenti agli aeroporti romani. Nel 2016 i reclami a parità di perimetro erano 6.486 di cui 6.074 relativi ad ADR

| Motivo del reclamo                       | N. reclami 2016 | N. reclami 2017 |
|--|-----------------|-----------------|
| Suggerimento                             | 154             | 92              |
| Richiesta informazioni                   | 3.620           | 3.521           |
| Parcheggi                                | 1.057           | 614             |
| Bus navetta                              | 46              | 32              |
| Carrelli                                 | 3               | 11              |
| Informazioni                             | 106             | 66              |
| Check-in                                 | 56              | 47              |
| Controllo sicurezza, passaporto e dogana | 380             | 383             |
| Attività commerciali                     | 61              | 47              |
| Ristorazione e Bar                       | 41              | 63              |
| Servizi telematici, postali e bancari    | 19              | 8               |
| Servizi igienici                         | 24              | 24              |
| Comfort aerostazioni                     | 61              | 75              |
| Infrastrutture mobili                    | 3               | 10              |
| Assistenza bagagli e deposito bagagli    | 155             | 193             |
| Oggetti smarriti                         | 212             | 192             |
| Collegamenti                             | 29              | 30              |
| Assistenza passeggeri a ridotta mobilità | 23              | 66              |
| Altro                                    | 436             | 390             |
| <b>TOTALE</b>                            | <b>6.486</b>    | <b>5.864</b>    |



## 5. RAPPORTI CON LA COMUNITÀ

### 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 2017 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 1 milione di euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale e donazioni.

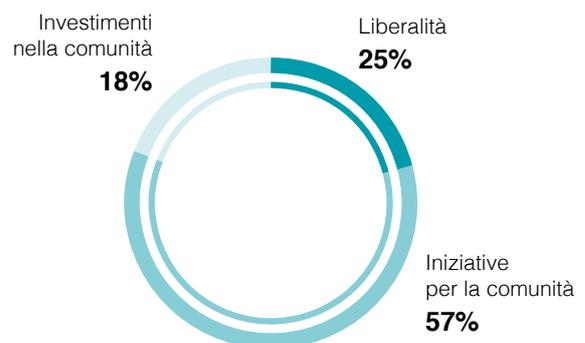
### Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono ammontate nel 2017 a circa 2,3 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 2017 sono stati erogati circa 737 mila euro per la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione e coinvolgimento della Comunità.

### Spese e investimenti per il territorio e la comunità



##### **Opere compensative ed espropri**

Nel 2017 sono stati investiti in Italia anche circa 64 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 32 milioni di euro.

##### **La valorizzazione culturale dei territori**

Nell'estate 2017 il Progetto "Sei in un Paese meraviglioso", presente in 100 Aree di Servizio con l'obiettivo di 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, si è arricchito con il racconto delle bellezze italiane riconosciute da UNESCO come beni indispensabili del patrimonio dell'umanità. L'iniziativa, nella sua prima fase, ha previsto la promozione di 18 Beni Patrimonio dell'UNESCO attraverso l'installazione di pannelli fotografico-descrittivi in altrettante aree di servizio. L'iniziativa è realizzata in collaborazione con la Commissione Nazionale per l'Unesco e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

## **6. EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO REGOLATORIO**

Nel corso del 2017 non vi è nulla di rilevante da segnalare relativamente ad azioni legali riferite a concorrenza sleale o pratiche monopolistiche. Per dettagli sugli altri eventi significativi si rinvia alla Relazione Finanziaria Annuale di Atlantia.



## 7. GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN

La Politica di gestione della Catena di fornitura del Gruppo Atlantia si fonda su un rapporto con i fornitori basato sui principi di legalità, correttezza e trasparenza. Ogni fornitore del Gruppo, rispondendo anche per gli eventuali subappaltatori autorizzati, è tenuto a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico del Gruppo Atlantia, impegnandosi a rispettare le prescrizioni di carattere sociale e ambientale ivi contenute (tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, orari di lavoro, sfruttamento del lavoro minorile, lavoro forzato e obbligato, discriminazione di ogni tipo, tutela ambientale, ecc.).

Il Gruppo opera con l'obiettivo di perseguire un vantaggio competitivo economico, tecnologico e strategico favorendo l'accessibilità dei fornitori, la tutela e lo sviluppo del mercato in cui opera compatibilmente con i vincoli previsti dalle normative di riferimento.

La selezione dei fornitori viene pertanto effettuata nell'osservanza dei principi di libera concorrenza, non discriminazione, parità di trattamento, tracciabilità e rotazione, sulla base di criteri oggettivi legati alla competitività, alla qualità dei prodotti e dei servizi richiesti, tenendo conto degli aspetti di carattere ambientale.

Al fine di rafforzare i principi definiti nel Codice di Etico e darne attuazione nell'organizzazione, il Gruppo ha definito apposite linee guida sulle procedure acquisti trasmesse nel 2014 a tutte le società del Gruppo. Tale documento, rispettando le specificità del business e l'autonomia/responsabilità dei singoli Consigli di Amministrazione, ha l'obiettivo di soddisfare, nel rispetto della normativa di riferimento laddove risultino applicabili le norme dettate per i contratti pubblici, un "set minimo" di caratteristiche e principi quali ad esempio: individuazione dei fornitori da invitare alle procedure competitive, modalità di aggiudicazione, soglie di rilevanza, crescita professionale e rotazione dei partecipanti al processo di acquisto, ecc..i

A ulteriore rafforzamento dei principi sopra definiti, il Gruppo ha inoltre formalizzato e diffuso:

- una Policy Anticorruzione ([www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione)) che integra il quadro organico delle regole di prevenzione e contrasto alla corruzione già vigenti nel Gruppo (in linea con i requisiti previsti dalla UNI ISO 37001), definendo tra le aree sensibili quelle relative agli "affidamenti lavori di fornitura beni e servizi" e agli "affidamenti di incarichi di consulenza, specialistici e professionali" con l'obiettivo di elevare ulteriormente anche in tale ambito la consapevolezza delle regole e dei comportamenti da osservare nel Gruppo. Ciascuna società operativa ha nominato un responsabile Anticorruzione che assicurare tra le altre attività il monitoraggio costante del rischio corruzione anche con riferimento alle aree sensibili sopra menzionate;
- Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 (formalizzati dalle società italiane) e Compliance Program (formalizzati dalle società estere) diffusi internamente ed esternamente, che definiscono i protocolli di controllo anche sui processi relativi alla catena di fornitura. Presidi organizzativi quali gli Organismi di Vigilanza (per le società italiane) e i Compliance Officer (per le società estere), sono responsabili di vigilare sul funzionamento, l'efficacia e l'osservanza dei documenti sopra citati.

Infine, il Gruppo si è dotato di un Ethic Officer di Gruppo con il compito di vigilare sul rispetto dei principi definiti nel Codice Etico e gestire le eventuali segnalazioni di presunta violazione dello stesso nonché della Policy Anticorruzione e del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01, così come previsto dalla procedura "Segnalazioni all'Ethics Officer" ([www.atlantia.it/pdf/Atlantia\\_PR\\_GOV06\\_rev03\\_2016\\_Segnalazioni\\_Ethic.pdf](http://www.atlantia.it/pdf/Atlantia_PR_GOV06_rev03_2016_Segnalazioni_Ethic.pdf)).



### Modello di gestione sostenibile della catena di fornitura

#### Organizzazione e procedure

Il Gruppo dal 2014, ha istituito il Comitato Tecnico di Coordinamento Acquisti (CTA) di Atlantia che ha il compito di: i) ottimizzare e uniformare le politiche nei confronti dei fornitori; ii) definire strategie di procurement efficaci di Gruppo, in particolar modo per le categorie merceologiche comuni; iii) adottare nuovi standard per la mitigazione dell'impatto in termini di sostenibilità della catena di fornitura e per allinearsi alle Best Practices nazionali e internazionali in materia. Il CTA identifica le opportunità di sinergia di scala e di scopo, nonché monitora le evoluzioni tecnologiche in atto e potenziali. Il CTA è composto dai responsabili acquisti delle principali società del Gruppo e dal Direttore Group Controlling & Risk Management di Atlantia in qualità di Presidente.

Inoltre, le società del Gruppo dispongono di strutture interne deputate alla gestione della catena di fornitura e del processo di procurement e, sulla base delle linee guida sulle procedure acquisti di Gruppo (cfr. par. 1), hanno formalizzato delle procedure interne che definiscono competenze, responsabilità nonché iter approvativi e di formalizzazione del processo di approvvigionamento. Le procedure in questione prevedono altresì che tutti i rapporti con i fornitori debbano risultare da appositi contratti formalizzati e sottoscritti dalle parti, prima dell'inizio di ciascuna attività. Sono altresì disciplinati i casi particolari quali: massima urgenza in materia di salute, sicurezza e ambiente e per necessità improcrastinabili.

Periodicamente, vengono svolti, da parte della Direzione Internal Audit di Gruppo, interventi di audit sul processo. Inoltre,

nel 2017, la Direzione Internal Audit di Gruppo ha effettuata, con il supporto di consulenti esterni, un'attività di walkthrough test sul disegno ed efficace funzionamento delle procedure acquisti per le principali società del Gruppo. Dalle analisi svolte per le società in scope, il disegno dei controlli è risultato conforme alle linee guida di Gruppo, alla normativa di riferimento e alle best practice di processo.

#### Rischi nella catena di fornitura

Sulla base di quanto definito dalle linee guida metodologiche di Risk Management e dalla relativa procedura di Gruppo recepita dalle singole Società, annualmente viene effettuato il processo di identificazione, valutazione e gestione dei rischi anche relativamente alla catena di fornitura. L'attività, che si svolge attraverso il contraddittorio tra Risk Officer (nominati in ciascuna società) e Risk Owner (responsabili della gestione della catena di fornitura), ha portato nel 2017 all'individuazione e alla valutazione delle seguenti principali tematiche di rischio:

- comportamenti non etici da parte dei fornitori (es. violazione dei diritti umani, dei diritti dei lavoratori, ecc.);
- rischi legati all'affidabilità dei fornitori (default dei fornitori) e connessi all'eccessiva dipendenza da specifici fornitori;
- rispetto della normativa di salute e sicurezza dei lavoratori di fornitori o dei subappaltatori (es. infortuni, near miss, fatalità, ecc);
- rispetto della normativa ambientale da parte dei fornitori e subappaltatori (es. gestione dei rifiuti, ecc.).

La valutazione del rischio residuo relativa a tali rischi risulta essere allineata alla propensione al rischio definita nel Risk Appetite delle Società operative del Gruppo.



## Mappa della supply chain

Per l'eterogeneità dei business gestiti dalle società del Gruppo, la catena di approvvigionamento ha una struttura particolarmente eterogenea. I principali fornitori del Gruppo sono, infatti, 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.

Nel 2017 il Gruppo ha avuto oltre 7.900 fornitori e subfornitori attivi<sup>8</sup> e il volume ordinato è suddiviso tra Italia per il 87%, sud America per il 7%, altri paesi per il 6%. Nei limiti del reperimento di beni e servizi, il ricorso a fornitori locali è avvenuto nel 2017 per il 98%<sup>9</sup> dei casi.

| Paesi         | Numero di fornitori attivi | Valore della spesa in euro | Numero di subfornitori attivi |
|---------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Italia        | 4.516                      | 1.192.961.029              | 196                           |
| Polonia       | 1.164                      | 10.478.701                 | 25                            |
| Brasile       | 404                        | 73.104.285                 | 79                            |
| Cile          | 1.092                      | 54.513.704                 | 14                            |
| USA           | 330                        | 29.421.146                 | 11                            |
| Altro         | 114                        | 12.562.326                 | -                             |
| <b>Totale</b> | <b>7.620</b>               | <b>1.373.041.191</b>       | <b>325</b>                    |

Il Gruppo ha identificato inoltre 67 fornitori critici e 18 subfornitori critici per i quali sono stati emessi nell'anno ordini per un valore di 64,8 milioni di euro (4,7% del valore complessivo della spesa annua registrata). Atlantia definisce fornitore "critico", l'impresa che dispone di tecnologie e know-how tecnici e/o organizzativi, specifici e/o unici, eventualmente, ma non necessariamente, comprovati da brevetti e certificazioni, con il quale le società del Gruppo instaurano un rapporto di forte dipendenza e pertanto il ricorso a un diverso fornitore comporterebbe rilevanti impatti economici e/o organizzativi e/o di continuità operativa.

La mappatura dei fornitori critici è un processo continuativo che viene effettuato dalle strutture deputate alla gestione della supply chain, con il supporto delle strutture richiedenti, per ogni nuova fornitura e per quelle esistenti attraverso periodiche analisi di mercato finalizzate principalmente all'individuazione delle possibili alternative. Inoltre, in sede di affidamento di una

fornitura che potrebbe ritenersi critica, le strutture dedicate al processo acquisti tra le altre attività svolgono: l'acquisizione delle informazioni dal mercato / il monitoraggio di banche dati specifiche; la definizione ove possibile di clausole di protezione nei contratti sottoscritti con i fornitori critici (es. subentro nelle attività del fornitore, utilizzando il suo know-how in caso di crisi di quest'ultimo), la valutazione di eventuale strategia di definizione di un dual sourcing.

Il monitoraggio di tali fornitori, avviene con cadenza annuale, attraverso un processo di analisi di eventi significativi (ad esempio: protesti, liquidazioni, riduzioni fido, variazione della probabilità di insolvenza), di nuovi bilanci e di variazioni societarie intervenute (capitale sociale, nuovo elenco soci ecc.); inoltre viene effettuata un'attività di scouting continuativa del mercato anche attraverso incontri con possibili fornitori alternativi emergenti.

<sup>8</sup> Per fornitori attivi si fa riferimento al valore dell'ordinato nell'anno. Per ordinato si intende la somma degli importi affidati per tutti i contratti (lavori, fornitore, servizi, ecc.) sottoscritti nel corso dell'anno. Nel conteggio dei fornitori attivi e del valore della spesa non vengono considerati i movimenti Intercompany.

<sup>9</sup> Ponderato sul valore della spesa annuale. Per locale si intende il fornitore con residenza nel Paese della Società con cui è stato sottoscritto il contratto.

## Processo di valutazione, selezione e verifica dei fornitori

### Individuazione dei fornitori

L'attività di individuazione dei fornitori da parte del Gruppo Atlantia avviene tramite l'Albo Fornitori delle singole società, ovvero attraverso gara pubblica.

I soggetti interessati all'iscrizione sono tenuti alla compilazione di un questionario nel quale vengono inserite le principali informazioni sulla Società, come ad esempio: dati anagrafici, tipologia di attività, struttura organizzativa societaria e informativa di sostenibilità. Inoltre, i fornitori devono selezionare le categorie merceologiche per le quali posseggono adeguate qualificazioni di tipo tecnico ed economico e per le quali desiderano essere invitati a gare per l'affidamento di appalti. È onere e obbligo dei fornitori mantenere aggiornati i dati e la documentazione inserita, nonché comunicare tutte le variazioni che siano influenti ai fini dell'iscrizione. Inoltre, presso alcune società operative del Gruppo Atlantia è presente il Comitato Albo Fornitori con la responsabilità di monitorare il processo di qualifica e approvare l'eventuale sospensione o cancellazione (es. a. Mancata presentazione, entro le scadenze previste,

della dichiarazione annuale circa il mantenimento dei requisiti di iscrizione; b. Negligenza, inadempimento o inadeguatezza nell'esecuzione dei contratti affidati; c. Mancato aggiornamento, nei termini previsti, di dati o documentazione inseriti nei Portali dedicati; d. Perdita di uno o più requisiti di iscrizione all'Elenco, ecc.) dei soggetti dall'albo Fornitori secondo quanto definito nel relativo regolamento e di verificare a posteriori le modalità di selezione dei fornitori invitati a partecipare alle procedure negoziate e alle indagini di mercato.

Inoltre, alcune società operative del Gruppo Atlantia, al fine di integrare il processo di qualificazione e valutazione delle imprese iscritte all'Albo fornitori, hanno adottato un sistema di Vendor Rating, quale strumento di valutazione dei fornitori sia in fase di qualifica sia a livello prestazionale, attraverso l'assegnazione di punteggi sulla base di indicatori economici, di certificazioni possedute e delle prestazioni erogate. La tabella seguente mostra le attività di valutazione dei fornitori effettuate in base ai criteri sociali e ambientali nel corso nel triennio 2015-2017.

### Valutazione della catena di fornitura (fornitori qualificati)

|  | 2015 | 2016 | 2017* |
|--|------|------|-------|
| <b>FORNITORI VALUTATI IN BASE A CRITERI DI SOSTENIBILITÀ NELL'ANNO</b>                 |      |      |       |
| Numero di fornitori valutati sulla base di criteri di sostenibilità                    | 270  | 887  | 1.105 |
| % rispetto a criteri ambientali  | 83%  | 73%  | 100%  |
| % rispetto a criteri sociali**   | 100% | 100% | 100%  |
| Numero di fornitori individuati/classificati ad alto rischio sociale e/o ambientale*** | -    | 5    | -     |

Il 34% dei fornitori critici individuati nel 2017 è stato qualificato sulla base dei criteri di sostenibilità.

\* Nel 2017 è stata introdotta una nuova metodologia in base alla quale è stato effettuato un restatement dei dati 2015 e 2016.

\*\* Per criteri sociali si intende ad esempio: salute e sicurezza, salari, ore di lavoro, pari opportunità, tutela dei diritti umani, diritti delle popolazioni indigene, corruzione, non conformità a leggi o regolamenti, concorrenza sleale e pratiche monopolistiche ecc.

\*\*\* Sono inseriti i fornitori, individuati da processi di Assessment, potenzialmente esposti a un livello di rischio sociale e ambientale alto.



## Criteri di aggiudicazione

I fornitori da invitare in gara vengono selezionati in primo luogo tra i fornitori iscritti all'Albo alla categoria merceologica oggetto della gara e con un fatturato compatibile all'importo dell'aggiudicazione; il panel può essere integrato attraverso un processo di scouting di mercato. La Vendor list così predisposta viene accompagnata da una nota che descrive i criteri utilizzati in fase di selezione.

Inoltre, in ottemperanza a quanto previsto dalle procedure interne, le società del Gruppo Atlantia garantiscono la rotazione dei fornitori in base al numero di inviti ricevuti in precedenti procedure di affidamento escludendo i fornitori valutati negativamente, sospesi o cancellati e quelli di dimensioni non idonee rispetto alla rilevanza dell'affidamento in oggetto.

Per quanto concerne la rotazione dei fornitori, è in essere un criterio premiante sulla base dello specifico *vendor rating* del fornitore.

Nel caso di procedure di affidamento relative a lavori, servizi, forniture di particolare rilevanza e criticità possono essere introdotti anche criteri di prequalifica quali: referenze ed esperienza professionale su appalti analoghi per tipologia e dimensione, possesso di certificazioni, ecc.

In aggiunta ai criteri di aggiudicazione economici, vengono applicati criteri di valutazione del "pregio tecnico dell'offerta" che sono connessi al prodotto /servizio oggetto di procedure di affidamento.

## Verifiche contrattuali

Il Gruppo ha stabilito che nei contratti di fornitura siano altresì presenti clausole che obbligano i fornitori ad accettare le norme e dei principi etici definiti nel Codice Etico / Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01 (per le società italiane) / Compliance program (per le società estere). La violazione anche di una sola delle disposizioni contenute nei documenti sopra citati dà la facoltà alle Società del Gruppo di risolvere il contratto; pertanto prima della formalizzazione del contratto, le società del Gruppo richiedono all'eventuale aggiudicatario la documentazione amministrativa adeguata a comprovare i requisiti dichiarati.

Nel corso del 2017 sono stati risolti 6 contratti.

## Verifica dei fornitori e audit di sostenibilità

Per i fornitori più rilevanti, vengono effettuati degli audit volti anche a verificare il rispetto degli impegni in materia di sostenibilità. Gli audit vengono svolti *in situ* (es. visita degli stabilimenti del fornitore) o presso le sedi delle Società del Gruppo Atlantia. Durante gli interventi di audit vengono effettuate apposite interviste con le figure apicali della Società, formalizzate di questionari sottoscritti dal fornitore. Gli esiti degli interventi di audit vengono archiviati dalle strutture interne delle società operative del Gruppo coinvolte nel processo acquisti.

### Audit effettuati nel 2017

|  | 2017 |
|--|------|
| Numero di audit effettuati sui fornitori   | 106  |
| Numero di audit effettuati su fornitori e subfornitori critici                       | 15   |
| Numero di audit effettuati su fornitori e subfornitori ad alto rischio sostenibilità | -    |
| Numero di fornitori e subfornitori che hanno piani correttivi in atto                | 20   |
| Numero di imprese con i quali è stato risolto il contratto                           | 6    |

Dagli audit svolti in 20 casi sono state riscontrate non conformità relative in particolare a certificati scaduti, incongruenze di etichettatura prodotto o problemi di natura documentale. Tutte le non conformità rilevate sono state analizzate in dettaglio con le imprese in fase di audit e tutte corrette al 31.12.2017.

### **Sviluppo di azioni congiunte con i fornitori e con altri attori per il miglioramento continuo delle performance di sostenibilità**

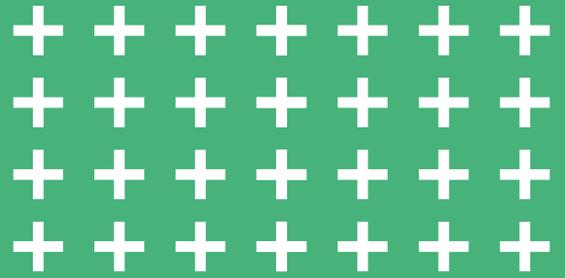
Il Gruppo ha sviluppato negli anni diverse iniziative in collaborazione con gli attori della catena di fornitura in particolare su temi strategici quali la sicurezza e la mitigazione degli impatti indiretti collegati al processo di approvvigionamento.

Nel corso dell'anno si sono verificati complessivamente 354 infortuni sul lavoro in Italia e all'estero di cui 3 mortali. L'indice di frequenza infortuni è stato di 42,2.<sup>10</sup>

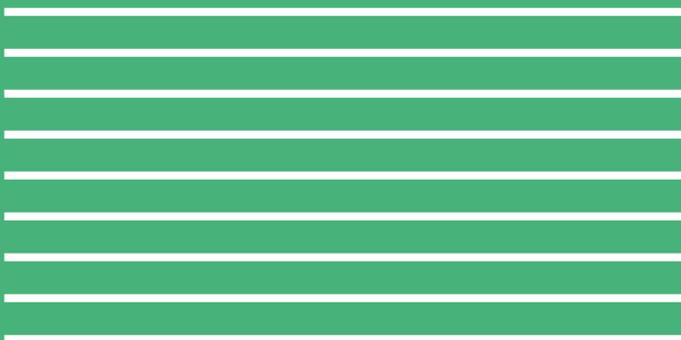
In particolar modo sull'aspetto della sicurezza sul lavoro e sui cantieri, sono stati conseguiti risultati significativi. La Variante di Valico è stata ad esempio un importante banco di sperimentazione di strumenti innovativi in ambito di sicurezza sul lavoro, quali ad esempio l'introduzione del controllo delle presenze in cantiere, di un meccanismo premiante per i lavoratori più virtuosi e di un sistema di registrazione dei "near miss" (situazioni di pericolo potenziale e/o di carenza delle procedure di sicurezza) effettuata direttamente dai lavoratori opportunamente formati e sensibilizzati. Questo modello ha portato a una riduzione significativa degli indici infortunistici sui cantieri della Variante di Valico con un calo del 62% dell'indice di frequenza degli infortuni e del 71% dell'indice di gravità negli ultimi 7 anni di lavori.

A fine 2017 è stata lanciata la terza edizione dell'iniziativa Safety Academy di Autostrade per l'Italia, rivolta agli appaltatori, prestatori di servizi e fornitori dell'Azienda, che ha l'obiettivo di promuovere la cultura della sicurezza all'interno della catena di valore fornitore-cliente, accompagnando le imprese nel campo degli interventi legati alla sicurezza del lavoro e prestando loro un supporto gratuito. Il progetto prevede un percorso formativo "train the trainers" con cui la Safety Academy mette a disposizione risorse umane e competenze necessarie ai fini del progetto. Quindi si individuano, in collaborazione con le imprese, eventuali azioni di miglioramento, nonché il fabbisogno formativo dei loro lavoratori.

<sup>10</sup> Dato calcolato su una base di 237 incidenti per i quali è noto l'ammontare complessivo delle ore lavorate. L'indice è calcolato rapportando il numero di infortuni alle ore lavorate x 1 milione. Il dato fa riferimento a un coverage sull'intero perimetro della supply chain di Gruppo di circa il 43% del valore complessivo della spesa.



## 5. CAPITALE NATURALE



## 1. KEY FIGURES

| Principali indicatori  | 2016           | 2017           | 2017 <sup>1</sup> | Var. %<br>2016/2017 | Var. %<br>2016/2017 <sup>1</sup> |
|--|----------------|----------------|-------------------|---------------------|----------------------------------|
| <b>Consumi idrici (m<sup>3</sup> x 1.000)</b>                                    | <b>3.866</b>   | <b>5.774</b>   | <b>3.999</b>      | <b>49,4%</b>        | <b>3,4%</b>                      |
| <b>Acqua riciclata (%)</b>   | <b>18</b>      | <b>35</b>      | <b>21</b>         | <b>91,7%</b>        | <b>17,3%</b>                     |
| <b>Consumo energetico per tipologia (TJoule)</b>                                 | <b>2.783</b>   | <b>3.172</b>   | <b>2.976</b>      | <b>14,0%</b>        | <b>6,9%</b>                      |
| Gasolio/Diesel   | 628            | 675            | 672               | 7,5%                | 7,0%                             |
| GPL  | 36             | 35             | 35                | -2,9%               | -2,9%                            |
| Gas naturale/Metano  | 916            | 1.045          | 1.024             | 14,0%               | 11,8%                            |
| Benzina  | 34             | 34             | 34                | 1,7%                | 1,2%                             |
| Olio combustibile  | 129            | 91             | 89                | -29,5%              | -30,6%                           |
| Energia elettrica  | 1.019          | 1.281          | 1.110             | 25,7%               | 8,8%                             |
| Altro  | 21             | 12             | 12                | -43,4%              | -43,4%                           |
| <b>Consumo energetico/fatturato (TJoule/euro)</b>                                | <b>507,42</b>  | <b>531,15</b>  | <b>498,18</b>     | <b>4,7%</b>         | <b>-1,8%</b>                     |
| <b>Costo dell'energia (euro/000)</b>   | <b>72.938</b>  | <b>91.675</b>  | <b>91.675</b>     | <b>25,7%</b>        | <b>25,7%</b>                     |
| % costi operativi  | 3,5            | 4,0            | 4,0               | 14,6%               | 14,6%                            |
| <b>Emissioni di CO<sub>2</sub> (t)<sup>2</sup></b>                               | <b>222.456</b> | <b>238.415</b> | <b>234.150</b>    | <b>7,2%</b>         | <b>5,3%</b>                      |
| Totale emissioni dirette (Scope 1) <sup>3</sup>                                  | 131.798        | 138.539        | 137.073           | 5,1%                | 4,0%                             |
| Totale emissioni indirette (Scope 2) <sup>4</sup>                                | 90.658         | 99.876         | 97.076            | 10,2%               | 7,1%                             |
| Emissioni Scope 2 - real <sup>5</sup>  | 68.124         | 78.199         | 76.450            | 14,8%               | 12,2%                            |
| <b>Emissioni CO<sub>2</sub>/fatturato (g/euro)<sup>6</sup></b>                   | <b>40,6</b>    | <b>39,9</b>    | <b>39,2</b>       | <b>-1,6%</b>        | <b>-3,4%</b>                     |
| Emissioni di CO <sub>2</sub> evitate (t)   | 9.357          | 14.308         | 14.308            | 52,9%               | 52,9%                            |
| Fonti rinnovabili: energia elettrica prodotta (MWh)                              | 11.689         | 13.370         | 13.370            | 14,4%               | 14,4%                            |
| Sali fondenti e fluidi de-icing (t)  | 80.435         | 67.811         | 67.811            | -15,7%              | -15,7%                           |
| Rifiuti prodotti (t) <sup>7</sup>  | 579.571        | 507.153        | 504.007           | -12,5%              | -13,0%                           |
| di cui pericolosi (t) <sup>7</sup>   | 3.251          | 2.062          | 2.030             | -36,6%              | -37,6%                           |
| <b>% di rifiuti riciclati/recuperati</b>   | <b>91,4</b>    | <b>93,3</b>    | <b>93,3</b>       | <b>2,1%</b>         | <b>2,1%</b>                      |
| Raccolta differenziata presso lo scalo di Fiumicino (%)                          | 82             | 84             | 84                | 2,0%                | 2,0%                             |
| Raccolta differenziata presso lo scalo di Ciampino (%)                           | 40             | 36             | 36                | -10,0%              | -10,0%                           |
| Siti attrezzati per la raccolta differenziata in autostrada                      | 102            | 107            | 107               | 4,9%                | 4,9%                             |
| <b>Spese/investimenti a rilevanza ambientale (euro/000)</b>                      | <b>119.646</b> | <b>118.226</b> | <b>118.226</b>    | <b>-1,2%</b>        | <b>-1,2%</b>                     |
| Acqua, suolo e paesaggio <sup>7</sup>  | 39.628         | 51.784         | 51.784            | 30,7%               | 30,7%                            |
| Attività di trattamento e gestione dei rifiuti                                   | 19.170         | 16.200         | 16.200            | -15,5%              | -15,5%                           |
| Attività di trattamento delle emissioni (in atmosfera, in acqua ecc.)            | 2.160          | 6.152          | 6.152             | 184,7%              | 184,7%                           |
| Costi per assicurazioni  | 355            | 611            | 611               | 72,2%               | 72,2%                            |
| Rumore <sup>7</sup>  | 32.260         | 20.857         | 20.857            | -35,3%              | -35,3%                           |
| Bonifiche ambientali e interventi di remediation <sup>7</sup>                    | 6.640          | 7.086          | 7.086             | 6,7%                | 6,7%                             |
| Impianti energia, rinnovabili, interventi di efficienza energetica <sup>7</sup>  | 2.459          | 1.272          | 1.272             | -48,2%              | -48,2%                           |
| <b>Copertura dei sistemi di gestione ambientale certificati (% su fatturato)</b> | <b>77,6</b>    | <b>75,4</b>    | <b>78,7</b>       | <b>-2,8%</b>        | <b>1,4%</b>                      |

1 Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2016, escludendo il gruppo ACA.

2 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.

3 Rientrano in questa tipologia di emissioni quelle relative al consumo di combustibili per riscaldamento e condizionamento dei fabbricati, autotrazione, funzionamento di generatori, lavori.

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

5 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.

6 Emissioni di CO<sub>2</sub>/fatturato (Scope 1) = 24,03 (2016) e 23,19 (2017); Emissioni di CO<sub>2</sub>/fatturato (Scope 2) = 16,53 (2016) e 16,72 (2017).

7 I valori 2016 presentano lievi differenze rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio Integrato 2016 per effetto di rettifiche intervenute a seguito del consolidamento dei dati del periodo.



## 2. RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

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. L'impegno di Atlantia per l'ambiente prevede l'individuazione di idonee soluzioni tecniche, tecnologiche, 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 anche andando oltre, ove possibile, gli standard prefissati dalle normative vigenti.

Il Gruppo si impegna a formare e sensibilizzare i lavoratori sulle tematiche ambientali, attivando iniziative per diffondere le conoscenze e rafforzando l'attività di comunicazione interna. Anche nei confronti di fornitori, appaltatori e subappaltatori, Atlantia promuove attività di sensibilizzazione e coinvolgimento al fine di allinearne i loro comportamenti agli standard richiesti. Una parte importante dell'impegno ambientale del Gruppo è dedicato alla comunicazione trasparente e 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 di responsabilità ambientale e sociale. Atlantia si impegna a rafforzare l'attività di controllo delle prestazioni ambientali, individuando efficaci indicatori ed

effettuando attività di monitoraggio, verifica e ispezione, per valutare periodicamente l'efficacia dei sistemi, la loro adeguatezza rispetto ai cambiamenti e per definire azioni e obiettivi volti al costante miglioramento delle prestazioni.

Nei processi decisionali di lungo periodo e in tutte le fasi dell'attività del Gruppo, dalla progettazione di nuove opere, allo sviluppo di nuovi servizi, dalla logistica, all'esercizio delle infrastrutture gestite e la loro manutenzione, dalle operazioni di due diligence e di partnership, a quelle di sviluppo del business, l'orientamento di fondo è quello di assicurare il miglior grado di compatibilità ambientale, il miglioramento continuo e l'utilizzo responsabile delle risorse, coniugando crescita economica e salvaguardia del patrimonio naturale.

Le società del Gruppo Atlantia implementano sistemi di gestione ambientale certificati secondo standard internazionali riconosciuti (certificazione ISO 14001), prevedendo procedure interne e norme operative che definiscono le modalità e le responsabilità per l'identificazione e la valutazione degli aspetti ambientali (es. utilizzo di risorse idriche, scarichi, rifiuti, emissioni, rumore, contaminazioni, utilizzo di risorse energetiche ecc.), i criteri per la gestione dell'attività di sorveglianza, la pianificazione di obiettivi di miglioramento.

### 3. 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%<sup>8</sup> 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 ricevitore, come le barriere antirumore il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo;
- interventi diretti sul ricevitore.

La società Autostrade per l'Italia è impegnata in un Piano di Risanamento Acustico che prevede 300 macrointerventi lungo tutta la rete in gestione (700 comuni e 14 regioni) e che ha una durata di 15 anni (2007–2022). A fine 2017 il programma ha raggiunto un livello di copertura del 55% della popolazione interessata.

#### Audit effettuati nel 2017

|                                      | 2015         | 2016         | 2017         |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Rete di Autostrade per l'Italia (km) | 322,0        | 330,4        | 340,8        |
| Altre società autostradali (km)      | 48,2         | 48,4         | 49,5         |
| <b>Totale</b>                        | <b>370,2</b> | <b>378,8</b> | <b>390,3</b> |

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

La società Aeroporti di Roma si è dotata, per i due 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 2017 le centraline di rilevamento sono 19 a Fiumicino (di cui 2 rilocabili) e 9 a Ciampino.

I sistemi in esercizio sono stati aggiornati attraverso l'implementazione di un nuovo hardware e di un software aggiornato per la gestione delle centraline.

L'attività di monitoraggio condotta nel 2017 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.

Come ulteriore segnale di sensibilità al tema, nel 2017 Aeroporti di Roma ha provveduto, compatibilmente con le esigenze operative, alla chiusura della pista 1 di Fiumicino nelle ore notturne (dalle 23 alle 6), con conseguente mitigazione degli impatti ambientali dello scalo sulle aree limitrofe.

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.

<sup>8</sup> Livello di copertura massimo consentito.

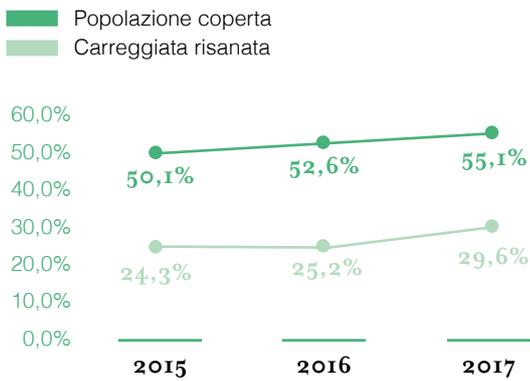


Al fine di ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti in termini di inquinamento acustico, diverse sono le iniziative realizzate o in fase di studio: dune artificiali, barriere vegetali per contenere il rumore all'interno del confine aeroportuale, uscite veloci dalle

piste in atterraggio per limitare il comando di *engine reverse*, barriere fonoassorbenti per le aree di test motori, e altri interventi di carattere operativo.

### Autostrade per l'Italia

Avanzamento del piano di risanamento acustico



### Aeroporti di Roma

Rilevazioni rumori/movimenti aeromobili (x 1.000)



Dal 2000 l'aeroporto di Nizza si è dotato di 10 centraline di rilevazione del rumore collocate tra Saint Jean Cap Ferrat e Cannes Est. Questo sistema, omologato e certificato, permette alle comunità limitrofe di monitorare il clima acustico dell'intorno aeroportuale, anche via internet e consente di gestire, in collaborazione con il DGAC (Ente nazionale dell'aviazione civile

francese) i reclami locali. Dal 2011 il sistema è operativo anche nell'aeroporto di Cannes-Mandelieu dove numerose azioni sono state intraprese tra cui, ad esempio, le modifiche dei percorsi di decollo e atterraggio degli elicotteri per ridurre le zone di sorvolo, oppure l'innalzamento di 200 piedi delle procedure di avvicinamento strumentale degli aerei.

## 4. CONSUMI IDRICI

Nel 2017 il consumo complessivo di acqua è stato di circa 5,77 milioni di metri cubi, facendo registrare un aumento del 49% conseguente all'ingresso nel perimetro di Gruppo di ACA. In termini di isoperimetro 2016-2017 l'incremento è stato pari al 3,4% per effetto in particolare dei lavori di ampliamento alla terza corsia della A1 tra Barberino e Firenze Nord dove un maggior utilizzo di acqua è stato necessario ai fini del raffreddamento della fresa TBM impiegata nello scavo meccanizzato della galleria Santa Lucia. Il 9% del consumo complessivo di acqua è attribuibile alle società operative nell'area di Santiago del Cile, ove le condizioni meteo climatiche richiedono un maggiore 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.

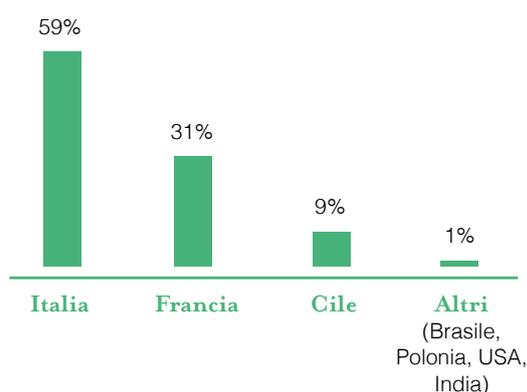
Del consumo totale annuo, il 35% circa è rappresentato da acqua riciclata e riutilizzata in impianti di produzione di conglomerato bituminoso e, per la maggior parte, nelle operazioni degli aeroporti di Nizza e Fiumicino. L'aeroporto di Nizza, in virtù della particolare posizione geografica, gestisce autonomamente la risorsa idrica. I prelievi sono principalmente da falda acquifera, e le operazioni di trattamento e re-iniezione avvengono attraverso un complesso sistema di impianti che consente un recupero di oltre il 65% dell'acqua prelevata. Inoltre, un sistema di monitoraggio continuo degli impianti e della qualità delle acque è attivo con un controllo del livello piezometrico di falda per seguirne l'evoluzione e l'eventuale inquinamento da acqua di mare.

Il tema della riduzione dei consumi di acqua potabile è un'importante area di impegno di Aeroporti di Roma che dal 2010 ha ottenuto una riduzione di oltre il 36% dell'acqua potabile consumata per ogni passeggero transitato sullo scalo di Fiumicino. La riduzione dei consumi di acqua potabile risulta ancor più significativa se si considera in questo arco temporale l'incremento del numero di passeggeri transitati e l'aumento delle dimensioni dell'infrastruttura aeroportuale.<sup>9</sup>

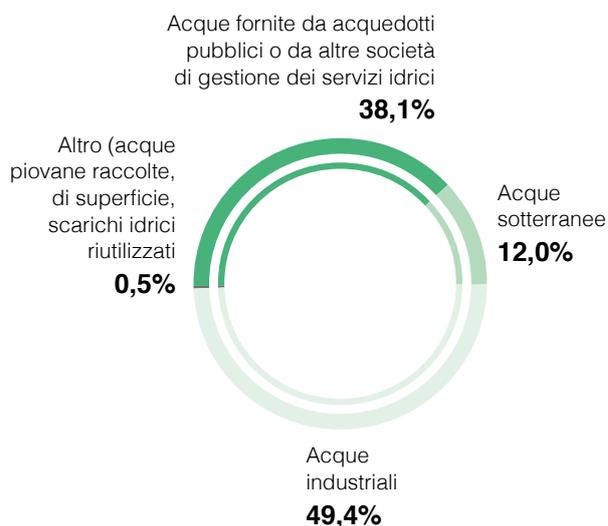
Grande attenzione è riservata al monitoraggio e alle depurazione delle acque reflue, in particolar modo al trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma autostradale, dalle zone di parcheggio e transito dei veicoli nelle aree di servizio, sulle piste e nei piazzali aeroportuali.

I reflui sono raccolti e trattati in appositi impianti al fine di assicurare i livelli di qualità richiesti dalle normative locali per il rilascio in ambiente.

Consumo di acqua per Paese



Fonti di approvvigionamento idrico



<sup>9</sup> Considerando come indicatore i litri di acqua potabile consumata per passeggero/metro quadro servito, la riduzione dei consumi conseguita raggiunge il 55%.



## 5. CONSUMO DI RISORSE E GESTIONE DEI RIFIUTI

Il Gruppo impiega materie prime, semilavorati e prodotti, il cui impatto sull'ambiente è 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 2017 sono stati riutilizzati circa 767 mila metri cubi di materiali da scavo principalmente in cantieri attivi delle società

Autostrade per l'Italia e in particolare nello scavo della galleria Santa Lucia (lotto 2 del tratto Barberino-Firenze Nord) e nei lavori del tratto Firenze Sud-Incisa Nel dell'autostrada A1.

Nel corso dell'anno, inoltre, sono state prodotte circa 749 mila tonnellate di asfalto fresato proveniente dalla manutenzione della pavimentazione stradale ammalorata. Di queste il 62% è stato inviato a recupero presso ditte specializzate, il 19% riutilizzato per la produzione di nuovo conglomerato bituminoso negli impianti fissi e mobili di proprietà delle società del gruppo, e un ulteriore 19% ceduto a imprese esterne per il loro processo di produzione.

I rifiuti del Gruppo nel 2017 ammontano a circa 507 mila tonnellate in riduzione del 12% rispetto all'anno precedente. Il marcato decremento è dovuto principalmente a una diminuzione della produzione di rifiuto da miscele bituminose (-81% rispetto al 2016).

| (t)                              | 2015           | 2016           | 2017           | 2017*          | var%<br>2016/2017 | var%<br>2016/2017* |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Rifiuti da lavori                | 516.386        | 527.073        | 451.047        | 451.047        | -14%              | -14%               |
| Rifiuti da attività di esercizio | 41.433         | 52.498         | 56.106         | 52.960         | 7%                | 1%                 |
| <b>Totale</b>                    | <b>557.819</b> | <b>579.572</b> | <b>507.153</b> | <b>504.007</b> | <b>-12%</b>       | <b>-13%</b>        |

\* Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2016, escludendo il gruppo ACA.

Circa l'88% 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.

2017

Percentuale di recuperato/riciclato  
aumentata al 93% (91% nel 2016)

Escludendo la parte relativa ai "lavori", la quantità di rifiuti prodotti nel 2017 fa registrare un totale di circa 56.100 tonnellate, con un incremento del 7% rispetto al 2016, includendo la produzione di Aéroports de la Côte d'Azur nel 2017 (1% su perimetro omogeneo 2016-2017). Tale aumento deriva, in parte, da maggiori smaltimenti per attività non ricorrenti di manutenzione occorse nell'anno, quali lo spurgo del sottopasso Rivo Maltempo e attività di bonifica a seguito si sversamenti.

È proseguito, nei due scali romani, il programma di raccolta differenziata. Nello scalo di Fiumicino il servizio ha consentito di raggiungere la percentuale di circa 84% di rifiuti avviati a recupero (82% nel 2016). In particolare nel corso dell'anno è stato rivisto il sistema tariffario degli utenti serviti dal "porta a porta", aumentando il peso della quota legata alle modalità di conferimento, al fine di incoraggiarli a una maggiore differenziazione dei propri rifiuti. È stato per di più implementato un sistema di monitoraggio delle modalità di conferimento rifiuti degli utenti suddetti orientato a verificare il rispetto delle modalità di differenziazione previste da ADR. Nell'aeroporto di Ciampino la percentuale di rifiuti avviati a recupero è stata del 36%, in lieve flessione rispetto al 2016 (40%). Nel 2017 è stata realizzata e resa operativa la seconda area ecologica appositamente attrezzata per la differenziazione dei rifiuti ed è previsto nei primi mesi del 2018 l'avvio della raccolta "porta a porta", al fine di potenziare la differenziazione dei rifiuti prodotti nei terminal dello scalo.

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.

Negli aeroporti francesi, gran parte dei rifiuti prodotti (il 75% del totale nel 2017) sono opportunamente differenziati e inviati ai centri di termovalorizzazione comunali.

A livello di Gruppo, nel 2017 si sono verificati 35 sversamenti con materiale pericoloso principalmente a seguito di incidenti autostradali (in particolare carburanti, oli, additivi, acidi, vernici e coloranti) con un costo per attività di remediation di circa 1,3 milioni di euro.<sup>10</sup>

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

<sup>10</sup> Dato calcolato su 26 sversamenti per i quali è stato possibile determinare il costo sostenuto. Solo per 9 sversamenti è stato possibile determinare il volume dello sversamento (circa 35 mila litri).



## 6. POLITICA ENERGETICA

Anche nel 2017 è proseguito l'impegno del Gruppo Atlantia sul fronte delle fonti energetiche rinnovabili e dell'implementazione di soluzioni eco-efficienti 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 2017 sono stati consumati 3.172 TJoule fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio, benzina ed etanolo. Il dato fa registrare un aumento di circa il 14% rispetto ai consumi dell'anno precedente per effetto dell'ingresso del perimetro di ACA. Considerando i dati isoperimetro 2016-2017, il dato complessivo di consumo energetico si attesta su 2.976 TJoule, in aumento del 6,9% rispetto all'anno precedente, dovuto in parte ai lavori di nuove costruzioni in ambito autostradale.<sup>11</sup>

Nonostante la variabilità dei consumi di energia collegata ai piani di investimento per il potenziamento delle infrastrutture, nelle operazioni ordinarie l'obiettivo di riduzione e ottimizzazione dei consumi è sempre perseguito in particolare attraverso:

- l'implementazione di sistemi di monitoraggio;
- la realizzazione di progetti di riduzione dei consumi, operando sull'efficienza di mezzi, impianti e processi;
- lo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Tra le varie iniziative, la società Autostrade per l'Italia, è attiva anche nel campo della produzione energetica combinata (energia elettrica, termica, frigorifera) avendo realizzato a partire dal 2014 tre impianti presso la Direzione generale di Roma e il CED di Calenzano (FI). Nel 2017 i tre impianti hanno consentito di autoprodurre oltre 3,2 GWh di energia elettrica con un impiego più efficiente delle fonti energetiche primarie.

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 2017, 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, così come presso l'aeroporto di Nizza della società Aéroports de la Côte d'Azur, è operativo un Sistema di Gestione dell'energia certificato ISO 50001.

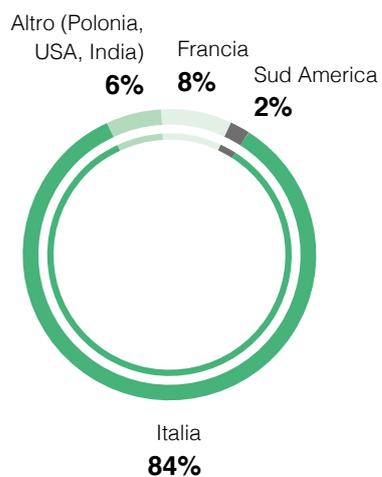
Nel sito di Fiumicino, a fronte dell'incremento delle infrastrutture aeroportuali di circa il 30% in termini di area servita, con l'apertura del nuovo Molo E, l'avancorpo e il relativo BHS oltre al nuovo BHS del T1, i consumi di energia nel 2017 aumentati del 14% rispetto al 2016. Grazie al profilo energetico dei nuovi edifici l'indicatore kWh/passeggero per metro quadro è risultato pari a 9,3, ridotto del 17% rispetto al 2016. L'indicatore è passato da 16,3 nel 2007 a 9,3 nel 2017 con una riduzione complessiva del 43%.

Nel 2017, inoltre, è entrato in esercizio un sistema evoluto di gestione delle sequenze delle centrali frigorifere, di ottimizzazione dei sistemi di automazione e regolazione degli impianti di condizionamento con logiche FDD (Fault Detection and Diagnosis). Tale sistema ha prodotto un risparmio energetico nell'anno di oltre 9.500 MWh.

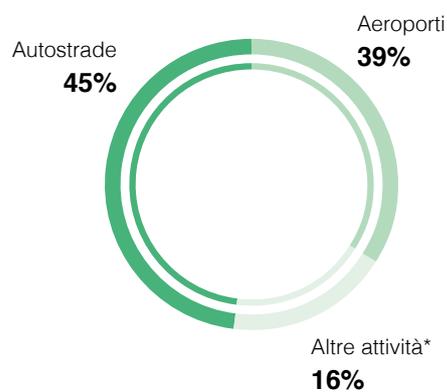
Anche in Brasile, il gruppo AB Concessões, ha attivo un piano di efficienza energetica che consiste principalmente in miglioramenti impiantistici e nell'introduzione progressiva della tecnologia LED per l'illuminazione. Dal 2013 il piano ha prodotto un saving energetico di oltre il 50%.

11 Si consideri che la fresa utilizzata negli scavi meccanizzati delle gallerie necessita di circa 4GWh/mese a pieno regime.

**Consumo di energia 2017 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 13.370 MWh di energia elettrica in incremento del 14% rispetto al 2016 grazie ai nuovi impianti entrati in esercizio. Il 40% dell'energia elettrica prodotta è auto-consumata in sito.



## 7. CARBON FOOTPRINT

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 la ridurre la propria impronta di carbonio (Carbon Footprint).

### Carbon Footprint (CO<sub>2</sub>eq tonnellate)

|  | 2015           | 2016           | 2017           | 2017*          |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Autotrazione   | 45.795         | 42.694         | 44.407         | 44.188         |
| Generatori   | 4.136          | 1.746          | 1.386          | 1.280          |
| Riscaldamento  | 11.026         | 9.151          | 12.746         | 11.605         |
| Cogenerazione  | 69.520         | 62.748         | 66.955         | 66.955         |
| Impianti   | 18.499         | 15.460         | 13.045         | 13.045         |
| <b>Totale emissioni dirette (Scope 1)</b>                              | <b>148.975</b> | <b>131.798</b> | <b>138.539</b> | <b>137.073</b> |
| <b>Emissioni indirette (Scope 2)</b>                                   | <b>78.431</b>  | <b>90.658</b>  | <b>99.876</b>  | <b>97.076</b>  |
| Emissioni CO <sub>2</sub> da fenomeni di congestionamento autostradale | 18.981         | 19.481         | 23.377         | 23.377         |
| Emissioni fuggitive e perdite T&D                                      | 6.226          | 6.715          | 7.565          | 7.270          |
| Acquisto e trasporto di materiali per lavori stradali**                | 217.907        | 208.509        | 216.114        | 216.114        |
| Acquisto e trasporto di cloruri  | 17.516         | 20.895         | 17.890         | 17.890         |
| Emissioni di CO <sub>2</sub> del ciclo LTO                             | 509.336        | 481.420        | 456.189        | 456.189        |
| Viaggi dei dipendenti  | 3.140          | 2.503          | 2.225          | 2.225          |
| <b>Totale emissioni (Scope 3)</b>                                      | <b>773.106</b> | <b>739.522</b> | <b>723.360</b> | <b>723.065</b> |

\* Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2016, escludendo il gruppo ACA.

\*\* Il dato relativo al 2016 è stato rettificato a seguito del perfezionamento della metodologia di rilevazione del dato. Di conseguenza anche il totale emissioni da Scope 3 è variato rispetto a quanto pubblicato in Bilancio Integrato 2016.

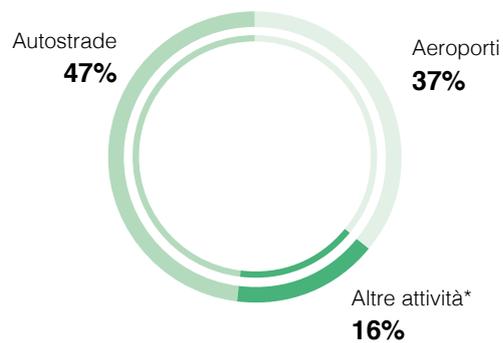
Il Gruppo partecipa dal 2004<sup>12</sup> al Carbon Disclosure Project (CDP), una delle più importanti piattaforme globali di raccolta e condivisione di informazioni relative alle performance ambientali delle imprese.

Nel 2016 Atlantia ha prodotto circa 238.415 tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), in aumento del 5,9% rispetto al 2016. Se si considera il valore totale al netto

della quota di energia verde dichiarata/certificata da alcuni fornitori del Gruppo la CO<sub>2</sub> totale emessa scende a 216.738 tonnellate. L'aumento è direttamente collegato all'incremento dei consumi energetici nell'anno, come riportato nel paragrafo precedente.

Le azioni condotte in particolar modo sul tema energia hanno comunque evitato nel 2017 l'emissione di oltre 14.300 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

#### Emissioni di GHG 2017 per attività



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

<sup>12</sup> Fino al 2009 come Gruppo Autostrade per l'Italia.



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<sup>13</sup> 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 del runway. I risultati sono riepilogati nella tabella precedente.

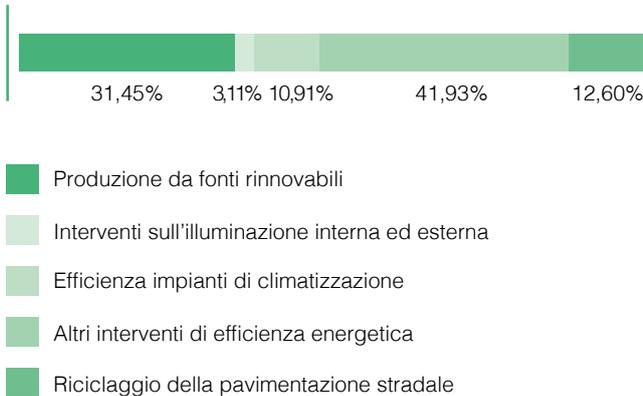
previsto la compensazione delle emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti certificati Gold Standard e Voluntary Carbon Standard, e 3 "Optimisation" per Ciampino, che prevede la quantificazione di tutte le emissioni dirette, indirette e altre emissioni indirette e la dimostrazione dei miglioramenti assoluti o relativi delle performance conseguite.

Anche l'aeroporto di Nizza partecipa al programma ACA e il gruppo Aéroports de la Côte d'Azur dal 2016 è certificato livello 3+ (1° aeroporto francese carbon neutral). La certificazione è stata rinnovata nel 2017. L'aeroporto AGST (L'Aéroport du Golf de Saint Tropez), invece, possiede una certificazione di livello 3 "Optimisation". ACA, partecipa a un gruppo di lavoro con altri operatori aeroportuali ed enti statali per mettere a punto uno strumento di autodiagnosi sulla vulnerabilità degli aeroporti rispetto ai cambiamenti climatici. Lo strumento è in fase di test sulle piattaforme per valutarne l'adeguatezza e l'efficacia.

Nel 2017 gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno riconfermato il loro livello di certificazione Airport Carbon Accreditation di ACI Europe ([www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)) rispettivamente con un punteggio pari a 3+ "Neutrality" per Fiumicino, che ha



### Emissioni di CO2 evitate



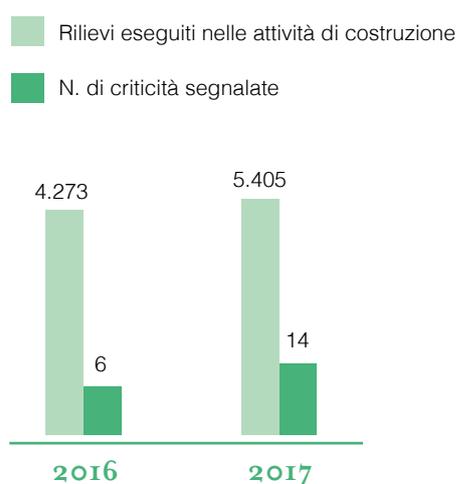
<sup>13</sup> Calcolato attraverso l'indicatore delle ore perse in coda "Total Delay" sulla rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

## 8. MONITORAGGIO E CRITICITÀ AMBIENTALI

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 2017 si può rilevare un aumento del numero complessivo di rilievi ambientali rispetto all'anno precedente (circa il 26%), dovuto in particolare all'incremento delle attività di Autostrade per l'Italia a seguito dell'avvio del lotto 2 del tratto Barberino-Firenze nord, e del lotto 1 della tratta Firenze sud-Incisa. Nell'anno 2017 è proseguito inoltre il monitoraggio post operam della Variante di Valico che si concluderà nei primi mesi dell'anno 2018. Per quanto riguarda le criticità ambientali, nel corso di quest'anno il trend registrato è in contro tendenza con quello rilevato nel corso degli ultimi anni con 14 segnalazioni rispetto alle 6 dell'anno precedente. L'incremento è dovuto all'avvio dei summenzionati lotti del piano lavori di Autostrade per l'Italia. Il numero delle segnalazioni è comunque contenuto grazie all'attenzione da parte delle Direzioni Lavori e delle figure preposte al controllo quali i Referenti Ambientali e a una maggiore sensibilità delle Imprese Appaltatrici alle problematiche ambientali. Le criticità rilevate hanno riguardato in particolare gli aspetti del rumore e acque superficiali, e sono state tutte risolte con interventi puntuali (per es. aggiornamento della valutazione di impatto acustico, realizzazione di barriere antirumore a protezione dei recettori, pulizie fossi, realizzazione di barriere filtranti nei sistemi di drenaggio acque, rimozione di materiale accumulato, realizzazione di canalette di scolo, ecc.)

Si evidenzia che nel triennio 2015-2017 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







# APPENDICE

---

|   |            |
|---|------------|
| <b>Processo di predisposizione del Bilancio</b>                   | <b>128</b> |
| <b>Tabella di raccordo: aspetti materiali - Indicatori GRI-G4</b> | <b>130</b> |
| <b>Dati analitici</b>   | <b>132</b> |
| <b>Tabella di raccordo GRI - Global Compact</b>                   | <b>138</b> |
| <b>GRI Content Index</b>  | <b>140</b> |
| <b>Assurance</b>  | <b>147</b> |
| <b>Contatti</b>   | <b>150</b> |



# 1. PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEL BILANCIO

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 2017.

A partire da quest'anno Atlantia S.p.A., in quanto Ente di Interesse pubblico (ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39) ricade nel campo di applicazione del D.Lgs. 254/2016, che recepisce la Direttiva 2014/95/UE in materia di informativa non finanziaria. Per tale motivo, per assolvere agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del suddetto Decreto, Atlantia ha l'obbligo di predisporre una dichiarazione non finanziaria consolidata (DNF) che descriva il modello aziendale di gestione e organizzazione delle attività dell'impresa, le politiche praticate dall'impresa e i risultati conseguiti tramite le stesse, i principali rischi, generati o subiti, che derivano dalle attività dell'impresa nel suo complesso sui più rilevanti aspetti della sostenibilità: la dimensione sociale, il personale, il rispetto dei diritti umani, la lotta alla corruzione attiva e passiva, la dimensione ambientale nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività d'impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto.

Il Bilancio, come previsto dall'art. 5 del Decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa.

Il perimetro dei dati e delle informazioni economico-finanziarie è il medesimo del Bilancio consolidato. Il perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali risulta essere composto dalla Capogruppo e dalle società consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato<sup>1</sup>, eventuali eccezioni, oltre a quanto di seguito riportato, sono espressamente indicate nel testo e non compromettono la corretta comprensione dell'attività d'impresa.

Nel corso del 2017 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.

Si segnala l'acquisizione del controllo della società Aéroports de la Côte d'Azur (di seguito anche ACA) e delle sue controllate perfezionata a fine 2016. La società in questione è stata considerata nei dati del presente Bilancio Integrato 2017 per l'intero esercizio.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati e delle informazioni nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, laddove possibile, è proposto il confronto con l'anno precedente e per alcuni indicatori è disponibile anche il valore relativo all'anno 2015.

Il Bilancio Integrato 2017 è la sesta relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council ([www.theiirc.org/international-ir-framework/](http://www.theiirc.org/international-ir-framework/)) e redatta in conformità alle linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" pubblicate nel 2013 dal GRI – Global Reporting Initiative, "in accordance comprehensive-option", e ai supplementi di settore "Construction & Real Estate" applicato al comparto autostradale e "Airport Operators" applicato alle attività aeroportuali. In appendice al documento è presente il "GRI Content Index" con il dettaglio dei contenuti rendicontati in conformità al GRI. Per alcune informazioni, come indicato nel suddetto indice, si fa esplicito rimando ad altre documentazioni aziendali<sup>2</sup>.

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 nonché l'importanza degli stessi per gli stakeholder e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità connessi. L'analisi ha considerato le finalità informative e gli interessi prevalenti degli stakeholder di riferimento, i temi, le best practice e gli aspetti ritenuti materiali dai principali competitor, le richieste dei principali standard di rendicontazione di riferimento, le esigenze conoscitive degli analisti finanziari, non finanziari e degli investitori socialmente responsabili (SRI) che periodicamente analizzano e valutano le performance del Gruppo. A seguito dell'analisi di materialità dei temi previsti dall'art. 3 del D.Lgs. 254/2016, l'impiego di risorse idriche non è stato ritenuto significativo ai fini della rappresentazione all'interno della presente DNF.



<sup>1</sup> Per la lista delle società del Gruppo consolidate con il metodo si rimanda alla sezione "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Atlantia" dell'allegato 1 alla Relazione Finanziaria Annuale di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2017.

<sup>2</sup> Codice Etico, Relazione sulla Remunerazione, Relazione sul Governo Societario e gli Assetti proprietari, Relazione Finanziaria Annuale.

Il documento, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 02 marzo 2018, è stato sottoposto a giudizio di conformità (“limited assurance engagement” secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A.

Il Bilancio è pubblicato in italiano e in inglese sul sito internet di Atlantia ([www.atlantia.it/it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/it/sostenibilita)).



Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale “Sostenibilità”, mediante utilizzo del sistema informativo CIR (Corporate Integrated Reporting) per la gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management. In caso di stime degli indicatori, esse sono opportunamente identificate ed 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.
- “ACA”: il gruppo Aéroports de la Côte d'Azur che gestisce gli scali di Nizza, Cannes e Saint Tropez in Francia.

### Settori operativi

Al 31 dicembre 2017 la composizione dei settori operativi del Gruppo Atlantia è la seguente:

- **attività autostradali italiane:** include le attività effettuate dalle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni 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;
- **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;

- **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 e quelle delle relative controllate;
- **attività aeroportuali estere:** include le attività aeroportuali delle società che fanno capo a Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), la società che gestisce (direttamente o tramite società controllate) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez e il network internazionale di operazioni di assistenza a terra Sky Valet, oltre alla società Azzurra Aeroporti (controllante di ACA);
- **Atlantia e altre attività:** tale raggruppamento comprende le attività:
  - della Capogruppo Atlantia, holding di partecipazioni in società controllate e collegate operanti nella costruzione e gestione di autostrade, aeroporti e infrastrutture di trasporto, di sosta o intermodali, o in attività connesse alla gestione del traffico autostradale e aeroportuale;
  - 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;
  - 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 2017 e 2016, 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 2017 di Atlantia.

Tale espressione è stata utilizzata nel Bilancio anche per commentare talune variazioni di dati sociali e ambientali e consentire un confronto più coerente tra gli esercizi 2017 e 2016.



## 2. TABELLA DI RACCORDO: ASPETTI MATERIALI – INDICATORI GRI-G4

| Tematiche Materiali                                      | Aspetti Materiali GRI-G4   | Indicatori GRI-G4   | Perimetro di materialità                                      |                                  |
|--|--|---|---|----------------------------------|
|  |  |   | Interno   | Esterno                          |
| <b>Efficientamento energetico e intensità energetica</b> | Energy, Economic Performance, Product and service  | EN3, EN4, EN5, EN6, EN7, EN27, EN28, EC1, EC2, EC3, EC4                               | Gruppo  | Società                          |
| <b>Inquinamento acustico</b>                             | Transport, Noise   | EN30, AO7   | Gruppo  | Società                          |
| <b>Cambiamenti climatici</b>                             | Economic Performance, Energy, Emissions  | EC1, EC2, EC3, EC4, EN3, EN4, EN5, EN6, EN7, EN15, EN16, EN17, EN18, EN19, EN20, EN21 | Gruppo  | Istituzioni, Società             |
| <b>Tutela del territorio</b>                             | Compliance (environmental), Effluents and Waste, Environmental Grievance Mechanisms, Land degradation, Contamination and Remedation, Overall | EN22, EN23, EN24, EN25, EN26, EN29, EN31, EN34, CRE5, AO6                             | Gruppo  | Società                          |
| <b>Popolazioni locali</b>                                | Indigenous Rights, Local Communities, Grievance mechanism for Impacts on Society   | HR8, SO1, SO2, SO11, CRE7, AO8  | Gruppo  | Istituzioni, Società             |
| <b>Qualità del servizio e customer satisfaction</b>      | Service Quality, Product and Service Labeling, Compliance (product)  | PR3, PR4, PR5, PR9, CRE8  | Gruppo  | Società, Clienti                 |
| <b>Relazioni con le autorità</b>                         | Compliance (Society), Public Policy, Political contribution  | SO6, SO8  | Gruppo  | Istituzioni, Società, Dipendenti |
| <b>Sicurezza stradale ed aeroportuale</b>                | Customer Health and Safety, Security practice  | PR1, PR2, HR7   | Società autostradali, Società aeroportuali Aeroporti di Roma. | Società, Dipendenti              |
| <b>Gestione del capitale umano</b>                       | Employment, Economic performance, Grievance mechanism for labor, Labor practices   | LA1, LA2, LA3, LA16, EC1, EC2, EC3, EC4   | Gruppo  | Dipendenti                       |
| <b>Attrazione e retention dei talenti</b>                | Employment, training and education   | LA1, LA2, LA3, LA9, LA10, LA11  | Gruppo  | Dipendenti                       |

2. Tabella di raccordo: aspetti materiali – Indicatori GRI-G4

| Tematiche Materiali                     | Aspetti Materiali GRI-G4  | Indicatori GRI-G4   | Perimetro di materialità |  |
|---|---|---|--------------------------|--|
|   |   |   | Interno                  | Esterno  |
| <b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>    | Occupational Health and Safety  | LA5, LA6, LA7, LA8, CRE6  | Gruppo                   | Dipendenti   |
| <b>Coinvolgimento degli stakeholder</b> | Stakeholder Engagement  | 24, 25, 26, 27  | Gruppo                   | Dipendenti, Società, Comunità finanziaria, Istituzioni, Ambiente, Fornitori, Clienti |
| <b>Gestione dei rischi</b>              | Organizational Profile, Report Profile, Governance  | 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 | Gruppo                   | Istituzioni  |
| <b>Sviluppo del business</b>            | Indirect Economic Impacts, Procurement Practice   | EC7, EC8, EC9   | Gruppo                   | n.d.   |
| <b>Economic Performance</b>             | Economic Performance  | EC1, EC2, EC3, EC4  | Gruppo                   | n.d.   |
| <b>Lotta alla corruzione</b>            | Anti-Corruption   | SO3, SO4, SO5   | Gruppo                   | Istituzioni, Fornitori, Clienti  |
| <b>Corporate Governance</b>             | Governance  | 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55  | Gruppo                   | n.d.   |
| <b>Cittadinanza d'Impresa</b>           | Local Communities, Indirect economic impacts  | SO1, EC8  | Gruppo                   | Società  |
| <b>Diritti Umani</b>                    | Non discrimination, freedom of association and collective bargaining, security practices, indigenous rights | HR3, HR4, HR7, HR8  | Gruppo                   | Dipendenti, Fornitori, Istituzioni   |
| <b>Rifiuti e sostanze pericolose</b>    | Effluents and waste   | EN25  | Gruppo                   | Ambiente, Società, Istituzioni   |



### 3. DATI ANALITICI

#### Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

|                           | 2016              | 2017              | Var.<br>2016/2017 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Movimenti (n.)</b>     | <b>362.421</b>    | <b>7.093.298</b>  | <b>94,9%</b>      |
| Fiumicino                 | 314.169           | 297.487           | -5,6%             |
| Ciampino                  | 48.252            | 54.225            | 11,0%             |
| ACA                       | n.d.              | 6.741.586         | 100,0%            |
| <b>Vettori (n.)</b>       | <b>93</b>         | <b>93</b>         | <b>-</b>          |
| Fiumicino                 | 91                | 91                | -                 |
| Ciampino                  | 2                 | 2                 | -                 |
| ACA                       | n.d.              | n.d.              | n.d.              |
| <b>Destinazioni (n.)*</b> | <b>262</b>        | <b>259</b>        | <b>-1,2%</b>      |
| Fiumicino                 | 206               | 203               | -1,5%             |
| Ciampino                  | 56                | 56                | -                 |
| ACA                       | n.d.              | n.d.              | n.d.              |
| <b>Passeggeri (n.)</b>    | <b>47.140.468</b> | <b>60.158.598</b> | <b>27,6%</b>      |
| Fiumicino                 | 41.744.769        | 40.971.881        | -1,9%             |
| Ciampino                  | 5.395.699         | 5.885.812         | 9,1%              |
| ACA                       | n.d.              | 13.300.905        | -                 |
| <b>di cui imbarcati</b>   | <b>23.503.956</b> | <b>30.024.612</b> | <b>21,7%</b>      |
| Ciampino                  | 2.705.031         | 2.956.892         | 8,5%              |
| Fiumicino                 | 20.798.925        | 20.408.629        | -1,9%             |
| ACA                       | n.d.              | 6.659.091         | -                 |
| <b>Merci (t.)</b>         | <b>176.700</b>    | <b>218.430</b>    | <b>98,9%</b>      |
| Ciampino                  | 15.796            | 17.042            | 7,3%              |
| Fiumicino                 | 160.904           | 185.899           | 13,5%             |
| ACA                       | n.d.              | 15.489            | -                 |

\* 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).

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

|  | N. di reclami |               | N. di reclami |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | 2016          | %             | 2017          | %             |
| Stato dell'infrastruttura                                    | 283           | 3,56          | 390           | 5,21          |
| Viabilità / traffico / informazione                          | 245           | 3,08          | 539           | 7,20          |
| Aree di servizio   | 76            | 0,95          | 152           | 2,03          |
| Operazioni di pagamento ai caselli                           | 894           | 11,23         | 1.222         | 16,31         |
| Comportamento del personale                                  | 222           | 2,79          | 254           | 3,39          |
| Violazione della privacy                                     | -             | -             | -             | -             |
| Telepass   | -             | -             | -             | -             |
| Relazione con il cliente<br>(Web/Call center/Punto blu ecc.) | 1.319         | 16,57         | 1.111         | 14,83         |
| Contratti Telepass   | 4.635         | 58,23         | 3.629         | 48,44         |
| Vendite telefoniche Telepass                                 | 286           | 3,59          | 194           | 2,59          |
| Altro (specificare)  |               |               |               |               |
| <b>Totale</b>  | <b>7.960</b>  | <b>100,00</b> | <b>7.491</b>  | <b>100,00</b> |

### La gestione dei reclami: altre concessionarie autostradali italiane

|  | N. di reclami |               | N. di reclami |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | 2016          | %             | 2017          | %             |
| Stato dell'infrastruttura                                    | 5             | 0,18          | 6             | 0,16          |
| Viabilità / traffico / informazione                          | 41            | 1,46          | 29            | 0,78          |
| Aree di servizio   | 3             | 0,11          | -             | -             |
| Operazioni di pagamento ai caselli                           | 2.710         | 96,51         | 3.015         | 80,64         |
| Comportamento del personale                                  | 3             | 0,11          | 12            | 0,32          |
| Violazione della privacy                                     | -             | -             | 2             | 0,05          |
| Relazione con il cliente<br>(Web/Call center/Punto blu ecc.) | 6             | 0,21          | 10            | 0,27          |
| Contratti Telepass   | -             | -             | 3             | 0,08          |
| Vendite telefoniche Telepass                                 | -             | -             | -             | -             |
| Altro (specificare)  | 40            | 1,42          | 662           | 17,71         |
| <b>Totale</b>  | <b>2.808</b>  | <b>100,00</b> | <b>3.739</b>  | <b>100,00</b> |



## La gestione dei reclami: attività autostradali estere

|  | N. di reclami |               | N. di reclami |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | 2016          | %             | 2017          | %             |
| Stato dell'infrastruttura                                    | 1.306         | 34,59         | 938           | 26,23         |
| Viabilità / traffico / informazione                          | 457           | 12,10         | 630           | 17,62         |
| Aree di servizio   | 173           | 4,58          | 148           | 4,14          |
| Operazioni di pagamento ai caselli                           | 866           | 22,93         | 772           | 21,59         |
| Comportamento del personale                                  | 247           | 6,54          | 595           | 16,64         |
| Violazione della privacy                                     | -             | -             | -             | -             |
| Relazione con il cliente<br>(Web/Call center/Punto blu ecc.) | 6             | 0,16          | 11            | 0,31          |
| Contratti Telepass   | 167           | 4,42          | 181           | 5,06          |
| Vendite telefoniche Telepass                                 | -             | -             | -             | -             |
| Altro (specificare)  | 554           | 14,67         | 301           | 8,42          |
| <b>Totale</b>  | <b>3.776</b>  | <b>100,00</b> | <b>3.576</b>  | <b>100,00</b> |

|                                     | N. di reclami |               | N. di reclami |               |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                     | 2016          | %             | 2017          | %             |
| Raccordo autostradale Valle d'Aosta | 4             | 0,14          | 6             | 0,16          |
| Società Autostrade Meridionali      | 2.036         | 72,51         | 2139          | 57,21         |
| Società Autostradale Tirrenica      | 119           | 4,24          | 101           | 2,70          |
| Tangenziale di Napoli               | 616           | 21,94         | 1455          | 38,91         |
| Traforo Monte Bianco                | 33            | 1,18          | 38            | 1,02          |
| <b>Totale</b>                       | <b>2.808</b>  | <b>100,00</b> | <b>3.739</b>  | <b>100,00</b> |
| Colinas                             | 1.088         | 28,81         | 891           | 24,92         |
| MG050                               | 910           | 24,10         | 854           | 23,88         |
| Triangolo do Sol                    | 698           | 18,49         | 704           | 19,69         |
| Costanera                           | 266           | 7,04          | 331           | 9,26          |
| Los Lagos                           | 207           | 5,48          | 174           | 4,87          |
| India                               | 224           | 5,93          | 300           | 8,39          |
| Stalexport                          | 383           | 10,14         | 322           | 9,00          |
| <b>Totale</b>                       | <b>3.776</b>  | <b>100,00</b> | <b>3.576</b>  | <b>100,00</b> |

## Dati di organico

| Organico per qualifica | 2016          |              | 2017          |              |
|------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|                        | Uomo          | Donna        | Uomo          | Donna        |
| Dirigenti              | 229           | 20           | 257           | 36           |
| Quadri                 | 762           | 229          | 820           | 269          |
| Impiegati              | 4.643         | 2.341        | 4.791         | 2.511        |
| Esattori               | 2.337         | 1.029        | 2.263         | 1.076        |
| Operai                 | 3.510         | 738          | 3.890         | 832          |
| <b>Totale</b>          | <b>11.481</b> | <b>4.357</b> | <b>12.021</b> | <b>4.724</b> |

| Organico per Paese   | 2016          |              | 2017          |              |
|----------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|                      | Uomo          | Donna        | Uomo          | Donna        |
| <b>Totale Italia</b> | <b>9.439</b>  | <b>3.160</b> | <b>9.511</b>  | <b>3.207</b> |
| Brasile              | 967           | 661          | 1.005         | 680          |
| Cile                 | 624           | 139          | 686           | 142          |
| Polonia              | 170           | 173          | 150           | 185          |
| Stati Uniti          | 278           | 224          | 237           | 245          |
| Francia              | -             | -            | 423           | 263          |
| Altri Paesi          | 3             | -            | 9             | 2            |
| <b>Totale estero</b> | <b>2.042</b>  | <b>1.197</b> | <b>2.510</b>  | <b>1.517</b> |
| <b>Totale Gruppo</b> | <b>11.481</b> | <b>4.357</b> | <b>12.021</b> | <b>4.724</b> |

| Turnover       | 2016       |       |            |       | 2017       |       |            |       |
|----------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
|                | Assunzioni | %     | Cessazioni | %     | Assunzioni | %     | Cessazioni | %     |
| Uomo           | 1.177      | 10,9% | 1.080      | 10,0% | 1.203      | 10,6% | 912        | 8,0%  |
| Donna          | 471        | 12,6% | 392        | 10,5% | 521        | 12,8% | 400        | 9,8%  |
| Fino a 30 anni | 531        | 45,2% | 409        | 34,8% | 556        | 45,1% | 322        | 26,1% |
| 30-50 anni     | 924        | 13,9% | 647        | 9,7%  | 913        | 13,1% | 504        | 7,2%  |
| Oltre 50 anni  | 193        | 2,9%  | 416        | 6,1%  | 255        | 3,6%  | 486        | 6,8%  |
| Italia         | 527        | 4,6%  | 468        | 4,1%  | 504        | 4,4%  | 496        | 4,3%  |
| Francia        | -          | -     | -          | -     | 50         | 7,4%  | 34         | 5,0%  |
| Polonia        | 7          | 3,3%  | 8          | 3,8%  | 29         | 13,7% | 32         | 15,1% |
| Cile           | 402        | 53,1% | 387        | 51,1% | 509        | 62,1% | 164        | 20,0% |
| Brasile        | 338        | 20,8% | 293        | 18,0% | 341        | 20,2% | 286        | 17,0% |
| Stati Uniti    | 372        | 74,1% | 316        | 62,9% | 290        | 60,2% | 299        | 62,0% |
| India          | 2          | 66,7% | -          | 0,0%  | 1          | 9,1%  | 1          | 9,1%  |



## Relazioni industriali

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. Il 45% dei lavoratori è, inoltre, iscritto a organizzazioni sindacali.

Diverse sono le intese raggiunte con le Organizzazioni Sindacali Nazionali nell'anno 2017, anche ai sensi di quanto disposto dal vigente contratto collettivo nazionale di lavoro in ordine alla contrattazione collettiva di secondo livello. Gli argomenti più significativi di questi accordi hanno riguardato:

- il premio di produttività;
- il conferimento di ramo d'azienda da Telepass a Telepass Pay;
- la semplificazione e razionalizzazione dei precedenti articolati contrattuali in un'unica struttura testuale;

Nel corso del 2017, inoltre, sono state assicurate le seguenti attività:

- incontro annuale del Comitato Aziendale Europeo, costituitosi nel 2016, nel rispetto delle Direttive Europee in materia di informazione e consultazione dei lavoratori;
- Comitato Paritetico Formazione Finanziata per la condivisione, tra l'altro, delle principali iniziative formative per il 2018;
- contrattazione decentrata a livello di Sedi e di Direzioni di Tronco raggiungendo, a livello locale, diverse intese con le rappresentanze sindacali aziendali.

Sul tema della salute e sicurezza si segnalano i seguenti accordi sindacali.

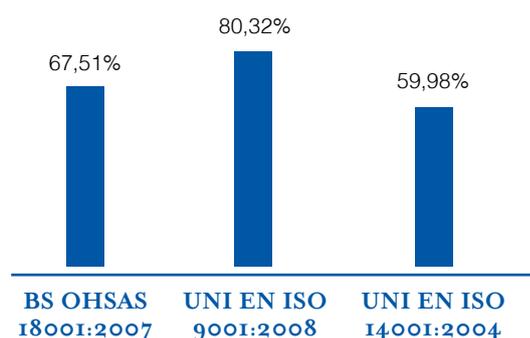
| Società                 | Tema dell'accordo   |
|-------------------------|---|
| Gruppo ADR              | Formazione finanziata e piani di addestramento                    |
| Autostrade per l'Italia | Art. 52 Accordo 29 luglio 2016 rinnovo CCNL                       |
| Gruppo AB Concessões    | Clausole economiche sociali e salute e sicurezza per i lavoratori |

## Certificazioni

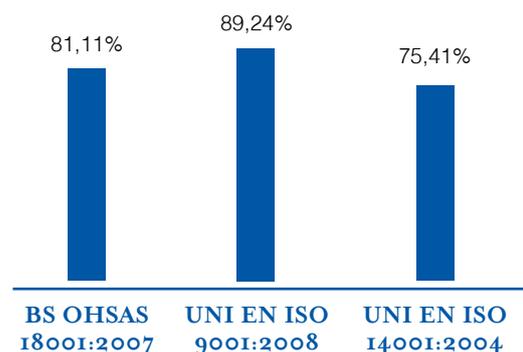
Le società del Gruppo Atlantia dispongono di certificazioni specialistiche che coprono specifici processi. La società Pavimental ha progettato ed attuato il proprio Sistema di Gestione per la Qualità già a partire dal 1999. I materiali prodotti internamente ed utilizzati nelle costruzioni (conglomerati, bitumi, calcestruzzo ecc.) sono tutti certificati, volontariamente o in conformità alle norme armonizzate. Nel marzo 2013 Pavimental ha conseguito la certificazione sulla sostenibilità "Make it Sustainable" presso l'unità operativa di Zola Predosa. Tale certificazione è stata estesa anche all'unità operativa Barberino Infrastrutture. La Società Fiumicino Energia è certificata EMAS per il processo di produzione di energia elettrica e termica.

Le società Aeroporti di Roma e Aéroports de la Côte d'Azur hanno sistemi di gestione dell'energia certificati ISO50001. La società Autostrade per l'Italia spa è certificata UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012 per il processo di "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" e UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per i servizi IT erogati dai Data Center centrali.

**Perimetro delle certificazioni  
(in % su organico)**



**Perimetro delle certificazioni  
(in % su fatturato)**



## Formazione

| Formazione per tipologia     | Dirigenti    |            |              | Quadri        |              |               |
|------------------------------|--------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                              | Uomini       | Donne      | Totale       | Uomini        | Donne        | Totale        |
| <b>Totale ore erogate</b>    | <b>3.610</b> | <b>696</b> | <b>4.307</b> | <b>18.770</b> | <b>4.245</b> | <b>23.015</b> |
| Comportamentale              | 1.092        | 76         | 1.167        | 2.405         | 870          | 3.275         |
| Specialistica                | 1.525        | 336        | 1.861        | 9.098         | 1.702        | 10.799        |
| Informatica                  | 26           | 15         | 41           | 512           | 188          | 700           |
| Linguistica                  | 375          | 200        | 575          | 1.951         | 649          | 2.600         |
| Training on the job          | 81           | 14         | 95           | 811           | 145          | 956           |
| Salute, Sicurezza e Ambiente | 512          | 56         | 568          | 3.994         | 693          | 4.687         |

|                              | Impiegati      |               |                | Operai        |              |               | Totale         |               |                |
|------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|                              | Uomini         | Donne         | Totale         | Uomini        | Donne        | Totale        | Uomini         | Donne         | Totale         |
| <b>Totale ore erogate</b>    | <b>119.862</b> | <b>58.799</b> | <b>178.661</b> | <b>59.523</b> | <b>7.015</b> | <b>66.537</b> | <b>201.765</b> | <b>70.755</b> | <b>272.520</b> |
| Comportamentale              | 9.562          | 4.284         | 13.846         | 2.797         | 443          | 3.240         | 15.855         | 5.672         | 21.527         |
| Specialistica                | 42.403         | 22.682        | 65.085         | 10.526        | 1.962        | 12.488        | 63.552         | 26.681        | 90.233         |
| Informatica                  | 5.255          | 1.977         | 7.232          | 1.246         | 189          | 1.435         | 7.039          | 2.369         | 9.407          |
| Linguistica                  | 3.477          | 2.971         | 6.448          | 462           | 675          | 1.137         | 6.265          | 4.495         | 10.760         |
| Training on the job          | 13.072         | 11.062        | 24.135         | 3.999         | 821          | 4.820         | 17.963         | 12.042        | 30.005         |
| Salute, Sicurezza e Ambiente | 46.093         | 15.824        | 61.917         | 40.493        | 2.925        | 43.418        | 91.092         | 19.497        | 110.589        |



## 4. TABELLA DI RACCORDO GRI - GLOBAL COMPACT

| Categoria            | Principio Global Compact   | Sistemi e attività aziendali   | GRI disclosures  |
|----------------------|--|--|--|
| <b>Diritti umani</b> | 1<br>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<br>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   |
| <b>Lavoro</b>        | 3<br>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<br>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<br>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<br>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         |

#### 4. Tabella di raccordo GRI - Global Compact

| Categoria             | Principio Global Compact  | Sistemi e attività aziendali   | GRI disclosures  |
|-----------------------|---|--|--|
| Ambiente              | 7<br>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<br>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<br>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<br>Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti   | Codice Etico, Ethic Officer, Modello ex D.Lgs. 231, Sistema di Controllo Interno, formazione su tema dell'anticorruzione   | G4-56, G4-57, G4-58, G4-SO3, G4-SO4, G4-SO5, G4-SO6  |



## 5. GRI CONTENT INDEX

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) |
|---|---------------|--------------|
| <b>STRATEGIA E ANALISI</b>                      |               |              |
| G4-1  | 5             |              |
| G4-2  | 20            |              |
| <b>PROFILO ORGANIZZATIVO</b>                    |               |              |
| G4-3  | 11            |              |
| G4-4  | 9, 10, 12, 63 |              |
| G4-5  | 136           |              |
| G4-6  | 9, 10, 63     |              |
| G4-7  | 13            |              |
| G4-8  | 9, 10, 14, 15 |              |
| G4-9  | 75, 139       |              |
| G4-10   | 136           |              |
| G4-11   | 106           |              |
| G4-12   | 106           |              |
| G4-13   | 128, 129      |              |
| G4-14   | 22            |              |
| G4-15   | 42, 43, 45    |              |
| G4-16   | 42, 43        |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI IDENTIFICATI E CONFINI</b> |               |              |
| G4-17   | 12, 128, 129  |              |
| G4-18   | 128, 129      |              |
| G4-19   | 40            |              |
| G4-20   | 40            |              |
| G4-21   | 40            |              |
| G4-22   | 128, 129      |              |
| G4-23   | 128, 129      |              |
| <b>STAKEHOLDER ENGAGEMENT</b>                   |               |              |
| G4-24   | 40            |              |
| G4-25   | 40            |              |
| G4-26   | 42            |              |
| G4-27   | 42            |              |
| <b>PROFILO DEL REPORT</b>                       |               |              |
| G4-28   | 128, 129      |              |

| General Standard Disclosures | Numero pagina  | Omissione(i) |
|------------------------------|--|--------------|
| G4-29                        | Il Bilancio integrato di Atlantia è stato pubblicato sul sito web di Atlantia il 15 giugno 2017  |              |
| G4-30                        | 128, 129   |              |
| G4-31                        | 150  |              |
| G4-32                        | 140  |              |
| G4-33                        | 147  |              |
| <b>GOVERNANCE</b>            |  |              |
| G4-34                        | 30, 31   |              |
| G4-35                        | 30, 32, 37   |              |
| G4-36                        | 32, 37   |              |
| G4-37                        | 33   |              |
| G4-38                        | 32, <a href="http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/consiglio-di-amministrazione">www.atlantia.it/it/corporate-governance/consiglio-di-amministrazione</a> |              |
| G4-39                        | 32   |              |
| G4-40                        | 32, 33   |              |
| G4-41                        | 32, 33, Relazione sul Governo Societario e gli Assetti proprietari 2016 (pag. 42, 117)   |              |
| G4-42                        | 33   |              |
| G4-43                        | 33   |              |
| G4-44                        | 33   |              |
| G4-45                        | 31   |              |
| G4-46                        | 33, 34   |              |
| G4-47                        | 33, 34   |              |
| G4-48                        | 37   |              |
| G4-49                        | 32-34  |              |
| G4-50                        | 33, Nel corso 2017 un solo tema ambientale è stato comunicato e discusso in CdA.   |              |
| G4-51                        | 37, Relazione sulla Remunerazione 2017 (pag. 13-18, 42)  |              |
| G4-52                        | 30, 37, Relazione sulla Remunerazione 2017 (pag. 13-18)  |              |
| G4-53                        | 33, 34, Relazione sulla Remunerazione 2017 (pag. 10-12)  |              |
| G4-54                        | Il rapporto è pari a 61,9. L'indicatore è calcolato sul perimetro Italia.  |              |
| G4-55                        | Il rapporto è pari a 0,006. L'indicatore è calcolato sul perimetro Italia.   |              |
| <b>INTEGRITÀ ED ETICA</b>    |  |              |
| G4-56                        | 33, 34   |              |
| G4-57                        | 33, 34   |              |
| G4-58                        | 33, 34   |              |



| Specific Standard Disclosures                            | Numero pagina  | Omissione(i)   |
|--|--|--|
| <b>CATEGORIA: ECONOMICA</b>                              |  |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: PERFORMANCE ECONOMICA</b>          |  |  |
| G4-DMA   | 53-55  |  |
| G4-EC1   | 56-57  |  |
| G4-EC2   | 122-124  |  |
| G4-EC3   | 86-87  |  |
| G4-EC4   | Ricevuti finanziamenti dallo Stato per circa 35 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia, sussidi, e altri contributi minori (32 milioni nel 2016, 63 milioni nel 2015)   |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI</b>    |  |  |
| G4-DMA   | 104  |  |
| G4-EC7   | 63, 64   |  |
| G4-EC8   | 63, 64, 104, 105, 108, 113   |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO</b> |  |  |
| G4-DMA   | 106-111  |  |
| G4-EC9   | 108  |  |
| <b>CATEGORIA: AMBIENTALE</b>                             |  |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: ENERGIA</b>                        |  |  |
| G4-DMA   | 120  |  |
| G4-EN3   | 113  |  |
| G4-EN4   | 113  | Indicatore in fase di implementazione. Previsione di copertura dell'indicatore Bilancio Integrato 2019 |
| G4-EN5   | 113  |  |
| G4-EN6   | 113, 120, 121  |  |
| G4-EN7   | 113, 120, 121  |  |
| CRE1   | 120 (ADR). Intensità energetica complessiva (edifici e infrastrutture) pari a 13,45 MJoule/mq nel 2017, 12,56 MJoule/mq nel 2016). Nella determinazione del dato sono stati escluse le seguenti società: gruppo AdR, Gruppo Costanera, Gruppo ACA, Pavimental, Fiumicino Energia, Solucion Cons. Rod., Spea Brasil, Pavimental Polska. |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: EMISSIONI</b>                      |  |  |
| G4-DMA   | 122-124  |  |
| G4-EN15  | 113-122  |  |
| G4-EN16  | 113-122  |  |
| G4-EN17  | 122  |  |
| G4-EN18  | 113  |  |
| G4-EN19  | 124  |  |

| Specific Standard Disclosures                   | Numero pagina | Omissione(i)   |
|---|---------------|--|
| G4-EN20   |               | Le attività del Gruppo non prevedono processi con utilizzo ed emissioni significative di sostanze ozono-lesive   |
| G4-EN21   |               | "Si riportano le emissioni della centrale di cogenerazione operativa sul sedime aeroportuale di Fiumicino.<br>Emissioni di NOx in kg: 21527,5 (2017); 21211,4 (2016)<br>Emissioni di SOx in kg: 755,6 (2017); 1149,3 (2016)<br>Emissioni di PM10 in kg: 235,7 (2017); 191,3 (2016)<br>Per le altre attività del gruppo le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative."   |
| CRE3  |               | Intensità di emissione di GHG complessivi (edifici e infrastrutture): 1,09 KgCO2/mq nel 2017, 1,02 KgCO2/mq nel 2016). Nella determinazione del dato sono stati escluse le seguenti società: gruppo AdR, Gruppo Costanera, Gruppo ACA, Pavimental, Fiumicino Energia, Solucion Cons. Rod., Spea Brasil, Pavimental Polska.   |
| CRE4  |               | L'indicatore in oggetto si riferisce principalmente al settore costruzioni. Il gruppo Atlantia è principalmente un gestore di infrastrutture e l'attività di costruzione data in appalto ad imprese terze riguarda un ambito limitato del business sul quale, inoltre, il Gruppo non ha controllo e coordinamento operativo. Per le attività di manutenzione e costruzione che il Gruppo affida alla società controllata Pavimental le emissioni sono ricomprese nell'indicatore EN15. |
| <b>ASPETTI MATERIALI: SCARICHI E RIFIUTI</b>    |               |  |
| G4-DMA  | 118, 119      |  |
| G4-EN22   | 118, 119      |  |
| G4-EN23   | 118, 119      |  |
| G4-EN24   | 118, 119      |  |
| G4-EN25   | 113, 118, 119 |  |
| G4-EN26   | 118, 119.     | L'Organizzazione non presenta scarichi e punti di emissione che possono rappresentare una minaccia per lo stato naturale e la biodiversità di habitat acquatici  |
| CRE5  | 119           |  |
| AO6   |               | Circa 170 mila litri di fluidi De-icing Type I e II utilizzati   |
| <b>ASPETTI MATERIALI: PRODOTTI E SERVIZI</b>    |               |  |
| G4-DMA  | 114           |  |
| G4-EN27   | 125           |  |
| G4-EN28   |               | L'attività del Gruppo non rientra nel campo di applicazione dell'indicatore in oggetto   |
| <b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (AMBIENTE)</b> |               |  |
| G4-DMA  | 105           |  |
| G4-EN29   | 105           |  |



| Specific Standard Disclosures  | Numero pagina   | Omissione(i) |
|--|---|--------------|
| <b>ASPETTI MATERIALI: TRASPORTI</b>  |   |              |
| G4-DMA   | 87, 107, 108, 118, 199, 122   |              |
| G4-EN30  | 118, 119, 122   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: ALTRE PROBLEMATICHE AMBIENTALI</b>                                 |   |              |
| G4-DMA   | 113, 114  |              |
| G4-EN31  | 113   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI AMBIENTALI</b>       |   |              |
| G4-DMA   | 34, 26, 125   |              |
| G4-EN34  | 125   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: INQUINAMENTO ACUSTICO</b>  |   |              |
| G4-DMA   | 115, 116  |              |
| <b>CATEGORIA: SOCIAL</b>   |   |              |
| <b>SOTTOCATEGORIA: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE</b>               |   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: OCCUPAZIONE</b>  |   |              |
| G4-DMA   | 76, 77, 83, 87  |              |
| G4-LA1   | 77, 78  |              |
| G4-LA2   | 87  |              |
| G4-LA3   | 79. Tutti i dipendenti hanno diritto al congedo parentale.<br>Il dato 2017 non tiene conto della società Gestion Vial |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO</b>                                  |   |              |
| G4-DMA   | 83-85   |              |
| G4-LA5   | 83  |              |
| G4-LA6   | 84, 85  |              |
| G4-LA7   | 83  |              |
| G4-LA8   | 136   |              |
| CRE6   | 83-87   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: FORMAZIONE E ISTRUZIONE</b>  |   |              |
| G4-DMA   | 81, 82  |              |
| G4-LA9   | 82, 137   |              |
| G4-LA10  | 81, 82  |              |
| G4-LA11  | 82  |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI LEGATI AL LAVORO</b> |   |              |
| G4-DMA   | 26, 34, 35, 36  |              |
| G4-LA16  | 35, 36  |              |

| Specific Standard Disclosures   | Numero pagina   | Omissione(i) |
|---|---|--------------|
| <b>SOTTOCATEGORIA: DIRITTI UMANI</b>  |   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: NON DISCRIMINAZIONE</b>                               |   |              |
| G4-DMA  | 33-35   |              |
| G4-HR3  | 35  |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E NEGOZIAZIONE COLLETTIVA</b> |   |              |
| G4-DMA  | 136   |              |
| G4-HR4  | 136   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: PRATICHE SULLA SICUREZZA</b>                          |   |              |
| G4-DMA  | 26, 83, 84  |              |
| G4-HR7  | 83, 84  |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: DIRITTI DELLE PERSONE LOCALI</b>                      |   |              |
| 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, Francia) |              |
| G4-HR8  | Nessun rischio significativo identificato   |              |
| <b>SOTTOCATEGORIA: SOCIETÀ</b>  |   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: COMUNITÀ LOCALI</b>                                   |   |              |
| G4-DMA  | 25, 42, 43, 48, 90  |              |
| G4-SO1  | 42, 43, 104, 109. La % di operations sottoposte a valutazione di impatto e coinvolgimento della Comunità è stimata in 95%   |              |
| G4-SO2  | 29, 90, 105   |              |
| 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   |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: ANTI CORRUZIONE</b>                                   |   |              |
| G4-DMA  | 23, 27, 35, 36  |              |
| G4-SO3  | 35, 36  |              |
| G4-SO4  | 35, 36  |              |
| G4-SO5  | 35, 36  |              |
| <b>ASPETTI MATERIALI: CONTRIBUTI POLITICI</b>                               |   |              |
| 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   |              |





| Specific Standard Disclosures  | Numero pagina | Omissione(i)   |
|--|---------------|--|
| <b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (SOCIETÀ)</b>   |               |  |
| G4-DMA   | 105           |  |
| G4-SO8   | 105           |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SUGLI IMPATTI SULLA SOCIETÀ</b> |               |  |
| G4-DMA   | 33-36         |  |
| G4-SO11  | 33-36         |  |
| <b>SOTTOCATEGORIA: RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO</b>  |               |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI</b>                                 |               |  |
| G4-DMA   | 89, 94        |  |
| G4-PR1   | 91-94         |  |
| G4-PR2   | 105           |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: ETICHETTATURA DI PRODOTTI E SERVIZI</b>                            |               |  |
| G4-DMA   | 90, 97        |  |
| G4-PR3   |               | Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo |
| G4-PR4   |               | Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo |
| G4-PR5   | 97-100        |  |
| CRE8   | 136-137       |  |
| <b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (PRODOTTO)</b>  |               |  |
| G4-DMA   | 105           |  |
| G4-PR9   | 105           |  |

## 6. ASSURANCE



Deloitte & Touche S.p.A.  
Via della Camilluccia, 589/A  
00135 Roma  
Italia

Tel: +39 06 367491  
Fax: +39 06 36749282  
www.deloitte.it

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

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

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Atlantia S.p.A. e sue controllate (di seguito anche il "Gruppo Atlantia") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 2 marzo 2018 (di seguito "DNF").

#### Responsabilità degli Amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e alle linee guida "*Sustainability Reporting Guidelines*" versione G4, incluse le "*Construction & Real Estate Disclosures*" e "*Airport Operators Disclosures*" definite rispettivamente nel 2013 e nel 2011 dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "Linee Guida GRI G4"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

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

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

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

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

#### Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

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 ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (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](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.



## Deloitte

2

### Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dalle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines" versione G4, incluse le "Construction & Real Estate Disclosures" e le "Airport Operators Disclosures", definite rispettivamente nel 2013 e nel 2011 dal GRI - Global Reporting Initiative. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

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

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

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

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Atlantia S.p.A. e con il personale di Autostrade per l'Italia S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A., Grupo Costanera, Gruppo Stalexport, e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.



3

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

- a livello di capogruppo e società controllate:
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, divisioni e siti, Direzione Terzo Tronco a Bologna per Autostrade per l'Italia S.p.A., sede di Santiago del Chile per Grupo Costanera, sede di Katowice per Gruppo Stalexport, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

#### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Atlantia relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines" versione G4, incluse le "Construction & Real Estate Disclosures" e le "Airport Operators Disclosures" definite rispettivamente nel 2013 e nel 2011 dal GRI - Global Reporting Initiative.

#### Altri aspetti

Con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, il Gruppo Atlantia ha predisposto un Bilancio Integrato, la cui informativa di sostenibilità è stata utilizzata a fini comparativi all'interno della DNF. Su tale informativa di sostenibilità, sottoposta in via volontaria ad un esame limitato in conformità all'ISAE 3000 Revised da parte nostra, abbiamo espresso delle conclusioni senza rilievi.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Fabio Pompei**  
Socio I

Roma, 29 marzo 2018

# 7. CONTATTI

## Atlantia S.p.A.

### **Sede legale**

Via A. Nibby, 20 - 00161 Roma - Italia  
Tel: +39 06 44172699  
E-mail: [csr@atlantia.it](mailto:csr@atlantia.it)  
[investor.relations@atlantia.it](mailto: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](mailto:csr@atlantia.it)



Link web attivi

Coordinamento editoriale  
zero3zero9 (Milano)

Grafica  
19novanta communication partners (Roma)



Atlantia 

[www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)