





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

**ECPI**  Sense in  
sustainability



 **EURONEXT**  
**vigeo**  
INDICES  
Eurozone 120

**top** **ITALIA**  
EMPLOYER 2015  
CERTIFIED EXCELLENCE BY EMPLOYEE CONSENT

  
Global Compact Network  
Italia  
WE SUPPORT





# Sommario

<b>Lettera agli stakeholder</b>	<b>05</b>
<b>A. Profilo di Gruppo</b>	<b>07</b>
<b>B. Carta degli impegni 2015</b>	<b>41</b>
<b>C. Analisi di materialità e di stakeholder engagement</b>	<b>47</b>
<b>D. Capitali</b>	
1. Capitale infrastrutturale	<b>56</b>
2. Capitale finanziario	<b>66</b>
3. Capitale umano	<b>73</b>
4. Capitale sociale	<b>95</b>
5. Capitale naturale	<b>123</b>
<b>E. Appendice</b>	
1. Processo di predisposizione del Bilancio	<b>148</b>
2. Assurance	<b>150</b>
3. Carta degli impegni 2014	<b>152</b>
4. Sezione analitica	<b>167</b>
5. GRI Content Index	<b>180</b>
6. Tabella di raccordo tra Principi del Global Compact e GRI	<b>192</b>
7. Contatti	<b>194</b>





# Lettera agli stakeholder

(G4-1)

## Cari Stakeholder,

nel 2014 il nostro gruppo ha proseguito con determinazione l'impegno nella Sostenibilità. Per la sesta volta consecutiva siamo stati ammessi al Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) e al Dow Jones Sustainability Europe Index (DJSI Europe) in virtù della qualità delle strategie di business e delle iniziative in ambito sociale, ambientale e di governance, che sposano i principi del Global Compact (cui il Gruppo aderisce dal 2004) e dell'International Integrated Reporting Council. In questa terza edizione del Bilancio Integrato, in linea con il percorso intrapreso lo scorso anno, abbiamo puntato su un ampio coinvolgimento degli stakeholder nell'applicazione del principio di materialità, anche con l'inclusione in modo organico dei dati e delle informazioni relative alle attività di Aeroporti di Roma, dal 1° dicembre 2013 nel Gruppo Atlantia, nonché degli obiettivi fissati nella Carta Impegni Sostenibilità 2015.

Il documento classifica le performance di sostenibilità del Gruppo in 5 dimensioni (definite "Capitali"): Infrastrutturale, Finanziaria, Sociale, Naturale, Umana.

Per quanto riguarda gli investimenti nelle infrastrutture (indicatore decisivo dell'orientamento verso una crescita di lungo periodo) in Italia nel 2014 abbiamo investito complessivamente risorse pari a 1,1 miliardi di euro nel settore autostradale e in quello aeroportuale, proseguendo il potenziamento delle infrastrutture gestite in concessione.

Nell'ambito della sicurezza stradale, abbiamo continuato a investire nel miglioramento della rete autostradale e a promuovere campagne di sensibilizzazione culturale e di educazione sulle pratiche di guida sicura. Positivi, inoltre, i risultati raggiunti in relazione agli standard di sicurezza in ambito aeroportuale, in virtù degli investimenti e dell'attenzione continua al tema.

La qualità del rapporto con i clienti nel 2014 è stata notevolmente rafforzata nel settore aeroportuale grazie al "turnaround" di successo nell'ambito dei servizi che ha caratterizzato lo scalo di Fiumicino: secondo le rilevazioni certificate di Airports Council International (punto di riferimento ufficiale nel mondo aeroportuale), il nostro hub supera oggi gli aeroporti di Madrid, Francoforte e Parigi per la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. Nel settore autostradale sono state estese iniziative di successo di comunicazione e marketing come My Way - il primo canale televisivo in Europa dedicato al mondo delle autostrade, realizzato in partnership con SKY - e "Sei in un Paese meraviglioso", dedicato alla valorizzazione delle bellezze artistiche, culturali, ambientali e gastronomiche dei territori attraversati dalla nostra rete.

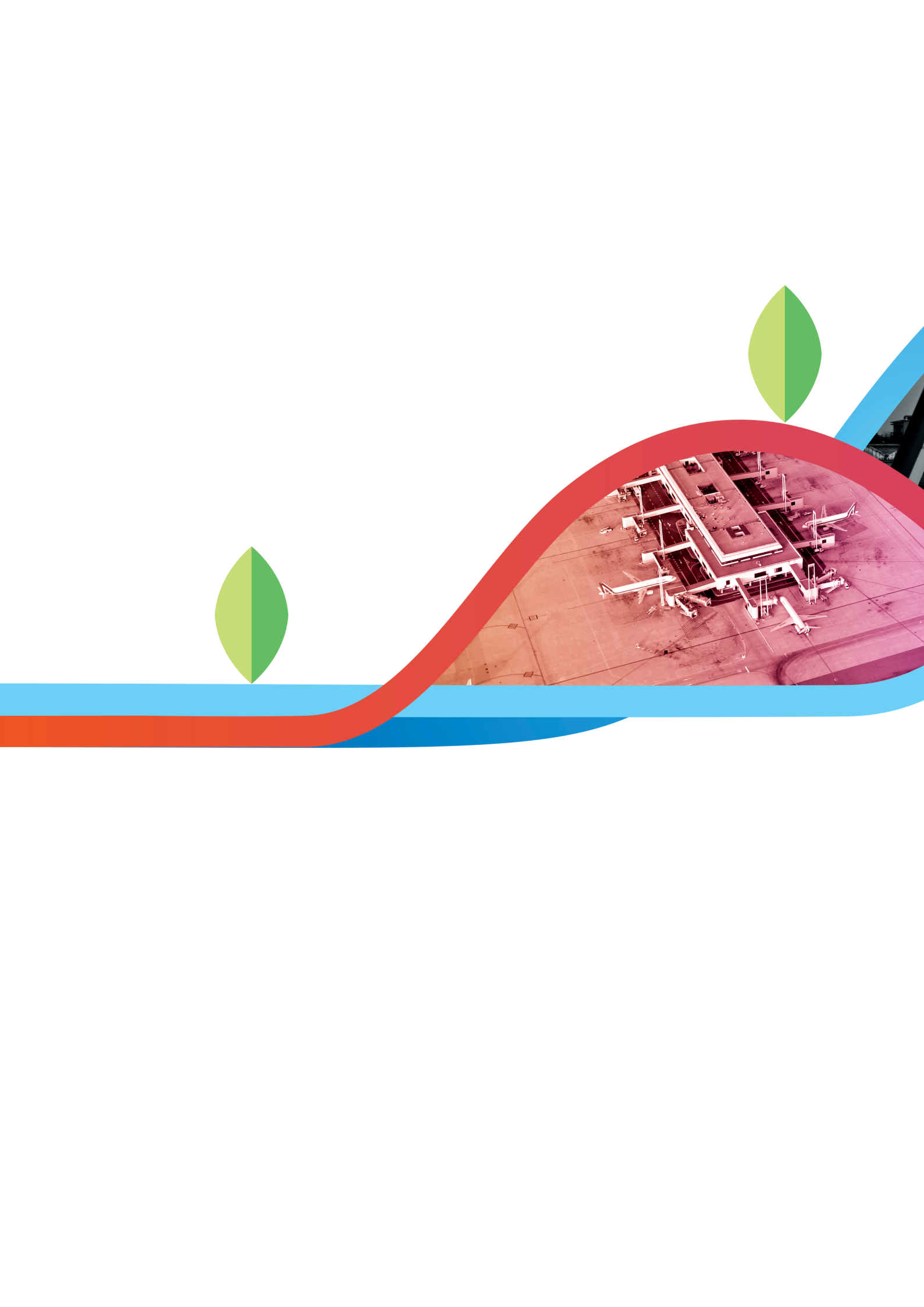
In un contesto nazionale contraddistinto da tassi di disoccupazione preoccupanti abbiamo mantenuto i nostri livelli occupazionali, grazie al proseguimento della strategia di internalizzazione di attività e di riqualificazione del personale avviata nel 2013. Inoltre, anche nel 2014 Autostrade per l'Italia ha ottenuto la certificazione "Top Employers" del CFR Institute, che ha premiato l'attenzione al miglioramento delle condizioni di lavoro e la strategia di valorizzazione dei talenti.

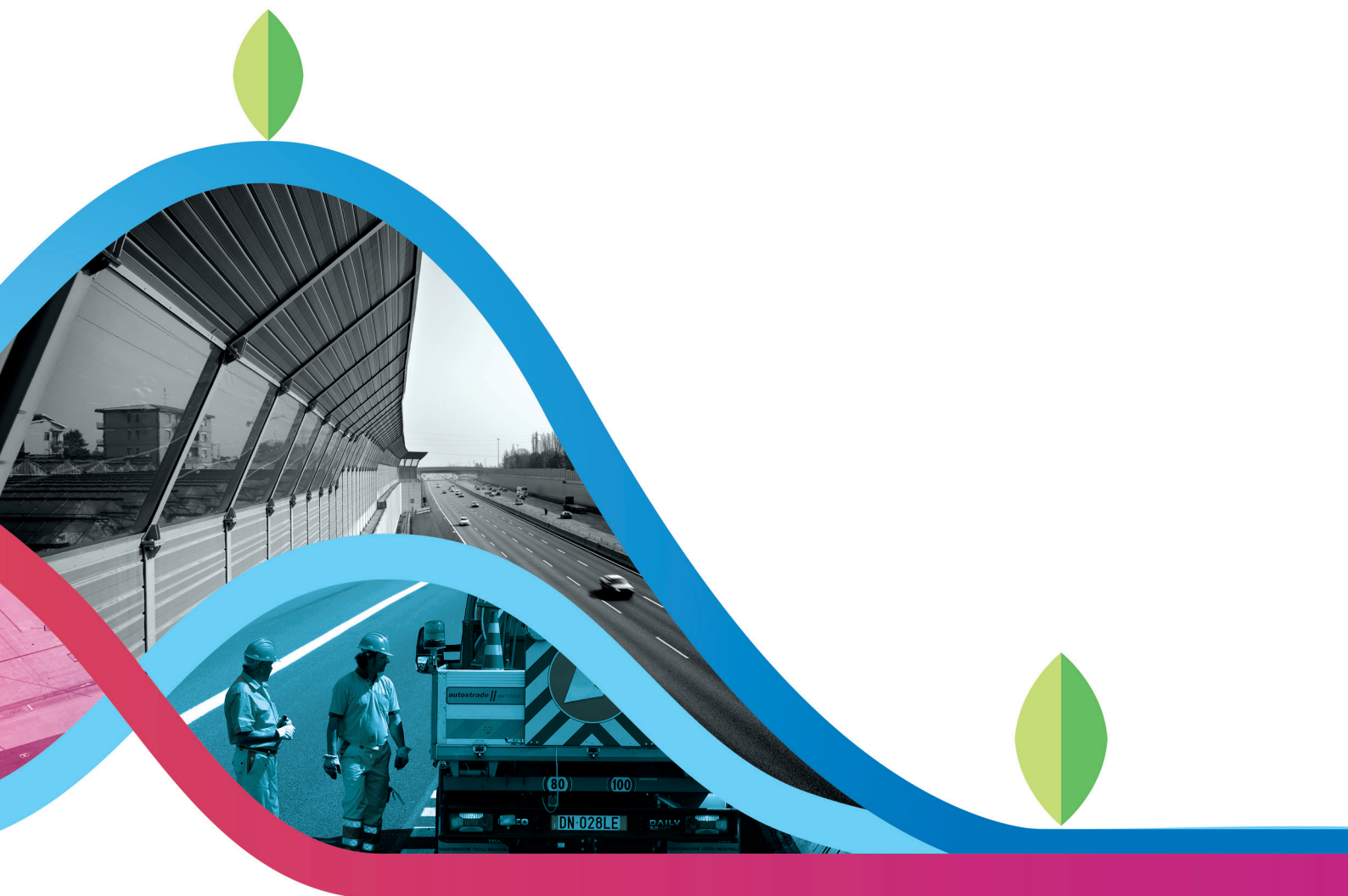
Infine, si conferma l'attenzione alla tutela del Capitale Naturale. Nel settore autostradale, proseguono le iniziative volte alla mitigazione dell'impatto acustico e alla riduzione dei consumi energetici (sia in termini di efficientamento, sia con l'incremento del ricorso a fonti rinnovabili), mentre nel settore aeroportuale, particolarmente importante è l'utilizzo sostenibile della risorsa idrica e la gestione dei rifiuti. Circa 1,4 milioni di metri cubi di acqua vengono riciclati e riutilizzati nell'ambito delle operazioni svolte a Fiumicino e nei due aeroporti si è registrato un incremento significativo della raccolta differenziata, anche grazie a iniziative mirate.

La crescita internazionale del Gruppo ci porta oggi a operare in contesti profondamente diversi sul piano economico, culturale e ambientale. In questo scenario, Sostenibilità significa per noi agire nel rispetto dei lavoratori e delle loro competenze, per la tutela della sicurezza, per la qualità del servizio al cliente, attivando comportamenti attenti alle specificità di ciascun Paese.

**Fabio Cerchiai**  
Presidente

**Giovanni Castellucci**  
Amministratore Delegato





## A.

---

# Profilo di Gruppo

1. Missione e strategia	08
2. Atlantia nel mondo	10
3. Evoluzione e assetto societario	11
4. Business model	14
5. Performance overview	15
6. Contesto operativo	16
7. Sistema di gestione dei rischi	22
8. Governance	24

# 1. Missione e strategia

(G4-9, G4-56)

## Il Gruppo

## Missione, principi e governance

## Aree di impegno e stakeholder



Player leader a livello internazionale nelle concessioni autostradali e aeroportuali

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

Oltre 5 milioni di clienti al giorno sulle autostrade del Gruppo

2 aeroporti in Italia (sistema aeroportuale di Roma: "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e G.B. Pastine di Ciampino)

44 milioni di passeggeri all'anno negli aeroporti di Roma

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

22 miliardi di euro di investimenti per infrastrutture autostradali e 12 miliardi di euro per potenziare il sistema aeroportuale romano

Primo operatore mondiale nel telepedaggio e nell'infomobilità

Presente nel Dow Jones Sustainability World Index  
Quotato alla Borsa Italiana

Market cap: 16 miliardi di euro al 31 dicembre 2014 (21 miliardi al 30 aprile 2015)

14.828 dipendenti nel mondo



### MISSIONE

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

### PRINCIPI GUIDA

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

### GOVERNANCE

Allineamento agli standard più recenti definiti dal mercato e dagli organi regolatori

Equilibrio nella rappresentanza e nei ruoli degli organi sociali

Coinvolgimento degli stakeholder e trasparenza verso il mercato e nelle procedure interne

Integrazione dei principi delle sostenibilità nelle diverse aree di business



### CLIENTI

Sicurezza stradale e aeroportuale  
Miglioramento della qualità e degli standard dei servizi offerti  
Comunicazione di qualità, puntuale ed esaustiva

### INVESTITORI

Rendimento nel tempo dell'investimento

### RISORSE UMANE

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

### AMBIENTE

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

### FORNITORI

Sicurezza sul lavoro  
Promozione dei principi della sostenibilità

### COMUNITÀ

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

## Assi per la creazione del valore

## Outcome

## Performance 2014



### GESTIONE E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

*Migliorare la sicurezza e la qualità del servizio* mediante piani di investimento per il potenziamento delle infrastrutture autostradali e aeroportuali gestite, il loro adeguamento alla domanda di traffico attraverso interventi di riqualificazione e ottimizzazione gestionale

### SVILUPPO INTERNAZIONALE

*Sviluppare e rafforzare la presenza in Paesi ad alto potenziale di crescita* attraverso la partecipazione al finanziamento di investimenti in progetti infrastrutturali, tramite società veicolo aperte a primari investitori locali e internazionali

### INNOVAZIONE

*Valorizzazione del know-how gestionale e tecnologico proprietario* proponendo soluzioni innovative nei settori dell'esazione, del controllo del traffico e degli accessi urbani, del monitoraggio delle infrastrutture, dell'assistenza al cliente



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

Contribuire a potenziare il capitale infrastrutturale anche in realtà economiche e sociali emergenti, supportando un processo di crescita sostenibile per la collettività e l'ambiente

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



### PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA

Fatturato: 5.083 milioni di euro  
EBITDA: 3.169 milioni di euro  
Patrimonio netto: 8.263 milioni di euro  
Investimenti: 1,1 miliardi di euro

### SICUREZZA E QUALITÀ DEL SERVIZIO

Incidentalità mortale sulla rete autostradale italiana gestita: 0,30 morti per milione di km percorsi  
Customer Satisfaction Index (Autostrade per l'Italia S.p.A.): 7,13  
Indice sintetico di miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri aeroportuali:

- +11,98% (Fiumicino)
- +8,04% (Ciampino)

### AMBIENTE

Emissioni di CO<sub>2</sub>: 236.978 t  
Emissioni CO<sub>2</sub> evitate: 8.716 t  
Barriere antirumore: 348 km  
Consumi energetici: 2.709 TJ  
Riciclo/recupero rifiuti: 67%

## 2. Atlantia nel mondo

(G4-4, G4-6, G4-8)

Rete autostradale in concessione	Km	Scadenza concessione
<b>ITALIA</b>	<b>2.965</b>	
Autostrade per l'Italia	2.855	2038
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	2050
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032
Tangenziale di Napoli	20	2037
Autostrade Meridionali <sup>(1)</sup>	52	2012
<b>BRASILE</b>	<b>1.538</b>	
Atlantia Bertin Concessões		
Colinas	307	2028
Rodovia MG050	372	2032
Triangulo do Sol	442	2021
Tieté <sup>(3)</sup>	417	2039
<b>CILE</b>	<b>313</b>	
Grupo Costanera		
Costanera Norte	42,5	2033
Acceso Vial Aeropuerto AMB <sup>(2)</sup>	10	2020
Litoral Central	80,5	2031
Nororient	21,5	2044
Vespucio Sur	23,5	2032
Los Lagos	135	2023
<b>INDIA</b>	<b>110</b>	
Pune Solapur Expressway <sup>(3)</sup>	110	2030
<b>POLONIA</b>	<b>61</b>	
Stalexport Autostrada Malopolska	61	2027
<b>AEROPORTI</b>	<b>SCALI</b>	
Aeroporti di Roma	2	2044
<b>SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO</b>	<b>KM DI RETE OGGETTO DI SERVIZIO</b>	
Telepass	5.800	
Electronic Transaction Consultants (USA)	994	

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

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

(3) Società non consolidate.



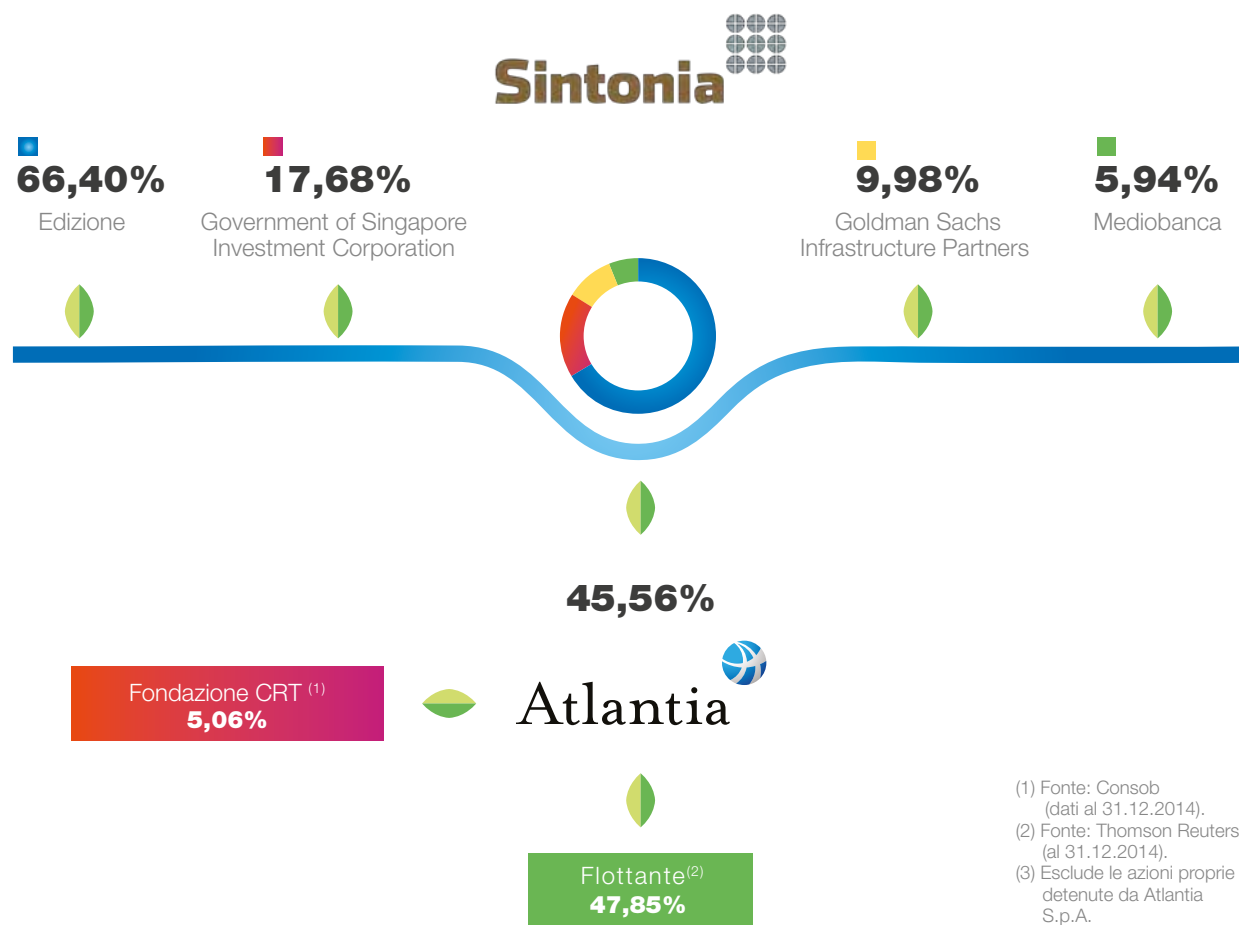
## 3. Storia e assetto societario

(G4-3)

- 
- 1950** Nasce la Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.
- 1956-1964** Firma della Convenzione con ANAS in base alla quale Autostrade si impegna a cofinanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli, aperta al traffico nel 1964.
- 1990** Telepass: primo sistema di esazione dinamica nel mondo.
- 1999** La Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, subentra un nucleo stabile di azionisti costituito da una cordata guidata da Edizione S.r.l. (Gruppo Benetton).
- 2005** Tutor: primo sistema al mondo per il controllo della velocità media. Avvio dell'espansione all'estero con una serie di acquisizioni.
- 2007** Autostrade S.p.A. diventa Atlantia S.p.A.
- 2012** Il Gruppo Atlantia diventa uno dei principali operatori autostradali in Brasile, attraverso una joint venture con il gruppo Bertin per la gestione di oltre 1.500 km di concessioni autostradali nell'area di San Paolo, e in Cile con il consolidamento delle società del Grupo Costanera (oltre 300 km).
- 2013** Il Gruppo entra nel settore aeroportuale: con la fusione per incorporazione di Gemina nella holding Atlantia (dal 1° dicembre 2013), Atlantia acquisisce il controllo di Aeroporti di Roma (ADR) che gestisce gli scali romani di Fiumicino e Ciampino.
- 2014** Completamento dei lavori di scavo della Variante di Valico, tra le maggiori opere infrastrutturali in galleria d'Europa per ampiezza e volumi di scavo.

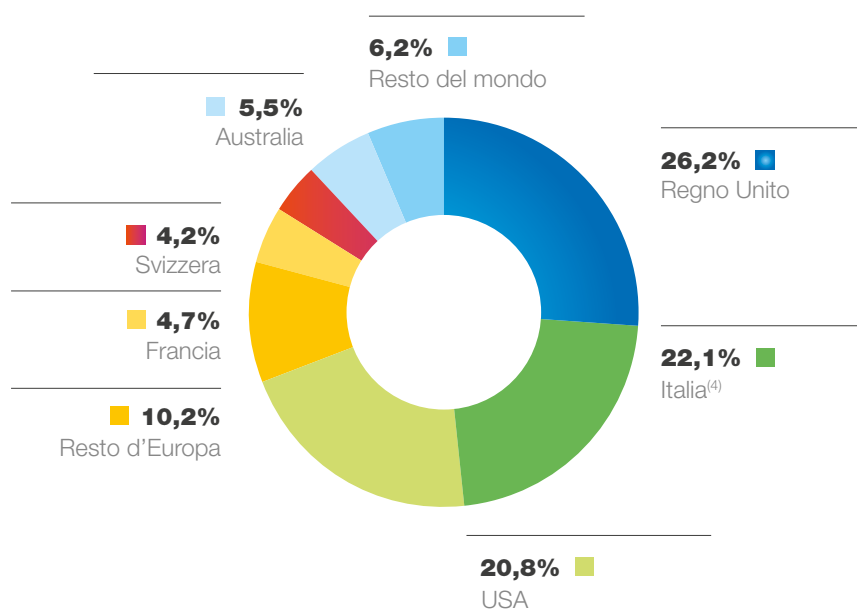
## Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo

(G4-7)

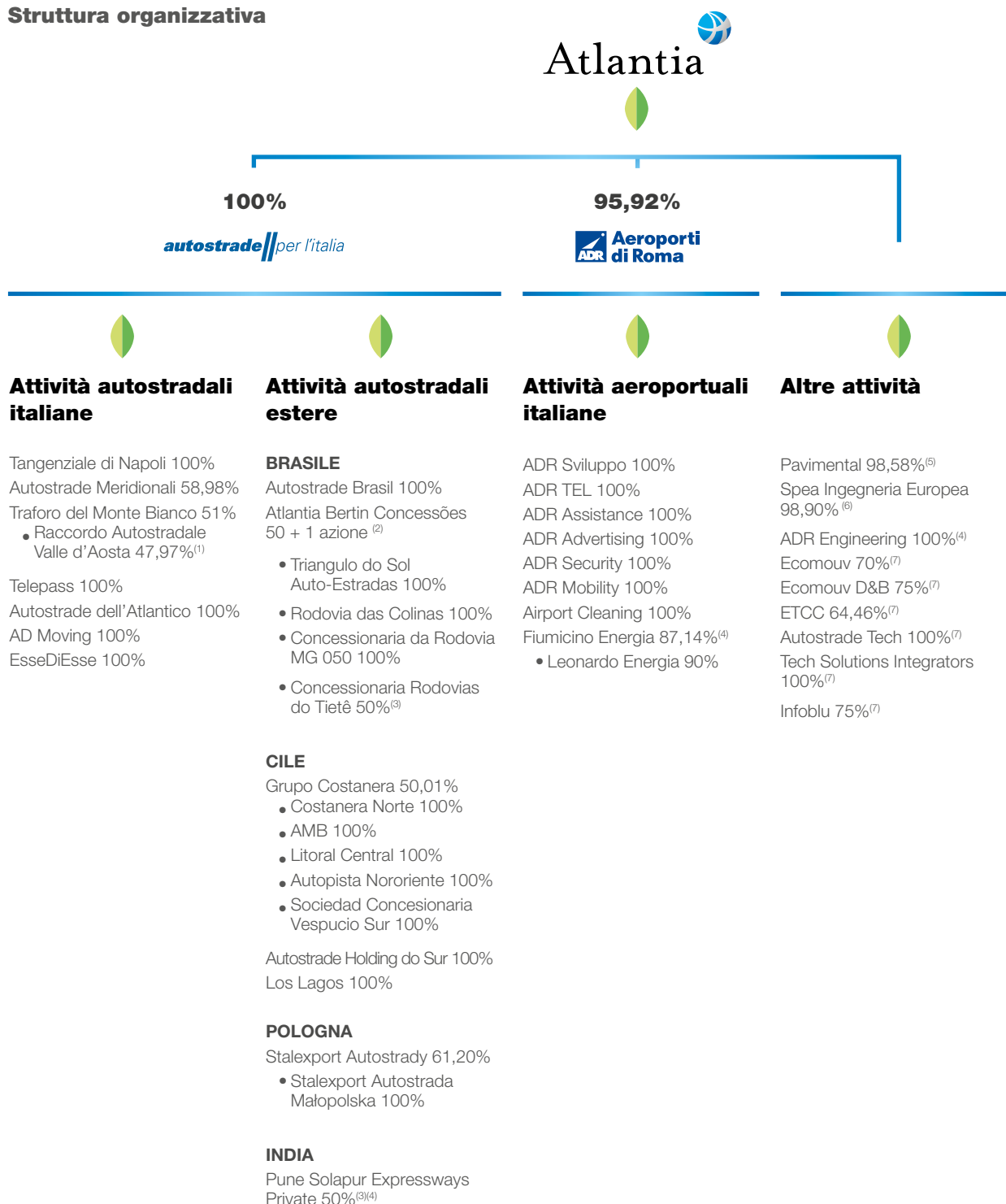


- (1) Fonte: Consob (dati al 31.12.2014).  
 (2) Fonte: Thomson Reuters (al 31.12.2014).  
 (3) Esclude le azioni proprie detenute da Atlantia S.p.A.  
 (4) Include investitori retail.

### Distribuzione geografica del flottante <sup>(3)</sup>



## Struttura organizzativa

**(G4-4, G4-17)**

(\*) L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2014.

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

(2) Società detenuta tramite la holding Infra Bertin Participações.

(3) Società non consolidata.

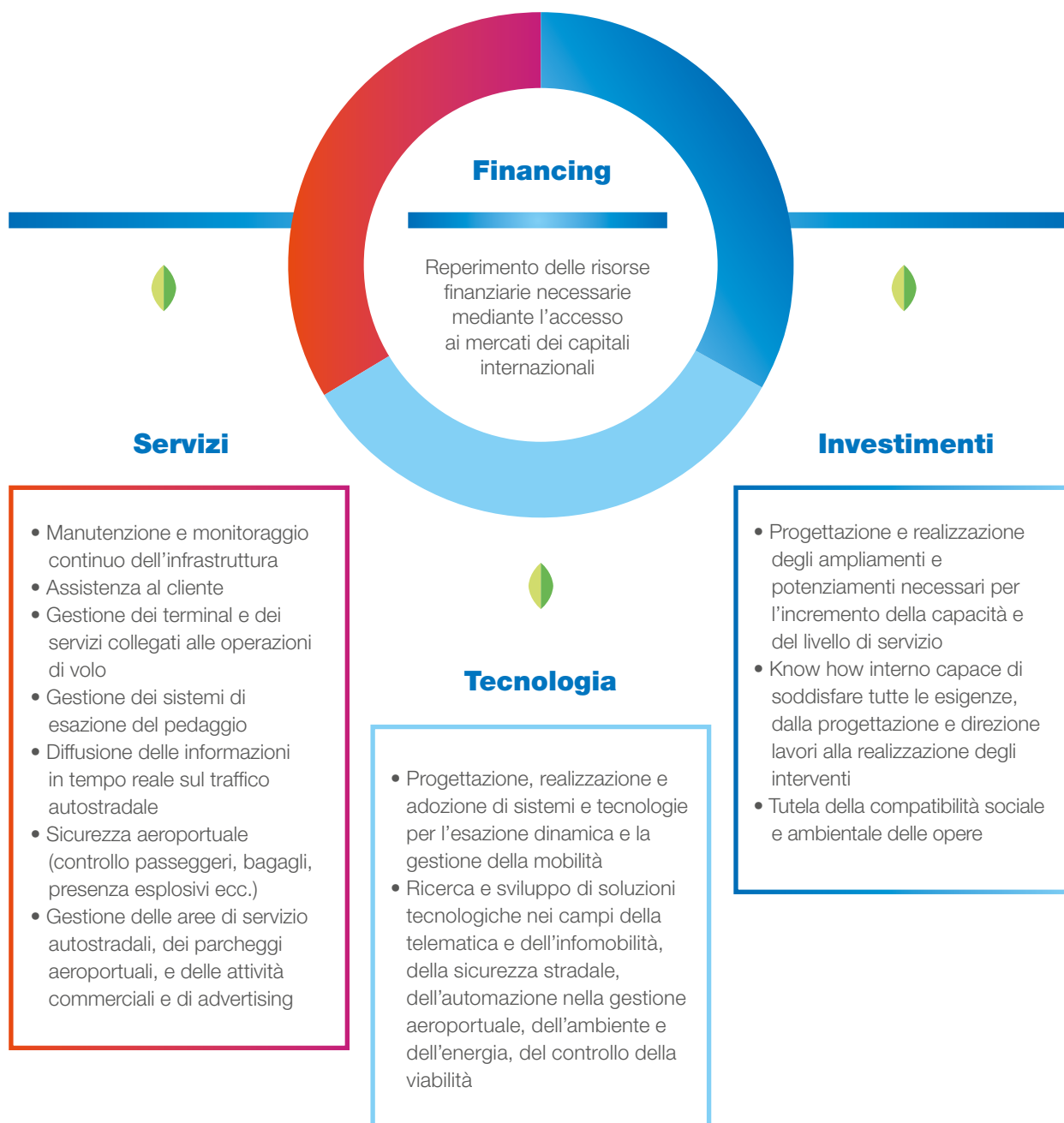
(4) Società detenute direttamente da Atlantia.

(5) Società detenuta al 59,4% da Atlantia, al 20% da Autostrade per l'Italia e al 20% da Aeroporti di Roma.

(6) Società detenuta al 46% da Atlantia, al 27% da Autostrade per l'Italia e al 27% da Aeroporti di Roma.

(7) Società controllate da Autostrade per l'Italia

## 4. Business model



# 5. Performance overview

## Atlantia in borsa

Principali dati di mercato	2014	2013
Capitale sociale (al 31 dicembre) (euro)	825.783.990	825.783.990
Numero azioni	825.783.990	825.783.990
Capitalizzazione di Borsa (milioni di euro) <sup>(1)</sup>	15.962	13.469
Utile per azione (euro) <sup>(2)</sup>	0,91	0,78
Cash Flow Operativo per azione (euro)	2,56	2,51
Dividendo per azione (euro)	0,800	0,746
Acconto (euro)	0,355	0,355
Saldo (euro)	0,445	0,391
Dividendo/Cash flow per azione (%)	31%	30%
Dividend yield <sup>(1)</sup>	4,1%	4,6%
Prezzo a fine esercizio (euro)	19,33	16,31
Prezzo massimo (euro)	16,52	16,51
Prezzo minimo (euro)	21,31	11,92
Prezzo per azione/ Utile per azione (P/E) <sup>(1)</sup>	21,24	20,8
Prezzo per azione/ Cash flow per azione <sup>(1)</sup>	7,6	6,5
Market to book value <sup>(1)</sup>	1,9	1,6
Peso di Atlantia su indice FTSE Italia All Share <sup>(1)</sup>	2,73%	2,54%
Peso di Atlantia su indice FTSE/Mib <sup>(1)</sup>	3,11%	2,92%

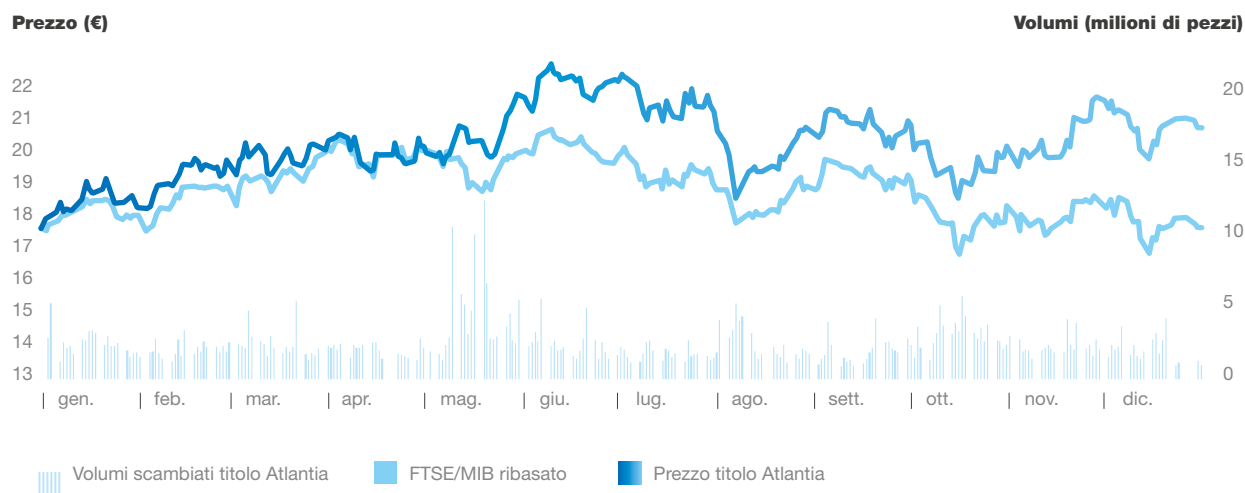
### CREDIT RATINGS DI GRUPPO

Standard & Poor's	BBB+ (outlook stabile)	BBB+ (outlook negativo)
Moody's	Baa1 (outlook stabile)	Baa1 (outlook stabile)
Fitch Ratings	A- (outlook stabile)	A- (outlook negativo)

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

(2) Calcolato in base al numero di azioni di fine esercizio, al netto delle azioni proprie in portafoglio.

## Azione Atlantia - 2014



## 6. Contesto operativo

(G4-DMA: Presenza sul mercato)

### Reti autostradali

#### Italia: il settore autostradale

Le caratteristiche produttive, orografiche e demografiche dell'Italia sono tra i fattori che, uniti a una relativa carenza di modalità alternative, hanno portato a una netta prevalenza del trasporto su strada rispetto alle altre modalità. In particolare<sup>(1)</sup>:

- Trasporto passeggeri su gomma: > 90% della mobilità totale.
- Trasporto merci su gomma: circa 60% della mobilità totale.

#### Rete italiana autostradale

(a pedaggio e non, inclusi trafori, ponti e viadotti)

- 6.841 km di cui a pedaggio 5.904 km (86%)

#### Operatori

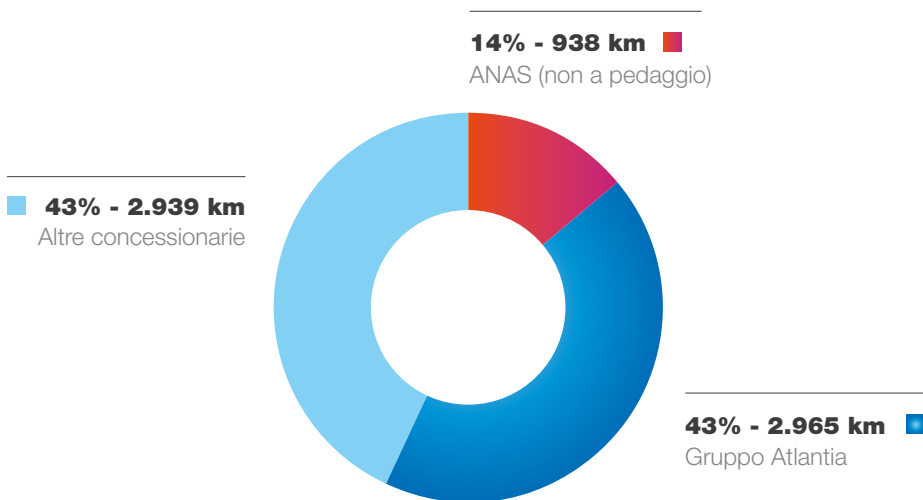
- 25 concessionari

#### Gruppo Atlantia

- 43% del sistema autostradale
- 50% del sistema autostradale a pedaggio

Il Gruppo Atlantia è il principale operatore autostradale a livello nazionale per estensione della rete italiana gestita dal Gruppo Autostrade per l'Italia.

#### Rete autostradale italiana e operatori (km)



(1) Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

**(G4-DMA: Presenza sul mercato)****Andamento del traffico**

I principali fattori da cui dipende l'andamento del traffico sono:

- situazione economica e relativi consumi privati (domanda di mobilità per lavoro, tempo libero e merci)
- attività produttiva;
- andamento del costo dei carburanti;
- esistenza di mezzi di trasporto alternativi al trasporto su strada;
- presenza di una rete stradale non a pagamento concorrenziale.

**Rete del Gruppo: traffico 2014**

Italia	Veicoli x km (milioni)				VTMG <sup>(a)</sup> 2014
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	Variazione % su 2013	
Autostrade per l'Italia	38.487	5.652	44.138	1	42.362
Autostrade Meridionali	1.484	32	1.515	4,5	80.447
Tangenziale di Napoli	836	76	911	-1,7	123.581
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	8	3	11	0,7	5.046
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	83	18	102	-2,1	8.599
<b>TOTALE CONCESSIONARIE ITALIANE</b>	<b>40.897</b>	<b>5.780</b>	<b>46.677</b>	<b>1</b>	<b>43.137</b>

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

**Estero: il settore autostradale nei paesi in cui opera Atlantia**

La decisione del Gruppo di investire in alcuni Paesi a elevato potenziale di crescita, come il Brasile, il Cile e l'India, si fonda sull'esistenza di fattori di crescita come il quadro demografico, il livello di motorizzazione, la concentrazione di risorse naturali/materie prime, la stabilità politica e l'affidabilità del sistema regolatorio, elementi che lasciano supporre forti potenzialità di crescita del PIL nel medio-lungo termine e quindi della mobilità.

**Brasile**

La rete brasiliana è lunga circa 98.475, di cui solo il 20% è stato assegnato in concessione, dopo tre fasi di privatizzazioni:

- 9.800 km inizio anni '90
- 5.500 km negli ultimi anni
- 5.900 km tra il 2013 e 2014 (non ancora operativi)

Nella seconda metà del 2013 nello Stato di Rio Grande do Sul il governo ha terminato unilateralmente contratti relativi a tratte in concessione per un totale di circa 1.800 km. Circa il 30% dei chilometri affidati in concessione è concentrato nello Stato di San Paolo, l'area del paese più sviluppata (circa un terzo del PIL e 20% della popolazione brasiliana).

Il Gruppo, tramite la controllata Atlantia Bertin Concessões, è il quarto operatore nazionale con 1.538 km. Gli altri tre operatori principali (OHL, CCR e Ecorodovias – tutti quotati alla borsa di San Paolo) gestiscono quasi il 50% della rete autostradale in concessione.

**(G4-DMA: Presenza sul mercato)****Cile**

Il Cile ha una rete autostradale di circa 6.500 km; il 49% circa è assegnato in concessione a operatori privati. Atlantia è presente in Cile:

- con il Grupo Costanera: principale operatore autostradale nell'area metropolitana di Santiago (circa 100 km di autostrade urbane in gestione e 78 km di autostrade interurbane a ovest della capitale);
- con la società Los Lagos: opera nel sud del Paese (135 km di rete).

Gli altri principali operatori in Cile sono il gruppo Abertis e Intervial (ISA).

**India**

Il network stradale dell'India è il secondo più esteso al mondo con circa 3,3 milioni di km. La National Highways Authority of India (NHAI) ha lanciato un programma di sviluppo della rete autostradale federale NHDP (National Highways Development Project) per complessivi 34.000 km di cui 28.000 km aggiudicati e 6.000 km da aggiudicare. Il mercato è estremamente frammentato e caratterizzato da oltre 50 operatori, principalmente locali, tra cui i maggiori sono GMR, L&T, IRB, Reliance, ITNL e DSC. Atlantia detiene il 50% di Pune Solapur Expressways Private Limited che gestisce la tratta autostradale Pune-Solapur di 110 km nello stato del Maharashtra.

**Polonia**

La rete autostradale attuale è di 1.216 km:

- 748 km gestiti dall'Autorità Statale, e in corso di pedaggiamento con possibili privatizzazioni a medio-lungo termine,
- 468 km in concessione a privati.

L'operatore principale è Autostrada Wielkopolska.

Atlantia, tramite Stalexport, gestisce in concessione la tratta di 61 km della A4, tra Katowice e Cracovia.

**Andamento del traffico**

Cile	Traffico (milioni di km percorsi)		Traffico (transiti x 1.000)	
	2014	Var. % vs. 2013	2014	Var. % vs. 2013
<b>GRUPO COSTANERA</b>				
Costanera Norte	993	3,4%	217.830	3,1%
Nororient	73	9,8%	6.122	9,7%
Vespucio Sur	849	6,5%	277.706	6,6%
Litoral Central	99	8,2%	3.990	8,4%
AMB	22	4,8%	9.611	4,8%
<b>LOS LAGOS</b>	<b>597</b>	<b>8,2%</b>	<b>16.033</b>	<b>9,4%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>2.634</b>	<b>5,9%</b>	<b>531.292</b>	<b>5,2%</b>



**(G4-DMA: Presenza sul mercato)**

<b>Brasile</b>	<b>Traffico (milioni di km percorsi)</b>	
	<b>2014</b>	<b>Var. % vs. 2013</b>
Triangulo do Sol	1.511	2,0%
Rodovias das Colinas	2.080	2,1%
Rodovia MG050	804	3,4%
<b>TOTALE</b>	<b>4.395</b>	<b>2,3%</b>
Rodovias do Tieté	1.326	1,8%
<b>TOTALE INCLUSO TIETÉ</b>	<b>5.722</b>	<b>2,2%</b>

<b>Polonia</b>	<b>Traffico (milioni di km percorsi)</b>	
	<b>2014</b>	<b>Var. % vs. 2013</b>
<b>TOTALE GRUPPO STALEXPORT AUTOSTRADY</b>	<b>757</b>	<b>7,4%</b>

**Trasporto aereo**

Nonostante la situazione di crisi e le tensioni a livello geopolitico, nel 2014, la crescita dell'economia globale, soprattutto dal secondo semestre, ha determinato un significativo aumento del traffico aereo, anche grazie al calo del prezzo del petrolio. A livello mondiale, circa 4,1 miliardi di passeggeri hanno preso l'aereo, così come 40,3 milioni di tonnellate di merci, in aumento sul 2013, rispettivamente, del 5,0% e 4,8%. In particolare, il segmento internazionale ha registrato un +5,8% su tutte le aree geografiche.

A livello europeo il 2014 il traffico passeggeri ha fatto +5,6% vs 2013 sia per la componente internazionale che domestica. Anche in Italia il traffico è cresciuto con +4,4% per i passeggeri (l'internazionale del +5,8%) e +5,1% per le merci.

**Settore aeroportuale**

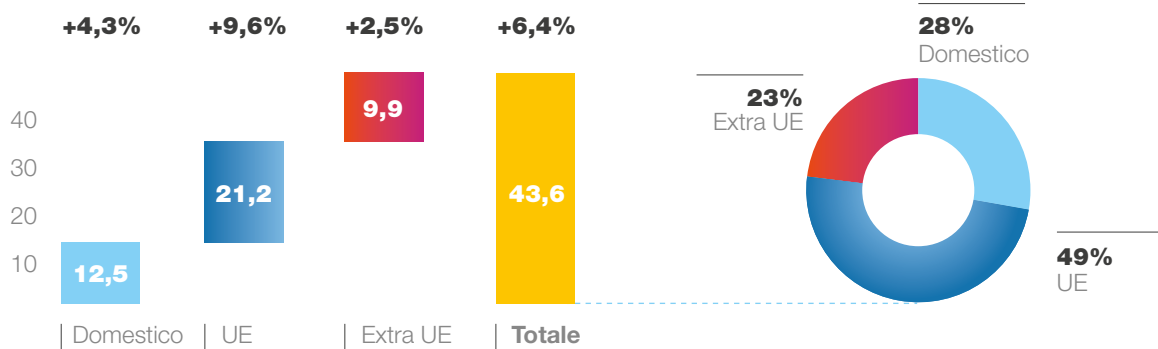
Aeroporti di Roma (ADR) gestisce gli scali romani di Fiumicino e Ciampino e si posiziona al sesto posto in Europa per passeggeri trasportati. Nel mercato italiano Fiumicino è al primo posto per traffico passeggeri, seguito da Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia.

Le attività di ADR si articolano in due business unit:

- Attività aviation (attività "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci):
  - gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti degli aeroporti,
  - servizi e attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili,
  - servizi di sicurezza aeroportuale.
- Attività non aviation:
  - offerta di una gamma ampia e differenziata, in gestione diretta o in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori all'interno degli Aeroporti di Roma,
  - attività di real estate.

## Traffico passeggeri 2014 - Sistema aeroportuale romano: 44 milioni di passeggeri

(milioni di passeggeri)

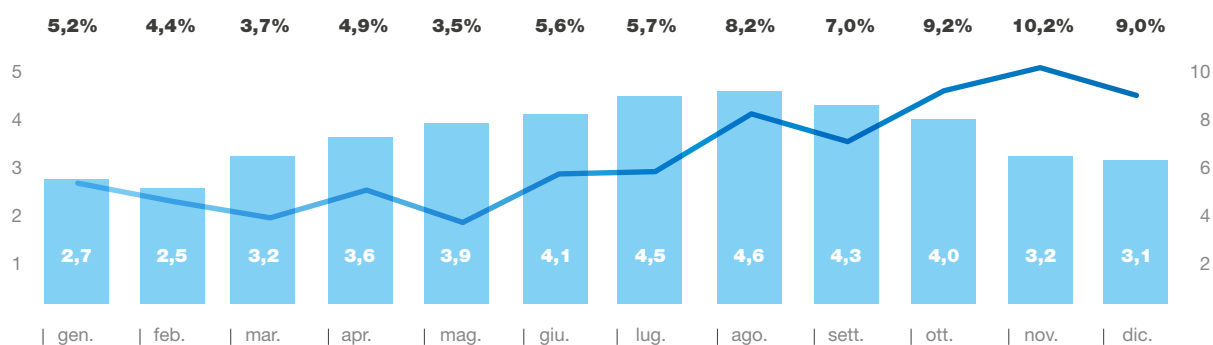


Per un confronto omogeneo, gli andamenti dei segmenti UE ed Extra UE sono stati confrontati ai valori del 2013 assumendo la presenza di Svizzera e Croazia sempre nell'ambito tariffario UE (avvenuto dal 1° luglio 2013).

## Andamento mensile 2014 del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano vs. 2013

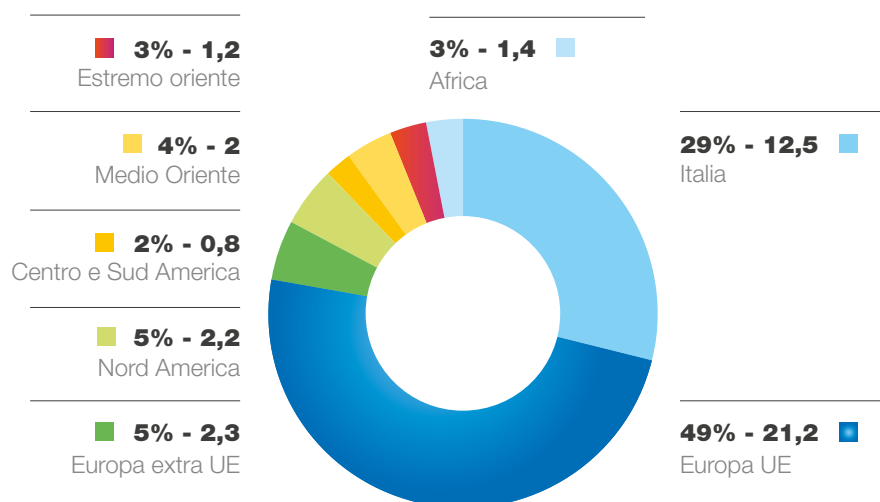
(milioni di passeggeri)

(variazione % 2014 vs. 2013)

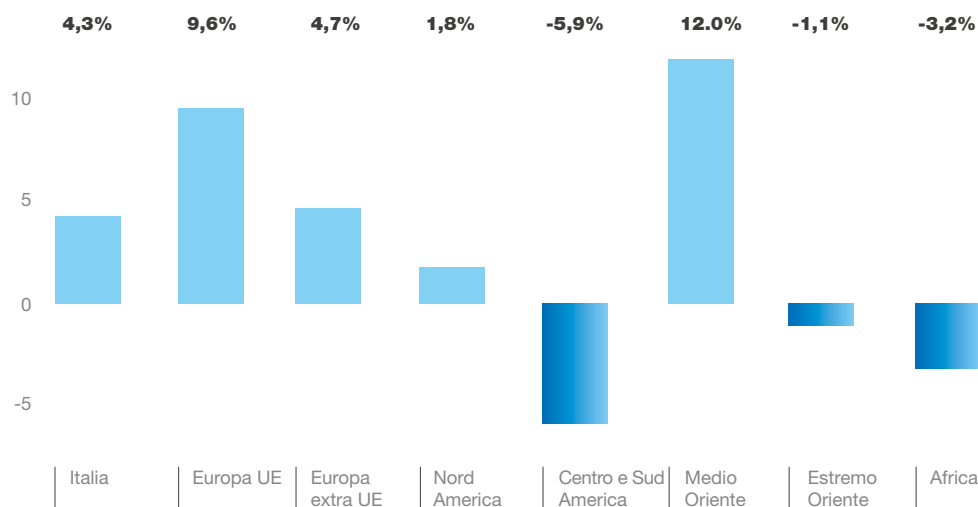


■ Passeggeri (milioni)  
■ Variazione %

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

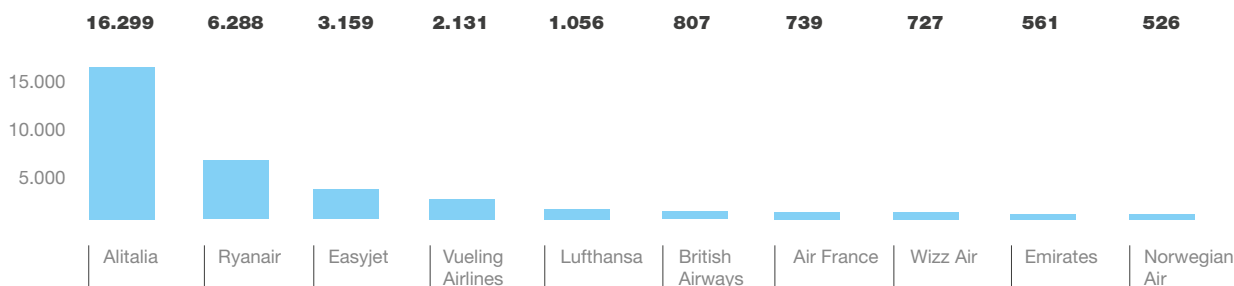


### Tassi di crescita del traffico passeggeri per area geografica di ADR



### Principali vettori

(migliaia di passeggeri)



Relativamente alla capacità offerta il 2014 ha visto un incremento dei movimenti del 3,2%, dei posti offerti del 4,7% e del tonnellaggio aeromobili del 3,8%.

Migliorare gli accessi allo scalo di Fiumicino è fondamentale per garantire una risposta alla domanda di trasporto aereo su Roma. Oltre alla collaborazione con ANAS, RFI e Roma Servizi per la mobilità, dal 2014 ADR è parte del "Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana".

Il Piano ha due strumenti, lo Sportello della Condivisione e il Tavolo Tecnico. Nel 2014 sono state avviate le attività con la partecipazione di soggetti preposti, a diverso titolo, a pianificare, realizzare e/o gestire l'assetto delle reti infrastrutturali<sup>(2)</sup>. Nel 2015 è prevista l'adozione del Piano da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sarà sottoposto all'iter approvativo.

In questa ottica, da dicembre 2014 sono attivi due servizi quotidiani Alta Velocità Frecciargento che collegano direttamente l'aeroporto di Fiumicino alle stazioni di Firenze, Bologna, Padova e Venezia.

(2) ADR, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Autorità Portuale di Civitavecchia, Autostrade del Lazio, Autostrade per l'Italia, Camera di Commercio Roma, ENAC, Regione Lazio, RFI, Roma Servizi per la Mobilità, Unindustria Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo.

# 7. Sistema di gestione dei rischi

(G4-2)

Atlantia ritiene fondamentale, per creare valore sostenibile e consentire l'assunzione "consapevole" delle scelte d'impresa, effettuare un'analisi preventiva e continuativa della natura e del livello dei rischi collegati agli obiettivi strategici.

Dal 2005 il Gruppo ha implementato un sistema di gestione dei rischi. Nel 2013, l'evoluzione societaria e organizzativa del Gruppo Atlantia ha comportato un ampliamento delle attività di core business, anche con l'introduzione del Risk appetite approvato nel Consiglio di Amministrazione del 8 marzo 2013.

L'ulteriore ampliamento del perimetro di Gruppo ha portato a ripensare il processo di Risk Management e al conseguente assetto organizzativo. Da aprile 2014, il presidio del Risk Management è garantito dal Group Controller di Atlantia e dai Risk Officer di Autostrade per l'Italia e di ADR e delle rispettive controllate.

Le strutture si occupano quindi di supportare le strutture aziendali nell'identificare, valutare, gestire e monitorare i rischi. A tal fine, il Consiglio di Amministrazione della Società ha identificato:

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

In particolare, la definizione del Risk Appetite è un processo continuativo

di analisi e valutazione effettuato dal Consiglio di Amministrazione del contesto di business in cui opera la Società, che indirizza le decisioni strategiche e riflette la propensione al rischio della Società, influenzandone le strategie di crescita del valore e il modello di business adottato.

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

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

- il coinvolgimento del Consiglio di Amministrazione nella formulazione del Risk Appetite che deve poi essere declinato su tutta l'organizzazione. Il Risk Appetite considera tutte le tipologie di rischi significativi (Business Risk Model) in cui la Società potrebbe incorrere, valutando il grado di propensione per ciascuno di essi;
- la responsabilizzazione a tutti i livelli per assicurare che il profilo di rischio assunto nelle rispettive aree di competenza sia compatibile con il Risk Appetite attraverso l'implementazione, ove possibile, delle soglie di tolleranza al rischio (Risk Tolerance). Tale attività consiste nel comunicare e diffondere tra il

management la cultura del rischio e le indicazioni emerse in fase di formulazione del Risk Appetite dal Consiglio di Amministrazione. In tal modo, il Risk Appetite è legato intrinsecamente alla cultura aziendale, garantendo condivisione e internalizzazione lungo tutta la struttura, così da allineare le azioni individuali alle aspettative del Vertice aziendale, per assicurare che il profilo di rischio assunto rimanga in linea con i parametri fissati nel framework stesso;

- l'aggiornamento del Risk Appetite da parte del Consiglio di Amministrazione. Il framework di Risk Appetite della Società è monitorato costantemente nel tempo ed eventualmente aggiornato sulla base delle modifiche esterne (normative, macroeconomiche, ecc.) e interne (modifiche organizzative, acquisizioni, fusioni, ecc.) dalle strutture competenti.

**Business Risk Model (G4>14)**

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



## 8. Governance

(G4-35)

Atlantia S.p.A. adotta un Sistema di Amministrazione e Controllo di tipo tradizionale, entro il quale sono istituiti:

- il Consiglio di Amministrazione (CdA), a cui è affidata la gestione aziendale;
- il Collegio Sindacale, a cui sono attribuite le funzioni di vigilanza;
- la Società di Revisione legale dei conti, a cui sono assegnate le funzioni di controllo contabile.

Altri organismi compongono il sistema di Governance del Gruppo, alcuni previsti in attuazione del Codice di Autodisciplina adottato da Atlantia, altri istituiti volontariamente. Tra questi ultimi, alcuni organismi sono deputati specificamente al presidio di tematiche relative alla sostenibilità (Comitato per la Sostenibilità, Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale, Ethic Officer, Steering Committee Salute Sicurezza e Ambiente).

### Il complesso di regole su cui si fonda il Sistema di Corporate Governance di Atlantia S.p.A è:

- allineato con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e gli standard più elevati raccomandati dal mercato
- aggiornato per essere 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

### Consiglio di Amministrazione (G4-34, G4-39)

- 15 Amministratori, di cui 13 non esecutivi e 2 esecutivi (il Presidente e l'Amministratore Delegato)
- eletto dall'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2013
- 7 Amministratori non esecutivi hanno il requisito di indipendenza<sup>(3)</sup>.

Il requisito di indipendenza è stato valutato dal CdA. La valutazione prende in conto le informazioni fornite dai singoli interessati, l'esame delle relazioni commerciali, finanziarie e professionali eventualmente intrattenute, anche indirettamente con la Società (sono comprese anche le relazioni che, pur non significative sul piano economico, possano risultare particolarmente rilevanti per il prestigio dell'interessato). Il Collegio Sindacale verifica la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal CdA. Nel 2014 gli amministratori indipendenti si sono riuniti una volta, per discutere su argomenti relativi ai piani strategici pluriennali e ai piani di successione del Top Management.

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

**CdA in carica al 31.12.2014 (G4-38)**

Nome e cognome	Carica in Atlantia	Età	Anni in carica <sup>(1)</sup>	% di partecipazione <sup>(2)</sup>	N. di altri incarichi rilevanti <sup>(3)</sup>
Fabio Cerchiai	Presidente	70	5	100%	7
Giovanni Castellucci	Amministratore Delegato	55	9	100%	2
Carla Angela	Consigliere <sup>(4)</sup>	76	2	92%	-
Gilberto Benetton	Consigliere	73	12	92%	5
Carlo Bertazzo	Consigliere	49	2	92%	3
Bernardo Bertoldi	Consigliere <sup>(4)</sup>	41	2	100%	10
Matteo Botto Poala	Consigliere	36	1	86%	4
Alberto Clò	Consigliere <sup>(4)</sup>	67	12	83%	2
Gianni Coda	Consigliere <sup>(4)</sup>	68	2	92%	2
Massimo Lapucci	Consigliere	45	2	100%	2
Lucy P. Marcus	Consigliere <sup>(4)</sup>	43	2	100%	4
Giuliano Mari	Consigliere <sup>(4)</sup>	69	6	100%	2
Valentina Martinelli	Consigliere	38	2	100%	-
Monica Mondardini	Consigliere <sup>(4)</sup>	54	3	83%	4
Clemente Rebecchini	Consigliere	50	2	100%	4

(1) Amministratore indipendente

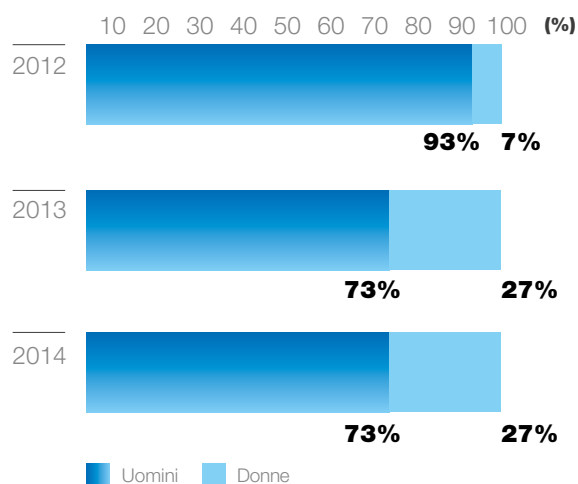
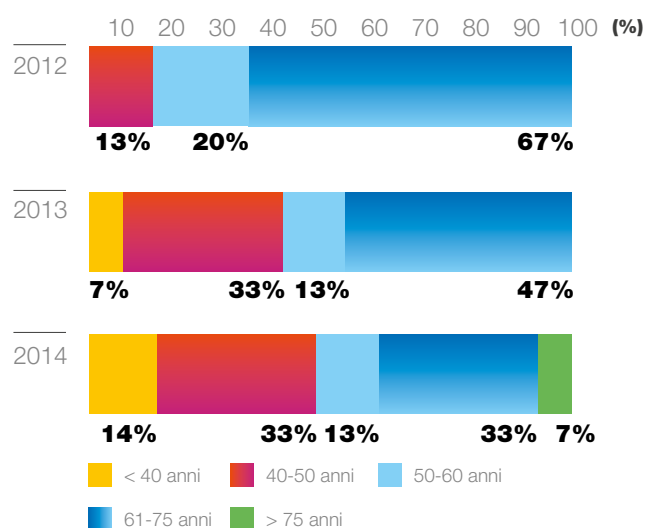
(2) % di partecipazione alle riunioni del CdA

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

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

Nel 2014 si è dimesso il Consigliere Paolo Zannoni e il CdA ha cooptato il Consigliere Matteo Botto Poala.

Per informazioni sulla composizione del CdA e gli incarichi rilevanti, cfr. Relazione sulla Corporate Governance 2014 ([www.atlantia.it/it/corporate-governance](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance)).

**CdA Atlantia per genere (al 31.12) (G4-40, G4-LA12)****CdA Atlantia per età (al 31.12)**

Il CdA è nominato sulla base di liste presentate dai soci<sup>(4)</sup> in base a una procedura delineata nello Statuto con modalità tali da garantire trasparenza e conformità ai requisiti richiesti dal Codice di Autodisciplina delle Società Quotate. Le liste presentate devono contenere anche un'esauriente informativa sulle caratteristiche personali e professionali dei candidati, accanto ad altre indicazioni, quali l'attestazione dell'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, il possesso dei requisiti prescritti dalla normativa applicabile e l'eventuale possesso di requisiti di indipendenza. Al riguardo, è previsto che almeno due candidati per ciascuna lista siano in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge e uno di essi sia iscritto al primo posto della lista. I soci che detengono una quota di partecipazione nel capitale sociale tale da consentire la presentazione di una lista di candidati amministratori, possono chiedere al CdA uscente orientamenti e indicazioni sulle tipologie di figure professionali la cui presenza in Consiglio sia ritenuta opportuna.

La procedura di voto di lista delineata ha consentito di pervenire, nei diversi mandati, alla nomina di CdA caratterizzati da una variegata ed equilibrata presenza di eminenti professionalità di tipo manageriale, economico, giuridico e di business.

Lo Statuto dal 2012 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). In particolare, è stabilito che le liste che contengono un numero di candidati pari o superiore a tre devono indicare:

- almeno un quinto dei candidati appartenenti al genere meno rappresentato per il primo mandato (legge n. 120 del 12 luglio 2011);
- almeno un terzo dei candidati appartenenti al genere meno rappresentato per i due mandati successivi.

Per ulteriori dettagli relativi si rinvia alla Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari (2014) e allo Statuto.

## **Principali compiti del CdA**

**(G4-35, G4-36, G4-37, G4-41, G4-42, G4-43, G4-45, G4-49, G4-50)**

Il CdA ha competenza esclusiva e pieni poteri ai fini della gestione aziendale, nell'obiettivo di creare valore per tutti gli stakeholder.

Il più alto organo di governo orienta la sua attività coerentemente ai principi e alle logiche della sostenibilità, che rappresenta la prospettiva di riferimento fondamentale, unitamente alle disposizioni normative, regolamentari e alle prescrizioni del Codice Etico.

Al CdA sono attribuite competenze esclusive, tra le quali:

- definizione delle linee guida della corporate governance del Gruppo definizione del percorso strategico della Società e del Gruppo, con particolare attenzione alla natura e al livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici;
- monitoraggio del generale andamento della gestione;
- valutazione dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile esame e valutazione delle situazioni di conflitto di interessi;
- presidio delle tematiche relative alla sostenibilità, con l'approvazione annuale della Carta degli Impegni per la Sostenibilità e del progetto di Bilancio Integrato.

(4) Hanno diritto a presentare le liste i soci che da soli o insieme ad altri soci rappresentino, alla data in cui le liste sono depositate presso la Società, almeno l'1% del capitale sociale (ovvero la minore quota di partecipazione al capitale sociale determinata in conformità a quanto stabilito dalla normativa di legge e regolamentare applicabile).



**Nel 2014**

- 12 riunioni, con una durata media di 2,5 ore (per il 2015 sono previste 11 riunioni)
- % media di presenze del CdA in carica: 95% (rispetto a circa il 90% del 2013)
- 3 giornate di "induction", finalizzate a informare Consiglieri e Sindaci in merito alla strategia e sullo stato delle attività relative ad ADR, alla Qualità del servizio in Autostrade per l'Italia e ADR, al benchmark con Paesi europei e scenari evolutivi delle Aree di Servizio, all'aggiornamento su Convenzioni, Investimenti, Tariffe per ADR e Autostrade per l'Italia.

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;
- i titolari di deleghe all'interno della Società, che informano puntualmente e tempestivamente il CdA in relazione all'attività svolta nell'esercizio delle deleghe stesse e, in ogni caso, sul generale andamento della gestione e la sua prevedibile evoluzione, oltre che sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni e caratteristiche, effettuate dalla Società e dal Gruppo.

Nelle riunioni, generalmente il Consiglio viene informato 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.

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 tre giorni prima della data della riunione cui si riferisce. In tema di conflitto di interesse, nel CdA i singoli Consiglieri sono chiamati a dichiarare (ai sensi dell'art. 2391 Codice Civile) l'eventuale interesse sulle proposte e la presenza di eventuali conflitti, valutando anche se allontanarsi o meno dalla riunione.

Per una gestione attenta alla creazione di valore per gli Azionisti e gli stakeholder in generale, alle riunioni del CdA possono essere chiamati a partecipare anche altri soggetti esterni al Consiglio, come uditori o con funzioni di supporto o di consulenza.

Per questioni di coerenza con la disciplina societaria vigente, non sono previsti specifici meccanismi per gli azionisti di minoranza e per i dipendenti per fornire raccomandazioni o indicazioni al CdA.

Il processo di consultazione tra il CdA, il più alto organo di governo e gli stakeholder su aspetti economici, ambientali e sociali si sviluppa tramite l'intervento di diversi soggetti e organismi, con l'attivazione di specifici strumenti, appositamente implementati per garantire un confronto con le diverse categorie di interlocutori sui temi di sostenibilità rilevanti. Il CdA viene informato nel corso delle riunioni degli esiti di tali consultazioni e in generale delle informazioni acquisite tramite l'Amministratore Delegato, a cui riferiscono i soggetti e gli organismi responsabili per le specifiche tematiche.

## Valutazione sulla dimensione/composizione/funzionamento del CdA (G4-44)

Come previsto dal Codice di Autodisciplina di Atlantia, nei mesi di gennaio e febbraio 2015 si è proceduto all'autovalutazione del board con riferimento all'esercizio 2014.

Il processo di autovalutazione, focalizzato sugli aspetti relativi alla composizione e al funzionamento del Consiglio e dei suoi Comitati, è stato svolto con il supporto della società Egon Zehnder ed è avvenuto tramite la distribuzione di un questionario strutturato ai Consiglieri e al Presidente del Collegio Sindacale, integrata da incontri individuali e riservati finalizzati alla raccolta di punti di vista addizionali.

### Esito dell'autovalutazione 2014 del CdA di Atlantia:

Elevato livello di compliance al Codice di Autodisciplina e continuità del funzionamento del CdA secondo i migliori standard

#### **Gli aspetti positivi emersi dall'autovalutazione**

- Composizione pienamente adeguata (anche in termini di generi diversi, fasce di età, anzianità di carica e principali aree di competenza)
- Rapporto tra Presidente e Amministratore Delegato e tra Amministratori Indipendenti e Non Indipendenti appropriato e rispondente alle esigenze aziendali.
- Programma di Induction apprezzato e considerato un benchmark di mercato verso una corporate governance di eccellenza.
- Partecipazione alle riunioni adeguata per numerosità e durata. Clima interno al Consiglio positivo, piena rispondenza tra le delibere e i contributi emersi durante le discussioni.
- Tipologia di materie riservate al Consiglio ottimale sia per un'efficace gestione della società sia in vista dell'attività di direzione e coordinamento delle controllate.
- Articolazione dei Comitati adeguata; le raccomandazioni formulate dagli stessi risultano avere un concreto impatto sul processo decisionale del Consiglio.
- La strategia di Atlantia è considerata chiara e condivisa; le decisioni assunte dal Consiglio riflettono un appropriato equilibrio tra breve e medio-lungo termine.

(G4-34, G4-52)

## Consiglio di Amministrazione

### Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance

Composto da 3 Amministratori Non Esecutivi e Indipendenti

#### COMPONENTI\*

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

#### REQUISITI:

Almeno un componente deve possedere un'adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi (Giuliano Mari).  
Almeno un componente deve essere un consigliere di minoranza (Lucy P. Marcus).

#### COMPITI PRINCIPALI

Supporto, tramite un'adeguata attività istruttoria, alle valutazioni e decisioni del CdA relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché all'approvazione delle relazioni finanziarie. In particolare:

- esame dei documenti e valutazione dell'attività dell'Internal Audit;
- valutazione dell'adeguatezza dei principi contabili utilizzati ai fini della redazione del bilancio;
- vigilanza sull'osservanza e sul periodico aggiornamento delle regole di corporate governance;
- vigilanza sull'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e del Codice Etico adottato dalla Società.

#### NEL 2014

- 16 riunioni (durata media: 2,5 ore)
- Aggiornamento Procedure Atlantia;
- Aggiornamenti sull'evoluzione organizzativa del risk management in Atlantia, in ASPI e in ADR.
- Aggiornamento del catalogo dei rischi e attività di risk assessment.
- Focus su operazioni finanziarie di copertura rischio tasso e cambio;
- Focus sulle misure di sicurezza sanitaria in ADR e sul tema "terre e rocce da scavo".

### Comitato risorse Umane e Remunerazione

Composto da 5 Amministratori Non Esecutivi

#### COMPONENTI\*

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

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

#### COMPITI PRINCIPALI

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

#### NEL 2014

- 9 riunioni (durata media: 2 ore)
- Valutazione della Politica di Remunerazione 2013
- Delibere varie riguardo a: remunerazione 2014, assegnazione obiettivi triennio 2014-2016, aggiornamento Succession Plan 2014, Analisi delle modifiche al Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di luglio 2014.

*Per il 2015: previste almeno 5 riunioni*

### Comitato degli Amministratori indipendenti per le operazioni con parti correlate

Composto da 3 Amministratori Non Esecutivi e Indipendenti

#### COMPONENTI\*

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

#### COMPITI PRINCIPALI

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

#### NEL 2014

- 3 riunioni
- Aggiornamento della Procedura per le operazioni con parti correlate per effetto delle modifiche organizzative intervenute in seguito alla fusione di Gemina S.p.A. in Atlantia S.p.A.

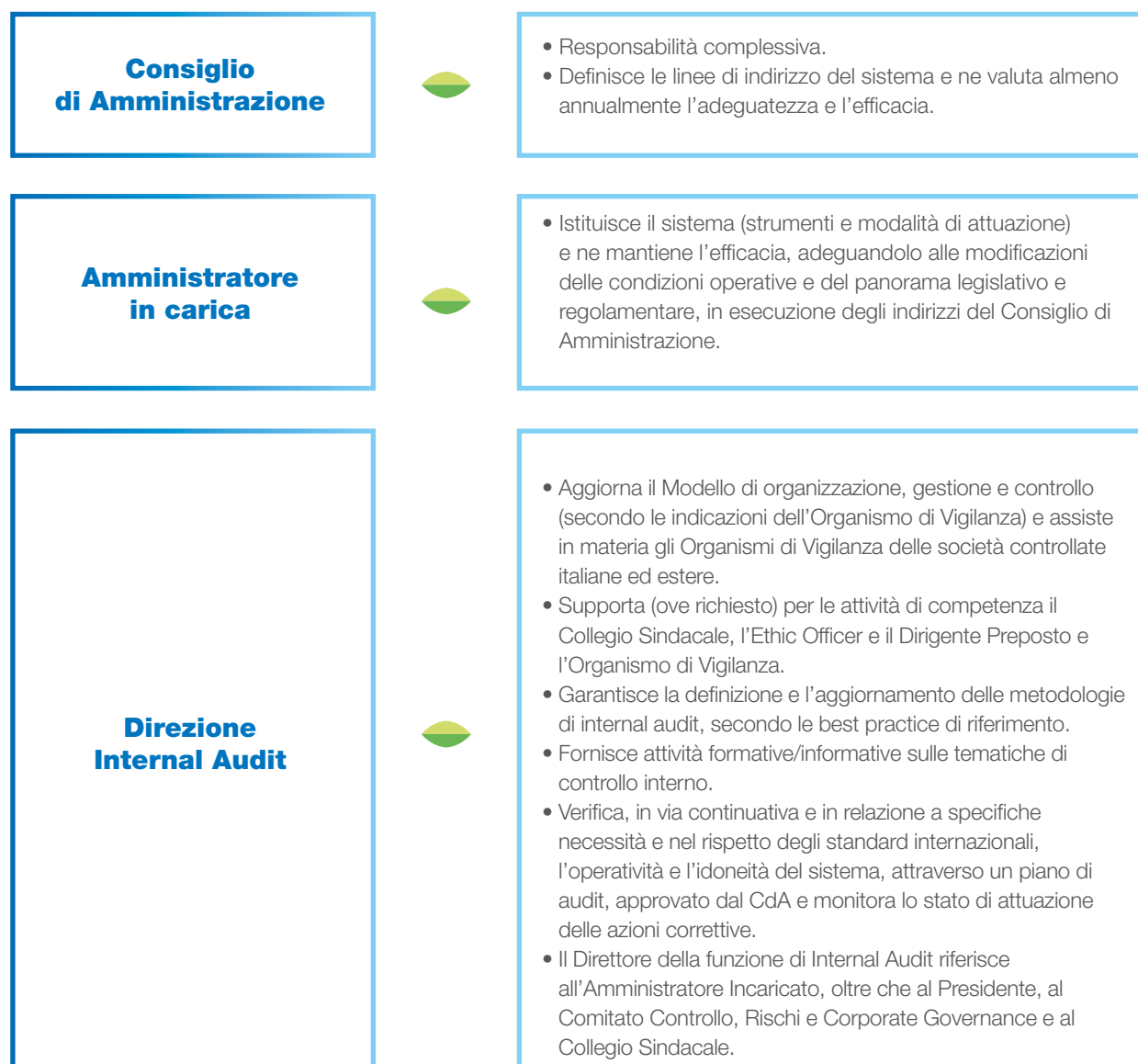
\* In carica al 31.12.2014  
A.I.: Amministratore Indipendente

**(G4-DMA: Anticorruzione)****Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (G4-45, G4-46, G4-47)**

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

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di cui fa parte il Codice Etico) ha contribuito a implementare il sistema di controllo interno della Società, oggetto di costante analisi e adeguamento al fine di assicurarne la coerenza con l'evoluzione normativa e le modifiche organizzative.





In termini organizzativi:



Nota: La Direzione Internal Audit è stata istituita dal CdA in data 11 dicembre 2014 (decorrenza 1° gennaio 2015).

**(G4-DMA: Non-discriminazione, G4-DMA: Anticorruzione)****Codice Etico**

**Definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici e operativi rilevanti.**

<b>Principi di riferimento</b>		Svolgimento dell'attività nel rispetto di tutte le disposizioni di legge e dei principi di onestà, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede.
<b>Adozione: soggetti tenuti all'osservanza</b>		Adozione formale da tutte le Società del Gruppo, italiane ed estere. Tutti i dipendenti del Gruppo e coloro che cooperano all'esercizio delle imprese delle società del Gruppo sono tenuti al rispetto delle regole aziendali e dei precetti stabiliti nel Codice Etico.
<b>Impegno alla diffusione</b>		Il Gruppo si impegna a garantire la massima diffusione del Codice Etico e a fornire adeguati strumenti di informazione riguardo ai suoi contenuti.
<b>Monitoraggio</b>		Ogni comportamento contrario alla lettera e allo spirito del Codice sarà perseguito e sanzionato perché contrario ai principi del Gruppo. Il Gruppo vigilerà sull'osservanza delle norme contenute nel Codice, assicurando la trasparenza delle operazioni e delle azioni correttive poste in essere in caso di violazione.

**(G4-56, G4-57, G4-58, G4-HR3)**

Nei siti internet delle società del Gruppo è visibile un'apposita sezione dedicata alle tematiche del Codice Etico, unitamente a dichiarazioni e video sull'impegno del Gruppo in tema, e alle modalità di utilizzo dello strumento per la segnalazione delle presunte violazioni. Periodicamente sono erogati specifici corsi di formazione e sono state implementate apposite procedure di gestione delle segnalazioni

L'Organismo preposto alla divulgazione, alla diffusione e alla verifica dell'osservanza del Codice Etico di Gruppo è l'Ethic Officer (ref. [www.atlantia.it/it/corporate-governance/ethic-officer.html](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/ethic-officer.html)). Nel 2014 sono pervenute 69 segnalazioni (rispetto alle 29 del 2013) e per tutte sono state completate le attività di istruttoria. Due di queste hanno dato origine a segnalazioni da parte dell'Ethic Officer alle strutture aziendali competenti per i provvedimenti da adottare.

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

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

(G4-DMA: Anticorruzione, G4-DMA: Meccanismi di gestione dei reclami sugli impatti sulla società)

## Anticorruzione

### Informazione e monitoraggio



Sono stabiliti flussi informativi periodici e obbligatori verso gli Organismi di Vigilanza istituiti presso ciascuna Società del Gruppo.

Programmi e controlli relativi alla corruzione sono presenti in tutte le Società del Gruppo attraverso il monitoraggio del Modello 231 (realtà italiane) e del Compliance Program (Società controllate estere).

Le attività di monitoraggio vengono svolte dall'Internal Audit di Gruppo per conto degli Organismi di Vigilanza locali.

### Documenti di riferimento



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

(G4-S03, G4-S04, G4-S05, G4-S011, G4-HR2)

### Nel 2014

#### Attività:

- 59 attività di audit di cui 30 audit operativi (5 relativi ad Atlantia e 25 alle società del Gruppo).
- 23 interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione (l'Internal Audit svolge continuamente verifiche sui rischi legati alla corruzione su tutte le società del Gruppo).
- Monitoraggi relativi alle aree a rischio reato 231 per 15 società del Gruppo.
- Verifica del rispetto del Compliance Program per le società controllate estere in Brasile, Cile, Polonia e USA.
- Assistenza all'Organismo di Vigilanza di Aeroporti di Roma.
- Supporto all'Ethic Officer nell'istruttoria di circa 40 segnalazioni

#### Risultati:

- Dal Piano annuale di Audit è risultato che non vi sono elementi tali da far ritenere non adeguato il sistema di controllo interno e gestione dei rischi di Atlantia S.p.A.
- Le segnalazioni relative a presunti casi di corruzione sono state inoltrate all'Ethic Officer e agli Organismi di Vigilanza delle società coinvolte (come da procedura di Gruppo), quindi sono state trasmesse all'Internal Audit, per lo svolgimento delle relative attività di indagine e istruttoria. Non sono stati riscontrati in nessun caso elementi a supporto delle presunte violazioni indicate nelle segnalazioni.
- Nessun caso di violazione di diritti umani segnalato.

## Collegio sindacale

- 5 membri effettivi e 2 supplenti
- nominati dall'assemblea del 24 aprile 2012 (in carica fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014)

I membri del Collegio Sindacale sono nominati mediante la procedura del voto di lista e nel rispetto della normativa vigente relativa all'equilibrio tra i generi. La Presidenza del Collegio spetta alla persona candidata al primo posto della lista di minoranza che ottiene il maggior numero di voti.

Componenti	Carica	% di partecipazione	Altri incarichi ricoperti
Corrado Gatti <sup>(1)</sup>	Presidente	100%	14
Tommaso Di Tanno	Sindaco effettivo	50%	6
Raffaello Lupi	Sindaco effettivo	88%	2
Milena Motta*	Sindaco effettivo	94%	2
Alessandro Trotter	Sindaco effettivo	100%	9
Giuseppe Maria Cipolla	Sindaco supplente	-	-
Fabrizio Riccardo Di Giusto*	Sindaco supplente	-	-

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

### Nel 2014

- 16 riunioni
- Verifica della corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal CdA per valutare l'indipendenza dei Consiglieri.
- Partecipazione alle riunioni del Comitato per il Controllo Interno e per la Corporate Governance.
- Vigilanza sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario previste dal Codice di Autodisciplina di Atlantia (ai sensi dell'art. 149 c. 1 lett. c bis del TUF).
- Svolgimento delle funzioni proprie del Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile.
- Partecipazione a 3 giornate di "induction", finalizzate a informare Consiglieri e Sindaci in merito alla strategia e sullo stato delle attività relative ad ADR, alla Qualità del servizio in Autostrade per l'Italia e ADR, al benchmark con Paesi europei e scenari evolutivi delle Aree di Servizio, all'aggiornamento su Convenzioni, Investimenti, Tariffe per ADR e Autostrade per l'Italia.

## Rapporti con gli azionisti e assemblee



## Tutti gli stakeholder sono destinatari della comunicazione di Atlantia



La comunicazione con la comunità finanziaria e gli altri stakeholder avviene anche tramite l'apposita sezione del sito Atlantia ([www.atlantia.it/it/investor-relations/index.html](http://www.atlantia.it/it/investor-relations/index.html)).

Per le assemblee gli Amministratori incoraggiano e facilitano la partecipazione più ampia possibile e consapevole. In un'apposita sezione del sito internet della Società sono disponibili le informazioni e i documenti necessari. Gli Azionisti ai quali spetta il diritto di voto possono porre domande (alle quali sarà data risposta durante l'assemblea stessa) sulle materie all'ordine del giorno, utilizzando l'apposita sezione sul sito internet o inviando le domande tramite fax o posta certificata.



## Management



### **Fabio Cerchiai** Presidente

Presidente di Atlantia e di Autostrade per l'Italia dall'aprile 2010.

Nato a Firenze nel 1944, Cavaliere del Lavoro, è laureato in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi La Sapienza di Roma.

Ha iniziato la sua carriera in Assicurazioni Generali, dove è stato nominato nel 1997 Amministratore Delegato e nel 2001 Vice Presidente, cariche ricoperte sino al 2002. Ha altresì ricoperto numerosi incarichi nei consigli di amministrazione di importanti società assicurative e finanziarie, in Italia e all'estero. È stato Presidente di INA Assitalia fino al 2003 e Presidente di ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) fino al 2011.

Attualmente è Presidente di UnipolSai, di Cerved Information Solutions, di SIAT e Presidente del Gruppo assicurativo ARCA; è consigliere di amministrazione di Edizione. È Professore a contratto presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano – Facoltà Scienze Bancarie, Finanziarie e Assicurative.



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

Nato a Senigallia (AN) nel 1959, si è laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università di Firenze e ha conseguito il master in Business Administration presso la SDA Bocconi.

Dal 1988 al 1999 ha operato nell'ambito della Boston Consulting Group (BCG), società di consulenza leader nel settore delle strategie aziendali, delle sedi di Parigi (fino al 1991) e di Milano (dal 1991) fino al ruolo di Partner e responsabile dell'Italian Customer Service e Pharma Practices. Nel gennaio del 2000 è nominato Amministratore Delegato del Gruppo Barilla.

Nel giugno 2001 diventa Direttore Generale del Gruppo Autostrade. Da aprile 2005 ha assunto la carica di Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia mantenendo la responsabilità di Direttore Generale di Autostrade S.p.A., oggi Atlantia. Dal 2006 è Amministratore Delegato di Atlantia. Dal novembre 2013 è consigliere di amministrazione di Aeroporti di Roma.



### **Giancarlo Guenzi** Chief Financial Officer

Chief Financial Officer e Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili di Atlantia ai sensi dell'art. 154-bis del Testo Unico della Finanza dal 2007.

È Chief Financial Officer di Autostrade per l'Italia e consigliere di amministrazione in diverse società del Gruppo.

Nato a Roma nel 1955, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi La Sapienza di Roma; è dottore commercialista e revisore legale.

Opera nel Gruppo dal 1994, anno nel quale assume la responsabilità dell'area Pianificazione e Controllo di Gruppo, dopo aver maturato importanti esperienze professionali nel Gruppo Italtel e in KPMG.

Dal 2003 al 2007 ha ricoperto la carica di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Pavimental, società di costruzione e manutenzione del Gruppo Atlantia.



**Monica Cacciapuoti**  
**Direttore Risorse Umane di Gruppo**

Direttore Risorse Umane di Gruppo dal dicembre 2013 e Segretario del Comitato Risorse Umane e Remunerazione di Atlantia.

Nata a Torino nel 1968, laurea in Filosofia, ha ricoperto responsabilità e incarichi crescenti nell'ambito delle Risorse Umane e Organizzazione: inizialmente presso il Gruppo Burgo, a seguire Techint, Spencer Stuart e, dal 2006 in Autostrade per l'Italia, inizialmente come Responsabile Sviluppo Risorse e dal 2008 in qualità di Responsabile Risorse Umane della Società. È consigliere di amministrazione in alcune società del Gruppo; è Presidente del Comitato Remunerazioni di Grandi Stazioni.



**Michelangelo Damasco**  
**General Counsel**

General Counsel dal gennaio 2015, nato a Tramutola (PZ) nel 1963, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi La Sapienza di Roma e il master in Business Administration presso la SDOA Business School.

Ricopre diverse cariche societarie in controllate estere del Gruppo.

Dal 2007 è stato Responsabile Affari Societari e Legale Internazionale di Autostrade per l'Italia fino alla nomina di Direttore Legale della Società, nel 2014. Prima di entrare nel Gruppo Atlantia ha ricoperto ruoli di responsabilità nel Gruppo Caltagirone, Telecom International e Telecom Italia, maturando una consolidata esperienza in ambito internazionale.



**Francesco Delzio**  
**Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing**

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

È Presidente di AD Moving, società del Gruppo concessionaria di pubblicità per il settore autostradale, e Direttore delle testate My Way, Agorà e Infomoving.

Nato a Bari nel 1974, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università LUISS Guido Carli. Ha conseguito il Master RAI in Giornalismo Radiotelevisivo e dal 1999 è giornalista professionista.

Dal 2008 al 2011 ha ricoperto il ruolo di Direttore Affari Istituzionali e Relazioni Esterne del Gruppo Piaggio. Precedentemente, dal 2002 al 2008 è stato Direttore dei Giovani Imprenditori di Confindustria, giornalista professionista in RAI dal 1999 fino al 2002 e Consigliere d'Amministrazione presso l'Università Luiss Guido Carli.

È autore di numerosi saggi ed editorialista. È inoltre Condirettore del Master in Relazioni Istituzionali, Lobby e Comunicazione d'Impresa presso l'Università Luiss Guido Carli.



**Marco Pace**  
**Direttore Group Controlling**

Direttore Group Controlling dal febbraio 2015, nato a Como nel 1968, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università La Sapienza di Roma; è dottore commercialista e revisore legale.

È consigliere di amministrazione in alcune società del Gruppo.

Fino al gennaio 2015 ha ricoperto il ruolo di Chief Strategic Planning & Control Officer del Gruppo OTB. Precedentemente, ha ricoperto responsabilità e incarichi crescenti con esperienze internazionali nell'ambito della Pianificazione e Controllo in gruppi multinazionali quali: EDS, Siemens e Omnitel/Vodafone.

Dal 2005 al 2008 è stato già responsabile della Pianificazione e Controllo Operativo di Autostrade per l'Italia.



**Concetta Testa**  
**Direttore Internal Audit**

Direttore Internal Audit dal gennaio 2015 e componente dell'Organismo di Vigilanza di Atlantia e di Autostrade per l'Italia.

Nata a Termoli (CB) nel 1973, è laureata in Ingegneria Chimica. Entrata in Autostrade per l'Italia nel 2001 nell'ambito della Pianificazione e Controllo, a seguito di un'esperienza maturata in IMI e Mediocredito Centrale. È stata Responsabile Organizzazione di Autostrade per l'Italia e Group Controller di Atlantia. È stata consigliere di amministrazione in società del Gruppo.



**Gennarino Tozzi**  
**Direttore Progetti Infrastrutturali**

Laureato in Ingegneria Civile all'Università degli Studi di Roma La Sapienza, ha operato sempre nel mondo delle infrastrutture. Direttore Generale, Amministratore Delegato e Presidente in società di costruzioni, fra le quali: Gambogi, Società Condotte d'Acqua e Todini Costruzioni Generali. Nel 2003 entra a far parte di Autostrade per l'Italia in qualità di Direttore Nuove Opere. Successivamente è stato nominato Direttore Operativo Sviluppo Rete e Condirettore Generale Sviluppo Rete.

È consigliere di amministrazione di alcune società del Gruppo. Dal dicembre 2013 è il Direttore Infrastrutture della Capogruppo Atlantia.



**Massimo Sonogo**  
**Responsabile Corporate Finance e Investor Relations**

Nato nel 1973, si è laureato in Economia Aziendale presso l'Università Bocconi di Milano con un Program in International Management presso la McGill University di Montreal.

Ricopre cariche societarie in diverse controllate estere del Gruppo. Prima di entrare nel Gruppo Atlantia ha maturato precedenti esperienze professionali in Morgan Stanley, Citigroup ed Edizione Holding.

## Politica di remunerazione del Gruppo (G4-51, G4-52, G4-53)

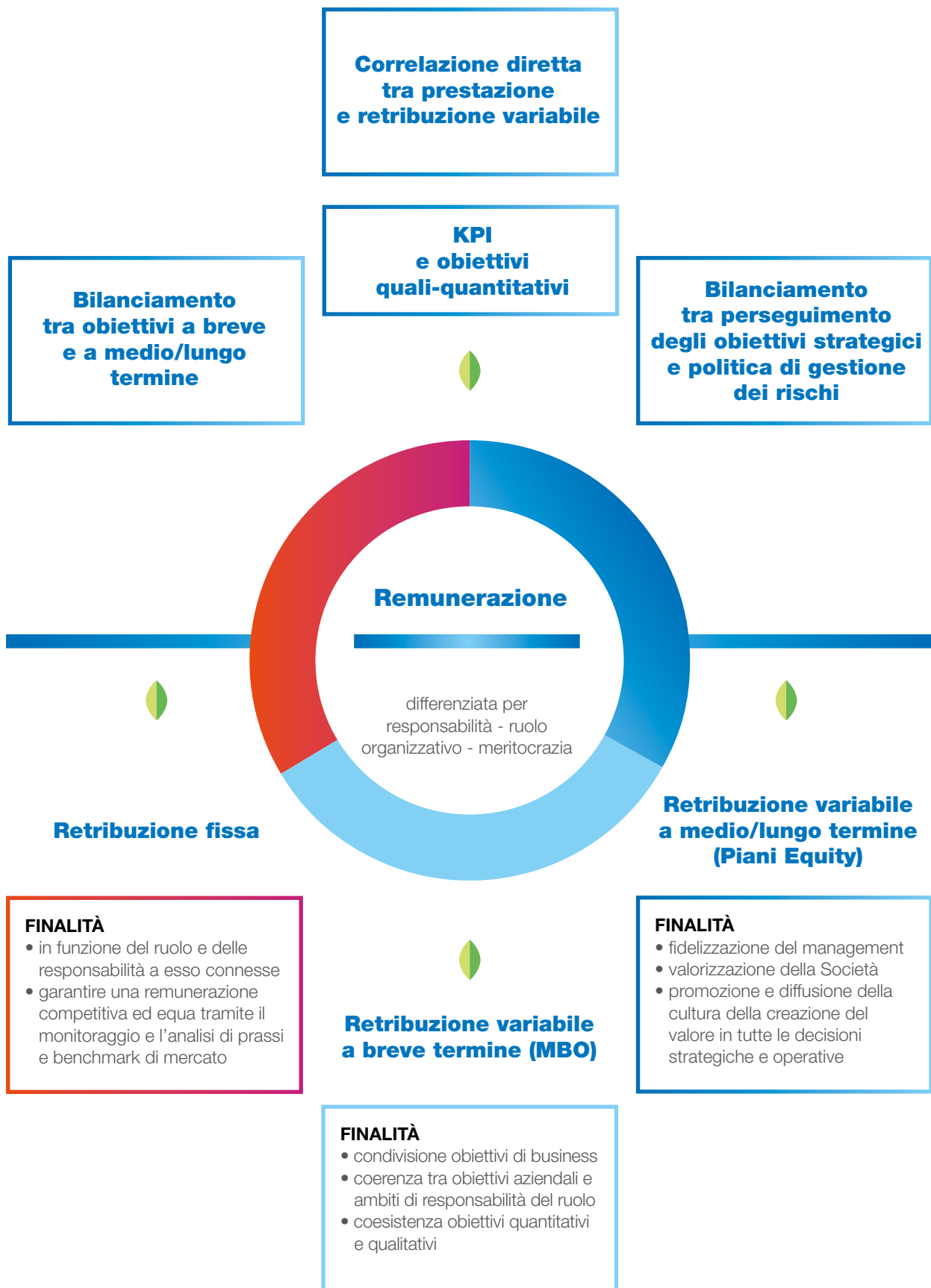
La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile dell'azienda, condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione. La struttura retributiva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

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

- amministratori esecutivi e non esecutivi
- dirigenti con responsabilità strategiche

Il Gruppo fa riferimento a tale politica per la definizione, inoltre, della remunerazione per gli amministratori che ricoprono particolari cariche. La componente fissa e la componente variabile sono adeguatamente bilanciate in funzione degli obiettivi strategici e della politica di gestione dei rischi della Società, tenuto anche conto del settore di attività in cui la stessa opera e delle caratteristiche dell'attività d'impresa concretamente svolta.

Informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti nel 2014 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione sono disponibili nella "Relazione sulla Remunerazione 2015".



## Governance della sostenibilità (G4-36, G4-37, G4-48)

Un'efficace implementazione della prospettiva dello sviluppo sostenibile richiede una definizione coerente del sistema di governance.

Il Comitato di Sostenibilità di Atlantia è l'organismo che promuove i principi e i valori dello sviluppo sostenibile all'interno del Gruppo, propone obiettivi, programmi e iniziative inerenti i temi di CSR e definisce e monitora gli obiettivi annuali e pluriennali di sostenibilità.

Il Comitato esamina e recepisce anche istanze provenienti da altri organismi istituiti al fine di garantire il più adeguato presidio della sostenibilità, quali il Comitato tecnico di coordinamento acquisti, l'Ethic Officer. Strutture operanti sui temi della sostenibilità sono presenti anche nelle singole società del Gruppo, come per esempio il Comitato di Sostenibilità in ADR, lo Steering Committee Salute e Sicurezza e Ambiente di Autostrade per l'Italia e il Comitato per i progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale.

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

### Comitato per la sostenibilità

Componenti (al 31.12.2014)	Responsabilità
<b>CHIARA MIO (PRESIDENTE)</b> Università Ca' Foscari (Venezia)	Presidio delle tematiche della sostenibilità nel Gruppo, con il supporto degli altri organismi specificamente istituiti.
<b>GIOVANNI CASTELLUCCI</b> Amministratore Delegato - Atlantia	Promozione di principi e valori dello sviluppo sostenibile nel Gruppo.
<b>FRANCESCO F. DELZIO</b> Direttore Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia	Proposta di obiettivi, programmi e iniziative su temi di sostenibilità.
<b>GENNARINO TOZZI</b> Direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia	Monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi della Carta degli Impegni, con attivazione del processo di aggiornamento e revisione annuale.
<b>MONICA CACCIAPUOTI</b> Direttore Risorse Umane di Gruppo di Atlantia	Analisi e condivisione della bozza dei contenuti di sostenibilità inseriti nella comunicazione societaria, prima dell'approvazione da parte del CdA.
<b>GIANCARLO GUENZI</b> Group Controller - Atlantia	
<b>SIMONETTA GIORDANI</b> Responsabile Rapporti Istituzionali e Sostenibilità di Atlantia (Segretario)	
<b>GIAMPIERO GIACARDI</b> Direttore Centrale Risorse di Autostrade per l'Italia	
<b>ROBERTO MENGUCCI</b> Direttore Estero di Autostrade per l'Italia	
<b>LORENZO LO PRESTI</b> Amministratore Delegato - Aeroporti di Roma	
<b>LORENZO CAVINA</b> Responsabile Organizzazione, Qualità e Ambiente di Aeroporti di Roma	

### Attività e risultati 2014

Il Comitato si è riunito con cadenza semestrale. Tra le tematiche più rilevanti: verifica della strategia di Sostenibilità di medio-lungo termine, analisi di materialità, piena integrazione di Aeroporti di Roma nel perimetro di rendicontazione.





**B.**

---

## **Carta degli impegni per la sostenibilità 2015**

Aree di impegno

**42**



# Aree di impegno

## Capitale infrastrutturale

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
Andamento del traffico e adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità	<b>Adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità</b>	Obiettivo di investimenti del Gruppo in infrastrutture autostradali e aeroportuali nel 2015: 1 miliardo di euro.

## Capitale finanziario

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apertura a nuovi mercati e settori</li> <li>• Sostenibilità dei livelli di indebitamento e liability management</li> </ul>	<b>Mantenimento di un rating di credito coerente con gli obiettivi di sviluppo e le esigenze finanziarie del gruppo nell'ambito di un quadro di adeguata remunerazione per gli azionisti</b>	<p>Ottimizzazione del costo del debito attraverso operazioni di rifinanziamento e liability management.</p> <p>Valorizzazione degli asset in portafoglio e sviluppo di nuove opportunità di business.</p>

## Capitale umano

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
Gestione del Capitale umano	<b>Valorizzare e sviluppare i talenti del Gruppo</b>	<p>"Talent Upgrade": realizzare a livello di Gruppo il piano di crescita dei Talenti.</p> <p>"Atlantia for Value": programma di cross-fertilization, volto a integrare il patrimonio "culturale" del Gruppo e a trasformare i valori (Cliente, Ambiente e Sicurezza) in azioni e risultati tangibili per il business.</p> <p>Armonizzazione e integrazione dei sistemi e metodologie HR di Gruppo (Sistemi di Incentivazione, Performance Management, Training &amp; Development, Processi di Recruiting).</p>
Salute e sicurezza sul lavoro	<b>Miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza sul lavoro e tutela della salute</b>	<p>Estensione e miglioramento continuo dei sistemi di gestione per la salute e sicurezza secondo lo standard OHSAS 18001.</p> <p>Campagne di sensibilizzazione e/o formazione estese anche a dipendenti delle imprese della catena di fornitura.</p>



## Capitale sociale

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Customer relationship management</li> <li>• Qualità del servizio</li> <li>• Relazioni con le Istituzioni, comunità locale e società civile</li> <li>• Impatto delle infrastrutture</li> <li>• Reputazione di Impresa</li> </ul>	<p><b>Aumento del grado di soddisfazione della clientela e miglioramento degli standard di qualità "integrata" del servizio</b></p>	<p>Miglioramento continuo della qualità erogata e percepita, attraverso il miglioramento ulteriore del rating annuo medio di Fiumicino (fonte ACI) e il miglioramento della customer satisfaction (fonte analisi CSI sui frequent traveller). Iniziative su autostrade e aeroporti per mettere il cliente al centro.</p> <p>Riduzione delle code per lavori e del corrispondente indice di Total Delay (indicatore del "tempo perso" complessivo dai veicoli che attraversano tratte in cui sono presenti code o rallentamenti a causa di lavori), con effetto diretto sul miglioramento della qualità del servizio e indiretto sulla sicurezza stradale.</p> <p>Obiettivo 2015: riduzione di circa il 10% del Total Delay rispetto al 2014.</p> <p>Sviluppo e lancio della nuova App My Way per migliorare la customer experience e la sicurezza dei clienti in viaggio sulla rete di Autostrade per l'Italia.</p>
	<p><b>Promozione del Gruppo Atlantia come player rilevante per lo sviluppo del Paese</b></p>	<p>Promozione del progetto "Sei in un Paese meraviglioso" attraverso eventi dedicati (La repubblica delle idee, Panorama di Italia, Giro d'Italia etc.), trasmissioni tv (My Way, Sky Arte etc.) e articoli su stampa e web. Realizzazione a Fiumicino di iniziative per la promozione e la valorizzazione del territorio.</p> <p>Costruzione di una "nuova cultura delle infrastrutture" in particolare attraverso la pubblicazione e la creazione di dibattito intorno al "Manifesto Infrastrutture" ASPI-Bocconi, in partnership con l'Università.</p>

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualità del servizio</li> <li>• Impatto delle infrastrutture</li> <li>• Reputazione di Impresa</li> </ul>	<b>Miglioramento continuo degli standard di sicurezza</b>	<p>Prosecuzione sulla rete autostradale del programma di interventi per la riduzione degli incidenti nei Punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM) al fine di ridurre il PISM index (rapporto tra il numero di incidenti avvenuti nei PISM e miliardi di km percorsi sulla rete) a un valore di circa 50 (52,65 nel 2014).</p> <p>a) Revisione delle procedure di spazzamento per la riduzione dei rischi legati alla presenza di F.O.D. (Foreign Object Damages/Debris) in airside.</p> <p>b) Implementazione di investimenti per il miglioramento dei livelli di safety sui piazzali.</p> <p>c) Modifica assetti regolamentari del settore operativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• avvio procedura di gara europea per applicazione limitazione operatori di handling.</li> <li>• avvio iter di conversione della certificazione di aeroporto in applicazione del Regolamento europeo 139 (EASA).</li> </ul> </p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relazioni con le Istituzioni, comunità locale e società civile</li> <li>• Impatto delle infrastrutture</li> <li>• Reputazione di Impresa</li> <li>• Gestione della supply chain</li> <li>• Anticorruzione</li> </ul>	<b>Miglioramento della reputazione di Impresa attraverso il rafforzamento dei rapporti e il coinvolgimento degli stakeholder</b>	<p>Mantenimento del titolo Atlantia nei rating etici e collaborazione con Istituzioni riconosciute sui temi della sostenibilità.</p>
	<b>Diffusione e verifica dei principi di Sostenibilità nella Supply Chain</b>	<p>Assessment di sostenibilità comune a tutti i nuovi fornitori e al 50% (in valore) dei fornitori esistenti già iscritti individuati secondo criteri di materialità.</p> <p>Intensificazione del sistema di audit pre-announced e/o unannounced e di follow up.</p>
	<b>Riduzione degli impatti sociali e ambientali generati dalla catena di fornitura</b>	<p>Engagement secondo criteri di materialità di imprese della supply chain per la mitigazione dell'impatto ambientale del trasporto su strada (emissione di gas a effetto serra, rumore, vibrazioni, incidenti).</p> <p>Mappatura dei fornitori di energia sulla base della quota di "green energy" garantita.</p>
	<b>Riduzione degli impatti sociali e ambientali generati dalla catena di fornitura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promozione di attività formative per la diffusione della "cultura etica" attraverso i presidi formativi del Gruppo.</li> <li>• Ottimizzazione dei tempi di evasione delle segnalazioni all'Ethic Officer.</li> <li>• Omogeneizzazione della presenza dell'Ethic Officer e delle modalità di accesso nei siti web delle società del Gruppo.</li> </ul> <p>Estensione dell'attività di formazione sul tema dell'anticorruzione con ampliamento del perimetro alle società controllate estere.</p>

## Capitale naturale

Material matters	Obiettivo	Azioni 2015
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rispetto e valorizzazione del territorio</li> <li>• Inquinamento acustico</li> </ul>	<b>Prosecuzione della riduzione dei consumi energetici grazie allo sviluppo di fonti rinnovabili di energia elettrica</b>	<p>Iniziative per la produzione di energia da fonte rinnovabile e di risparmio energetico su impianti elettrici, di climatizzazione e illuminazione in ambito autostradale e aeroportuale. Obiettivo energetico complessivo: risparmio di 1.021 Tep/anno.</p> <p>Completamento del sistema di trigenerazione presso la sede generale di Roma di Autostrade per l'Italia e realizzazione del sistema di trigenerazione del centro elaborazione dati di Firenze, con un obiettivo di risparmio energetico annuale di circa 1.817 MWh a regime e 1.200 tonnellate di CO<sub>2</sub>/anno.</p>
	<b>Potenziamento delle azioni di contenimento e monitoraggio dell'inquinamento acustico nei territori circostanti</b>	<p>Prosecuzione degli interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico (PRA), attraverso la realizzazione di ulteriori 27 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 48 milioni di euro, per un risanamento complessivo del 52,5% della popolazione interessata dal PRA.</p> <p>Definizione del "Piano di mitigazione dell'inquinamento acustico su Fiumicino e Ciampino" (da condividere con ENAC) ed efficientamento delle attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico attraverso l'ammodernamento delle centraline di rilevazione rumore e l'implementazione di nuove strumentazioni software sia nello scalo di Fiumicino che di Ciampino.</p>
Rispetto e valorizzazione del territorio	<b>Incremento della percentuale di raccolta differenziata e gestione integrata della filiera dei rifiuti</b>	<p>Estensione delle attività correlate alla raccolta differenziata dei rifiuti con l'obiettivo di raggiungere l'80% della raccolta differenziata per Fiumicino e il 25% per Ciampino.</p>
	<b>Riduzione dei consumi di acqua potabile e ottimizzazione della gestione e del trattamento dell'acqua piovana</b>	<p>Prosecuzione del trend di diminuzione dei consumi idrici in aeroporto con l'obiettivo di ridurre il consumo di acqua potabile per passeggero di un ulteriore 4%, attraverso sistemi di modulazione della portata d'acqua erogata in funzione dell'effettiva richiesta.</p> <p>Installazione di misuratori di portata in aeroporto per l'ottimizzazione della gestione della risorsa idrica e la mitigazione dei rischi relativi al cambiamento climatico.</p> <p>Realizzazione di nuovi impianti di disoleazione per il trattamento dell'acqua piovana raccolta da piste e piazzali, separandola da eventuali componenti di idrocarburi prima dell'immissione nella rete idrica circostante.</p>
	<b>Ampliamento del perimetro oggetto di certificazioni internazionali ambientali</b>	<p>Estensione della certificazione ambientale ISO 14001 alla controllata Airport Cleaning e implementazione del sistema di gestione ambientale per la Capogruppo Atlantia S.p.A.</p>





**C.**

## **Analisi di materialità e coinvolgimento degli stakeholder**

- |                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. Analisi di materialità           | <b>48</b> |
| 2. Coinvolgimento degli stakeholder | <b>51</b> |

# 1. Analisi di materialità

(G4-19, G4-20, G4-21, G4-24, G4-25)

Per l'individuazione dei temi da rendicontare in questo Bilancio Integrato di Atlantia è stata condotta un'analisi di materialità con una metodologia conforme alle indicazioni contenute nelle nuove linee guida GRI G4 emesse nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI) e nel framework dell'International Integrated Reporting Committee (IIRC). Per la definizione della lista delle tematiche materiali sono state effettuate le seguenti attività:

## 1. Attività preliminari

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

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

## 2. Rilevazione interna

In questa seconda fase sono state svolte 18 interviste con il management del Gruppo Atlantia, coprendo tutte le principali funzioni e attività aziendali, al fine di individuare i temi ritenuti prioritari attraverso la compilazione di un apposito questionario. La valutazione di ciascuna tematica è avvenuta secondo due dimensioni:

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

## 3. Rilevazione esterna

Al termine della fase di coinvolgimento del Top Management è stata definita una lista di stakeholder esterni da coinvolgere. È stato definito un campione di soggetti rappresentativi di associazioni di categoria, Autorità di settore, Enti pubblici (in particolare Comuni e Regioni), 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. Con alcuni, invece, sono stati organizzati incontri ad hoc. In particolare, in ADR, è stato condotto un workshop che ha visto il

coinvolgimento di 77 dipendenti.

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

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

## 4. Confronto delle indicazioni raccolte

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

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

Gli aspetti materiali identificati nell'analisi si riferiscono a tutte le società che ricadono nel perimetro di consolidamento di Atlantia al 31.12.2014. Gli aspetti analizzati hanno, ovviamente, impatti anche al di fuori dell'organizzazione dove opera il Gruppo e sulle categorie di stakeholder identificati, e sono rilevanti sia per il comparto autostradale che per quello aeroportuale.



**Matrice di materialità**



● tematiche individuate nell'analisi solo per l'ambito aeroportuale.

**Legenda**

<b>ACR</b>	Cambiamenti del quadro regolatorio	<b>PO</b>	Gestione della diversity e pari opportunità
<b>ANM</b>	Apertura a nuovi mercati e settori	<b>PRI</b>	Privacy e non discriminazione dei clienti
<b>AT</b>	Andamento del traffico e adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità	<b>PRM</b>	Servizi e viabilità per persone con bisogni speciali
<b>BIO</b>	Biodiversità	<b>QS</b>	Qualità del servizio
<b>CC</b>	Continuità delle concessioni e del relativo piano tariffario e gestione delle operations	<b>R&amp;D</b>	Ricerca e Sviluppo
<b>CLIM</b>	Emissioni, energia e cambiamento climatico	<b>REMUN</b>	Policy remunerazione amministratori
<b>CONT</b>	Gestione del contenzioso	<b>RIC</b>	Relazioni con le Istituzioni, comunità locali e società civile
<b>CORR</b>	Bribery and corruption	<b>RISK</b>	Risk Management
<b>CUST</b>	Soddisfazione clienti (customer relationship management)	<b>RS</b>	Relazioni sindacali
<b>EM</b>	Inquinamento atmosferico	<b>SAL</b>	Salute e sicurezza sul lavoro
<b>ETIC</b>	Reputazione d'impresa	<b>SC</b>	Controllo e gestione della supply chain
<b>GA</b>	Gestione degli asset strategici immateriali	<b>SP</b>	Controllo delle sostanze pericolose da voli internazionali
<b>GE</b>	Continuità del servizio e gestione delle emergenze	<b>SRI</b>	Investitori SRI (Socially Responsible Investors)
<b>GL</b>	Gestione della liquidità	<b>TER</b>	Trasparenza e reportistica
<b>HR</b>	Gestione capitale umano	<b>TT</b>	Tutela del territorio
<b>IA</b>	Inquinamento acustico	<b>VTC</b>	Creazione di valore per i territori circostanti (sviluppo economico diretto e indiretto)
<b>IMI</b>	Impatto delle infrastrutture (es. sindrome NIMBY)	<b>MAT</b>	Gestione efficiente dell'approvvigionamenti di materie prime
<b>INMOD</b>	Intermodalità	<b>MOB</b>	Attrazione, retention e turnover
<b>INTER</b>	Conflitto d'interessi	<b>PMA</b>	Partnership con il mondo accademico
<b>LM</b>	Sostenibilità dei livelli di indebitamento e liability management		

Tematiche materiali del Report	Aspetti materiali GRI G4	Perimetro di materialità	
		Interno	Esterno
<b>ECONOMICA</b>			
Cambiamenti del quadro regolatorio	n.a.	Gruppo	Istituzioni
Andamento del traffico e adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità	n.a.	Gruppo	Istituzioni, Comunità
Apertura a nuovi mercati e settori	n.a.	Gruppo	-
Continuità delle concessioni e del relativo piano tariffario e gestione delle operations	n.a.	Gruppo	Istituzioni
Reputazione d'impresa	n.a.	Gruppo	Società, Comunità
Impatto delle infrastrutture (es: sindrome Nimby)	Impatti economici indiretti Prodotti e servizi Altre problematiche ambientali	Gruppo	Istituzioni, Società
Risk Management	Performance economica	Gruppo	Istituzioni, Società
<b>SOCIALE</b>			
Bribery and Corruption	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anti-corrruzione</li> <li>• Contributi politici</li> <li>• Comportamenti anti-competitivi</li> <li>• Compliance (Società)</li> <li>• Meccanismi di gestione dei reclami sugli impatti sulla società</li> </ul>	Gruppo	Fornitori, Società
Soddisfazione Clienti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etichettatura di prodotti e servizi</li> <li>• Marketing e comunicazione</li> <li>• Privacy</li> <li>• Compliance (prodotto)</li> </ul>	Gruppo	
Qualità del Servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salute e sicurezza dei clienti</li> </ul>	Gruppo	Società, Comunità
Gestione Capitale Umano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza sul mercato</li> <li>• Occupazione</li> <li>• Formazione e istruzione</li> <li>• Meccanismi di gestione dei reclami su aspetti legati al lavoro</li> <li>• Pratiche di approvvigionamento</li> <li>• Investimenti</li> <li>• Non-discriminazione</li> <li>• Pratiche sulla sicurezza</li> </ul>	Gruppo	-
Salute e sicurezza sul lavoro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salute e sicurezza sul lavoro</li> </ul>	Gruppo	Società, Comunità
Relazioni con le Istituzioni, comunità locali e società civile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diritti persone locali</li> <li>• Comunità locale</li> <li>• Compliance (Ambiente)</li> </ul>	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
Controllo e gestione della Supply Chain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politiche di approvvigionamento</li> <li>• Valutazione ambientale dei fornitori</li> <li>• Valutazione dei fornitori su pratiche di lavoro</li> <li>• Valutazioni dei fornitori per difesa diritti umani</li> <li>• Valutazione dei fornitori per impatti sulla società</li> </ul>	Gruppo	Fornitori, Comunità
Intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodalità</li> </ul>	Aeroporti di Roma	Comunità
<b>AMBIENTALE</b>			
Tutela del territorio di cui:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Materie prime</li> <li>• Acqua</li> <li>• Emissioni</li> <li>• Scarichi, rifiuti</li> <li>• Trasporti</li> <li>• Meccanismi gestione reclami su aspetti ambientali</li> <li>• Degrado dei terreni, contaminazione e bonifica</li> </ul>	Gruppo	Società, Comunità

Nota:

Le limitazioni del perimetro interno di rendicontazione sono riportate all'interno del Report.



## 2. Coinvolgimento degli stakeholder

(G4-15, G4-16, G4-26, G4-27, G4-57, G4-SO1)

### COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER



#### 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)

L'individuazione dei principali stakeholder avviene mediante una valutazione dei rischi e delle opportunità collegate alle attese dello specifico stakeholder nonché del posizionamento dello stesso in relazione alla sua disponibilità e capacità al dialogo, alla reputazione, alle sue potenzialità di influencer.

I rapporti con i principali stakeholder sono inquadrati da una serie di codici di comportamento e di procedure interne. 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.

Negli anni sono state inoltre sviluppate procedure/iniziative ad hoc al fine di prevenire eventuali conflitti con il territorio o criticità con specifici stakeholder e migliorare l'informazione (per es. Débat Public – 2009 – coinvolgimento della comunità sulla realizzazione della “Gronda di Genova”; “Osservatori Ambientali e Comitati di Controllo” – monitoraggio ambientale; “Policy breakfast” 2014 - ciclo di incontri periodici con Istituzioni e società civile su specifici temi; attività di stakeholder engagement Piano di sviluppo aeroportuale di Fiumicino - avviato nel 2014).

**(G4-15, G4-16)**

Stakeholder	Organismi e strumenti di engagement
<b>CLIENTI</b>	
Clienti privati	Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio <sup>(1)</sup>
Compagnie aeree	Indagini di customer satisfaction <sup>(2)</sup>
Operatori economici	Carte dei servizi
Frequent traveller	Call Center Viabilità e Commerciale
Associazioni consumatori	Sito Internet, social media, canali tv e radio, e-mail dedicate al cliente
	Comitato aeroportuale <sup>(3)</sup>
<b>DIPENDENTI</b>	
Risorse umane	Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro <sup>(4)</sup>
Organizzazioni sindacali	Incontri periodici con il vertice aziendale
	Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali
	Ethic Officer
	Portale "Autostrade Talent"
	Portale "Welfare"
	Counselling
	Workshop tematici
	Performance management
	Opinion survey, individuazione di nuove iniziative di welfare
<b>INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA</b>	
Azionisti	Assemblee degli azionisti
Analisti finanziari	Conference call
	Web casting
	Incontri one-to-one e collettivi

(1) Organismo istituito da Autostrade per l'Italia. Nel 2014 si sono svolti 2 incontri.

(2) Svolte di norma semestralmente dalle società autostradali e quotidianamente presso gli scali aeroportuali (circa 2.800 interviste al mese).

(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. Dall'anno della sua istituzione - 2008 - si è riunita in 27 occasioni di cui 8 sul tema delle Linee Guida per la Sicurezza dell'operatore su strada.

**(G4-15, G4-16)**

Stakeholder	Organismi e strumenti di engagement
<b>ISTITUZIONI</b>	
Stato	Seminari, tavoli di lavoro (tra cui: direttive europee appalti e concessioni, di bonifiche e reindustrializzazioni) e think tank
Associazioni di categoria <sup>(5)</sup>	Dialogo con la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Autorità	Interrogazioni parlamentari
Enti concedenti	Incontri presso Associazioni di categoria
	Tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (con ENAC, Unindustria, Comuni, Regione Lazio e operatori di infrastrutture di trasporto)
	"Airport Quality Club" <sup>(6)</sup> per il confronto delle performance di qualità erogata
<b>FORNITORI</b>	
Fornitori di beni e servizi	Ethic Officer
Appaltatori e subappaltatori	Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori
	Tavolo permanente per la sicurezza nei cantieri della Variante di Valico (ASPI)
	Audit e sopralluoghi/ispezioni
<b>COMUNITÀ E AMBIENTE</b>	
Territorio e Istituzioni locali	Osservatori ambientali
Società civile	Conferenze e comunicati stampa
Media	Rapporti con i media e le Istituzioni locali tramite la struttura "Relazioni Esterne Territoriali"
Università e centri di ricerca	Sito Internet e social media
	Tavoli di lavoro e collaborazione con organizzazioni nazionali e internazionali
	Framework "Atlantia per la Conoscenza" (Collaborazione principali Università italiane)
	Laboratorio infrastrutture (Partnership Autostrade per l'Italia - Università Bocconi)

(5) Le società del Gruppo partecipano alle seguenti fondazioni, associazioni di categoria e non nazionali e internazionali: Aiscat (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio), ACI (Airport Council International), ACA (Airport Carbon Accreditation – ACA è un programma volontario e indipendente istituito dall'ACI e gestito dalla società di consulenza WFP), Assoaeroporti (Associazione delle Società di Gestione Aeroportuale Italiane) IBTTA (International Bridge Tunnels and Turnpike Association), Confindustria, Unindustria (Unione degli industriali e delle imprese di Roma), ANIMA per il sociale nei valori d'impresa, IGI (Istituto Grandi Infrastrutture), AIPCR (Associazione mondiale della strada), Fondazione Global Compact Network Italia, Arel (Agenzia di ricerche e legislazione), Istituto Bruno Leon, Astrid (Fondazione per l'analisi, gli studi e le ricerche sulla riforma delle istituzioni democratiche e sull'innovazione nelle amministrazioni pubbliche), Associazione Italiadecide, CCE (Conseil de coopération économique), ABCR (Associazione dei concessionari autostradali brasiliani), ANCE, OICE (organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica), SITEB (Associazione italiana bitumi e asfalto).

(6) Club fondato su iniziativa di ADR nel 2007 a cui partecipano: Schiphol Group (AMS), Aéroports de Paris (ADP), Fraport, Munich airports (FRA), Copenhagen (CPH), SEA (LIN e MXP), Athens International airport (AIA), Aena (MAD), London Heathrow (LHR). Il Club si riunisce 2-3 volte l'anno.





## **D.**

# **Capitali**

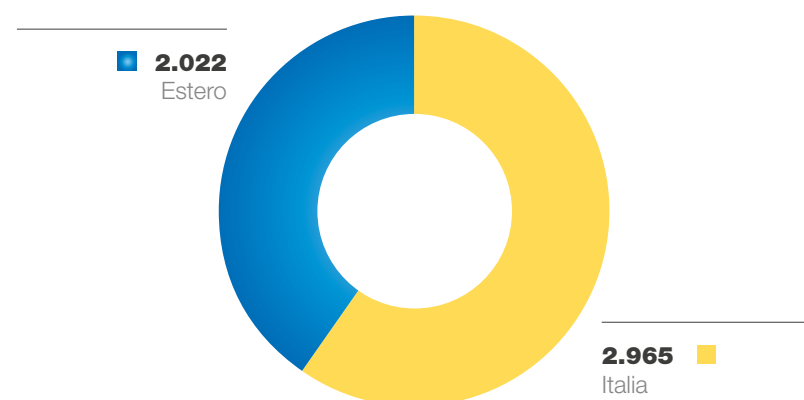
<b>1.</b>	Capitale infrastrutturale	<b>56</b>
<b>2.</b>	Capitale finanziario	<b>66</b>
<b>3.</b>	Capitale umano	<b>73</b>
<b>4.</b>	Capitale sociale	<b>95</b>
<b>5.</b>	Capitale naturale	<b>123</b>

# 1. Capitale infrastrutturale

(G4-EC7)

## A. Key figure

### Gruppo Atlantia: rete in concessione (km)



### Autostrade

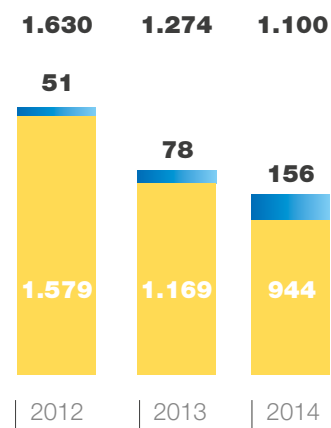
Programma di investimenti in grandi opere in Italia: 22 miliardi di euro per migliorare la capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionale.

- 373 km di nuove corsie aperte al traffico in Italia
- 43% di completamento del piano di potenziamento della rete autostradale in Italia

### Aeroporti

Piano di investimenti: circa 12 miliardi di euro per una capacità totale complessiva di circa 100 milioni di passeggeri/anno.

### Investimenti (milioni di euro)



- Attività autostradali estere
- Attività autostradali, aeroportuali e altre attività

## B. Infrastrutture

### ITALIA

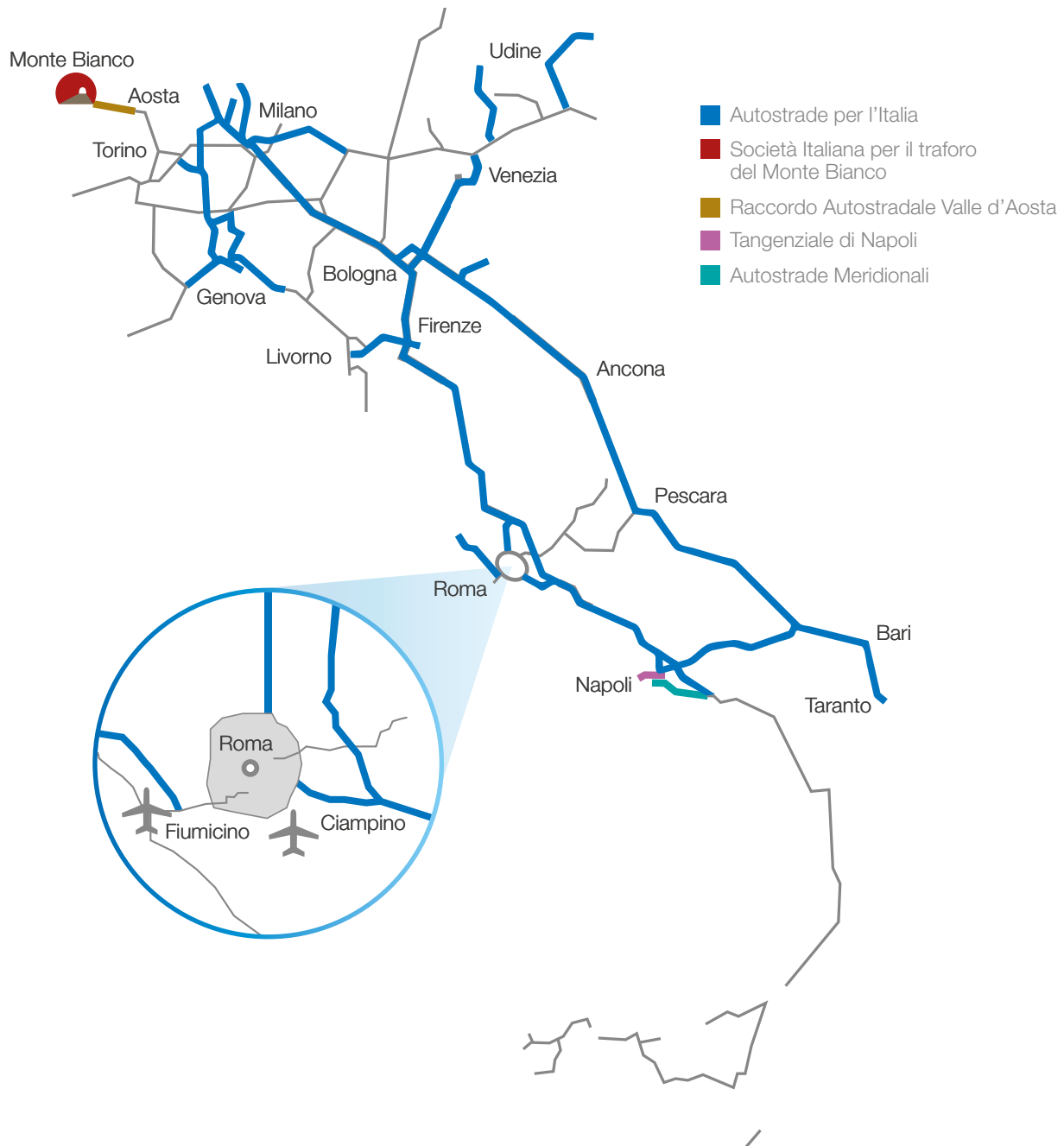
#### Attività autostradale

- 2.965 km di rete gestita
- 20 arterie che compongono il sistema autostrade, tra cui le due direttrici di attraversamento Nord-Sud del Paese, la centrale A1 e l'adriatica A14.
- La rete si sviluppa lungo 15 regioni e 60 province e connette le principali aree industriali e metropolitane dove si concentra il 75% della popolazione e del PIL prodotto.

#### Attività aeroportuale

- Il più importante sistema aeroportuale italiano
- 2 aeroporti: 4 terminal (Fiumicino), 2 terminal (Ciampino), oltre 43,6 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.

#### Rete autostradale e aeroporti del Gruppo

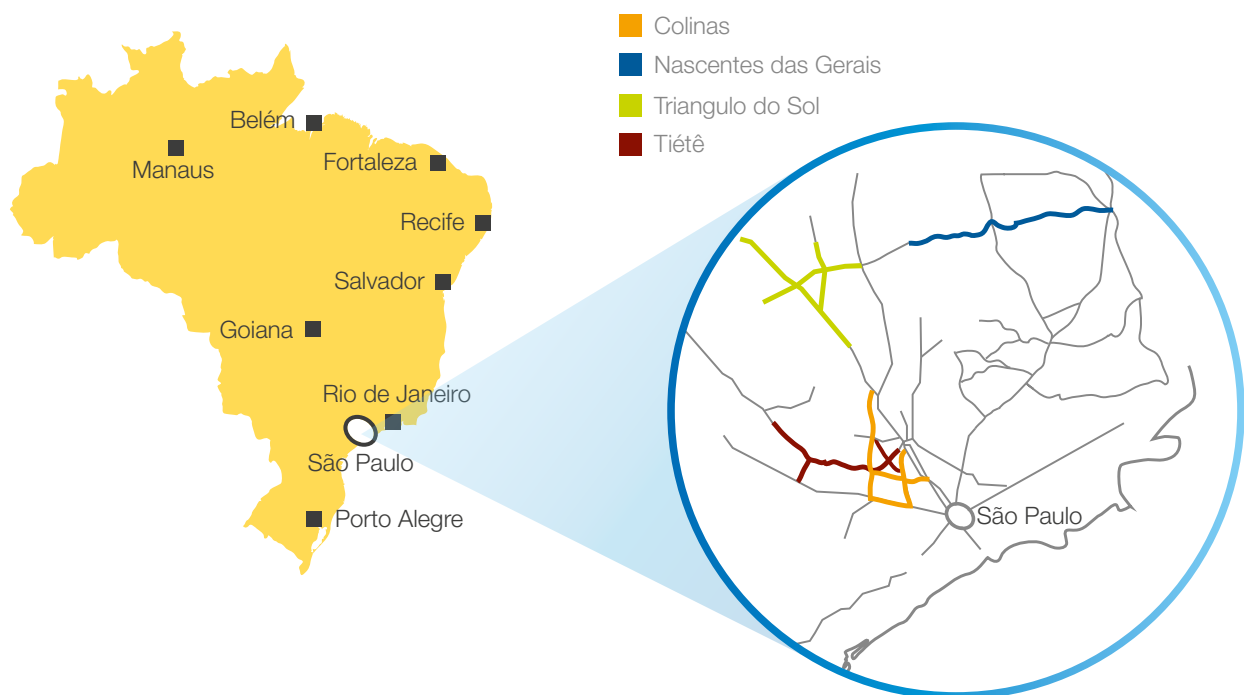


## ESTERO

### 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 è il secondo gestore locale per estensione di rete.

Il Gruppo opera attraverso la joint venture Atlantia Bertin Concessões S.A., costituita con il gruppo Bertin. Atlantia detiene il 50% + 1 azione di Infra Bertin Participações S.A. Quest'ultima è la holding brasiliana costituita con il gruppo Bertin che controlla Atlantia Bertin Concessões S.A., detentrici delle concessioni.





## Cile

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

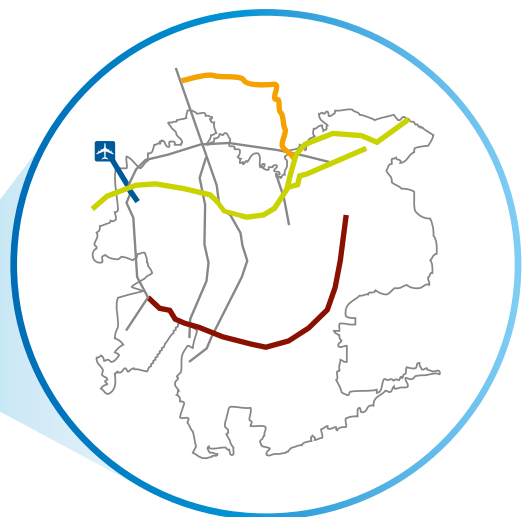
Il Gruppo opera tramite:

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

### Litoral Central



### Santiago del Cile



### Los Lagos

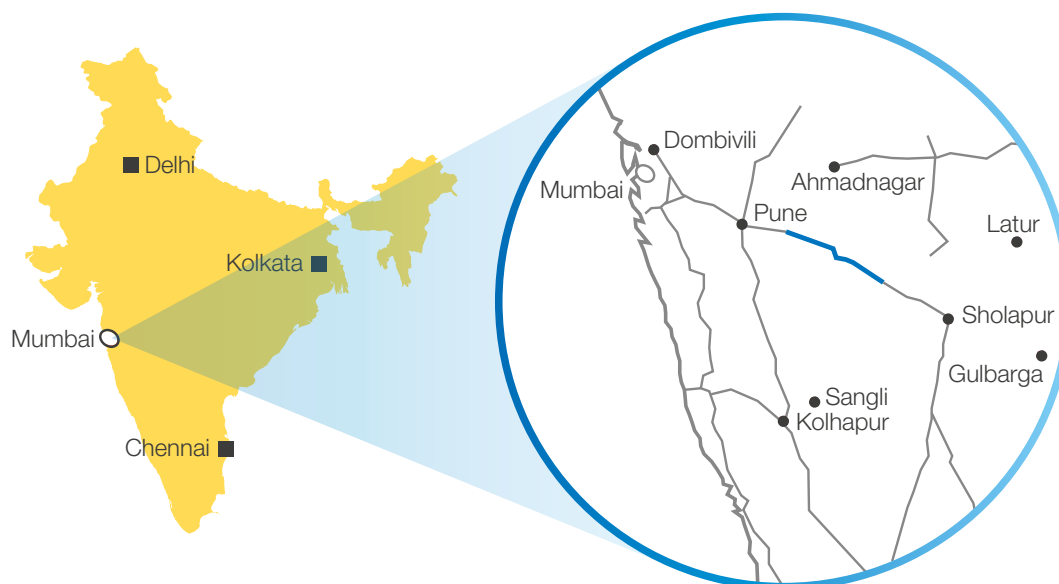


- Acceso Nororientale
- Acceso Vial Aeropuerto
- Costanera Norte
- Vespucio Sur

## India Pune Solapur Expressways

- 110 km di rete gestita

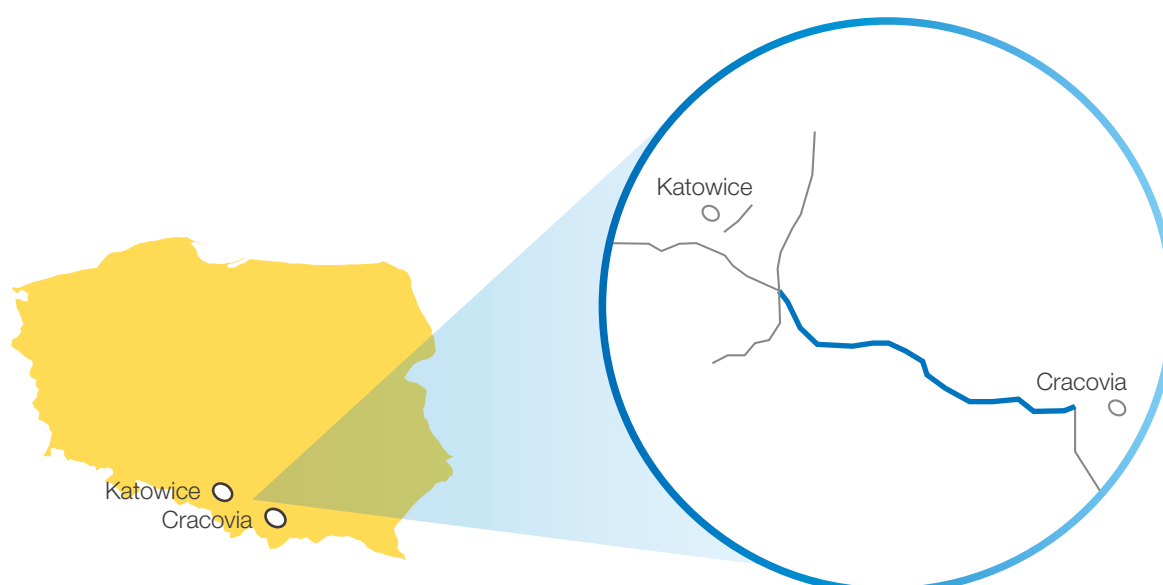
Il Gruppo è titolare di una concessione in India attraverso Pune Solapur Expressways Private, joint venture paritetica con TRIL Roads Private Limited, società del gruppo Tata. Nel mese di gennaio 2015 sono entrati in esercizio anche i rimanenti 25 km ampliati da due a quattro corsie.



## Polonia – Stalexport Autostrady

- 61 km di rete gestita

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



## C. Investimenti (G4-EC8)

### ITALIA - Autostrade

#### Interventi di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane controllate

Piani	Km totali oggetto di intervento	Km aperti al traffico	Stima investimento totale (miliardi di euro) <sup>(a)</sup>	Lavori completati (miliardi di euro)
Piano Finanziario del 1997	237	151	6,8	5,1
IV Atto Aggiuntivo 2002 (2004)	270	195	7,3	3,2
Convenzione Unica 2007 <sup>(b)</sup>	325	-	5,0	-
Ulteriori interventi	-	-	2,0	0,3
<b>TOTALE</b>	<b>832</b>	<b>346</b>	<b>21,1</b>	<b>8,6</b>
Società controllate <sup>(c)</sup>	32	27	1,0	0,9
<b>TOTALE GRUPPO ITALIA</b>	<b>864</b>	<b>373</b>	<b>22,1</b>	<b>9,5</b>

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2014, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi del Piano Finanziario 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri investimenti.

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

(c) Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e nel corso del 2014, su richiesta del Concedente, la società ha proseguito nella gestione ordinaria della Concessione, nelle more del subentro del nuovo concessionario (previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro). Per informazioni di maggior dettaglio sulle opere previste dai piani di investimento per il potenziamento e l'ammodernamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e le sue controllate: [www.autostrade.it/it/la-nostra-rete/lo-stato-di-avanzamento](http://www.autostrade.it/it/la-nostra-rete/lo-stato-di-avanzamento).

#### Investimenti in Italia (milioni di euro)

	2014	2013	Variazione
Piano Finanziario del 1997	277	297	-7%
IV Atto Aggiuntivo 2002	216	282	-23%
Investimenti in Grandi Opere altre concessionarie	14	35	-60%
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	224	188	19%
<b>TOTALE INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE IN CONCESSIONE</b>	<b>731</b>	<b>802</b>	<b>-9%</b>
Investimenti in altri beni immateriali	17	14	21%
Investimenti in beni materiali	26	38	-32%
<b>TOTALE INVESTIMENTI IN ITALIA</b>	<b>774</b>	<b>854</b>	<b>-9%</b>

Nel 2014 gli investimenti del Piano di investimenti 1997 di Autostrade per l'Italia diminuiscono di 20 milioni di euro rispetto al 2013, principalmente per l'approssimarsi del fine lavori di scavo delle gallerie della Variante di Valico.

Anche la diminuzione degli investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 (circa 66 milioni di euro rispetto al 2013) è legata principalmente all'ultimazione, avvenuta nel 2013, dei lavori delle tratte Rimini Nord-Cattolica e Cattolica-Fano dell'A14, nonché all'apertura al traffico, ad agosto 2013, dei 10,4 km di nuove corsie tra Pesaro e Fano.

Tale decremento è stato parzialmente compensato dai lavori sulle tratte Senigallia-Ancona Nord e Ancona Nord-Ancona Sud della A14, nonché dall'avvio dei lavori di ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano-Laghi, nel tratto Milano-Lainate.

I minori investimenti in Grandi Opere nel 2014 delle concessionarie controllate italiane (pari a 21 milioni di euro) sono dovuti ai minori interventi di Autostrade Meridionali a seguito del completamento delle opere identificate con il Concedente.

## Piano Finanziario 1997

**A8 MILANO-VARESE**

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

• Importo (Mn eur)	65,0
• Km oggetto d'intervento	28,7
• Km aperti al traffico	28,7

**A1 MILANO-BOLOGNA**

Ampliamento alla 4a corsia nel tratto Modena-Bologna

• Importo (Mn eur)	180,0 <sup>(1)</sup>
• Km oggetto d'intervento	31,6
• Km aperti al traffico	31,6

**A14 BOLOGNA-TARANTO**

Ampliamento alla 3a corsia dinamica nel tratto della Tangenziale di Bologna

• Importo (Mn eur)	59,0
• Km oggetto d'intervento	13,7
• Km aperti al traffico	13,7

**A1 MILANO-NAPOLI**

Ampliamento 3a corsia nella Barberino-Incisa

• Importo (Mn eur)	2.056,0
• Km oggetto d'intervento	58,5
• Km aperti al traffico	15,2

**A1 MILANO-NAPOLI**

Ampliamento alle 3a corsia nella tratta Casalecchio-Sasso Marconi

• Importo (Mn eur)	83,0
• Km oggetto d'intervento	4,1
• Km aperti al traffico	4,1

**A1 MILANO-NAPOLI**

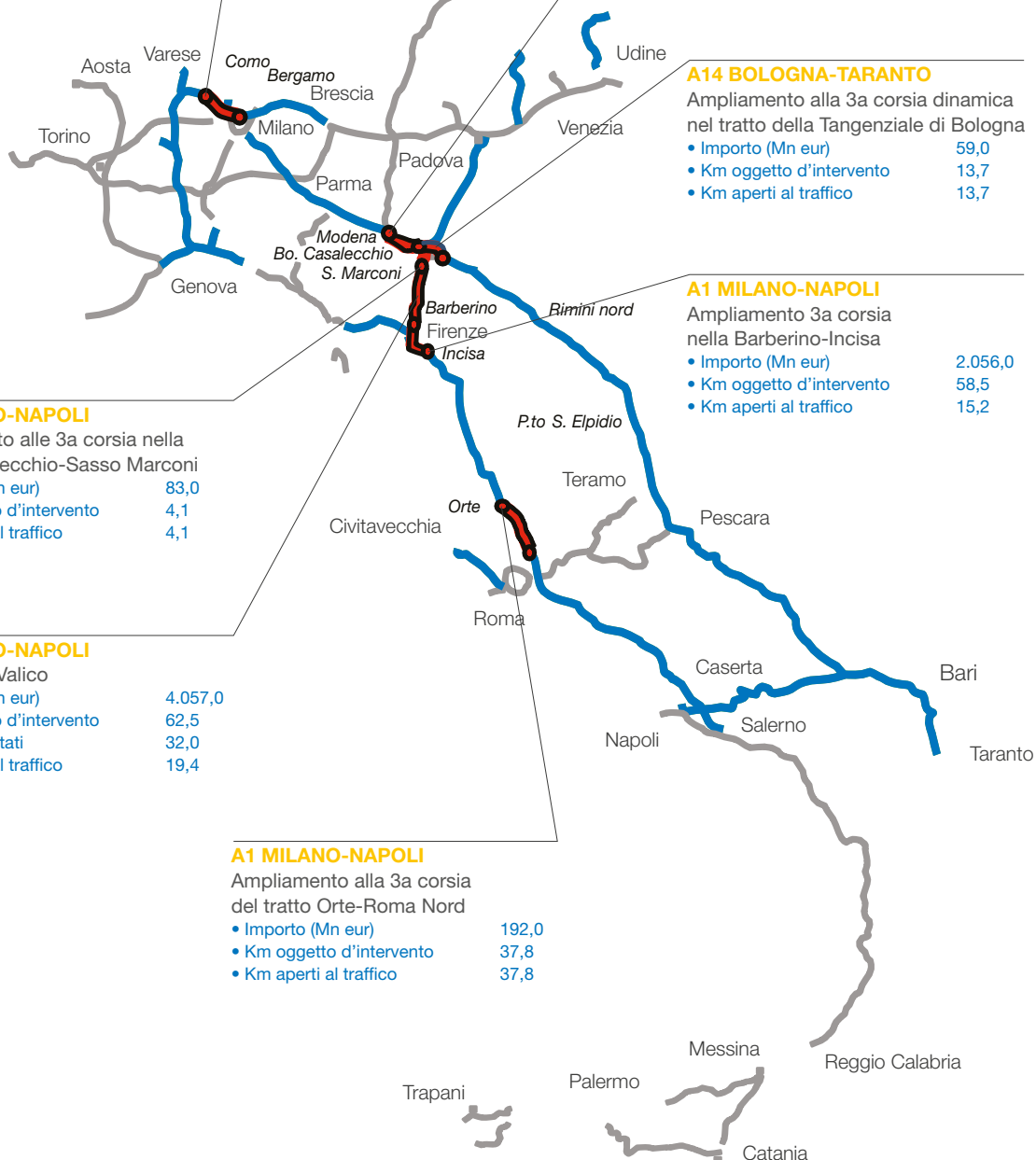
Variante di Valico

• Importo (Mn eur)	4.057,0
• Km oggetto d'intervento	62,5
• Km completati	32,0
• Km aperti al traffico	19,4

**A1 MILANO-NAPOLI**

Ampliamento alla 3a corsia del tratto Orte-Roma Nord

• Importo (Mn eur)	192,0
• Km oggetto d'intervento	37,8
• Km aperti al traffico	37,8



<sup>(1)</sup> Sono incluse opere al di fuori dell'asse autostradale e tangenziale di Modena.

Al 31 dicembre 2014:

- Il 95% dei lavori ha superato la fase autorizzativa.
- Oltre l'85% dei lavori è stato affidato (oltre l'80% nel 2013).
- Circa il 75% dei lavori è stato eseguito (circa il 74% nel 2013).

## IV Atto Aggiuntivo 2002

**A9 LAINATE-COMO-CHIASSO**

Ampliamento alle 3a corsia del tratto Lainate-Como Grandate e ampliamento alla 5a corsia del tratto Barriera di Milano Nord e Interconnessione di Lainate

• Importo (Mn eur)	553,0
• Km oggetto d'intervento	27,6
• Km aperti al traffico	23

**A8 MILANO-VARESE**

Collegamento Nuova Fiera di Milano

• Importo (Mn eur)	86,0
• Km oggetto d'intervento	3,8
• Km aperti al traffico	3,8

**A4 MILANO-BRESCIA**

Ampliamento alla 4a corsia del tratto Milano Est-Bergamo

• Importo (Mn eur)	514,0
• Km oggetto d'intervento	33,6
• Km aperti al traffico	33,6

**A 14 BOLOGNA-TARANTO**

Ampliamento alla 3a corsia del tratto Rimini Nord-Porto S. Elpidio.

Nuovo svincolo di Montemarciano e Nuovo svincolo di Porto S. Elpidio

• Importo (Mn eur)	2.550,0
• Km oggetto d'intervento	154,7
• Km aperti al traffico	118,6

**PASSANTE DI GENOVA**

Adeguamento e potenziamento Gronda di Ponente e altri interventi

• Importo (Mn eur)	3.256,0
• Km oggetto d'intervento	34,8
• Km aperti al traffico	-

**A1 MILANO-NAPOLI**

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

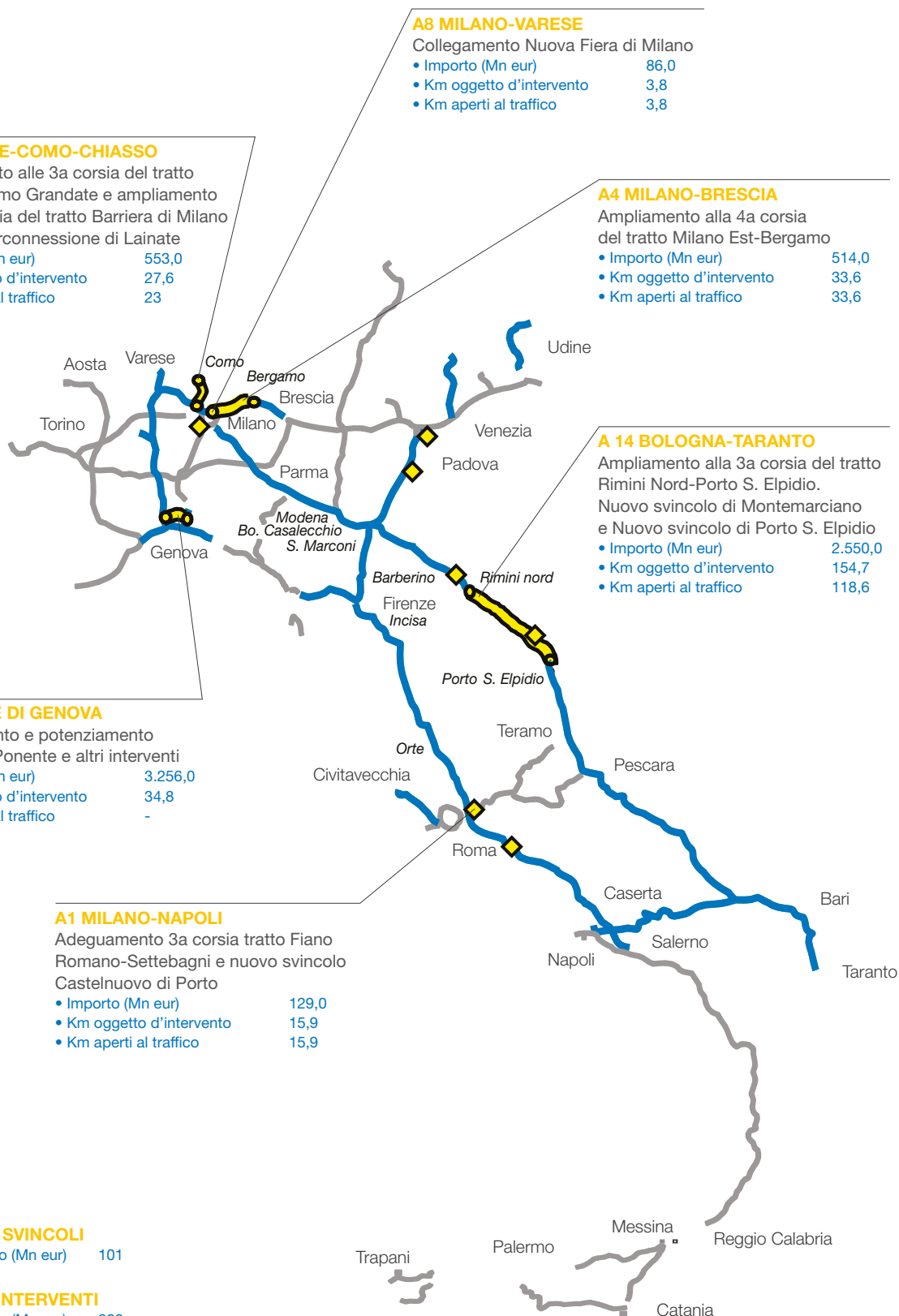
• Importo (Mn eur)	129,0
• Km oggetto d'intervento	15,9
• Km aperti al traffico	15,9

**◆ NUOVI SVINCOLI**  
• Importo (Mn eur) 101

**■ ALTRI INTERVENTI**  
• Importo (Mn eur) 202

Al 31 dicembre 2014:

- il 54% dei lavori ha superato la fase autorizzativa
- circa il 50% è stato affidato (circa il 49% nel 2013)
- oltre il 43% è stato eseguito (circa il 40% nel 2013)



## Convenzione Unica 2007

### A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento alla 4a corsia del Tratto Milano Sud-Lodi

- Importo stimato (Mn eur) 210
- Km 17

### A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento alla 4a corsia del tratto Piacenza Sud-Modena

- Importo stimato (Mn eur) 1.325
- Km 98

### A11 FIRENZE-PISA NORD

Ampliamento alla 3a corsia del tratto: Firenze-Pistoia-Montecatini

- Importo stimato (Mn eur) 617
- Km 38

### A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento alle 3a corsia del tratto Incisa-Valdarno

- Importo stimato (Mn eur) 310
- Km 18

### A12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA

Ampliamento alla 3a corsia del tratto S. Marinella-Torrimpietra

- Importo stimato (Mn eur) 367
- Km 26

### A1 MILANO-NAPOLI

Ampliamento alle 4a corsia del tratto S. Cesareo-Colleferro-Frosinone

- Importo stimato (Mn eur) 743
- Km 48

### A13 BOLOGNA-PADOVA

Ampliamento alla 3a corsia del tratto Padova Sud-Monselice

- Importo stimato (Mn eur) 233
- Km 13

### A13 BOLOGNA-PADOVA

Ampliamento alla 3a corsia del tratto Ferrara-Bologna

- Importo stimato (Mn eur) 472
- Km 32

### Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio

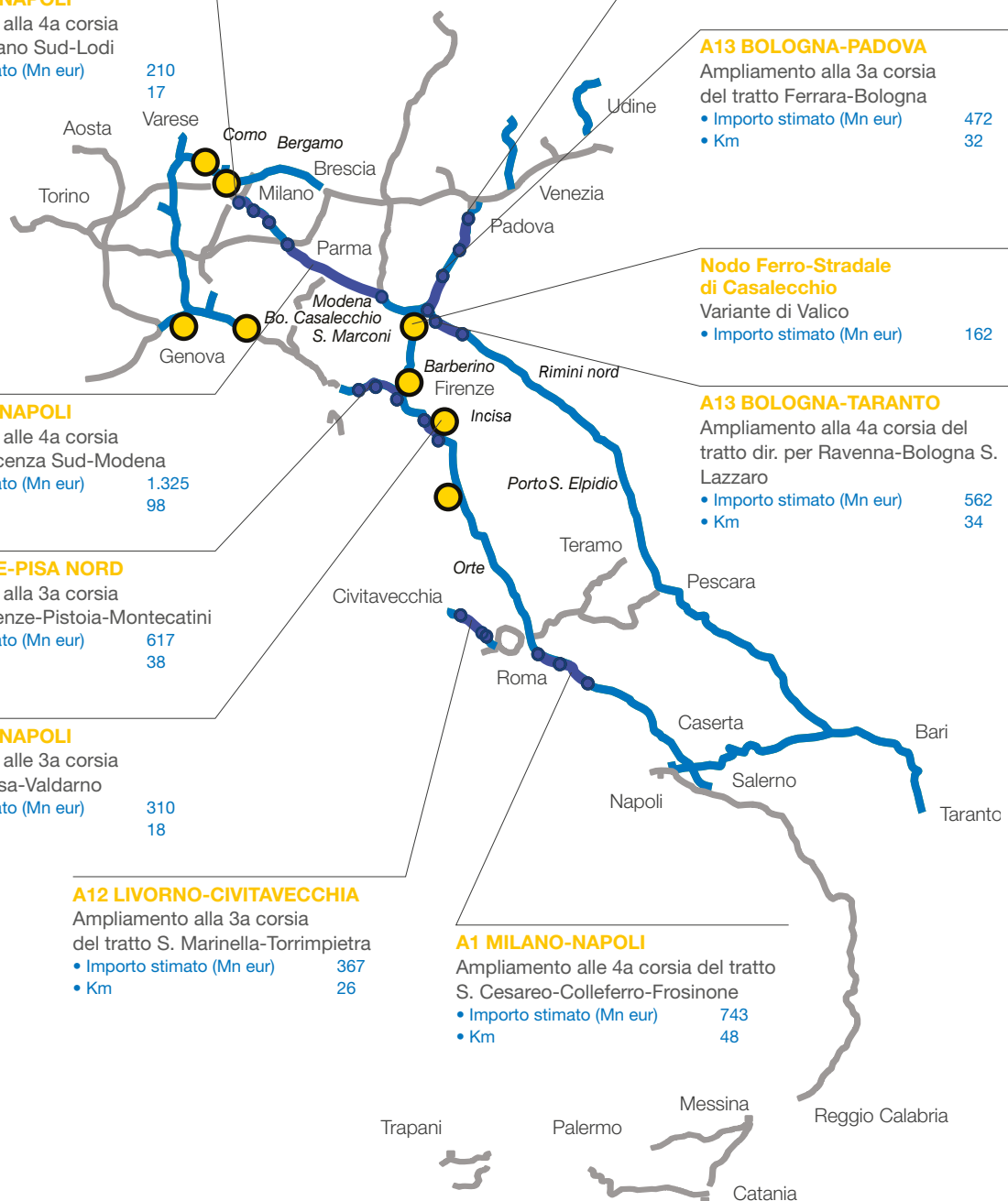
Variante di Valico

- Importo stimato (Mn eur) 162

### A13 BOLOGNA-TARANTO

Ampliamento alla 4a corsia del tratto dir. per Ravenna-Bologna S. Lazzaro

- Importo stimato (Mn eur) 562
- Km 34



- **NUOVI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO**
  - Totale (Mn eur) da Convenzione Unica 5.000
  - Km oggetto d'intervento 330

- **ALTRI INTERVENTI (Art. 2 comma 2 punto c3)**
  - Interventi identificati (Mn eur) 696
  - Interventi da identificare (Mn eur) 1.304
  - Totale (Mn eur) da Convenzione Unica 2.000

## ITALIA - Aeroporti

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 173 milioni di euro (+34% sul 2013).

### Investimenti del Gruppo Aeroporti di Roma

(milioni di euro)	2014	2013
Area di imbarco E/F (Molo C e 3° BHS)	51	11
Interventi su Terminal e moli	34	26
Interventi su sistemi tecnologici e reti	17	18
Interventi su piste e piazzali	25	42
Interventi su sottosistemi bagagli e impianti aeroportuali	11	8
Ciampino	7	6
Altro	28	18
<b>TOTALE (1)</b>	<b>173</b>	<b>129</b>

(1) Comprensivo della quota investimenti in capo a ENAC.

I principali avanzamenti hanno riguardato la ripresa dei lavori per la realizzazione delle nuove aree di imbarco E/F e dell'avancorpo del Terminal 3, a seguito della risoluzione di problematiche relative all'assetto organizzativo dell'ATI incaricata dei lavori.

Con riferimento agli interventi su terminal e moli, è stata eseguita la progettazione definitiva dell'Area Est dell'aeroporto di Fiumicino (principalmente: ampliamento/riconfigurazione del Terminal 1, realizzazione di una nuova piazza commerciale e nuova area di imbarco A). Inoltre, sono stati eseguiti i lavori di riconfigurazione e ampliamento delle postazioni per i controlli di sicurezza alle partenze e al varco transiti del T3 e sono stati ristrutturati i 40 servizi igienici dell'aeroporto di Fiumicino.

Gli sviluppi sugli impianti includono la sostituzione di quattro pontili di imbarco in area extra-Schengen e la sostituzione di un modulo nell'impianto di trattamento bagagli BHS del Terminal 3.

Gli interventi su piste e piazzali si riferiscono al completamento dei lavori di riqualifica della Pista 2 e all'avvio nel 2014 di quelli per la Pista 3, che procedono secondo il programma.

Tra gli altri investimenti, relativamente alle infrastrutture di accesso, è stato implementato il nuovo sistema per il controllo del traffico nelle corsie riservate ai veicoli autorizzati e per la regolazione del traffico nelle altre corsie (rispettivamente ZTL e ZTC - Zone a Traffico Limitato/Controllato), nonché la sostituzione del Parking Management System (PMS), sia a Fiumicino che a Ciampino.

L'ultimo Piano di Sviluppo - approvato nel gennaio 2014 - prevede per il primo periodo regolatorio (2012-16) la realizzazione di investimenti per circa 930 milioni di euro, di cui 746 milioni di euro da realizzare nel triennio 2014-2016.

## ESTERO

### Investimenti all'estero

(milioni di euro)	2014	2013 (1)	Var.
<b>TOTALE INVESTIMENTI ALL'ESTERO</b>	<b>156</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>

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

Gli investimenti delle società controllate estere nel 2014 sono ammontati a 156 milioni di euro principalmente da parte delle società Costanera Norte, Colinas e Nascentes das Gerais (136 milioni di euro in totale, a cambi medi 2014).

(1) Per confrontabilità dei dati 2013 e 2014 sono stati esclusi dal perimetro gli investimenti sostenuti da Ecomouv pari a circa 290 milioni di euro nel 2013, per effetto della chiusura dell'attività per iniziativa del Governo Francese. Ciò ha comportato il riconoscimento di un'indennità a favore del Gruppo pari a 403 milioni di euro che consente il ristoro degli investimenti, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione della Società. Per approfondimenti si rimanda alla sezione dati analitici in appendice.

## 2. Capitale finanziario

### (G4-DMA: Performance economica)

#### (Dati consolidati)

(milioni di euro)	2014 <sup>(1)</sup>	2013 <sup>(1,2)</sup>	2012
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>5.083</b>	<b>4.221</b>	<b>4.034</b>
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>-1.914</b>	<b>-1.636</b>	<b>-1.637</b>
Margine operativo lordo (EBITDA)	3.169	2.585	2.398
Risultato operativo (EBIT)	1.933	1.821	1.644
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.262	1.124	1.146
Risultato delle attività operative in funzionamento	709	709	818
Utile dell'esercizio	773	721	830
Utile dell'esercizio, Gruppo	740	637	808
Cash flow operativo <sup>(3)</sup>	2.079	1.663	1.508
Investimenti	1.100	1.247	1.630
Patrimonio netto	8.263	8.210	5.527
Indebitamento finanziario netto	10.528	10.769	10.109
Capitale investito netto	18.791	18.979	15.636

#### Credit rating del Gruppo

Standards & Poor's	BBB+	BBB+	BBB+
Moody's	Baa1	Baa1	Baa1
Fitch Ratings	A-	A-	A-

(1) I dati degli esercizi a confronto risentono del differente contributo, ai risultati economici e ai flussi di cassa operativi, delle società dell'ex Gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre 2013; inoltre risentono dell'uscita dal perimetro, nel corso del primo semestre 2014, di TowerCo.

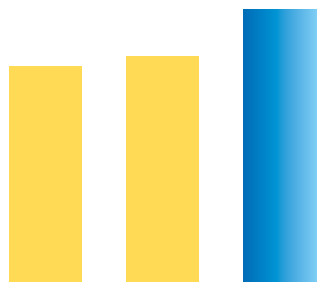
(2) Alcuni dati economici del 2013 e i saldi patrimoniali al 31 dicembre 2013 presentano delle variazioni rispetto a quanto pubblicato nel 2013. In particolare tali variazioni riguardano: i) il completamento delle attività di identificazione dei fair value delle attività e delle passività delle società dell'ex Gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre 2013; ii) la riclassifica nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" del contributo ai risultati economici consolidati di TowerCo, in relazione alla cessione perfezionata nel corso del primo semestre 2014, e di Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, a seguito del recesso da parte dello Stato francese del contratto relativo alla riscossione dell'ecotassa (progetto "Eco-Taxe").

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



**(G4-DMA: Performance economica)****Totale ricavi  
(milioni di euro)**

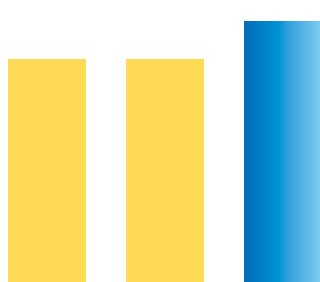
4.034 4.221 5.084



| 2012 | 2013 | 2014

**Costi operativi netti  
consolidati (milioni di euro)**

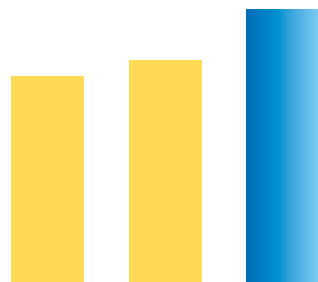
1.637 1.636 1.914



| 2012 | 2013 | 2014

**EBITDA consolidato  
(milioni di euro)**

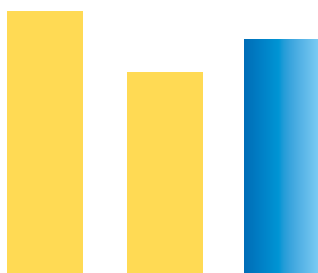
2.398 2.585 3.169



| 2012 | 2013 | 2014

**Utile d'esercizio del Gruppo  
(milioni di euro)**

830 637 740



| 2012 | 2013 | 2014

**Cash flow operativo  
consolidato (milioni di euro)**

1.508 1.663 2.079



| 2012 | 2013 | 2014

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

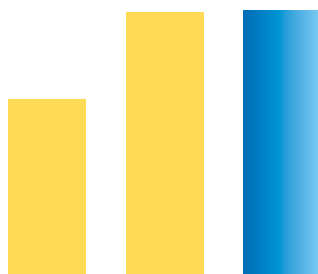
7,8 8,6 9,1



| 2012 | 2013 | 2014

**Patrimonio netto Gruppo  
(milioni di euro)**

5.527 8.210 8.263



| 2012 | 2013 | 2014

**Capitale investito netto Gruppo  
(milioni di euro)**

15.636 18.979 18.791



| 2012 | 2013 | 2014

**Indebitamento finanziario  
netto (milioni di euro)**

10.109 10.769 10.528



| 2012 | 2013 | 2014

Nota: i dati degli esercizi a confronto risentono del differente contributo, ai risultati economici e ai flussi di cassa operativi, delle società dell'ex Gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre 2013; inoltre risentono dell'uscita dal perimetro, nel corso del primo semestre 2014, di TowerCo.

**(G4-PR1)**

**(G4-DMA: Performance economica)****A. Andamento gestionale, economico e finanziario del Gruppo (G4-8)****Settori operativi del Gruppo Atlantia**

- **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), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Inoltre, sono comprese in tale settore anche Telepass, le società che svolgono attività di supporto alle attività autostradali in Italia e la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene partecipazioni in Sud America.
- **Attività autostradali estere:** include le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e le relative holding di diritto estero.
- **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 delle società di supporto e sviluppo del business aeroportuale.
- **Atlantia e altre attività.** Tale raggruppamento comprende:
  1. la Capogruppo Atlantia, che opera come holding di partecipazioni di 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;
  2. le società controllate che operano nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica in Francia, di gestione del traffico e della mobilità, dell'informazione all'utenza, e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti per tale settore sono Ecomouv, Autostrade Tech ed Electronic Transaction Consultants;
  3. le società che operano nelle attività di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture, svolta essenzialmente da Pavimental e Spea Ingegneria Europea.

Di seguito sono riportate per ciascun settore operativo identificato le principali grandezze economico finanziarie dei due esercizi a confronto.

**Gruppo Atlantia: analisi per settore operativo**

Dati reported (milioni di euro)	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Attività aeroportuali italiane <sup>(1)</sup>	Atlantia e altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Totale consolidato
<b>2014</b>						
Ricavi verso terzi	3.659	541	751	132	-	5.083
Ricavi intersettoriali	19	-	-	452	-471	-
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>3.678</b>	<b>541</b>	<b>751</b>	<b>584</b>	<b>-471</b>	<b>5.083</b>
EBITDA	2.261	412	466	30	-	3.169
Cash flow operativo	1.417	320	337	5	-	2.079
Investimenti	774	156	151	18	1	1.100
<b>2013</b>						
Ricavi verso terzi	3.498	557	53	113	-	4.221
Ricavi intersettoriali	25	-	-	432	-457	-
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>3.523</b>	<b>557</b>	<b>53</b>	<b>545</b>	<b>-457</b>	<b>4.221</b>
EBITDA	2.114	410	28	31	2	2.585
Cash flow operativo	1.304	309	17	33	-	1.663
Investimenti	854	78	13	269	33	1.247

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

**(G4-DMA: Performance economica)****Analisi dei ricavi (vs. 2013)**

I ricavi da pedaggio 2014 (3.678 milioni di euro) crescono del 4% rispetto al 2013. Al netto dell'effetto negativo dei tassi di cambio (50 milioni di euro) i ricavi da pedaggio aumentano di 188 milioni di euro (+5%) per via di:

- incrementi tariffari 2014 per le concessionarie italiane del Gruppo (per Autostrade per l'Italia +4,43%), con un impatto complessivo stimabile in 155 milioni di euro;
- incremento del traffico sulla rete italiana (+1,0%), equivalente a +28 milioni di euro;
- maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (+43 milioni di euro) derivanti principalmente dall'incremento del traffico (+2,3% per le concessionarie brasiliane, +5,9% per quelle cilene e +7,4% per la concessionaria polacca), dalle variazioni tariffarie contrattualmente previste riconosciute nel 2014 per le concessionarie cilene e brasiliane e delle misure compensative definite dall'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ARTESP) alle concessionarie dello Stato di San Paolo in seguito alla sospensione degli adeguamenti tariffari del 2013.

I ricavi per servizi aeronautici (520 milioni di euro) aumentano di 486 milioni di euro rispetto al 2013 (34 milioni di euro) per via del consolidamento di Aeroporti di Roma dal 01.12.2013.

I ricavi per lavori su ordinazione e altri ricavi operativi (885 milioni di euro nel 2014) crescono di 238 milioni di euro. Al netto dell'apporto delle società dell'ex gruppo Gemina (231 milioni di euro nel 2014 e 19 milioni di euro nel mese di dicembre 2013), principalmente provenienti da subconcessioni commerciali, immobiliari, ricavi da parcheggi e pubblicità, e dell'effetto negativo determinato dai tassi di cambio sfavorevoli, i ricavi per lavori su ordinazione e altri ricavi operativi aumentano di 30 milioni di euro. La variazione è determinata essenzialmente dall'effetto delle maggiori royalty una tantum connesse al rinnovo di subconcessioni in alcune aree di servizio e dai proventi registrati a seguito della devoluzione gratuita dei fabbricati pertinenti ai contratti giunti a scadenza, nonché dai maggiori lavori verso terzi di Pavimental, in parte compensati da minori royalty correnti.

Le variazioni dei costi operativi netti 2014 (+17%) sono dovute a:

- maggiori costi esterni gestionali (+118 milioni di euro) legati all'apporto delle società dell'ex gruppo Gemina (126 milioni di euro nel 2014 e 14 milioni di euro nel dicembre 2013). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, i costi esterni gestionali aumentano di 14 milioni di euro per via di:
  - maggiori costi di manutenzione (+8 milioni di euro) parzialmente compensati da minori operazioni invernali sulla rete italiana (eventi nevosi meno intensi);
  - incremento degli altri costi esterni gestionali (+6 milioni di euro) correlati ai maggiori lavori verso terzi di Pavimental e riduzione dei margini delle attività effettuate dalle strutture interne al Gruppo, parzialmente compensati da minori oneri derivanti dalla chiusura degli accordi con gli affidatari delle aree di servizio;
- maggiori oneri concessori per 34 milioni di euro (+8%, 428 milioni di euro nel 2013), principalmente per i canoni concessori di Aeroporti di Roma. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, gli oneri concessori crescono di 5 milioni di euro per i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie;
- costo del lavoro in aumento, al netto dei costi capitalizzati, del 21% (+126 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il costo del lavoro al lordo della quota capitalizzata è di 664 milioni di euro con un incremento di 12 milioni di euro (+1,8%) dovuto a:
  - maggior costo medio unitario (+1,4%) principalmente legato agli oneri dai rinnovi contrattuali delle concessionarie autostradali e industriali italiane, agli adeguamenti contrattuali legati all'inflazione nei Paesi dove previsto (Cile e Brasile), in parte compensati da minori prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale delle concessionarie autostradali italiane;
  - incremento di 39 unità, escluso il personale interinale (+0,4%).

**(G4-DMA: Performance economica)****Risultati e altri componenti economici**

Il margine operativo lordo (EBITDA), 3.169 milioni di euro, aumenta di 584 milioni di euro per via del consolidamento delle società ex Gemina (+438 milioni di euro nei due esercizi a confronto). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il margine operativo lordo segna un +7%.

Il risultato operativo (EBIT), 1.933 milioni di euro, aumenta del 6%. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento l'EBIT diminuisce di 10 milioni di euro (-1%) per i maggiori accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi per 189 milioni di euro (effetto combinato dell'incremento dell'accantonamento netto al fondo spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione (+210 milioni di euro) e della diminuzione del tasso di attualizzazione adottato al 31.12.2014, rispetto a quello al 31 dicembre 2013).

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni aumentano di 20 milioni di euro, portandosi a 116 milioni di euro. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, l'incremento è di 13 milioni di euro, prevalentemente legato alla dinamica degli oneri del fondo impegni da convenzioni su cui ha influito in particolare l'aumento della curva dei tassi di interesse utilizzata per l'attualizzazione dei fondi del passivo al 31.12.2013 rispetto a quella adottata al 31.12.2012.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei proventi, diminuiscono di 48 milioni di euro a 620 milioni di euro. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, la riduzione di 76 milioni di euro è essenzialmente dovuta a:

- proventi finanziari da Autostrade do Brasil (54 milioni di euro di cui 4 milioni di euro riconducibili all'effetto cambio) relativi agli accordi con il Gruppo Bertin connessi all'acquisizione delle concessionarie brasiliane del 2012; prevedevano un meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Colinas e Tieté;
- diminuzione degli interessi e oneri netti (26 milioni di euro) relativi al debito delle società operanti in Italia (principalmente derivante dal rimborso a giugno 2014 del prestito obbligazionario Atlantia per 2.094 milioni di euro);
- aumento degli interessi attivi netti (8 milioni di euro) delle società operanti in Brasile e diminuzione degli interessi e oneri netti (13 milioni di euro) delle società cilene, parzialmente compensati dalle rettifiche di valore della partecipazione e delle attività finanziarie riconducibili ad Alitalia - Compagnia Aerea Italiana (CAI) operate nel 2014 (in tutto 45 milioni di euro contro 14 milioni nel 2013).

Gli oneri fiscali del 2014, 553 milioni di euro, aumentano di 138 milioni di euro (+33%). Escludendo l'apporto delle società ex Gemina (39 milioni di euro) e a parità di tassi di cambio, l'aumento è di 119 milioni di euro. È essenzialmente dovuto alla riforma tributaria cilena di settembre 2014 che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali sul reddito di impresa (da 21% nel 2014 a 25% nel 2017). Conseguentemente sono state rivalutate le imposte differite nette riconducibili alle società cilene con un impatto complessivamente negativo a conto economico pari a circa 112 milioni di euro (al cambio medio del 2014).

A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il risultato delle attività operative in funzionamento, invariato rispetto al 2013, diminuisce di 62 milioni di euro (-9%).

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (740 milioni di euro, in crescita del +16%), a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, è di 612 milioni di euro (-24 milioni di euro, -4%).

La gestione operativa 2014 ha generato un cash flow operativo (FFO) di 2.079 milioni di euro, in crescita del 25% che, a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, presenta un incremento di 144 milioni di euro (+9%).

Nel 2014 Atlantia ha deliberato dividendi per 607 milioni di euro.

In merito alla situazione finanziaria di Gruppo al 31.12.2014, l'indebitamento netto complessivo era di 10.528 milioni di euro e il Gruppo dispone di una riserva di liquidità (tra disponibilità liquide, depositi vincolati e linee di credito non revocabili non utilizzate) di 5.650 milioni di euro.

Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), cfr. Relazione Finanziaria Annuale 2014 di Atlantia.

## B. Distribuzione del valore aggiunto integrato (G4-EC1)

### Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

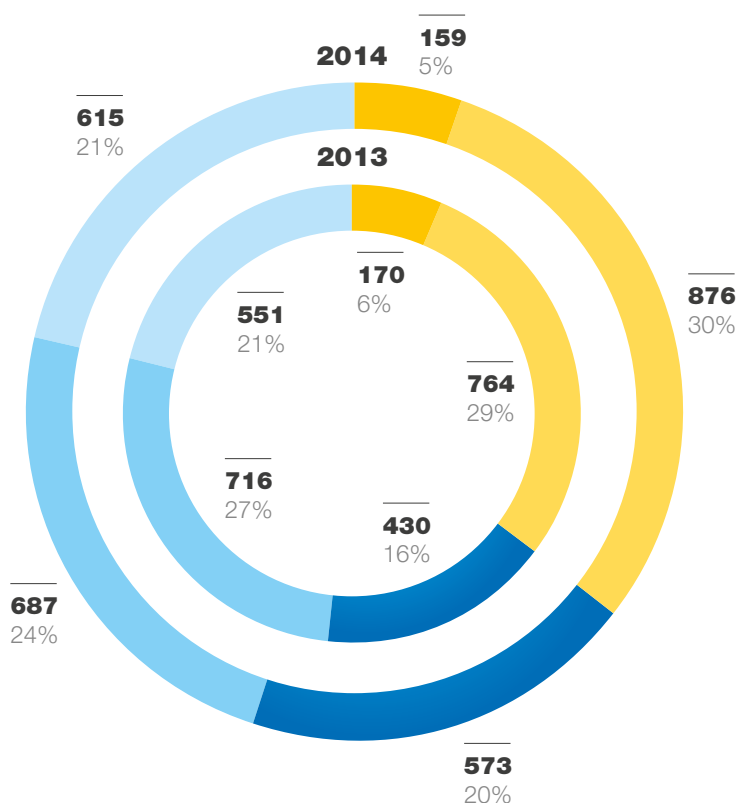
Grandezza con valenza informativa di carattere sociale che misura la ricchezza (economico-finanziaria) prodotta dall'azienda con riferimento agli interlocutori che partecipano alla sua distribuzione.

- VAID 2014: 2.910 milioni di euro

Rispetto al 2013 il VAID ha subito un incremento dell'11% grazie al consolidamento dei ricavi delle attività aeroportuali che, nel 2013, figuravano solo per il mese di dicembre. Sull'aumento incidono anche i maggiori ricavi da pedaggio (+4%) e da attività di costruzione (+10%) nonché l'incremento degli altri ricavi per lavori commissionati, delle royalty su aree di servizio e altri proventi<sup>(1)</sup>.

### VAID 2013 e 2014 (milioni di euro e %)

- **Impresa**
  - autofinanziamento generato (utile di periodo meno dividendi distribuiti)
- **Dipendenti**
  - salari
  - stipendi
  - trattamento di fine rapporto
  - accantonamenti
  - compensi di amministratori
  - oneri sociali
- **Stato**
  - imposte dirette
  - imposte indirette
  - imposte differite
  - oneri concessori\*
- **Finanziatori**
  - oneri per capitali a breve e lungo termine
- **Azionisti**
  - dividendi



\* Nel 2014, inoltre, lo "Stato" ha percepito circa 462 milioni di euro di canoni di concessione e sub concessione.

(1) Nel 2014 è stato completato il processo di identificazione dei fair value delle attività e delle passività delle società acquisite nell'ambito dell'operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia S.p.A.; pertanto, sono stati oggetto di rideterminazione taluni valori patrimoniali ed economici dell'esercizio 2013 interessati da tale operazione.

## C. 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>(1)</sup>

(milioni di euro)	2014	2013	Variazioni
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>6.108.267</b>	<b>5.102.344</b>	<b>20%</b>
Ricavi da pedaggio	3.677.679	3.539.311	4%
Ricavi per servizi aeronautici (Ricavi Aviation)	519.979	34.236	n.s.
Ricavi da attività di costruzione	530.502	483.291	10%
Ricavi per lavori su ordinazione	69.319	49.227	41%
Altri ricavi e proventi	1.310.788	996.279	32%
<b>B) COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>-2.370.111</b>	<b>-1.768.724</b>	<b>34%</b>
Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci	-341.955	-229.817	49%
Costi per servizi	-1.141.158	-985.347	16%
Costi per godimento di beni di terzi	-14.576	-11.812	23%
Fondi di Accantonamento	-349.868	-47.496	n.s.
Oneri diversi di gestione	-522.554	-494.252	6%
<b>VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO</b>	<b>3.738.156</b>	<b>3.333.620</b>	<b>12%</b>
<b>C) COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI</b>	<b>47.793</b>	<b>-8.759</b>	<b>n.s.</b>
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>	<b>3.785.949</b>	<b>3.324.861</b>	<b>14%</b>
- Ammortamenti	-875.964	-694.178	26%
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO</b>	<b>2.909.985</b>	<b>2.630.683</b>	<b>11%</b>

Note: La determinazione del valore aggiunto e la sua ripartizione, sono state effettuate partendo dai dati contabili di conto economico e utilizzando l'ultimo aggiornamento 2013 della metodologia di calcolo del GBS (Gruppo di studio per la statuizione dei principi di redazione de Bilancio Sociale). Per tale motivo i prospetti risultano variati rispetto a quanto presentato nelle precedenti pubblicazioni. Nel prospetto del VAID i dati 2013 accolgono il contributo relativo al solo mese di dicembre 2013 delle società dell'ex gruppo Gemina.

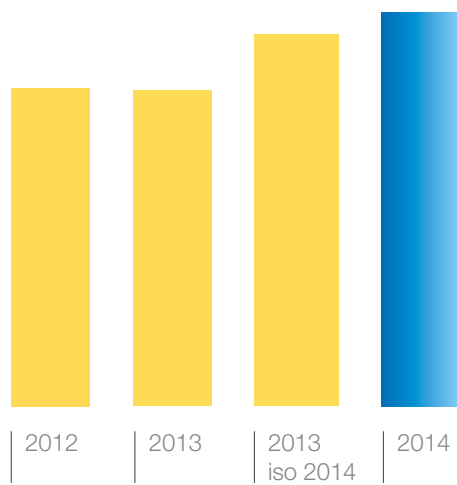
(1) Proventi/oneri finanziari, rivalutazioni/svalutazioni da attività finanziarie, plusvalenze/minusvalenze, proventi/oneri di attività cessate, dividendi da partecipate, utili/perdite su cambi, Svalutazioni e ripristini di valore attività materiali altri proventi diversi.

## 3. Capitale umano

### A. Key figure (G4-10, G4-LA1)

#### Organico

11.992 11.895 14.004 14.828



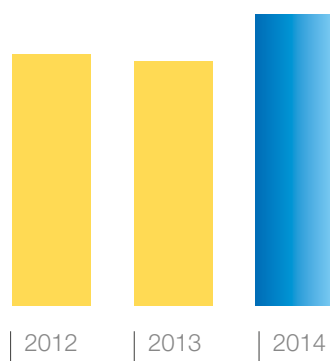
#### Organico medio

11.260 11.428 13.661



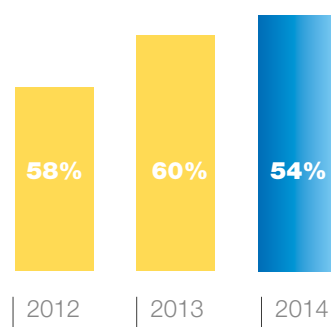
#### Costo del lavoro (milioni di euro)

679,9 661,4 787,1



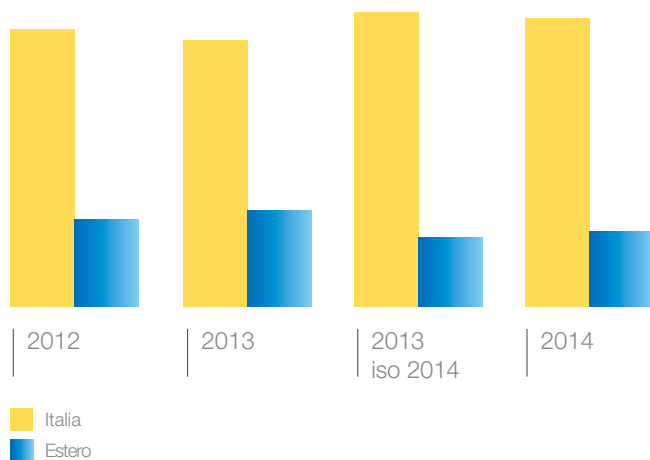
#### Ore di formazione erogate e % di dipendenti coinvolti

124.070 159.456 173.443



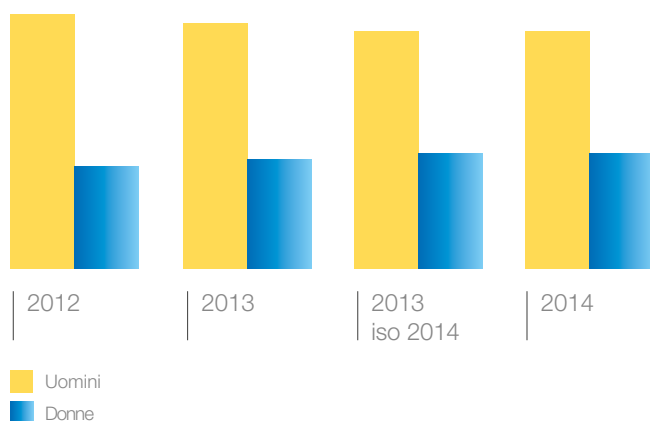
## Organico Italia - Estero

**77% 23%**    **76% 24%**    **81% 19%**    **80% 20%**



## Organico per genere

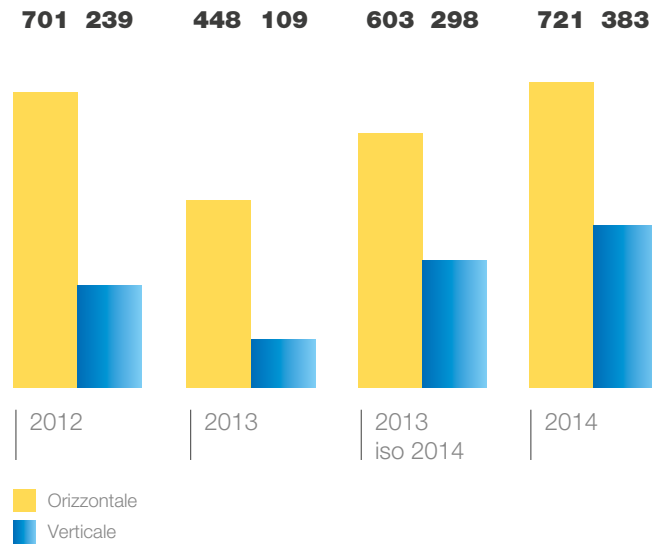
**75% 25%**    **74% 26%**    **73% 27%**    **73% 27%**



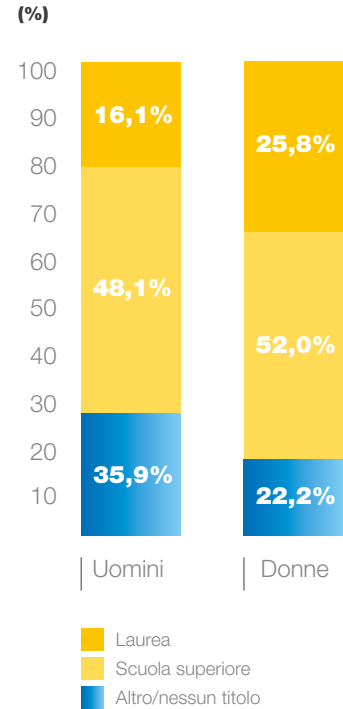
Nota: i dati 2012 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo al 31.12.2012; non includono le attività aeroportuali. A fini di comparabilità i dati 2013 sono stati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento e di rendicontazione del gruppo Aeroporti di Roma. Per questo, in alcuni casi figura un'ulteriore serie di dati per l'esercizio 2013 raffigurante i valori isoperimetro 2013/2014. Dal perimetro sono state escluse le società Ecomouv, Ecomouv D and B, Tech Solutions Integrators e TowerCo, il cui contributo ai risultati degli anni 2014 e 2013 è stato rilevato fra i "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate".



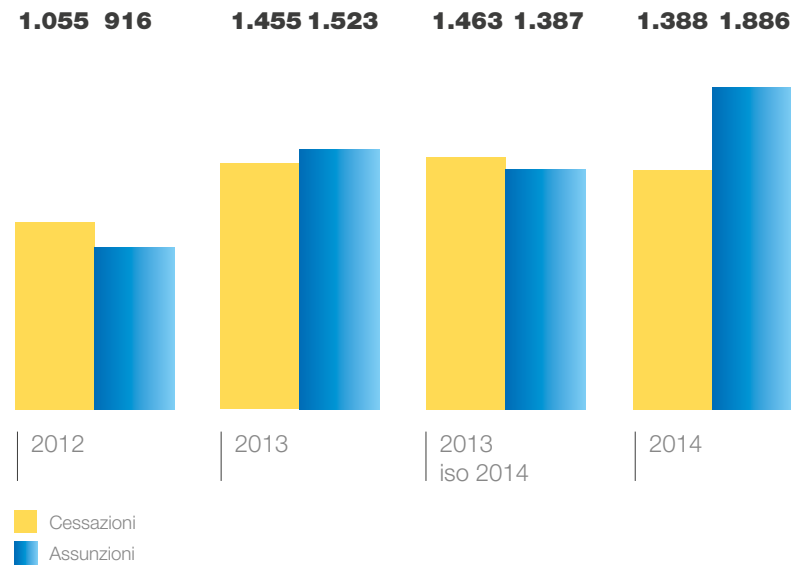
**Mobilità orizzontale e verticale**



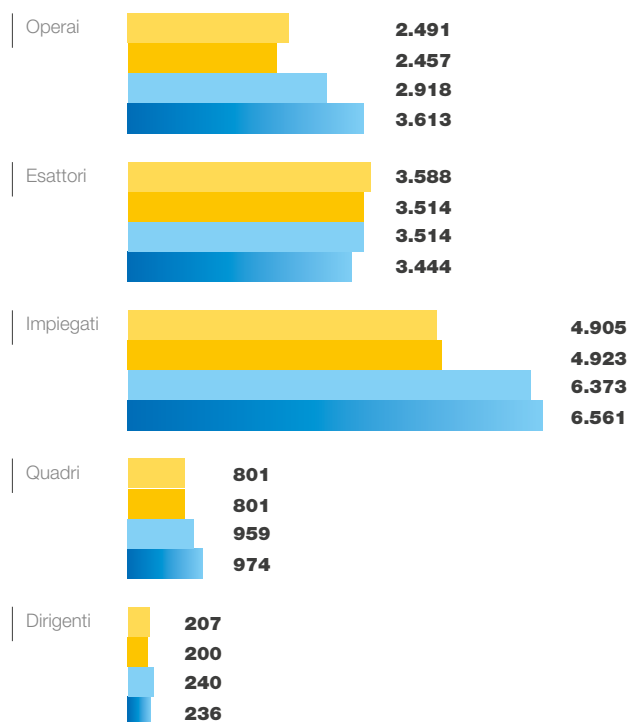
**Ripartizione organico 2014 per titolo di studio**



**Turnover del personale**

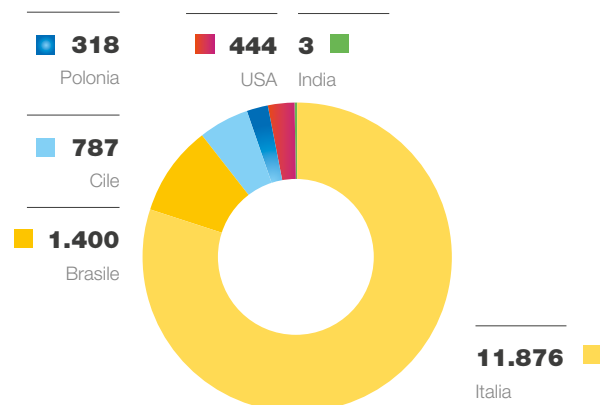


## Organico per qualifica



■ 2012      ■ 2013 iso 2014  
■ 2013      ■ 2014

## Organico per paese



## Organico per tipologia contrattuale

	2012		2013		2014	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Contratti a tempo indeterminato	8.698	2.713	8.612	2.871	10.277	3.411
% sul totale a tempo indeterminato	76%	24%	75%	25%	75%	25%
Contratti a tempo determinato	297	284	193	219	556	584
% sul totale a tempo determinato	51%	49%	47%	53%	49%	51%
Risorse full-time	10.661		10.536		12.341	
% sul totale organico	89%		89%		83%	
Risorse part-time	1.331		1.359		2.487	
% sul totale organico	11%		11%		17%	

**(G4-DMA: Occupazione)****B. Organico e dinamiche occupazionali**

Al 31 dicembre 2014 il Gruppo impiega 13.688 risorse a tempo indeterminato e 1.140 unità a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 14.828 risorse, di cui 11.876 in Italia e 2.952 nelle società estere.

L'incremento del 6% rispetto al 2013 è riconducibile a:

- l'avvio operativo di Airport Cleaning società dedicata ai servizi di pulizia presso le aree aeroportuali (+ 236 persone);
- l'incremento di personale di ADR Security per la riduzione dei tempi di attesa ai varchi di sicurezza (+201 unità a tempo determinato);
- al potenziamento delle strutture tecniche del Gruppo ADR connesse al piano di sviluppo infrastrutturale previsto dal Contratto di Programma;
- le società brasiliane (+318 unità), anche per l'implementazione del progetto di internalizzazione delle attività di manutenzione ordinaria sulle concessionarie Triangulo do Sol e Colinas;
- l'avvio di nuove commesse di Pavimental per opere infrastrutturali;
- l'ampliamento del perimetro di attività di Giove Clear per i servizi di pulizia in area di servizio;
- la necessità di Autostrade per l'Italia di personale esattoriale stagionale nel mese di dicembre 2014;

Tale dinamica ha prodotto, altresì, un incremento del 20% dell'organico medio.

**Organico medio (\*)**

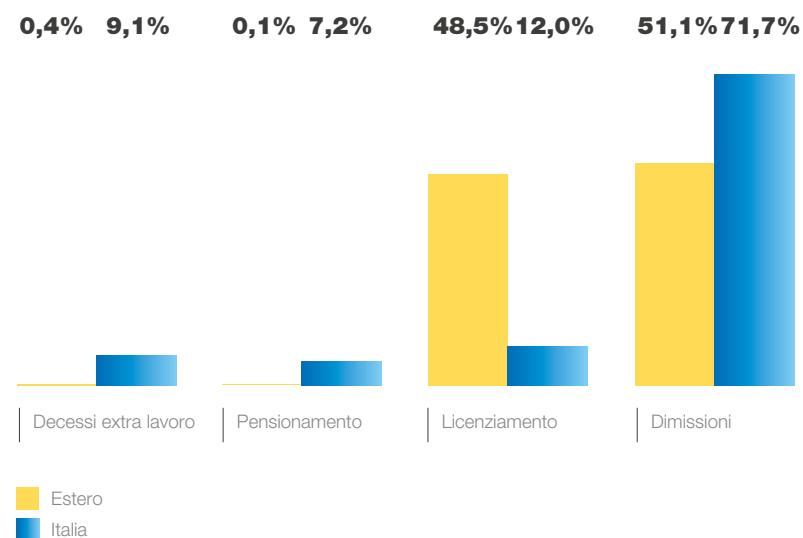
	2013	2014	Var.	%
Dirigenti	194	240	46	24%
Quadri	784	958	174	22%
Impiegati	4.810	6.226	1.416	29%
Esattori	3.497	3.281	-216	-6%
Operai	2.143	2.956	813	38%
<b>TOTALE ORGANICO</b>	<b>11.428</b>	<b>13.661</b>	<b>2.233</b>	<b>20%</b>

(\*) Include il personale interinale.

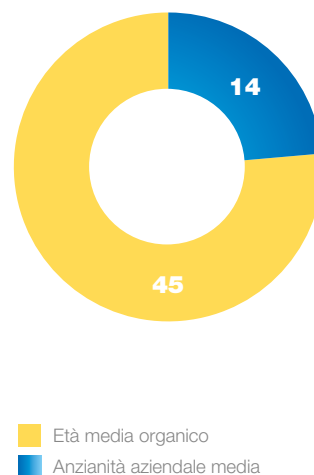
Al lordo della quota capitalizzata, in linea con il 2013, il costo del lavoro è pari a 787 milioni di euro, in aumento di 126 milioni di euro (+19%) rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il costo del lavoro al lordo della quota capitalizzata è di 664 milioni di euro con un incremento di 12 milioni di euro (+1,8%) rispetto al 2013 dovuto a:

- incremento del costo medio unitario (+1,4%) determinato principalmente dagli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali delle società concessionarie autostradali e industriali italiane, dagli adeguamenti contrattuali legati all'inflazione nei Paesi dove previsto (Cile e Brasile), in parte compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale nelle società concessionarie autostradali italiane;
- incremento di 39 unità medie, escluso il personale interinale (+0,4%).

## Cause di cessazione



## Anzianità aziendale media ed età media dell'organico



I dati sulle cessazioni sono riferiti ai contratti a tempo indeterminato. Percentuali calcolate sul totale cessazioni.

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

Il mercato del lavoro all'estero (soprattutto in America e Sud America) è caratterizzato da maggiore flessibilità e dinamicità che ne rendono difficile il raffronto con il mercato italiano, producendo tassi di turnover fisiologicamente più elevati.

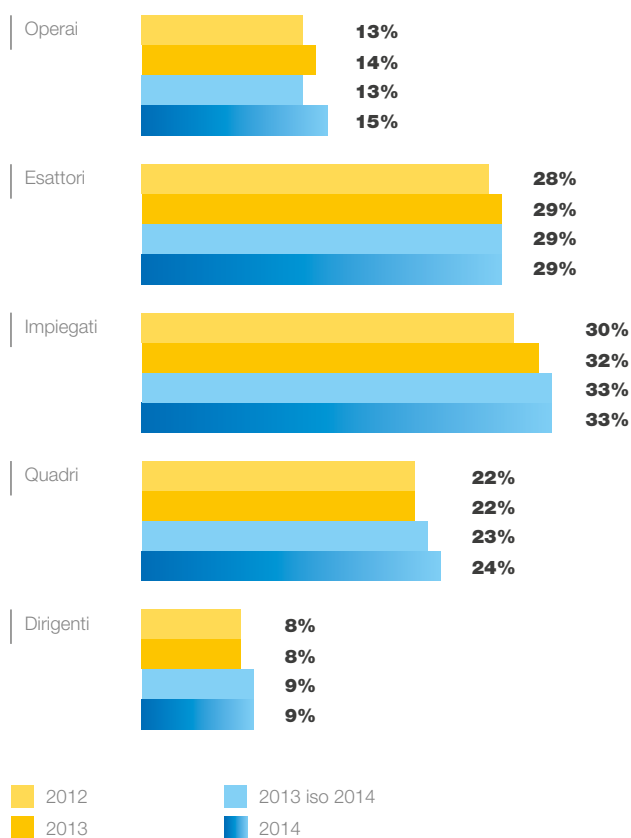
Al 31.12.2014 la percentuale di personale part-time del Gruppo Atlantia aumenta rispetto al 31.12.2013 per via dell'ingresso nel perimetro del gruppo ADR (1.044 dipendenti part-time nel 2014). L'elevato numero di contratti a tempo determinato è legato alla stagionalità del business aeroportuale che richiede il ricorso a contratti stagionali per far fronte agli incrementi di traffico passeggeri in particolari periodi dell'anno.

## C. Diversità e pari opportunità (G4-LA12, G4-LA13)

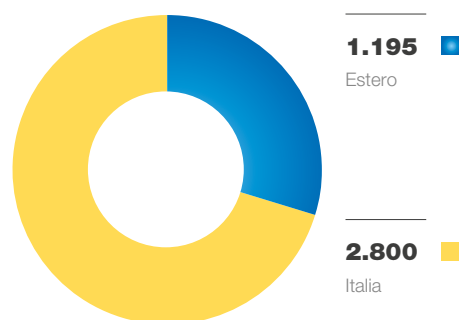
La selezione e la gestione delle risorse umane avviene nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo, senza preclusione o discriminazione di sesso, razza, nazionalità o religione. (Codice Etico - cfr. 5.1).

Al 31.12.2014 la presenza femminile all'interno del Gruppo è del 26,9%. Considerando solo le società controllate all'estero, le donne in organico rappresentano il 41% circa della forza lavoro

### Presenza femminile per qualifica



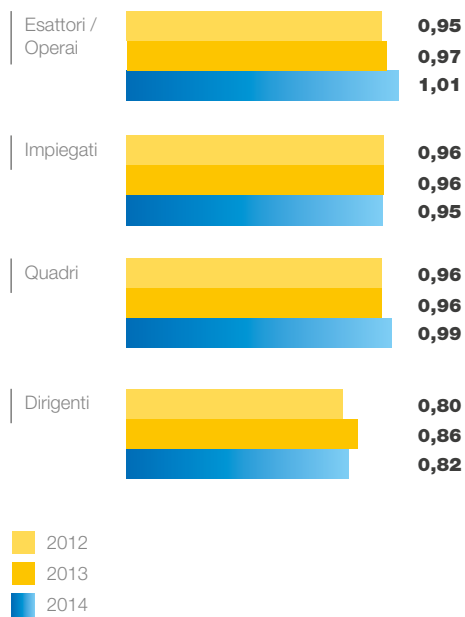
### Presenza femminile nel Gruppo - 2014



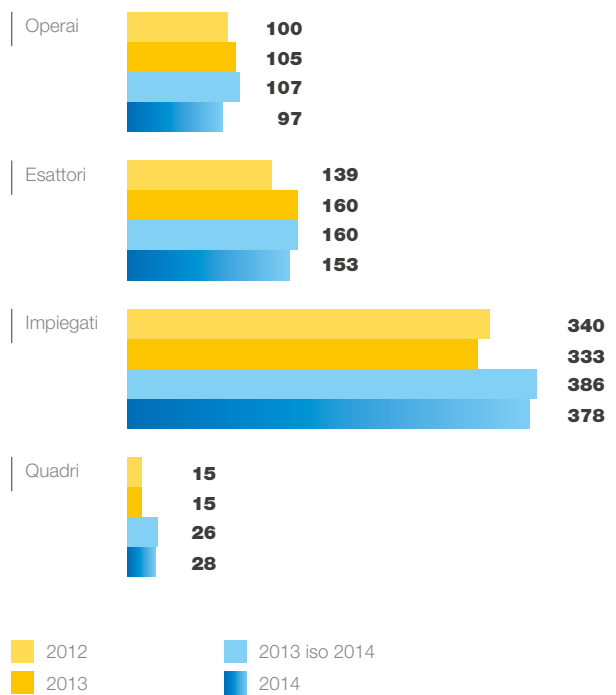
Il rapporto del salario base tra uomo e donna per inquadramento è pari a 1 e si registra una sostanziale similarità anche per quanto riguarda la remunerazione tra uomo e donna all'interno delle categorie di inquadramento<sup>(1)</sup>.

(1) I dati relativi ai salari e le remunerazioni uomo/donna si riferiscono al perimetro Italia.

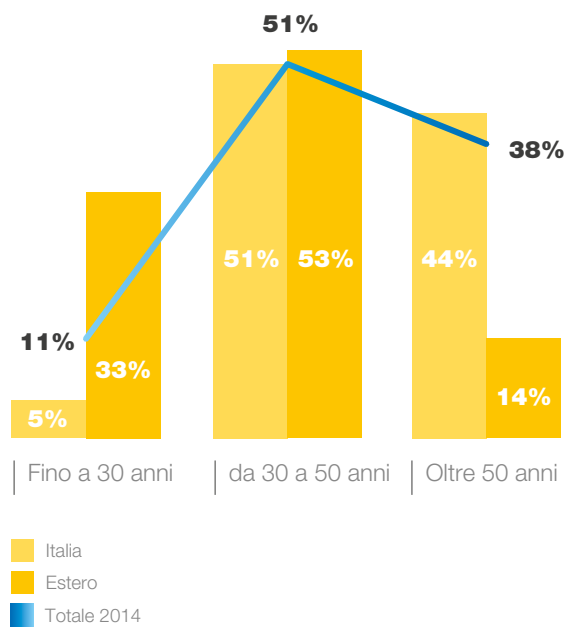
## Rapporto remunerazione Donna/Uomo



## Organico appartenente a categorie protette



## Organico per fasce di età



## D. Investimenti sul capitale umano

### Employer branding e certificazioni

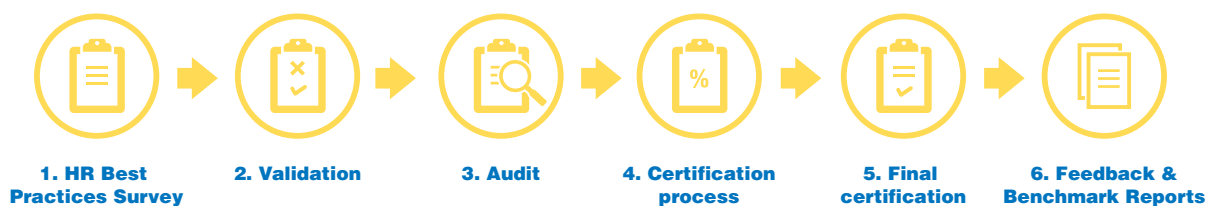


Aeroporti di Roma, per il primo anno, e Autostrade per l'Italia, per il quarto anno consecutivo, hanno ottenuto la certificazione "Top Employers", che le qualifica tra le migliori realtà imprenditoriali del Paese in ambito HR.

Le aziende del Gruppo hanno dimostrato di possedere vedute lungimiranti in tema di Risorse Umane, progetti mirati a migliorare costantemente le condizioni di lavoro dei propri dipendenti, e una visione orientata alla valorizzazione e allo sviluppo delle proprie persone.

La certificazione Top Employers è assegnata, in piena indipendenza e autonomia dal Top Employers Institute, alle aziende che offrono eccellenti condizioni di lavoro ai propri dipendenti.

Il programma di certificazione è composto da 6 fasi e 9 aree investigate nel processo di certificazione.



**Strategia dei talenti**



**Pianificazione della forza lavoro**



**On-Boarding**



**Apprendimento e sviluppo**



**Gestione delle Performance**



**Sviluppo della Leadership**



**Gestione delle Carriere e delle Successioni**



**Retribuzione e Benefit**



**Cultura**

## Selezione

Il recruitment e la selezione sono coordinate dalla Capogruppo Atlantia. Mettono a fattor comune risorse di elevate potenzialità per tutte le società del Gruppo, offrendo l'opportunità di omogeneizzare i requisiti di assunzione, le policy di gestione del processo, i sistemi di valutazione delle competenze.

Il processo ha un ruolo fondamentale per attrarre e inserire nel Gruppo i migliori professionisti presenti sul mercato del lavoro in termini di capacità, esperienze professionali e managerialità. Tra le caratteristiche ricercate, vi sono pertanto performance eccellenti, alto potenziale (misurato attraverso specifiche metodologie) ed esperienze aziendali trasversali.

Gli strumenti e i canali di ricerca utilizzati vengo strutturati in base alla seniority del profilo e alle competenze richieste.

Profilo	Processi e strumenti di selezione e inserimento
<p><b>PROFILO JUNIOR</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RICERCA:</b> relazioni e contatti con le principali Università e Politecnici italiani attraverso il programma "Atlantia per la conoscenza", database di recruiting aziendale e database di recruiting online.</li> </ul> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SELEZIONE:</b> valutazioni effettuate anche presso le Università per verificare le attitudini/comportamenti dei candidati attraverso test (cognitivi e linguistici), dinamiche di gruppo e colloqui individuali.</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>INSERIMENTO:</b> percorso "on the job", caratterizzato da differenti momenti formativi e valutativi, con il supporto di tutor e colleghi esperti e attraverso sistemi di knowledge management ("Autostrade Talent").</li> </ul>
<p><b>PROFILO CON ESPERIENZA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RICERCA:</b> collaborazione con società esterne di head hunting e utilizzo di piattaforme di Social Networking.</li> </ul> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SELEZIONE:</b> colloqui individuali e tecnico-motivazionali, con la partecipazione di Risorse Umane e Linea, finalizzati a valutare la qualità delle conoscenze tecnico-specialistiche, le esperienze professionali maturate e la leva motivazionale dei candidati, in relazione ai livelli attesi per la posizione ricercata.</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>INSERIMENTO:</b> percorso di inserimento "ad hoc"</li> </ul>

Nell'ambito del processo di recruitment di profili junior di alto potenziale, continua a essere molto proficua la collaborazione con i centri universitari e di ricerca italiani. Nel 2014, infatti, è proseguito l'impegno del Gruppo nel progetto "Atlantia per la conoscenza" (nato nel 2011 e rinominato nel 2014), principale canale di selezione junior e di promozione dell'*employer branding* aziendale.

Sostenendo il percorso di conoscenza in ambito accademico di giovani talenti, vengono anche incrementate le relazioni con le Istituzioni accademiche al fine di sviluppare progetti multidisciplinari, tavole rotonde e seminari tematici.



**(G4-DMA: Occupazione)****Mobilità infragruppo**

Tra le iniziative tese a integrare i processi di people management di Gruppo, nel 2014, la Direzione Risorse Umane di Gruppo ha avviato un processo di "patrimonializzazione" delle competenze attraverso azioni di mobilità infragruppo e di cross-fertilization.

La politica di mobilità infragruppo è finalizzata a:

- valorizzare le risorse umane del Gruppo;
- promuovere e favorire la diversificazione delle esperienze, arricchendo le competenze;
- consentire uno sviluppo professionale fondato su un'ampia e integrata conoscenza dei processi organizzativi;
- accrescere le esperienze interaziendali.

Con questo obiettivo, la mobilità professionale è il canale preferenziale per la copertura delle job vacancies delle società del Gruppo, permettendo di valorizzare il know-how, le capacità distintive delle risorse e sviluppare i talenti.

L'eterogeneità dei business delle società del Gruppo, unitamente alla presenza di realtà nazionali e internazionali, favorisce la mobilità interfunzionale e geografica, rendendo l'esperienza di mobilità un'occasione unica di arricchimento professionale, di know-how e di crescita "individuale".

Nel 2014 sono state coinvolte 1.104 risorse, di cui 721 in processi di mobilità orizzontale e 383 in mobilità verticale. La posizioni coperte da candidati interni sono state il 67%<sup>(1)</sup>.

Inoltre, è stato implementato il processo "Job Opportunity Atlantia", aperto a tutti i dipendenti del Gruppo con professionalità di ogni livello, con autocandidatura alla job vacancy e con percorsi formativi on-the-job.

**La strategia di sviluppo del capitale umano**

Per il Gruppo Atlantia il vantaggio competitivo di un'organizzazione risiede nel valore dei singoli che vi operano. È la ragione che spinge Atlantia ad attrarre, accogliere e sviluppare risorse capaci e competenti, ricche di passione e potenzialità.

Il successo del Gruppo dipende dalla valorizzazione e dal riconoscimento del capitale umano, sostenendo, orientando e promuovendo la crescita delle persone in coerenza con gli obiettivi di business.

Le linee guida di sviluppo del capitale umano definite dalla Capogruppo sono fondate sui seguenti principi:

- garantire elevati standard di qualità delle risorse umane;
- sviluppare una leadership efficace per sostenere nel tempo gli obiettivi strategici del Gruppo;
- sviluppare il talento per valorizzare le migliori persone e la continuità del management nei punti chiave dell'organizzazione;
- considerare le skill come un asset del Gruppo da condividere e patrimonializzare;
- implementare un modello di performance management in grado di stimolare il raggiungimento di risultati eccellenti e riconoscere i migliori contributi espressi dalle persone;
- sostenere il benessere delle persone.

**I sistemi di sviluppo delle risorse umane**

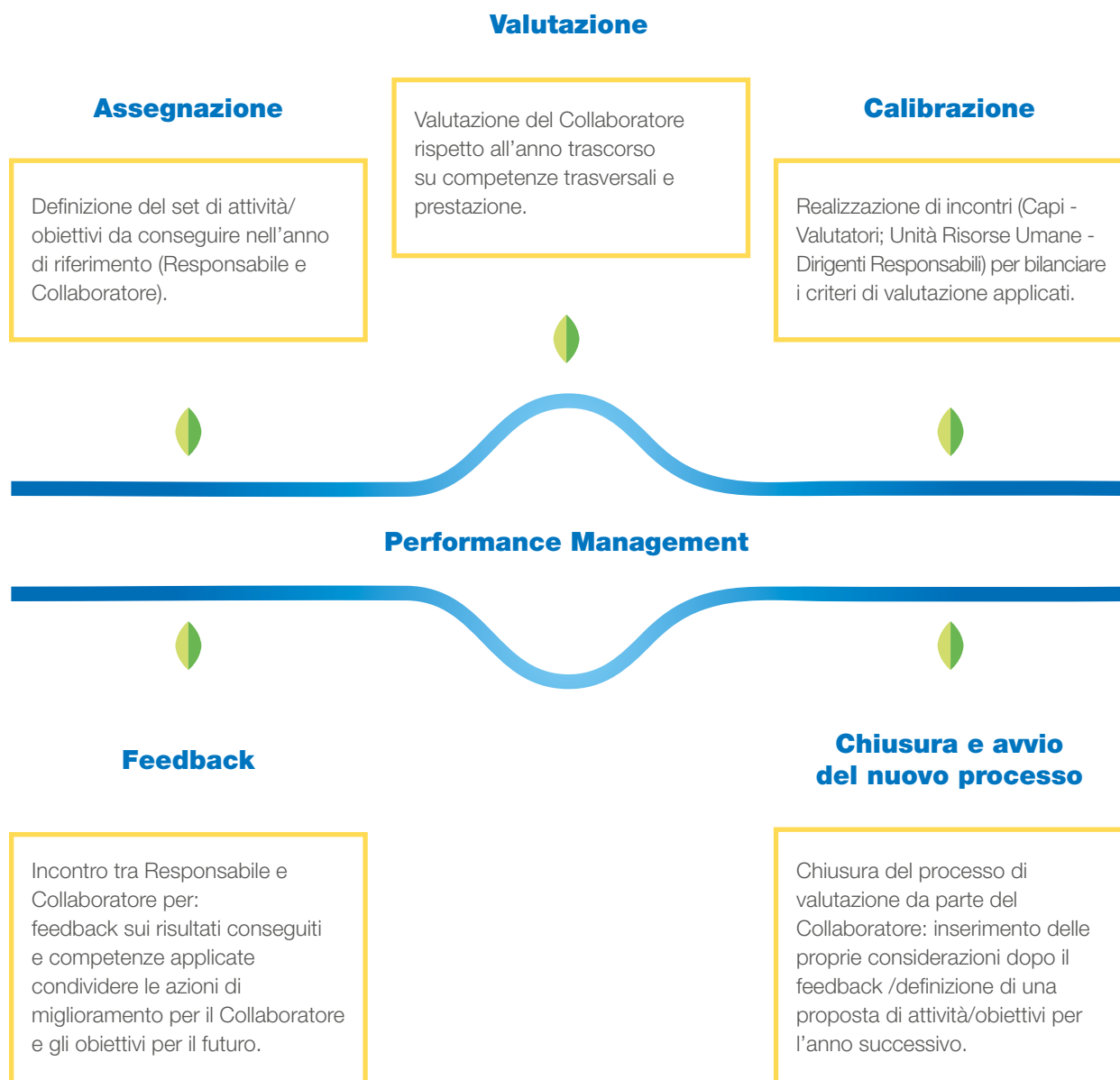
A supporto della crescita professionale, il Gruppo dispone di tre strumenti integrati:

- performance management;
- talent management & succession plan;
- formazione e programmi di sviluppo.

(1) Percentuale calcolata su perimetro Italia considerano l'organico a tempo indeterminato.

## Performance Management

Sul performance management sono basati i processi di talent management & succession plan. Il sistema consente, attraverso la combinazione di risultati/competenze, di differenziare il valore delle persone all'interno dell'organizzazione, identificare le risorse di talento e investire per cluster di popolazione. Il Performance Management è un processo integrato nella strategia complessiva di business il cui obiettivo è incrementare le performance del Gruppo.



Nel 2014, 2.030 dipendenti, di cui 1.750 circa tra Quadri e Impiegati, hanno preso parte al processo di Performance Management e Management Review.

## % di dipendenti che hanno ricevuto valutazione delle performance suddivisi per genere (G4-LA11)

	2014	%
Uomini	1.419	14%
Donne	887	26%
<b>TOTALE</b>	<b>2.307<sup>(1)</sup></b>	<b>17%</b>

(1) Include anche dipendenti le cui performance sono state valutate con strumenti differenti dal Performance Management System.  
% calcolata su totale organico a tempo indeterminato, così come la suddivisione per genere.

### Talent Management & Succession Plan

Sono processi utilizzati nel Gruppo per lo sviluppo delle risorse e le decisioni di sviluppo organizzativo. Garantiscono la continuità manageriale attraverso l'individuazione delle posizioni chiave, l'identificazione dei potenziali successori per le posizioni chiave e l'impostazione dei piani di sviluppo.

Nel 2014 sono state individuate le posizioni chiave del Gruppo ed è stato impostato il modello di valutazione delle competenze e delle performance degli attuali titolari, coinvolgendo direttamente le strutture delle singole Società.

Il Comitato Risorse Umane e Remunerazione ha aggiornato (e sottoposto al Consiglio di Amministrazione) i risultati dei processi di Succession Plan e Talent Management di Gruppo, che tengono conto dei cambiamenti organizzativi e di perimetro intervenuti.

L'identificazione dei successori è stata differenziata (con riferimento a conoscenze, esperienze maturate, trend di performance e fit verso la posizione) tra readiness immediata e a 2/4 anni.

È emerso un grado di copertura con risorse interne delle "posizioni chiave" con readiness immediata del 68% (società operative e Atlantia).

È proseguito il progetto "Road Map", finalizzato all'individuazione dei successori da inserire in piani di sviluppo e di carriera. Nel 2014 sono oltre 160 le risorse inserite nella Road Map.

### Formazione (G4-LA9, G4-HR7, G4-DMA: Formazione e istruzione, G4-DMA: Pratiche sulla sicurezza)

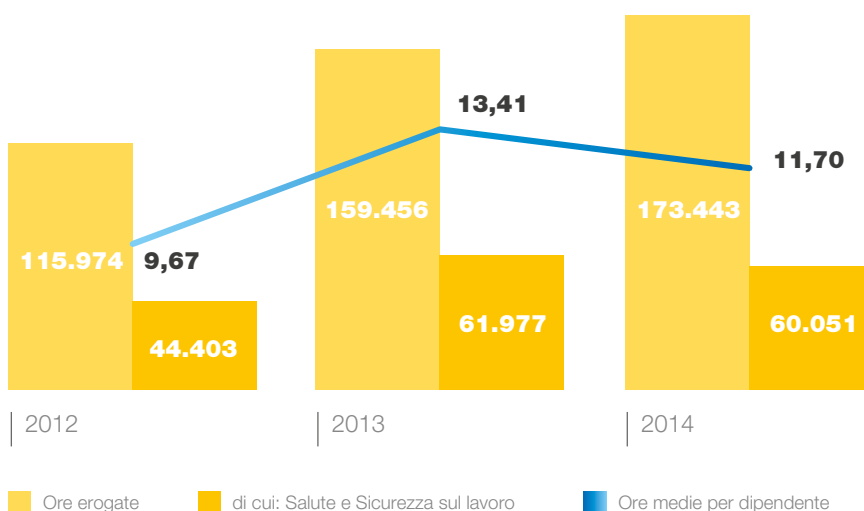


Nel corso del 2014 la formazione del Gruppo è stata principalmente indirizzata a:

- Migliorare le competenze relazionali verso il cliente, percorsi formativi per il personale front-end e back office;
- Sviluppare le competenze specialistiche delle famiglie professionali del Gruppo attraverso le academy tecniche interne (aggiornamento professionale continuo per gli ingegneri, formazione impiantistica sulle metodologie manutentive, project management, marketing & sales);
- Valorizzare il know-how aziendale, con azioni di job enrichment delle risorse interessate a processi di internalizzazione;
- Potenziare le competenze manageriali e organizzative con programmi di coaching individuale rivolti ai manager del Gruppo e percorsi di mentoring indirizzati ai junior in un'ottica di Knowledge Transfer.

Nel 2014 sono state erogate 173.443 ore di formazione (circa 12 ore medie pro capite) con un investimento di 2 milioni di euro (di cui il 50% finanziati).

## Formazione



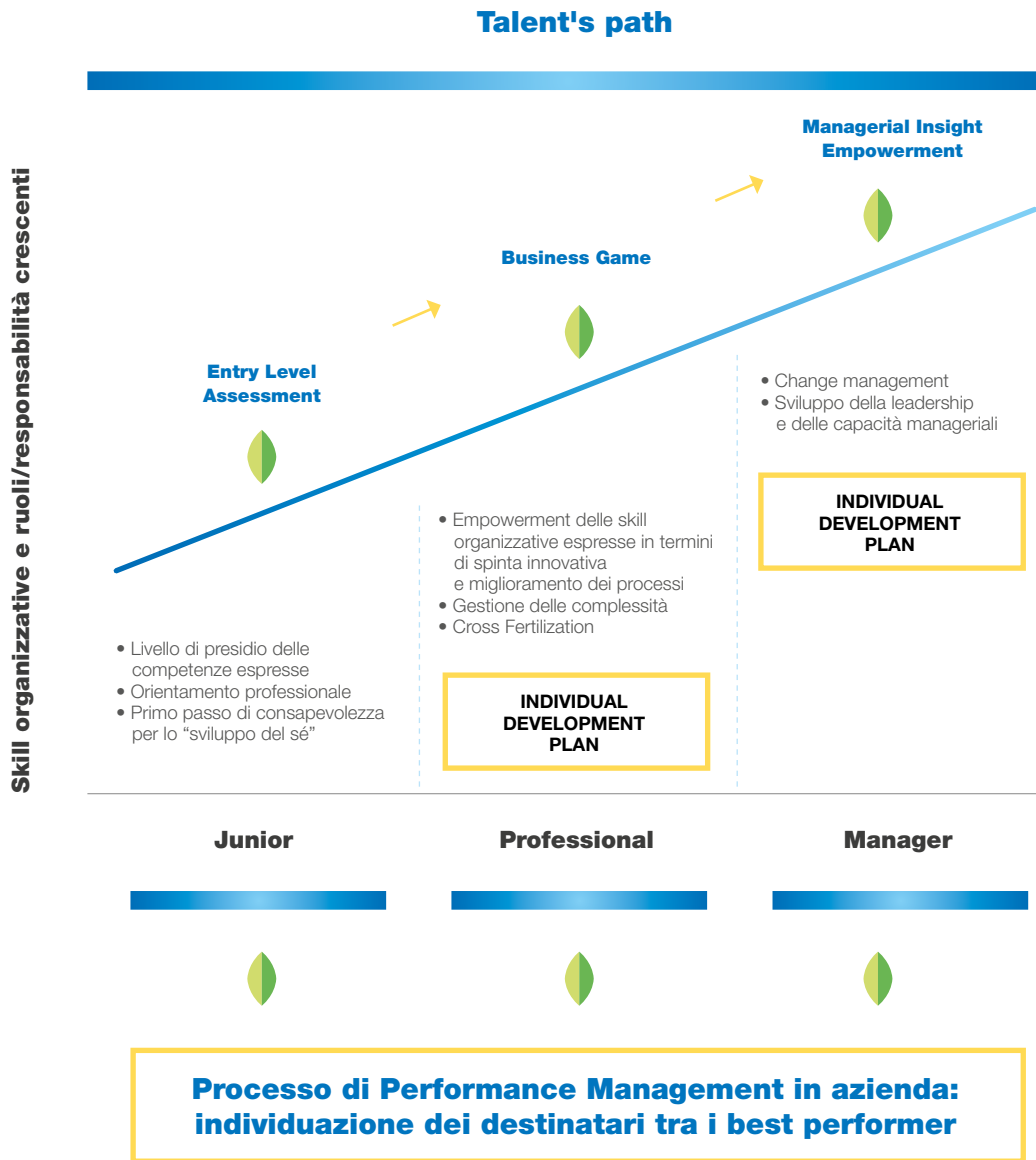
Inoltre, circa 904 dipendenti (l'89% del personale in forza ad ADR Security) ha ricevuto nel 2014 una formazione sulla "security", affrontando anche l'aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività del personale addetto alla sicurezza aeroportuale. Atlantia ha infine erogato circa 13.400 ore di formazione a partner d'affari (fornitori di beni, servizi e appaltatori), il 55% della quale in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e nei cantieri.

## Programmi di valutazione e sviluppo (G4-LA10, G4-DMA: Formazione e istruzione)

I principali programmi di sviluppo professionale del 2014<sup>(1)</sup> sono stati:

- **Entry Level Assessment** – Primo step di valutazione dei giovani laureati inseriti in azienda. La finalità è la valutazione del livello di presidio delle competenze maturate, la misurazione del potenziale di crescita evidenziando i tratti predittivi di successo al fine di delineare l'orientamento professionale.
- **Business Game Professional** – Secondo step del percorso di valutazione, dedicata ai Professional con performance eccellenti e con più di cinque anni di esperienza aziendale. Il fine è misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e consolidare la professionalità richiesta dal ruolo ricoperto.
- **Managerial Insight Empowerment** – Percorso destinato a figure professionali con crescente ed espresa responsabilità di processi e di coordinamento di risorse, interessate allo sviluppo della propria dimensione manageriale. Il percorso è caratterizzato da una valutazione che prevede una prima analisi "a 360°" delle competenze e dello stile di gestione del ruolo che coinvolge i principali stakeholder aziendali (responsabile, colleghi e collaboratori), a cui segue la costruzione e condivisione del relativo feedback. In base alle evidenze emerse, viene definito un piano di azioni "su misura" con il coinvolgimento del responsabile e di un tutor HR per mettere in pratica i suggerimenti di sviluppo ricevuti.

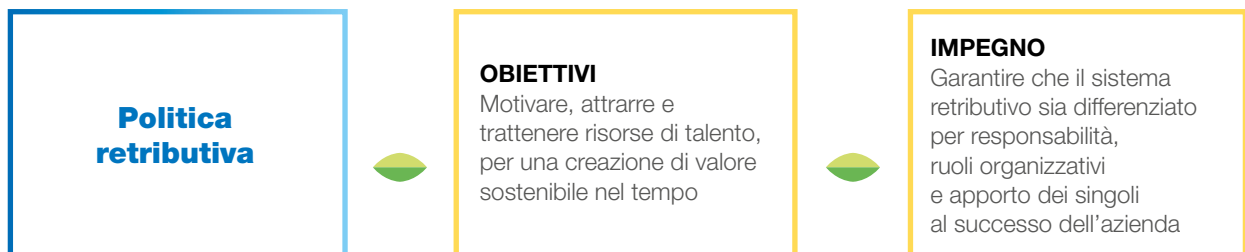
(1) Perimetro Italia.



### Sistema retributivo, di incentivazione e benefit (G4-LA2, G4-EC3)

Il sistema retributivo del Gruppo valorizza competenze ed esperienze, remunera le risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità e premia le eccellenze attraverso il riconoscimento dei contributi individuali.

Per tutti i dipendenti, la retribuzione si articola su componenti fisse e variabili e sull'utilizzo di differenti leve di rewarding (incentivi monetari, di natura finanziaria e benefit) e di facilitazione (assicurazioni sanitarie e previdenziali, progetti e iniziative per il dipendente e la famiglia - vaccinazioni, consulenze legali, omaggi per le festività, promozioni e agevolazioni di vario genere). L'obiettivo è perseguire condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione.

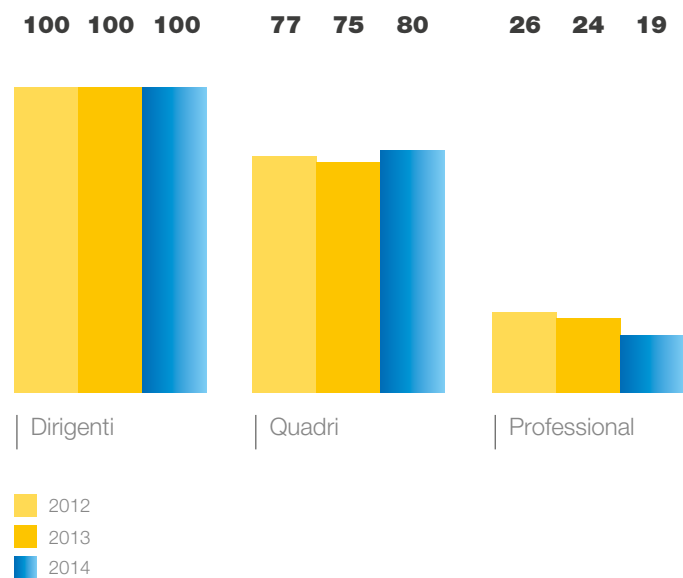


## Strumenti di incentivazione monetaria

### Sistema MBO (Management by Objectives)

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

### MBO Management By Objectives (% di partecipazione)



Perimetro: società italiane del perimetro consolidato del Gruppo.

- In particolare, per il 43% dei dirigenti è stato introdotto per il triennio 2014-2016, un nuovo sistema MBO detto “Annuale/Triennale” che prevede una quota annuale legata a obiettivi individuali e una quota triennale legata a obiettivi di Gruppo.
- Le controllate estere adottano strumenti di incentivazione di breve termine definendo obiettivi di performance legati alle specificità del business e del contesto locale di riferimento.

### Premi Una Tantum

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

### Piani di incentivazione a lungo termine, basati su strumenti finanziari

- Strumenti di incentivazione dedicati agli amministratori e/o dipendenti “chiave” e con responsabilità di maggior rilievo nella Società o in società del Gruppo, finalizzati alla valorizzazione della Società, all’allineamento delle performance con gli interessi degli azionisti e alla fidelizzazione del management.
- Nel 2014 i Piani Equity in vigore sono:

Piano	Numero beneficiari
Stock Option 2011	69
Stock Grant 2011	69
Stock Grant MBO	10
Phantom Stock Option 2014	73

Ulteriori dettagli su [www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html)

### Strumenti di incentivazione non monetaria

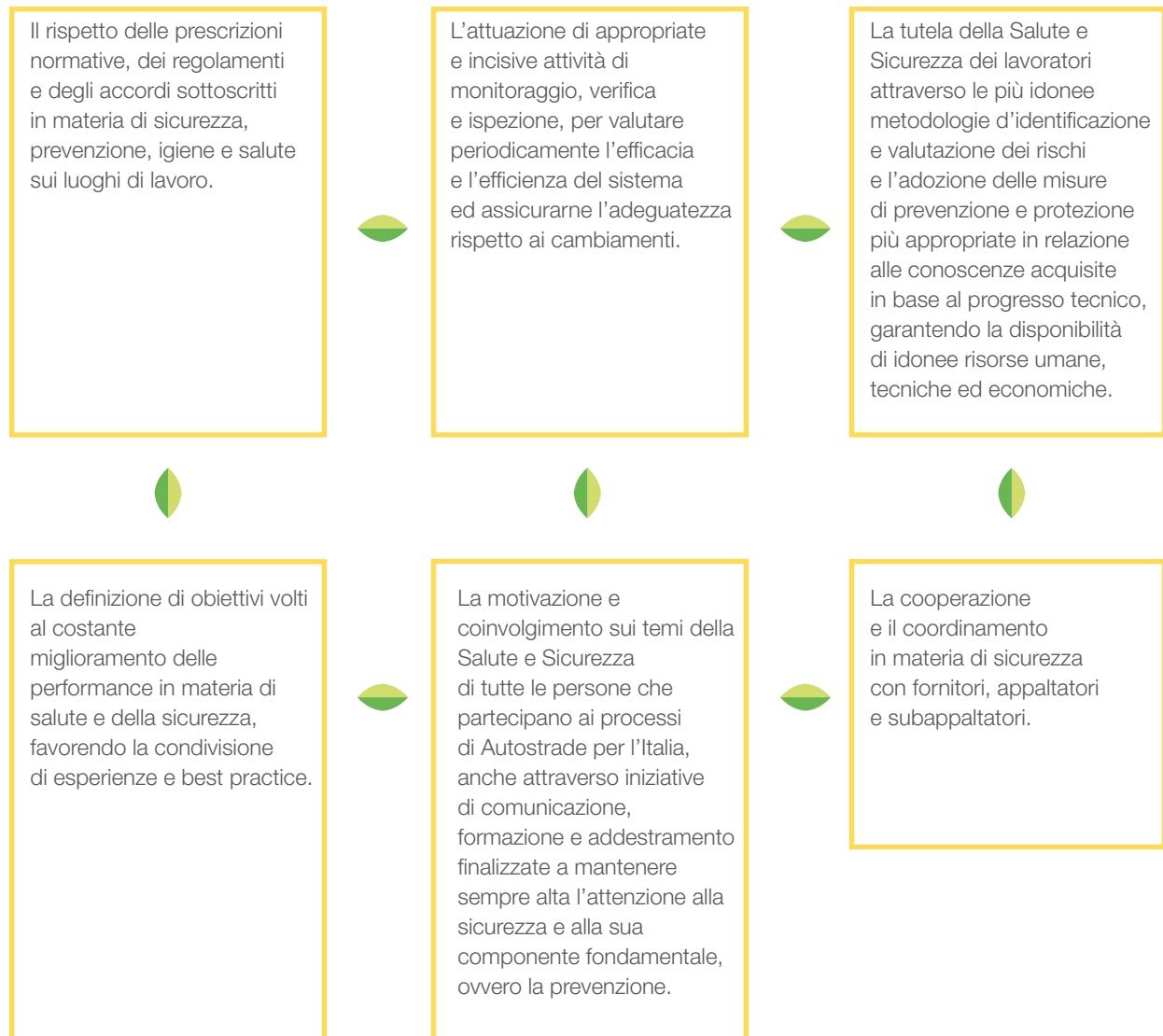
- Copertura sanitaria integrativa delle prestazioni del SSN (Servizio Sanitario Nazionale) che può essere estesa ai famigliari (solo dipendenti a tempo indeterminato).
- Copertura per infortuni professionali ed extraprofessionali in Italia e all'estero.
- Polizza invalidità permanente da malattia (solo dipendenti a tempo indeterminato).
- Polizza per la gestione delle situazioni di emergenza derivanti da infortuni e incidenti, per i dipendenti che effettuano frequenti trasferte all'estero presso paesi a elevato rischio o dalla copertura sanitaria particolarmente complessa e costosa.
- Fondi di previdenza integrativa agevolati per i dipendenti (8.536 dipendenti iscritti al 31.12.2014).
- Il Gruppo sta procedendo con l'evoluzione del parco dotazioni aziendali attraverso l'innovazione degli strumenti a disposizione dei dipendenti (tablet, smartphone etc.).

Tutti gli strumenti di remunerazione monetaria e non monetaria sono previsti sia per il personale full time che per il part time. Per approfondimenti sui sistemi retributivi: Relazione sulla Remunerazione 2014 di Atlantia e documenti informativi redatti per ciascun piano e [www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html).

**(G4-DMA: Occupazione, G4-DMA: Salute e sicurezza sul lavoro)**

## E. Sicurezza sul lavoro

**La politica sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (G4-LA7, G4-LA8, SS-CRE6)**



### Il sistema di gestione della salute e sicurezza

Con riferimento all'intero perimetro di Gruppo, il 68,3% dei dipendenti opera nel rispetto di un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro certificato secondo lo standard internazionale OHSAS 18001. Questo modello definisce responsabilità, processi, procedure, risorse e strumenti per la realizzazione della politica della sicurezza per la prevenzione degli infortuni. I lavoratori del Gruppo Atlantia svolgono attività a rischio malattia e infortunio basso o medio<sup>(1)</sup>. Solo i lavoratori di Pavimental rientrano nella categoria di rischio alto poiché coinvolti nelle attività di costruzione e manutenzione di infrastrutture autostradali e aeroportuali.

(1) Per i criteri di valutazione dei rischi si è fatto riferimento alla classificazione dei settori di cui all'accordo Stato-Regioni del 21.12.2011 per la formazione dei lavoratori ai sensi art. 37, c. 2, D.Lgs. 09.04.2008, n. 81, che individua le macrocategorie di rischio in corrispondenze dei codici ATECO caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.



**(G4-DMA: Occupazione, G4-DMA: Salute e sicurezza sul lavoro)**

Alcune attività 2014 in tema di salute e sicurezza:

- circa 76 mila ore di corsi di formazione in materia "Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)" e "Addestramento operativo/ Training On The Job per Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)".
- ASPI - Safety Walk, incontri con i dipendenti con l'obiettivo primario di sensibilizzare e ridurre gli infortuni le cui cause sono di tipo comportamentale (in Autostrade questi rappresentano oltre il 70%).
- ASPI - incontri di sensibilizzazione con i "frequent injured" (lavoratori cui negli ultimi anni sono occorsi più infortuni) con la partecipazione del responsabile salute e sicurezza, responsabile del servizio di prevenzione e protezione (o RSPP) e del Datore di Lavoro.
- ASPI - progetto di ricerca, organizzato dalla facoltà di Giurisprudenza dell'Università La Sapienza, sul tema "Infortuni sul lavoro e obbligo di adeguata organizzazione: dalla responsabilità penale individuale alla "colpa" dell'ente".
- ASPI - prima redazione delle "Linee di indirizzo SGSL AR – Gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria degli Ambienti confinati" nell'ambito del tavolo tecnico coordinato da Contarp Inail.
- ASPI - iniziative in materia di salute e sicurezza del lavoro organizzate dal tavolo interaziendale delle imprese a rete su base nazionale che vede anche la partecipazione di Ferrovie dello Stato, ANAS, ENEL, ENI, Poste Italiane, Vodafone, Telecom Italia, SNAM, British Telecom, Terna, Assicurazioni Generali, Ericsson.
- ADR - 1.881 visite sanitarie (651 visite pre-assuntive e 1.230 visite periodiche).
- ADR - pubblicati otto nuovi Piani di Emergenza Aerostazione (DM 151/2011) ed effettuate 28 esercitazioni antincendio e antiterrorismo.
- ADR - compiuti 70 sopralluoghi, a seguito dei quali sono stati predisposti 20 piani di adeguamento (di cui 13 già completati).
- ADR - eseguite 682 ispezioni, che hanno determinato 28 casi di sospensioni dei lavori e 37 casi di allontanamento dal cantiere di ditte o singoli lavoratori non in regola.
- ASPI - proseguito il confronto, ancora aperto, sulla modifica organizzativa legata all'introduzione della figura dell'Operatore dell'Esercizio e il dibattito con le organizzazioni sindacali finalizzato a individuare soluzioni migliorative.
- Pavimental e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - siglati accordi sindacali relativamente a Protocolli d'intesa per i lavori Infrastrutturali, a disciplina dei lavori in galleria e delle tematiche della Sicurezza e Salute sul lavoro e nei cantieri (e Accordo Quadro per il settore - Manutenzione - Pav).

**(G4-DMA: Occupazione, G4-DMA: Salute e sicurezza sul lavoro)**

Indici di gruppo (G4-LA6)	2012	2013	2014
Indice frequenza infortuni (TI) <sup>(1)</sup>	3,6	4,3	4,6
Indice frequenza infortuni (TI2) <sup>(2)</sup>	17,9	21,5	22,9
Indice giornate di lavoro perse (IG) <sup>(3)</sup>	80	95	84
Tasso assenteismo (TA) <sup>(4)</sup>	10.774	12.015	10.499
Numero infortuni <sup>(5)</sup>	349	409	566
di cui mortali	1	2	1

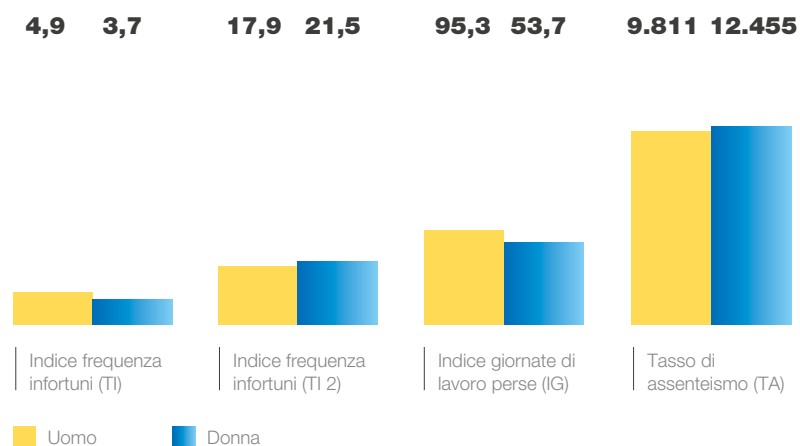
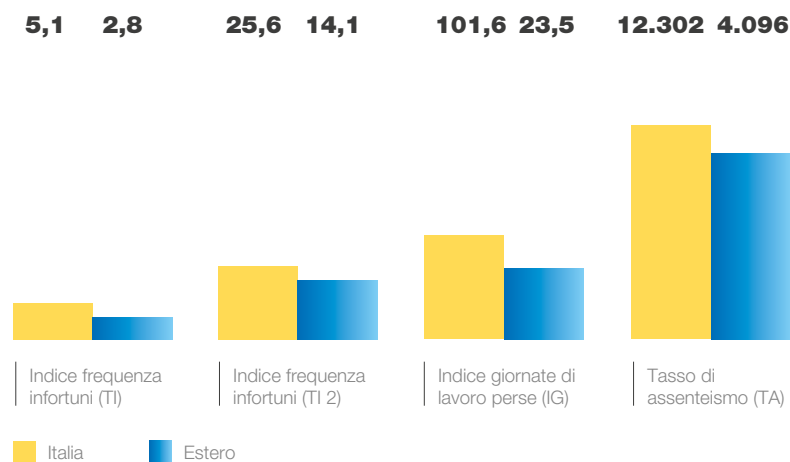
(1) Rapporto tra il numero di infortuni con astensione dal lavoro e le ore lavorate nell'anno, moltiplicato per 200.000 (50 settimane lavorative per 40 ore per 100 dipendenti (Fonte ILO, come richiesto da GRI). Utilizzando tale fattore il tasso è correlato al numero di impiegati e non al totale delle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

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

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

(4) Rapporto tra il totale delle ore effettive di malattia, infortunio, sciopero e assenze non retribuite e il totale delle ore lavorative, moltiplicato per il coefficiente 200.000 (Fonte ILO come richiesto dalle linee guida GRI).

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

**2014 - Indici di Gruppo disaggregati per genere****2014 - Indici di Gruppo disaggregati per Paese**

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

**(G4-DMA: Trasporti, G4-DMA: Occupazione)****F. Iniziative a favore dei dipendenti**

Il Gruppo Atlantia è particolarmente attivo nella definizione di iniziative dirette al sostegno del benessere delle sue persone. La strategia di Welfare si struttura nei seguenti ambiti:

**HEALTH CARE****Iniziative per la salute e il benessere dei dipendenti e dei loro familiari**

- polizze sanitarie (es. rimborso spese mediche, Invalidità permanente ecc.)
- polizza vita e infortuni
- visite specialistiche preventive e screening sanitari gratuiti
- vaccinazione antinfluenzale
- iniziative di Corporate Wellness per sensibilizzare i dipendenti al benessere e alla vita attiva

**FAMILY CARE****Iniziative per la famiglia e i figli dei dipendenti**

- azioni e servizi innovativi finalizzati alle esigenze di conciliazione vita-lavoro, attraverso percorsi formativi destinati ai genitori, policy relative alla conciliazione e alla genitorialità e politiche sulla gestione della maternità, kit bebè ecc.
- 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
- carpooling
- asilo nido
- orientamento scolastico e universitario per i figli dei dipendenti
- counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza per malattia, maternità, etc e/o per migliorare il benessere organizzativo
- strumenti di flexible working e telelavoro domiciliare
- family day

**PEOPLE CARE****Iniziative di engagement e "time saving"**

- convenzioni e strumenti di sostegno al reddito in termini di utilities 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
- strumenti di partecipazione attiva a community web sui temi della promozione sociale, del volontariato e del benessere
- laboratorio teatrale per i dipendenti con l'obiettivo di devolvere il ricavato della rappresentazione finale a onlus attive sul territorio
- formazione su temi di etica del servizio, spirito di squadra, empatia e interazione con il cliente (Progetto Airport helpers - 500 dipendenti)

Nota: non tutte le iniziative riportate sono attive e implementate in tutte le società del Gruppo.

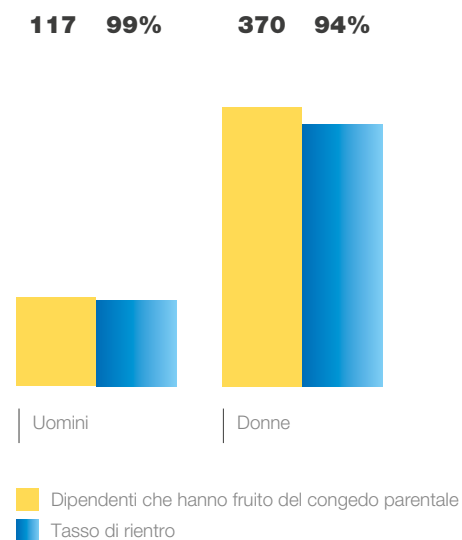
Nel 2014 le iniziative di welfare di Gruppo hanno generato complessivamente un risparmio economico per i dipendenti stimato in circa 20 milioni di euro.

In termini di investimento di risorse economiche e gestionali dedicato dal Gruppo a favore dei propri dipendenti, 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 2014 circa 3,6 milioni di euro.

Inoltre, Atlantia offre misure supplementari migliorative destinate ai dipendenti e ai loro figli a sostegno della genitorialità.

### Congedi parentali 2014



Tasso di rientro: % di dipendenti ancora in forza dopo 12 mesi dal rientro dal congedo parentale

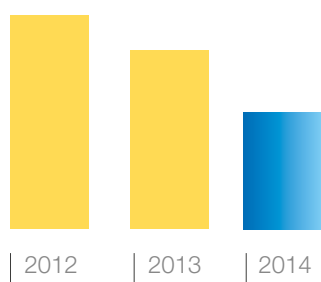
**(G4-LA3)**

## 4. Capitale sociale

### A. Key figure

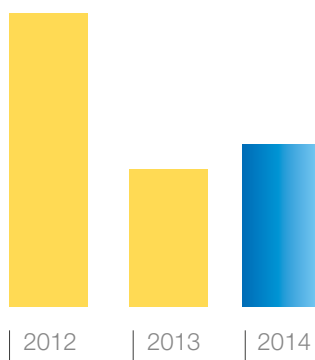
**Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000)**

**439.327 403.248 339.273**



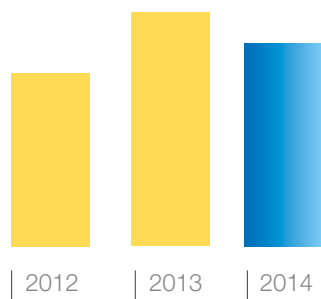
**Spese e investimenti per la fluidità della rete autostradale (euro/000)**

**775.245 536.255 574.326**

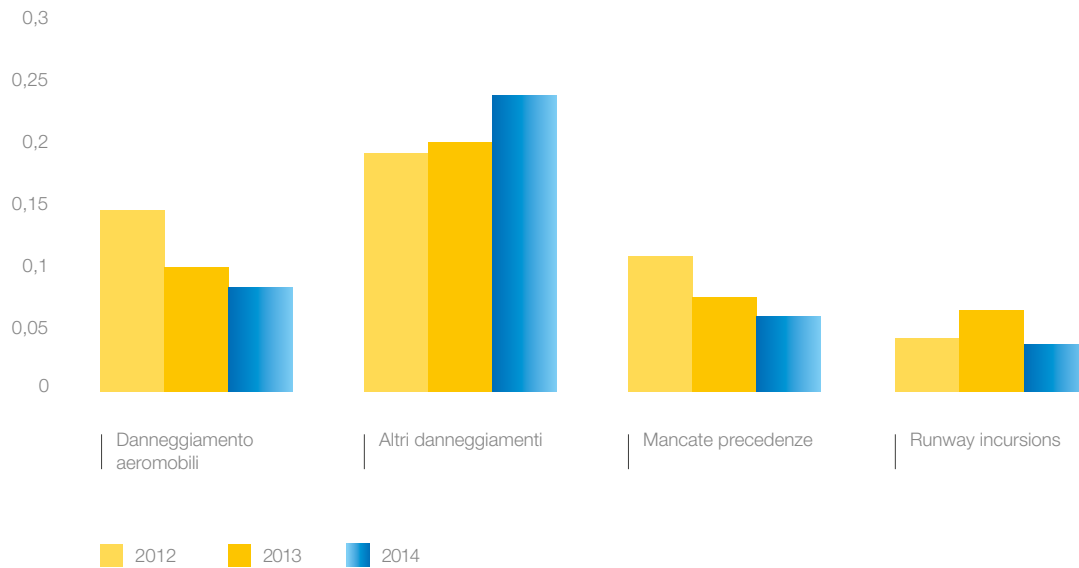


**Spese e investimenti per servizi al cliente autostradale (euro/000)**

**98.832 122.633 110.308**

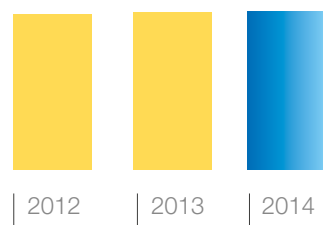


### Principali indicatori di sicurezza aeroportuale a Fiumicino (Numero eventi ogni 1.000 movimenti aeromobili)



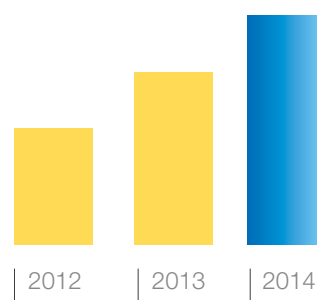
### % della rete italiana del Gruppo con pavimentazione drenante

**82,4%**   **83,1%**   **83,1%**



### Pannelli a messaggio variabile della rete italiana del Gruppo

**1.417**   **1.442**   **1.466**

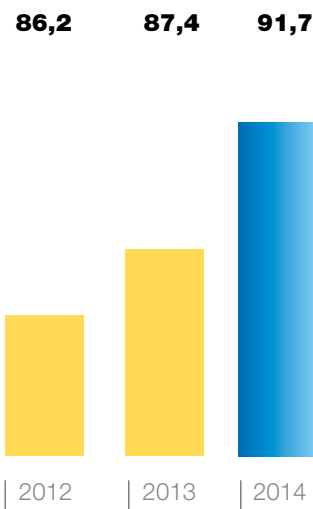


### Corporate reputation\*

#### Giudizio Overall sul target Top 5%



### Fiumicino: percezione complessiva della regolarità del servizio (%)



\* Il target è relativo al top 5% di manager, imprenditori e professionisti. L'indicatore è riferito ad Autostrade per l'Italia S.p.A. (scala da 0 a 100).

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



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



## B. Salute e sicurezza (G4-PR1, G4-DMA: Salute e sicurezza dei clienti)

La sicurezza ha un ruolo centrale nelle attività del Gruppo il cui impegno a garantire livelli sempre più elevati si concretizza con l'adozione di procedure, comportamenti, tecnologie e investimenti, che nel 2014 hanno consentito di raggiungere importanti risultati sul fronte della riduzione dei tassi di mortalità e incidentalità.

In ambito autostradale, sono proseguiti gli interventi sui punti a incidentalità superiore alla media (PISM), il programma pluriennale di riqualifica delle barriere di sicurezza (cfr. Carta degli impegni per la Sostenibilità), le azioni sul potenziamento della segnaletica di prevenzione dei contromano e di cantiere, e sulla riduzione dei fenomeni di congestionamento dovuti a cantieri, nonché le campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza. Anche i principali indicatori della sicurezza aeroportuale, riportati in key figure indicano un significativo miglioramento.

### Gestione delle emergenze

Il tema della gestione delle emergenze è attentamente presidiato nello svolgimento delle attività operative del Gruppo.

#### Gestione delle emergenze in autostrada

L'organizzazione di Autostrade per l'Italia è orientata alla prevenzione di ogni tipologia di rischio, nonché a una gestione delle emergenze volta a garantire la transitabilità in sicurezza delle tratte autostradali in caso di eventi particolari. Ciò richiede la messa in

atto di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e allo stesso tempo l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sul traffico, il tutto attraverso una continua cooperazione tra soggetti interni ed esterni (Polizia stradale, Vigili del fuoco, Protezione civile ecc.). La struttura organizzativa prevede l'attribuzione della responsabilità per la gestione delle emergenze ai Direttori delle sedi territoriali (Direzioni di Tronco) e al Responsabile del Coordinamento Operativo Direzioni di Tronco per l'attività di coordinamento su scenari sovra-regionali. Le principali situazioni di emergenza che Autostrade per l'Italia si trova a fronteggiare sono legate a precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti, incendi, incidenti con coinvolgimento di merci pericolose. Quelle che comportano il maggior numero di interventi sono le precipitazioni nevose. Dal 2013 l'intero processo di "Progettazione e gestione delle operazioni invernali" è certificato ISO 9001:2008 e coinvolge le nove Direzioni di Tronco nonché le strutture centrali aventi ruolo nei processi di approvvigionamento, formazione, monitoraggio e coordinamento nazionale, quest'ultimo in base alla vastità, intensità e persistenza degli eventi nevosi affrontati.

Autostrade per l'Italia è la prima concessionaria autostradale in Italia e in Europa ad avere ottenuto l'attestazione ISO 9001.

Nel 2014 Autostrade per l'Italia ha ottenuto il premio "Toll excellence" dell'IBTTA, nel settore "Operation, Maintenance and Engineering", per le iniziative di miglioramento adottate dal 2011 nella gestione delle operazioni invernali e presentate come "Effectiveness and Efficiency in Winter Operations".

Il modello operativo di gestione della viabilità durante le precipitazioni nevose di Autostrade per l'Italia prevede:

- oltre 2.100 mezzi operativi, tra lame sgombraneve, spargitori di sale e attrezzature speciali, tutti dotati di tracciamento satellitare;
- oltre 5.200 uomini, tra operatori interni e addetti di imprese esterne;
- oltre 240.000 tonnellate di fondenti stradali, stoccati in 140 Posti Neve e 8 depositi strategici intermedi.

Dal 2011 le operazioni sono state ulteriormente potenziate per meglio fronteggiare eventi meteo di forte intensità e persistenza. Tutte le azioni intraprese hanno avuto come unico scopo garantire la percorribilità delle Autostrade ed evitare il blocco degli utenti attraverso una corretta e puntuale informazione. Principali iniziative intraprese:

- rivisitazione delle linee guida per le operazioni invernali introducendo una "militarizzazione" di ruoli di presidio, compiti e responsabilità;
- introduzione di una nuova fase durante lo start up delle operazioni invernali identificata nel momento di valutazione degli impatti di ciascuna previsione meteo per identificare le più efficaci misure operative da attuare;
- costituzione del Servizio di Monitoraggio e Previsioni Meteo interno;
- creazione della figura del "Gestore dell'informazione", dedicata esclusivamente all'informazione dell'utenza (sia in Direzione di Tronco che a livello centrale) per il monitoraggio dei Pannelli a Messaggio Variabile e dei canali Radio;
- esercitazioni con simulazione di

### Eventi emergenza nel 2014

Tipo di evento	N. eventi	Durata	Var. % vs. 2013	Ore di chiusura	Ore di traffico bloccato
Neve	77.874	Ore neve <sup>(1)</sup>	-62,6%	Ore totali: 316,6 (invariato vs. 2013) Durata media: 1,5 ore	Ore totali: 334,1 (-1,8% vs. 2013) Durata media: 0,46 ore <sup>(2)</sup>
Allagamenti	732	Eventi <sup>(3)</sup>	+82,1% <sup>(3)</sup>		
Frane e smottamenti	102	Eventi	+218,8% <sup>(3)</sup>		
Incendi	770	Eventi	+38,5%		

(1) Per km di estensione del fenomeno.

(2) +12,2% vs 2013.

(3) Dato condizionato dagli eventi meteo di carattere eccezionale che hanno interessato l'area ligure nei mesi di ottobre e novembre.



eventi nevosi di rilevanza nazionale, atte a collaudare procedure e sistemi;

- installazione di 500 barriere sugli svincoli per impedire l'accesso in autostrada in caso di criticità.

### Gestione delle emergenze in aeroporto

La società Aeroporti di Roma ha sviluppato specifici piani e procedure per far fronte con efficacia e tempestività alle principali possibili emergenze:

- Piano Aeroportuale in caso di Pandemie Influenzali
- Procedure LVP (Low Visibility Procedure)
- Piano Neve
- Norme e Procedure per stati di Emergenza e Incidente aereo
- Norme e Procedure per stati di

emergenza nelle Aerostazioni ed edifici interni al sedime aeroportuale

- Bomba a bordo e atti di interferenze illeciti su Aeromobile

In particolare, nel 2014 sono state effettuate le esercitazioni di emergenza incidente aereo su scala totale su entrambi gli aeroporti (28 novembre a Fiumicino, 29 maggio a Ciampino). In particolare, in quella di Fiumicino, è stato simulato un incidente fuori dal sedime aeroportuale, nelle immediate vicinanze dell'abitato di Fiumicino, con un aeromobile A380, simulando un incendio e posizionando all'interno e all'esterno del velivolo manichini a grandezza d'uomo che simulavano i morti, e controfigure per i feriti e gli illesi.

A seguito del cambio di status dell'aeroporto di Ciampino, con il subentro, il 27 maggio 2014, di ENAV al 31° Stormo dell'Aeronautica Militare

nella gestione dell'Air Traffic Service ("ATS"), è stato aggiornato il Piano di Emergenza Aeroportuale. Sono state fatte due esercitazioni: una parziale, il 15 aprile, simulando l'incidente di un F900 con 12 passeggeri a bordo; l'altra su scala totale, il 29 maggio in orario notturno, simulando l'incidente aereo di un A-319 in atterraggio, con 156 passeggeri a bordo con illesi, feriti e deceduti.

Per incrementare la sensibilità del personale alla gestione delle emergenze per incidente aereo, è proseguita nel 2014 la formazione e l'informazione di tutto il personale del Gruppo ADR, compresi gli addetti del pronto soccorso (medici, infermieri e autisti soccorritori), con incontri specifici mirati alla gestione dello stress durante le emergenze.

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

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

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

Il programma di copertura con questo tipo di asfalto è avvenuto principalmente tra la privatizzazione e il 2007, con un incremento del 76% della copertura. Dal 2008, gli interventi sono gradualmente diminuiti per via dei pochi difetti riscontrati e del raggiungimento del limite massimo di copertura della rete. Il livello di copertura attuale (83%) è la percentuale massima consentita. La

parte rimanente comprende le zone su cui non è opportuno intervenire, come i tratti con criticità legate alle operazioni invernali, gallerie, tratti con pavimentazioni ad alta aderenza o tratte in cui sono previsti o in corso interventi di potenziamento e adeguamento.

Per quanto riguarda le società autostradali estere:

#### Stalexport

- Il tasso di incidentalità sulla rete della società polacca pari a 7,14 risulta nel 2014 in crescita rispetto al biennio precedente quando si erano registrati tassi di 6,2 nel 2013 e 5,8 nel 2012.
- Il tasso di mortalità è pari a 0,53 mentre era 0,28 nel 2013 e 0 nel 2012.

#### Colinas

- Il tasso di mortalità sulla rete gestita risulta nel 2014 pari a 2,76 in calo rispetto al 2013 e 2012 (rispettivamente 3,46 e 2,98).
- I tempi di attesa di mezzi di soccorso per incidenti e guasti meccanici alle auto mostrano un andamento stabile o leggermente in calo rispetto al biennio 2012-2013.

#### Los Lagos

- Sia il tasso di mortalità che quello di incidentalità diminuiscono nel 2014 rispetto al 2013, raggiungendo 5,29 (6,56 nel 2013) e 32,07 (34,14 nel 2013). Nel 2012 i due indici erano risultati rispettivamente 4,15 e 33,33.

#### Nascentes das Gerias

- Lungo la rete viene rilevato il numero di incidenti classificato a seconda delle conseguenze sui viaggiatori: mortale, con feriti, con vittime illese. Per tutte le voci il trend registrato è di significativa diminuzione.

### Miglioramento della fluidità del traffico: l'indice total delay

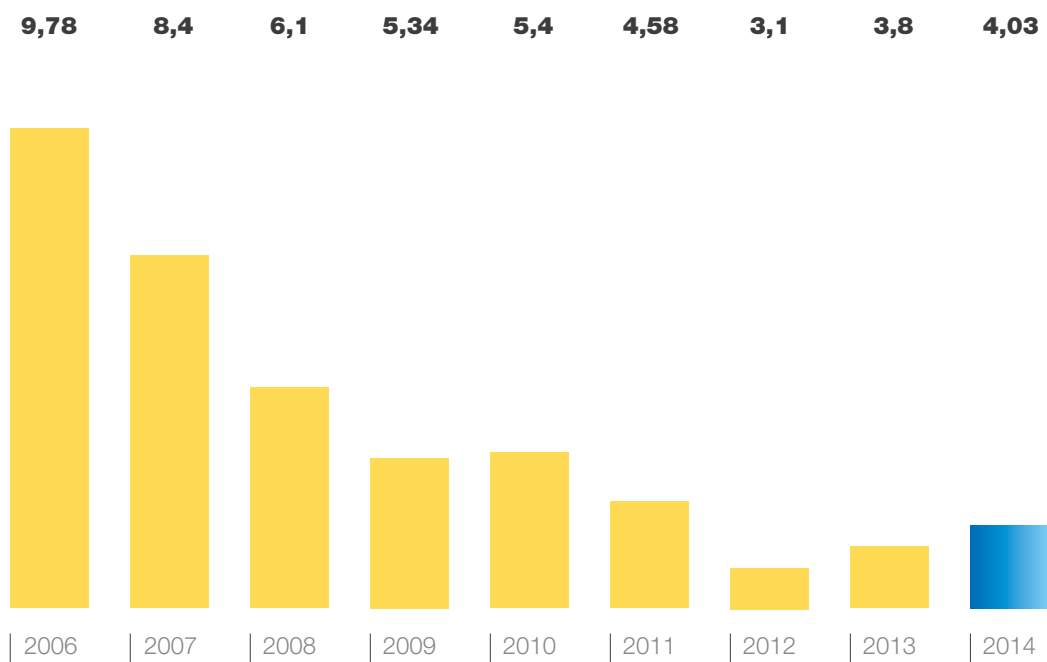


Il Total Delay (TD) è un indice sintetico rappresentativo dei livelli di servizio e di fluidità del traffico sulla rete. Dal 2006 al 2014 gli investimenti realizzati da Autostrade per l'Italia per l'adeguamento della capacità infrastrutturale alle variazioni dei volumi di traffico, la migliore programmazione dei cantieri, l'aumento della velocità nelle operazioni di rimozione dei mezzi incidentati, le migliori modalità di gestione degli eventi meteorologici, nonché il miglioramento dell'informazione sulle condizioni di viabilità, hanno prodotto una diminuzione del TD del 59%. Nel 2014 il Total Delay (4,03 milioni di ore perse in coda) è aumentato del 5,6% rispetto al 2013, principalmente per l'aumento del traffico e delle ore perse per incidente.

Le componenti del TD per il 2014 sono, rispettivamente, il traffico al 46% (nel 2013 era al 40%), gli incidenti al 33% (nel 2013 era al 29%) e i lavori al 9% (nel 2013 era al 15%).

Total Delay	2014 vs. 2013
Per lavori	-38,3%
Per incidenti	+22,4%
Per traffico	+22,4%

### Andamento Total Delay (milioni di ore perse)



Dalla sua introduzione l'indice TD è diminuito del 58 % (circa 6 milioni di ore guadagnate dai clienti).

### Campagne di informazione e sensibilizzazione (G4-SO1)

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

Dal 28 luglio al 30 settembre 2014 si è svolto sul sito di Autostrade per l'Italia il concorso online Diabolikamente Sicuro. Ai partecipanti è stato chiesto di completare una delle tre vignette che avevano come protagonisti i personaggi di Diabolik, inserendo un messaggio originale ed efficace sulla sicurezza. Il concorso ha visto la partecipazione di circa 30.000 utenti che hanno proposto altrettanti messaggi.

È inoltre attivo in due Aree di Servizio della rete il Progetto Angolo della Prevenzione. In collaborazione con la Croce Rossa Italiana gli autotrasportatori possono effettuare in loco un controllo gratuito del proprio stato di salute. Le società brasiliane del Gruppo realizzano ogni anno campagne di prevenzione sulla salute per automobilisti e conducenti dei mezzi pesanti e altre iniziative di sensibilizzazione sull'importanza di una corretta e periodica manutenzione dei veicoli e sui comportamenti di guida sicura e responsabile e sui comportamenti delle comunità il cui territorio è attraversato dalla rete autostradale.

### Sicurezza aeroportuale

Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti emanato da ENAC dal 2003 prescrive che ogni aeroporto aperto al traffico commerciale debba essere certificato dall'Autorità Aeronautica in termini di rispondenza ai requisiti in materia di sicurezza delle operazioni (safety), definiti dallo stesso Regolamento. Responsabile della certificazione ENAC degli aeroporti è l'Accountable Manager. Gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino sono stati certificati rispettivamente il 27 novembre 2003 e il 30 novembre 2004 (il rinnovo è triennale). Dal 2006 ADR si è dotata di un Safety Management System (SMS), un sistema di monitoraggio continuo degli standard di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, alimentato da un sistema per la raccolta e la gestione dei dati (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali.

**A partire dal 26 settembre 2006 ADR ha costituito il Safety Board.**

**Obiettivo: analizzare tutti gli aspetti di safety in un ottica di miglioramento continuo del sistema, è di supportare l'Accountable Manager.**



#### Componenti

- **Accountable Manager:** Responsabile della Certificazione ENAC degli aeroporti
- **Safety Manager:** Responsabile del Safety Management System
- **Post Holder:** Responsabili safety delle rispettive aree di competenza

Entrambi gli scali hanno costituito un Safety Committee, un organo consultativo che coinvolge operatori/società (Compagnie aeree, handler, ENAV...) e gli enti pubblici presenti sullo scalo (ENAC, VV.F.) sui temi della sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili (*airside*). La sicurezza *airside* viene assicurata dalla Sicurezza Operativa di ADR, che svolge le attività di ispezione programmata e a 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 di altra fauna selvatica attraverso il servizio della Bird Control Unit (BCU) operativa h24, misurazione dell'azione frenante di pista e altro.

#### Principali indicatori dell'airport safety

	Unità misura	2014	2013	2012
<b>Aeroporto di Fiumicino</b>				
Danneggiamento aeromobili	Rateo	0,090	0,105	0,153
Altri danneggiamenti	Rateo	0,250	0,212	0,204
Mancate precedenze	Rateo	0,064	0,079	0,115
Runway incursion	Rateo	0,042	0,070	0,045
<b>Aeroporto di Ciampino</b>				
Danneggiamento aeromobili	Rateo	0,060	0,041	0,059
Altri danneggiamenti	Rateo	0,060	0,041	0,079
Mancate precedenze	Rateo	0,140	0,081	0,138
Runway incursion	Rateo	0,000	0,000	0,000

Numero eventi ogni 1.000 movimenti aeromobili

## C. Le tariffe

### Le tariffe in autostrada



**TARIFFA FINALE UNITARIA PER KM**  
 =  
**(tariffa unitaria di competenza di Autostrade per l'Italia + Quota integrativa ANAS) + IVA 22%**



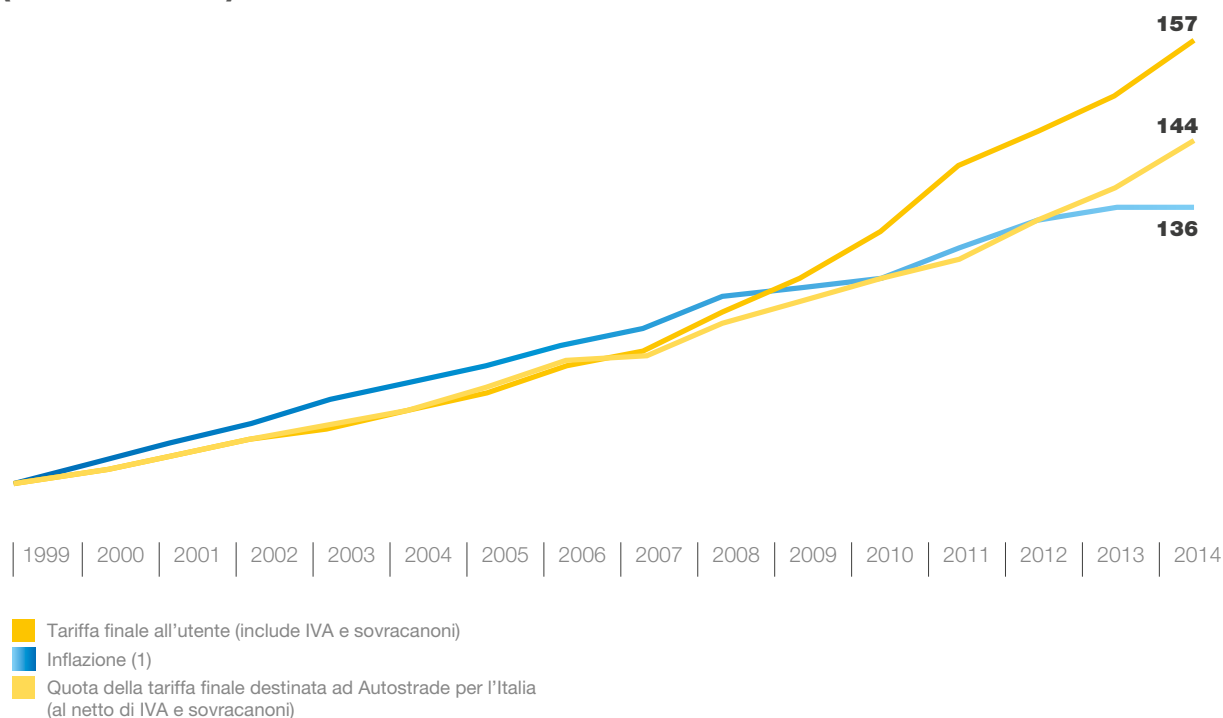
- Dipende dalla classe di veicolo e dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (pianura o montagna).
- Determinata in base a un meccanismo previsto in Convenzione, applicato da Autostrade per l'Italia sotto il controllo della struttura di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei 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.

Dal 2000 al 2012 gli incrementi tariffari di Autostrade per l'Italia sono inferiori o al più in linea con l'andamento dell'inflazione del periodo.

Negli ultimi due anni, l'andamento diverge. Tuttavia se si depura la componente di remunerazione degli investimenti aggiuntivi, l'incremento tariffario resta anche nell'ultimo biennio inferiore all'andamento dell'inflazione.

Le tariffe di Aspi si confermano tra le più basse in Italia e in Europa, sia per la componente veicoli pesanti che per le autovetture.

## Inflazione e incrementi tariffari Autostrade per l'Italia: evoluzione 2000-2014 <sup>(1)</sup> (2000 = base 100)



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

### La formula di adeguamento della tariffa

**Adeguamento tariffario Autostrade per l'Italia**

=

**70% ΔP%**      +      **(X% + K%)**

Componente inflazione

Componente di investimento

Per il 2014 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato 4,43% di cui:

- 1,54 %: 70% dell'inflazione reale
- 2,69%: remunerazione degli investimenti del IV Atto Aggiuntivo (Fattore X)
- 0,20%: remunerazione degli investimenti della Convenzione Unica 2008 (Fattore K)

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 dell'effettivo stato di avanzamento degli stessi.

## Adeguamenti tariffari delle società del Gruppo in Italia

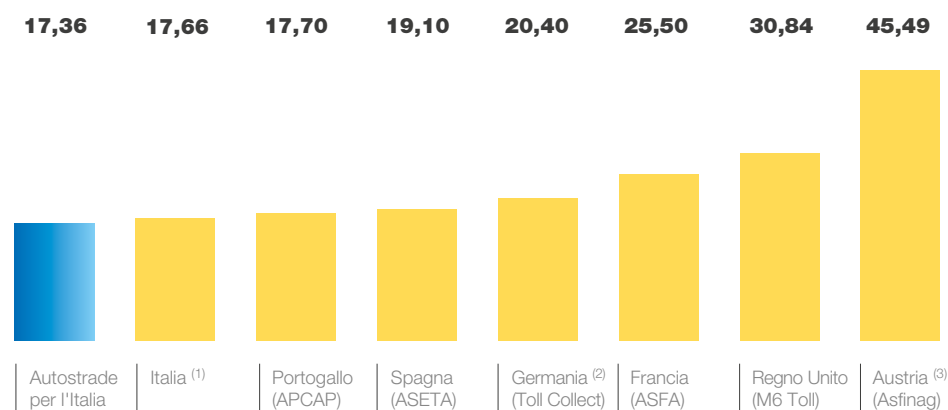
Concessionaria	Adeguamento tariffario 2014
Autostrade per l'Italia	4,43%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta <sup>(1)</sup>	5,0%
Tangenziali di Napoli <sup>(1)</sup>	1,89%
Autostrade Meridionali <sup>(1)</sup>	–
Società Traforo del Monte Bianco <sup>(2)</sup>	3,35%

(1) Le concessionarie Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Tangenziale di Napoli applicano una formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità. Per Raccordo Autostradale Valle d'Aosta l'incremento tariffario è stato riconosciuto in misura pari al 5% rinviando, in sede di approvazione dell'aggiornamento del relativo piano economico-finanziario la definizione delle modalità per recuperare l'incremento spettante non riconosciuto (8,96%). A Tangenziale di Napoli l'incremento tariffario è stato riconosciuto in misura pari all'1,89%. Ad Autostrade Meridionali non è stato riconosciuto dal Concedente alcun incremento tariffario essendo la relativa concessione scaduta il 31 dicembre 2012. Le società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Autostrade Meridionali hanno presentato ricorso avverso i suddetti decreti in materia tariffaria.

(2) La società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, applica dal 1° gennaio 2014 un aumento pari al 3,35%, relativo per lo 0,95% alla componente inflattiva e per il 2,40%, in conformità a quanto deliberato dalla Commissione intergovernativa italo francese.

## Tariffa delle principali società autostradali in Europa nel 2014

### Tariffe medie per mezzi pesanti in Europa (IVA inclusa - euro cent/km) (\*)

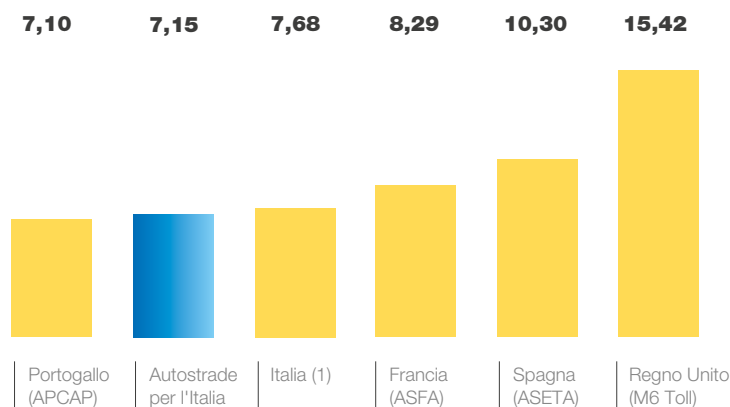


(\*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP; Toll Collect; Asfinag; M6 Toll.

(1) Fonte: AISCAT

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

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

**Tariffe medie per autovettura in Europa (IVA inclusa - euro cent/km) (\*)**

(\*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP; M6 Toll.  
 (1) Fonte: AISCAT

**Società estere: variazioni tariffarie 2014****Cile****Concessionaria Los Lagos**

Incremento delle tariffe dello 0,2% dal 1° gennaio 2014, per effetto dei seguenti parametri:

- adeguamento all'inflazione 2013 (+2,4%)
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza 2014 (+0,9%) e cessazione del premio sicurezza 2013 (-2,7%)
- arrotondamento ai 100 pesos delle tariffe (-0,3%).

**Concessionarie di Grupo Costanera**

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- Costanera Norte e Vespucio Sur: incremento del 6,0%, dovuto ad adeguamento all'inflazione (+2,4%) e a un fattore di maggiorazione (3,5%);
- Nororiente: incremento dell'8,7%, per adeguamento all'inflazione (+2,4%), fattore di maggiorazione (+3,5%) e distribuzione dell'incremento tariffario tra le 2 barriere, inclusivo dell'arrotondamento ai 50 pesos delle tariffe (+2,6%);
- AMB: incremento del 5,4%, per recupero dell'inflazione del periodo 2012-2013 (+3,9%) e un fattore di maggiorazione dell'1,5% (AMB recupera anche l'incremento dell'inflazione dell'anno 2012 in cui è avvenuto il completamento degli investimenti relativi al sistema di pedaggiamento free-flow);
- Litoral Central: incremento del 2,3%, per adeguamento all'inflazione (+2,4%) e arrotondamento ai 50 pesos (-0,1%).

**Brasile**

Per le concessionarie brasiliane dello Stato di San Paolo l'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ARTESP) ha approvato l'adeguamento tariffario dal 1° luglio 2014 sulla base dell'inflazione registrata nel periodo giugno 2013-maggio 2014 (+6,37%).

L'adeguamento autorizzato per ciascuna concessionaria è stato decurtato di quanto maggiormente percepito per effetto delle misure adottate a compensazione del mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario del 2013 (fatturazione degli assi sospesi dei veicoli pesanti e riduzione del canone di concessione variabile dal 3% all'1,5%).



Le tariffe applicate dalla concessionaria Rodovia MG050 sono state incrementate dal 13 giugno 2014 del 6,28% per effetto dell'adeguamento all'Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato.

## India

La concessionaria Pune-Solapur, a partire dal 1° aprile 2014, ha applicato l'incremento tariffario del 5,04% previsto dal contratto di concessione, per effetto dell'incremento previsto dal contratto di concessione del 3% + 40% x WPI (indice di inflazione all'ingrosso), pari al +5,56%, e dell'arrotondamento alle 5 rupie (-0,49%).

Per ulteriori dettagli, cfr. Relazione finanziaria annuale 2014 di Atlantia.

## Tariffe aeroportuali

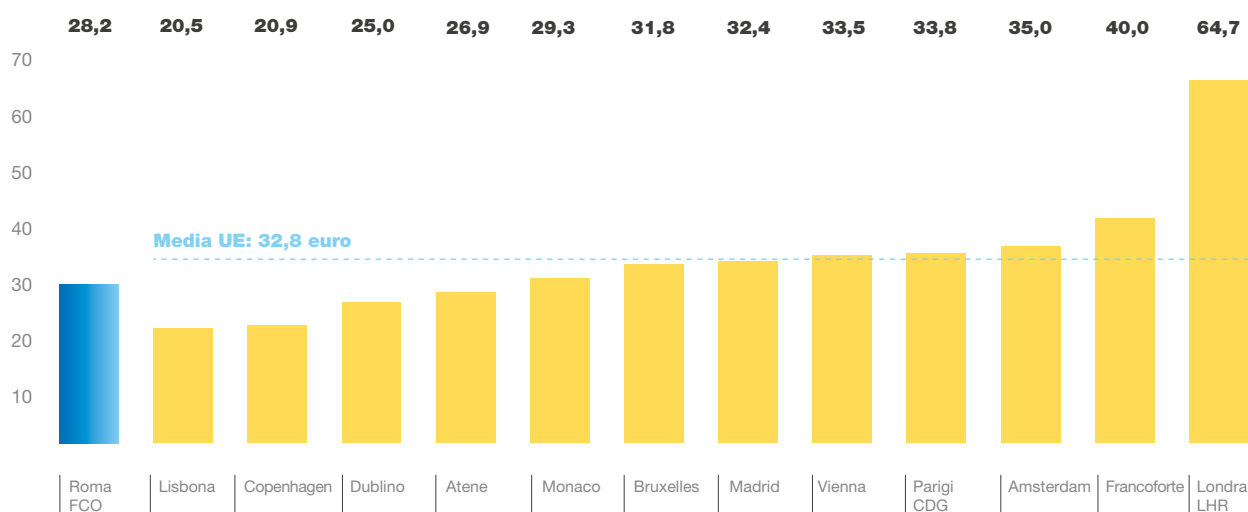
Le regole tariffarie sono impostate fino al termine della concessione e si basano su:

- 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 all'1/1/2013 (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
- revisione annuale ovvero quinquennale delle tariffe al fine del mantenimento della correlazione ai costi come chiaramente definito dal Contratto di Programma con specifici contenuti e modalità per ogni scadenza.

Dal 9 marzo 2013 ADR applica ai corrispettivi dei propri servizi regolamentati tali nuove regole. Pur a fronte degli adeguamenti tariffari previsti nel Contratto di Programma, le tariffe medie presso l'aeroporto di Fiumicino restano tra le più basse in Europa.

### Confronto tariffe medie per passeggero partente: Fiumicino e i principali aeroporti in Europa (\*)

(euro per passeggero imbarcato)



(\*) Analisi ADR relativa ai corrispettivi aeronautici (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, sicurezze, altri) desunti dai documenti ufficiali di settore (IATA Airport, ATC, Fuel Charges Monitor, sito web delle società di gestione aeroportuali e [www.airportcharges.com](http://www.airportcharges.com), sulla base dei corrispettivi in vigore). Dati medi aggiornati a giugno 2014 calcolati sulla base del mix di traffico di Fiumicino nel 2013.

## D. Qualità del servizio

### Categorie di clienti

#### Autostrada:

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

#### Aeroporto:

- Oltre 12 milioni di passeggeri nazionali (Fiumicino+Ciampino)
- Oltre 31 milioni di passeggeri internazionali (Fiumicino +Ciampino)
- Oltre 362 mila aeromobili
- Quasi 159 mila tonnellate cargo complessive
- Attività non aviation (negozi, ristorazione, parcheggi) che generano circa un terzo dei ricavi totali

### G4-AO1, G4-AO2, G4-AO3

#### Dettaglio passeggeri in aeroporto

	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale
<b>Fiumicino</b>			
In partenza	5.718.705	13.490.626	19.209.331
In arrivo	5.783.556	13.630.513	19.414.069
<b>TOTALE</b>	<b>11.502.261</b>	<b>27.121.139</b>	<b>38.623.400</b>
<b>Ciampino</b>			
In partenza	500.611	2.021.031	2.521.642
In arrivo	501.525	2.001.827	2.503.352
<b>TOTALE</b>	<b>1.002.136</b>	<b>4.022.858</b>	<b>5.024.994</b>

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

	Originanti	Transit*	Transfer**	Totale
<b>Fiumicino</b>				
Nazionali	3.399.768	54.073	2.318.937	5.772.778
Internazionali	10.843.908	277.183	2.646.718	13.767.809
<b>TOTALE</b>	<b>14.243.676</b>	<b>331.256</b>	<b>4.965.655</b>	<b>19.540.587</b>
<b>Ciampino</b>				
Nazionali	500.611	0	0	500.611
Internazionali	2.021.031	0	0	2.021.031
<b>TOTALE</b>	<b>2.521.642</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.521.642</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 per fascia oraria**

(n. movimenti aeromobili)	Giorno (07:00-19:59)	Notte (20:00-06:59)	Totale
<b>Fiumicino</b>			
In arrivo	121.015	35.042	156.057
In partenza	119.767	36.293	156.060
<b>TOTALE</b>	<b>240.782</b>	<b>71.335</b>	<b>312.117</b>
<b>Ciampino</b>			
In arrivo	18.510	6.522	25.032
In partenza	18.996	6.026	25.022
<b>TOTALE</b>	<b>37.506</b>	<b>12.548</b>	<b>50.054</b>

**Numero totale di movimenti aeromobili per scopo e fascia oraria**

	Giorno (07:00-19:59)				Notte (20:00-06:59)				Totale complessivo
	Pass.	Cargo(*)	Altro (**)	Totale	Pass.	Cargo(*)	Altro(**)	Totale	
<b>Fiumicino</b>									
Nazionali	82.874	286	44	83.204	26.157	1.045	66	27.268	110.472
Internazionali	157.164	355	59	157.578	42.610	420	1.037	44.067	201.645
<b>TOTALE</b>	<b>240.038</b>	<b>641</b>	<b>103</b>	<b>240.782</b>	<b>68.767</b>	<b>1.465</b>	<b>1.103</b>	<b>71.335</b>	<b>312.117</b>
<b>Ciampino</b>									
Nazionali	4.437	1	7.642	12.080	2.994	1	1.015	4.010	16.090
Internazionali	18.990	141	6.295	25.426	6.257	1.371	910	8.538	33.964
<b>TOTALE</b>	<b>23.427</b>	<b>142</b>	<b>13.937</b>	<b>37.506</b>	<b>37.506</b>	<b>1.372</b>	<b>1.925</b>	<b>12.548</b>	<b>50.054</b>

\* Cargo e posta.

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

**Tonnellaggio Cargo 2014**

(t)	Fiumicino	Ciampino
In arrivo	59.675	9.359
In partenza	83.415	6.310
<b>TONNELLAGGIO CARGO COMPLESSIVO</b>	<b>143.090</b>	<b>15.668</b>

Per ulteriori dettagli: appendice/dati analitici

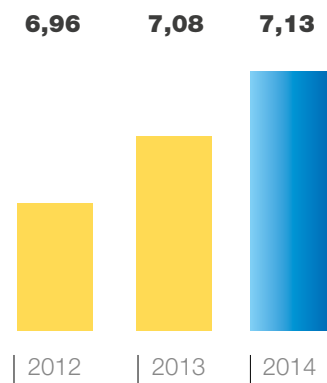
**(G4-DMA: Etichettatura di prodotti e servizi)****Le attività rivolte ai clienti****Attività rivolte ai clienti**

- Indagini di customer satisfaction
- Carta dei Servizi
- Quality Report
- Sistema di customer care
- Dialogo con le associazioni di consumatori

**Indagini di customer satisfaction (G4-PR5)****Indagini di Customer Satisfaction in autostrada**

- La soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction e sintetizzata nel Customer Satisfaction Index (CSI).
- Le indagini vengono realizzate telefonicamente due volte l'anno da un istituto specializzato, su un campione (3.609 nel 2014) che rappresentano le diverse tipologie di clienti: viaggiatori occasionali, business, pendolari e camionisti
- Oggetto di analisi sono la sicurezza, la viabilità, le aree di servizio, i caselli e sistemi di pagamento offerti.
- Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale.

**Nel 2014 il Customer Satisfaction Index di Autostrade per l'Italia è in aumento rispetto al 2013 (+0,7%)**

**Customer satisfaction index (1-10 index)**

**(G4-DMA: Etichettatura di prodotti e servizi)**

<b>Customer satisfaction</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>SICUREZZA</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	68,2	70,9	67,8
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,15	7,15	7,10
<b>INFORMAZIONI DI VIABILITÀ</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	75,1	74,7	74,8
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,08	7,16	7,15
<b>CASELLI</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	73,2	83,3	79,60
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,11	7,41	7,28
<b>SISTEMI DI PAGAMENTO</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	80,1	88,8	88,7
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,49	7,96	8,15
<b>VIABILITÀ</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	57,5	57,6	63,0
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,66	6,57	6,73
<b>AREE DI SERVIZIO</b>			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	67,6	69,8	69,3
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,92	6,97	6,94
<b>CSI TOTALE</b>	<b>6,96</b>	<b>7,08</b>	<b>7,13</b>

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

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

**Indagini di Customer Satisfaction in aeroporto**

ADR ha sensibilmente migliorato la propria posizione nel ranking dei principali aeroporti europei. Infatti, in base ai risultati dell'indagine condotta dall'Airports Council International (ACI), Fiumicino è passato da una valutazione di 3,31 a una di 3,74 (scala 1-5), avvicinandosi alla valutazione media che caratterizza i grandi aeroporti europei.

I risultati raggiunti sono confermati dalle indagini di customer satisfaction condotte tramite interviste giornaliere (circa 25.000 passeggeri nel 2014), con riferimento a una serie di indicatori definiti dall'ENAC. A livello generale, i clienti che si dichiarano pienamente soddisfatti dai servizi ricevuti sono il 91,7% per Fiumicino (87,4 % nel 2013) e l'80,5% per Ciampino (82,3% nel 2013).

**(G4-DMA: Etichettatura di prodotti e servizi)**

<b>FIUMICINO</b>					
<b>Indicatori di qualità</b>	<b>Indicatori ENAC</b>	<b>Unità</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>SICUREZZA DEL VIAGGIO</b>	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	% pax soddisfatti	88,1%	92,0%	96,0%
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	84,5%	80,7%	87,8%
<b>REGOLARITÀ DEL SERVIZIO</b>	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	86,2%	87,4%	91,7%
<b>COMFORT NELLA PERMANENZA IN AEROPORTO</b>	Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette	% pax soddisfatti	63,8%	62,5%	84,8%
	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	% pax soddisfatti	66,8%	71,0%	88,5%
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% pax soddisfatti	85,9%	88,8%	93,6%
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	% pax soddisfatti	85,1%	86,1%	93,5%
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	% pax soddisfatti	77,6%	81,2%	87,6%
<b>SERVIZI AGGIUNTIVI</b>	Negozi/edicole: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	78,6%	81,3%	89,2%
	Bar/ristoranti: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	76,3%	79,1%	85,9%
<b>SERVIZI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO</b>	Disponibilità monitor informazioni sui voli	% pax soddisfatti	80,6%	79,0%	85,1%
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	% pax soddisfatti	77,1%	79,8%	82,0%
<b>ASPETTI RELAZIONALI E COMPORTAMENTALI</b>	Percezione sulla cortesia del personale	% pax soddisfatti	82,1%	84,8%	90,3%
	Percezione sulla professionalità del personale	% pax soddisfatti	82,6%	83,3%	89,2%
<b>SERVIZI SPORTELLO/VARCO</b>	Percezione coda al check-in	% pax soddisfatti	86,2%	89,0%	93,4%
	Percezione coda al controllo passaporti	% pax soddisfatti	89,4%	90,6%	94,7%
<b>INTEGRAZIONE</b>	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi	% pax soddisfatti	82,1%	86,6%	91,1%
	Modale (efficacia collegamenti città-aeroporto)	% pax soddisfatti	88,3%	93,1%	94,6%
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	% pax soddisfatti	86,9%	88,5%	95,1%

**(G4-DMA: Etichettatura di prodotti e servizi)**

<b>CIAMPINO</b>					
<b>Indicatori di qualità</b>	<b>Indicatori ENAC</b>	<b>Unità</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>SICUREZZA DEL VIAGGIO</b>	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	% pax soddisfatti	89,4%	90,7%	89,2%
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	88,4%	87,3%	86,3%
<b>REGOLARITÀ DEL SERVIZIO</b>	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	84,1%	82,3%	80,5%
<b>COMFORT NELLA PERMANENZA IN AEROPORTO</b>	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	% pax soddisfatti	84,5%	84,7%	81,3%
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% pax soddisfatti	88,2%	87,0%	86,6%
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	% pax soddisfatti	86,4%	86,1%	87,2%
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	% pax soddisfatti	80,7%	79,9%	78,3%
<b>SERVIZI AGGIUNTIVI</b>	Negozi/edicole: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	67,8%	65,1%	71,7%
	Bar/ristoranti: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	67,4%	69,9%	72,9%
<b>SERVIZI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO</b>	Disponibilità monitor informazioni sui voli	% pax soddisfatti	89,0%	86,1%	85,6%
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	% pax soddisfatti	77,8%	77,4%	76,6%
<b>ASPETTI RELAZIONALI E COMPORTAMENTALI</b>	Percezione sulla cortesia del personale	% pax soddisfatti	83,4%	82,5%	82,1%
	Percezione sulla professionalità del personale	% pax soddisfatti	84,7%	84,7%	83,7%
<b>SERVIZI SPORTELLI/VARCO</b>	Percezione coda al check-in	% pax soddisfatti	84,4%	79,1%	83,1%
	Percezione coda al controllo passaporti	% pax soddisfatti	92,9%	94,7%	91,7%
<b>INTEGRAZIONE</b>	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi	% pax soddisfatti	87,1%	84,8%	83,5%
	Modale (efficacia collegamenti città-aeroporto)	% pax soddisfatti	82,6%	86,3%	80,7%
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	% pax soddisfatti	84,1%	88,0%	82,2%

## Carta dei servizi (G4-SO1, G4-PR3, G4-DMA: Etichettatura di prodotti e 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 società Aeroporti di Roma pubblica e distribuisce annualmente la "Carta dei Servizi" dal 2000.

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

In aeroporto, per verificare gli standard di servizio sono stati effettuati nel 2014 circa 62.000 controlli sui servizi erogati ai passeggeri. Le verifiche giornaliere hanno riguardato: accettazione, controllo del bagaglio a mano, riconsegna dei bagagli e puntualità dei voli in partenza.

Per Fiumicino, è stato rilevato, rispetto al 2013, un generale miglioramento

di tutti gli indicatori fatto salvo quelli relativi alla puntualità dei voli in partenza e alla riconsegna dei bagagli. Due tipi di azioni messe in atto per migliorare i livelli qualitativi: 1) controllo e stimolo degli handler 2) 373 richieste di sanzioni (241 nel 2013) presentate all'ENAC per mancato rispetto degli standard.

	U.M.	2014	2013	Standard
<b>FIUMICINO</b>				
Attesa in coda al banco check-in nazionale, entro 6 minuti	%	96,5	95,5	90
Attesa in coda al banco check-in internazionale, entro 15 minuti	%	90,3	87,9	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 6 minuti	%	96,2	92,3	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	84,1	84,4	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	86,7	88,6	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	74,8	75,8	75
<b>CIAMPINO</b>				
Attesa in coda al banco check-in, entro 17 minuti	%	88,6	85,3	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 10 minuti	%	96,4	95,5	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	91,0	94,4	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	93,2	96,3	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	84,2	85,6	85



## Quality report

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



### Nel 2014

- **Lo strumento è stato modificato per focalizzarsi sugli quegli indicatori ritenuti più significativi e suscettibili di politiche di miglioramento da parte di Autostrade, allo scopo di ridurre la componente esogena della rilevazione.**
- **Nel complesso le performance sono positive.**

Componente del servizio	Qualità erogata	2012	2013	2014
Sicurezza	Numero di incidenti avvenuti nei punti a incidentalità superiore alla media (PISM) per miliardi di km percorsi	51,7	59,3	51,1
Fluidità	Indice di fluidità: Total Delay Work	235.202	578.246	357.091
Entrate/Uscite Automatiche e Telepass	Numero di transiti tra due auto chiusure delle uscite automatiche e di cassa (h24)	2.055	2.419	2.407
MCR	% di richieste con tempi di attesa oltre i 30"	6,55	6,11	5,79
Informazioni telefoniche sul traffico	% di chiamate evase da operatore	98,69	97,54	99,11
Informazioni telefoniche Telepass	% di chiamate evase da operatore	97,3	92,0	95,7
Risposta ai reclami	Tempo medio di risposta ai reclami provenienti da mail e web (giorni)	4,3	3,6	2,6

Nota: dati Quality Report 2014 di Autostrade per l'Italia S.p.A.

## Sistema di customer care

Nel 2014 il Gruppo ha gestito complessivamente circa 16.200 reclami, di cui oltre 6.300 pervenuti ad ASPI (il 52% è pervenuto tramite internet con un tempo medio di risposta di 1,7 giorni).

La società gestisce il più importante call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità (tratte di competenza di Autostrade per l'Italia, Autostrada del Brennero, autostrade gestite da Strada dei Parchi). Il servizio è attivo 24 ore su 24 tramite un pool qualificato di operatori telefonici interni e notiziari automatici differenziati su base territoriale, aggiornati ogni 5 minuti (Call Center Viabilità: nel 2014, 261.795 chiamate con una percentuale di risposta del 99,7%). Le società autostradali estere che hanno implementato un sistema di gestione dei reclami, nel 2014 hanno ricevuto complessivamente 3.831 reclami (+24% sul 2013). Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.

Nei due aeroporti del gruppo, in particolare, sono stati ricevuti complessivamente 3.582 feedback di cui il 52% reclami; 4% suggerimenti e 44% richieste di informazioni e oggetti smarriti.

<b>FIUMICINO E CIAMPINO</b>			
<b>Feedback 2014</b>	<b>Ciampino</b>	<b>Fiumicino</b>	<b>Totale</b>
Suggerimento	0	155	155
Richiesta informazioni	0	1.372	1.372
Parcheggi	66	693	759
Bus navetta	1	19	20
Carrelli	1	15	16
Informazioni	5	75	80
Check-in	11	69	80
Controllo sicurezza, passaporto e dogana	11	121	132
Attività commerciali	0	21	21
Ristorazione e Bar	3	13	16
Servizi telematici, postali e bancari	0	8	8
Servizi igienici	2	15	17
Comfort aerostazioni	2	32	34
Infrastrutture mobili	0	4	4
Assistenza bagagli e deposito bagagli	12	366	378
Oggetti smarriti	14	188	202
Collegamenti	6	12	18
Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	2	23	25
Altro	18	227	245
<b>TOTALE</b>	<b>154</b>	<b>3.428</b>	<b>3.582</b>

## Dialogo con le associazioni dei consumatori e strumenti di engagement (G4-SO1)

### Partecipanti:

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



### OBIETTIVO

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

### Canale TV "My Way"

Il canale, lanciato a dicembre 2013 sulla piattaforma satellitare Sky, costituisce un innovativo servizio televisivo di informazione per fornire in tempo reale aggiornamenti sul traffico in autostrada, con notiziari quotidiani. My Way offre circa 30 collegamenti giornalieri (canale Sky meteo 24) e cinque dirette nel weekend durante SkyTG24, oltre a collegamenti in caso di eventi particolari (meteorologici o di traffico). I notiziari sono disponibili in streaming su [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it) e sul sito web Sky, e sul circuito infomoving presente nelle aree di servizio. Oltre alle notizie su traffico e viabilità, ampio spazio è dedicato alla sicurezza stradale, al turismo, con il progetto di Marketing Territoriale "Sei in un paese Meraviglioso", a Telepass e i suoi nuovi utilizzi e, in generale, a i temi legati alla qualità del servizio del Gruppo.

### Progetto "Sei in un paese meraviglioso"

Il progetto, sviluppato e attuato in collaborazione con Touring Club Italiano, Slow Food Italia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attraverso il Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali e il Personale Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) e le Regioni, ha per obiettivo la scoperta e la valorizzazione del patrimonio artistico, culturale, ambientale ed enogastronomico italiano, trasformando le aree di servizio in una vetrina della bellezza del Paese. Al 31 dicembre 2014 si contano:

- 46 Aree di Servizio equipaggiate (25 nel 2013)
- 169 proposte di itinerari in funzione del tempo a disposizione
- 76 cartelloni Touring che segnalano le bellezze del territorio attraversato
- 85 cartelloni di segnaletica in Area di Servizio e in itinere
- 93 affissioni per la promozione del progetto in Area di Servizio
- una sezione dedicata su [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)
- 28 Hi-Point
- 76 video delle experience trasmessi sul canale televisivo di Sky dedicato

## E. Rapporti con la comunità

(G4-DMA: Impatti economici indiretti, G4-DMA: Comunità locale)

### Iniziative e investimenti nella comunità (G4-EC8)

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 lo valorizzazione culturale, la salvaguardia dei territori e la realizzazione di iniziative condivise per il sociale**

### Liberalità

Nel 2014 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 810 mila euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale e donazioni.

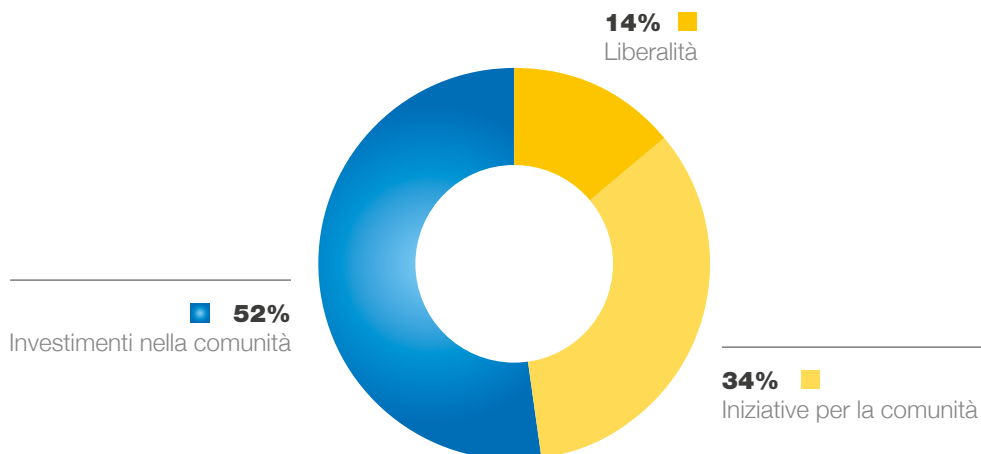
### Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono state nel 2014 di circa 2,1 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese, una serie di sponsorizzazioni di eventi sportivi, tra cui il Giro d'Italia 2014, culturali, scientifici e sociali.

### Investimenti nella comunità

Nel 2014 sono stati erogati circa 3,2 milioni di euro per lavori complementari alle fasi di realizzazione delle nuove infrastrutture autostradali (rimboschimenti, rinaturalizzazioni, segnaletica ecc.) e per la realizzazione di iniziative di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento della Comunità.

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



**(G4-DMA: Impatti economici indiretti)****Opere compensative**

Nel 2014 sono stati investiti, inoltre, circa 90 milioni di euro in opere a vantaggio del territorio in Italia e all'estero. 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.).

**Eventi significativi in ambito regolatorio (G4-PR2, G4-PR7, G4-PR9, G4-SO1, G4-SO2, G4-SO7, G4-SO8, G4-HR12, G4-LA16, G4-EN29, G4-DMA: Compliance, G4-DMA: Meccanismi di gestione dei reclami su aspetti legati al lavoro, G4-DMA: Comunità locale, G4-DMA: Comportamenti anti-competitivi, G4-DMA: Etichettatura di prodotti e servizi, G4-DMA: Marketing e comunicazione)**

Nel corso del 2014 non vi è nulla di rilevante da segnalare relativamente ad azioni legali riferite a concorrenza sleale, antitrust o pratiche monopoliste. Non sono state comminate sanzioni monetarie per non conformità a leggi o regolamenti, con riferimento anche a normative in materia ambientale o afferenti la fornitura e l'utilizzo dei servizi erogati dalle Società del Gruppo.

I principali eventi in ambito regolatorio e contenziosi in essere sono elencati di seguito. Per ulteriori informazioni, si rinvia alla nota esplicativa in appendice.

**Attività autostradali****Italia**

- Incrementi tariffari 2014.
- Iniziativa di modulazione tariffaria.
- Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia.
- Ricorsi Autostrade Meridionali e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso i mancati incrementi tariffari.
- Aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario di Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta.
- Gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.
- Decreto Legge n. 133/2014 (c. d. "Sblocca Italia").

**Esteri**

- Brasile: contenzioso Concessionarie autostradali - ARTESP.
- Polonia: rimborso al Governo polacco del prestito concesso per il finanziamento dei lavori di costruzione ed eventuale abuso di posizione dominante.

**Attività aeroportuali**

- Progetto di completamento di Fiumicino Sud
- Tariffe regolamentate
- Tariffe regolamentate: Il atto aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione
- III Atto Aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione
- Inquinamento acustico aeroportuale e abbattimento del rumore nell'aeroporto di Ciampino
- Certificazione di aeroporto
- Incentivi ai vettori
- Decreto Legge "Destinazione Italia": disciplina dell'"IRESA" e delle addizionali diritti

## F. Supply chain

**(G4-12, G4-EN32, G4-DMA: Impatti economici indiretti, G4-DMA: Pratiche di approvvigionamento, G4-DMA: Valutazione ambientale dei fornitori, G4-DMA: Valutazione dei fornitori su pratiche di lavoro, G4-DMA: Valutazione dei fornitori per impatti sulla società)**

### Politica di gestione della catena di fornitura



- Rapporto improntato su principi di legalità, correttezza e trasparenza
- Adesione dei fornitori ai principi del codice etico di Gruppo, il quale deve essere conosciuto e rispettato
- Procedure di approvvigionamento che garantiscono alle imprese interessate trasparenza, obiettività ed equità di trattamento
- Individuazione di fornitori attraverso criteri generali di qualità, sicurezza e ottimizzazione dei costi.

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

Le società del Gruppo sono dotate di albo a cui i fornitori sono tenuti a iscriversi e durante l'iter di qualificazione richiedono e valutano le caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative dei potenziali partner. Il processo di qualifica prevede anche la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale (ad es. redazione di Bilanci di sostenibilità, Bilanci ambientali, adozione di strategie di sostenibilità, certificazioni di processi e/o prodotti, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business).

Ogni fornitore del Gruppo deve impegnarsi per sé e per gli eventuali subappaltatori autorizzati, collaboratori e dipendenti, a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo. In tutti i contratti stipulati figurano specifiche clausole sull'ottemperanza a prescrizioni di carattere sociale (per esempio, tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro) e ambientale (per es. modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione).

Nel 2014 Atlantia ha istituito il Comitato tecnico di coordinamento acquisti, le cui responsabilità sono effettuare analisi di benchmark per identificare le migliori modalità di acquisto per il Gruppo in un'ottica di sostenibilità di medio e lungo periodo; identificare opportunità di sinergie di scala e di scopo; monitorare le evoluzioni tecnologiche e individuare nuovi standard da applicare uniformemente alle società del Gruppo.

### Le imprese della catena di fornitura (G4-EC8, G4-EC9, G4-EN30)

Distribuzione territoriale dei fornitori/contractors/subcontractors	N. di fornitori di beni e servizi attivi durante l'anno (contratti in essere) per paese	Spesa annua complessiva (euro)	N. di appaltatori e subappaltatori attivi durante l'anno (contratti in essere) per paese	Spesa annua complessiva (euro)
Italia	3.109	750.750.541	696	919.196.165
Pologna	782	22.901.110	0	0
Francia	137	3.320.462	0	0
Brasile	1.307	46.515.998	260	20.044.965
Cile	6.192	294.124.900	7	1.471.119
USA	378	19.739.914	0	0
India	0	0	0	0
Altri	82	21.219.837	9	5.387.279
<b>TOTALE</b>	<b>11.987</b>	<b>1.158.572.762</b>	<b>972</b>	<b>946.099.528</b>

**(G4-DMA: Pratiche di approvvigionamento, G4-DMA: Valutazione ambientale dei fornitori, G4-DMA: Valutazione dei fornitori su pratiche di lavoro, G4-DMA: Valutazione dei fornitori per impatti sulla società)**

L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manutenzione della rete a imprese esterne avviene per lo più attraverso gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici previsti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative di settore nel rispetto di trasparenza e correttezza. L'individuazione degli aggiudicatari avviene in base ai criteri del minor prezzo o del maggior vantaggio economico, a prescindere da altri criteri di preferenza. Al fine di promuovere lo sviluppo economico e favorire l'incremento dell'occupazione locale, le società del Gruppo cercano di ricorrere a fornitori locali, sempre nei limiti della reperibilità di beni o servizi e dei vincoli di legge. Questo consente anche di ridurre l'impatto ambientale della fornitura in termine di inquinamento ambientale/acustico per il trasporto dei beni e servizi richiesti.

Complessivamente la quota nazionale dei fornitori di beni e servizi è di circa il 98,7%, con il seguente dettaglio per paese in cui opera il gruppo Atlantia

Società	Distribuzione territoriale dei principali fornitori	% di spesa su fornitori nazionali
Autostrade per l'Italia	Italia	98%
Aeroporti di Roma	Italia	93%
Pavimental	Italia	98%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	Italia	52%
Spea Ingegneria Europea	Italia	98%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Italia	100%
Triangulo do Sol	Brasile	100%
Gruppo Stalexport	Polonia	99%
Concessionaria da Rodovia MG 050	Brasile	100%
Sociedad Concesionaria De Los Lagos	Cile	99%
Rodovia das Colinas	Brasile	100%

La procedura di individuazione delle aziende attraverso gara pubblica può presentare alcuni inconvenienti, come i tempi tecnici di allestimento o i costi di natura economica. Per queste ragioni Atlantia ricorre all'affidamento diretto di lavori alla società del Gruppo Pavimental. Ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. è possibile ricorrere a tale procedura entro un limite del 40% delle concessioni in oggetto di assegnazione qualora si tratti di impresa collegata al Gruppo.

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

Oltre al rispetto dei principi del Codice Etico, sono previste clausole contrattuali relative a pratiche e modelli di comportamento coerenti con la sostenibilità ambientale e sociale, in particolar modo:

- tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro
- tutela del personale tramite l'adempimento di prescrizioni legislative, regolamenti, norme contenute nel contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL)
- tutela ambientale, in ambiti quali le modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione, la gestione del suolo, la tutela delle risorse idriche e dell'aria.
- norme per l'esecuzione di lavori su strada in presenza di traffico;
- polizza assicurativa a copertura di danni eventualmente arrecati a terzi dal personale della contraente nell'esecuzione dei lavori;
- presentazione, su richiesta, di specifiche prove di ottemperanza a tutte le norme relative a coperture assicurative e previdenziali del proprio personale.

Per legge, la Direzione Lavori e il Coordinatore per la Sicurezza dei lavori hanno piena facoltà di compiere ispezioni e accertamenti, e di richiedere notizie o informazioni circa l'osservanza di quanto previsto contrattualmente.

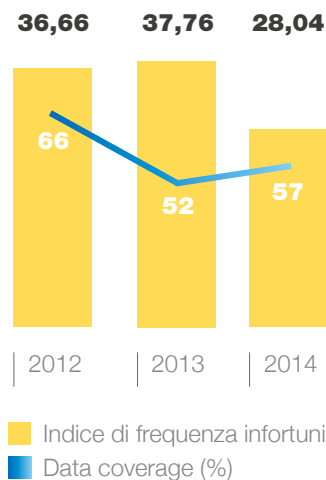
**Controlli 2014****(G4-EN32, G4-EN33, G4-LA14, G4-LA15, G4-HR10, G4-HR11, G4-SO9, G4-SO10)****(G4-DMA: Pratiche di approvvigionamento, G4-DMA: Valutazione ambientale dei fornitori, G4-DMA: Valutazione dei fornitori su pratiche di lavoro, G4-DMA: Valutazione dei fornitori per difesa dei diritti umani G4-DMA: Valutazione dei fornitori per impatti sulla società**

Numero di fornitori sui quali la Società ha effettuato delle verifiche sul tema della tutela/rispetto dei diritti umani	336
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri ambientali	62
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a pratiche lavorative (salute e sicurezza, salari, ore di lavoro, pari opportunità, ecc.)	51
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a corruzione, non conformità a leggi o regolamenti, concorrenza sleale e pratiche monopolistiche, contributi politici ecc.	18

A seguito delle verifiche svolte, quattro fornitori sono stati esclusi in fase di valutazione preliminare perché considerati ad alto rischio sotto il profilo sociale. Non sono state invece individuate situazioni critiche che abbiano richiesto l'implementazione di azioni di follow up post verifica. Infine sono stati effettuati anche 18 audit presso imprese della supply chain.

**Infortunati nei cantieri (imprese appaltatrici delle opere assentite in concessione di Autostrade per l'Italia)**

Autostrade trasmette semestralmente alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali il dato relativo al numero di infortuni verificatisi in corso di esecuzione delle opere assentite in concessione e che hanno comportato assenza dal lavoro dell'infortunato di almeno un giorno, oltre quello di accadimento dell'evento. Nel 2014 il numero degli infortuni è stato di 73 con un calo di oltre il 45% sull'anno precedente. Nel 2014 non si sono registrati incidenti mortali.

**Indice di frequenza degli infortuni**

Note: L'indice di frequenza infortuni sui cantieri è dato dal rapporto del numero di incidenti/milioni di ore lavorate.

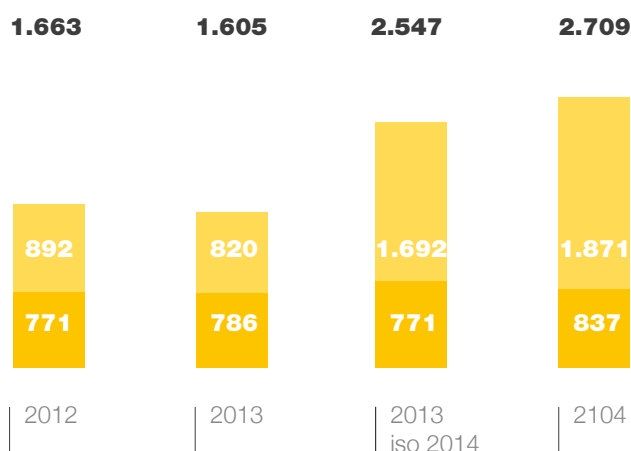
Il data coverage % relativo ai contractor nel 2014 ed è calcolato come rapporto tra il totale degli investimenti nell'anno di riferimento nelle nuove opere in Italia e il totale investimenti su infrastrutture in concessione in Italia e all'estero.



# 5. Capitale naturale

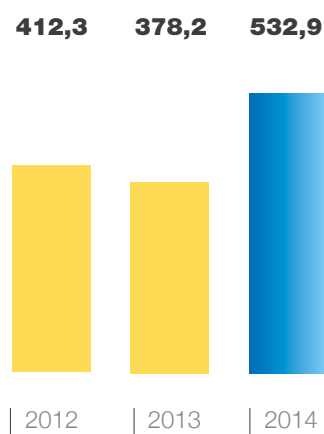
## A. Key figure (G4-EN5, G4-EN18)

### Consumo energetico (TJ)

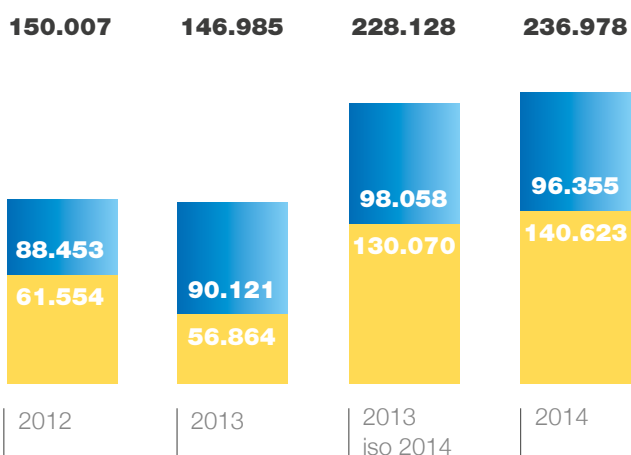


Combustibili  
Elettrica

### Consumo energetico/fatturato (KJ/euro)

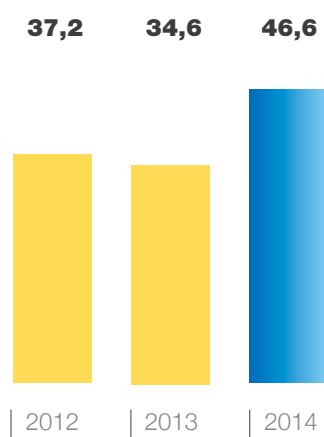


### Emissioni di CO<sub>2</sub> - Scope 1 and 2 (ton./euro)

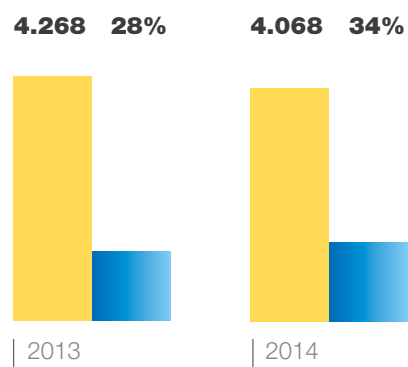


Scope 2  
Scope 1

### Emissioni CO<sub>2</sub>/fatturato (g/euro)

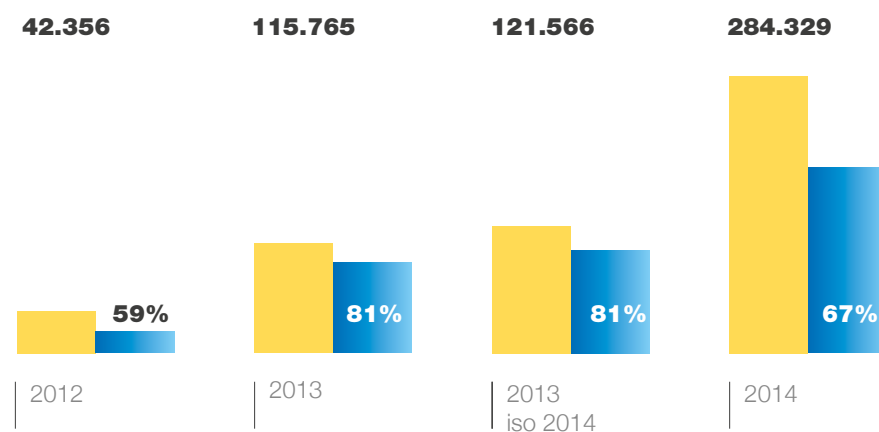


## Consumi idrici



■ Consumo (m<sup>3</sup> x 1.000)  
 ■ Riciclata (%)

## Rifiuti prodotti (t)



■ % di riciclo/recupero su totale prodotto

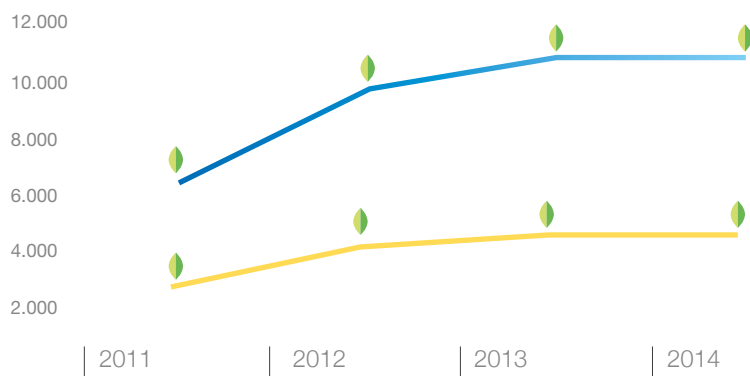
Nota: i dati 2012 e 2013 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo rispettivamente al 31.12.2012 e al 31.12.2013; non includono le attività aeroportuali. A fini di comparabilità taluni oggetti di rendicontazione della presente sezione sono presentati con una ulteriore serie di dati per l'esercizio 2013 raffigurante i valori isoperimetro 2013/2014 con l'inclusione dei consumi relativi alle attività aeroportuali.

### Spese e investimenti a rilevanza ambientale (G4-EC8, G4-EN31, G4-DMA: altre problematiche ambientali)

(euro x 1.000)	2012	%	2013	%	2014	%
Aria, acqua, suolo, gestione dei rifiuti	36.484	22,6%	30.904	22,7%	41.822	31,6%
Rumore	93.606	57,9%	80.671	59,2%	56.242	42,5%
Tutela paesaggio	14.643	9,1%	12.707	9,3%	11.701	8,8%
Energia	3.728	2,3%	2.650	1,9%	10.139	7,7%
Progettazioni e monitoraggi	13.247	8,2%	9.393	6,9%	12.554	9,5%
<b>TOTALE</b>	<b>161.708</b>	<b>100,0%</b>	<b>136.325</b>	<b>100,0%</b>	<b>132.458</b>	<b>100,0%</b>

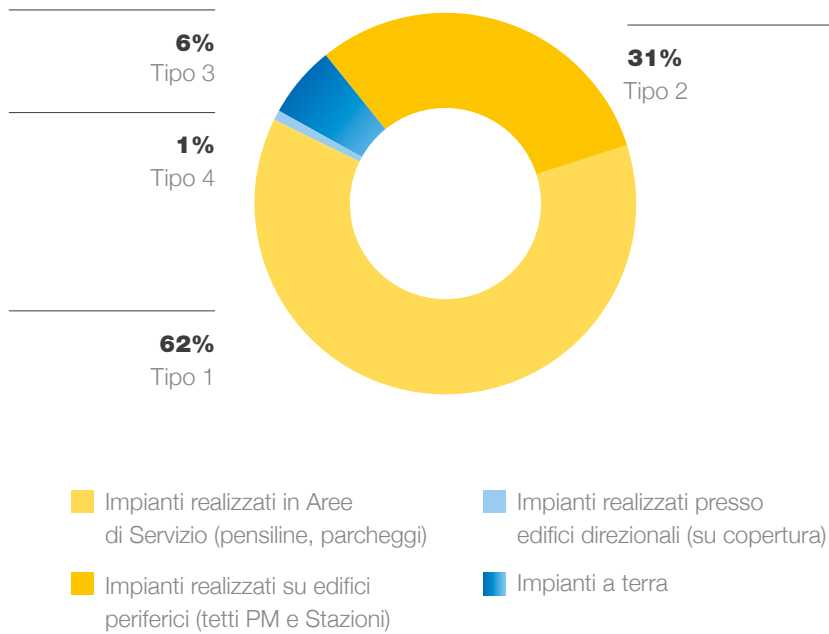
I dati relativi agli anni 2012 e 2013 risultano coerenti rispettivamente ai perimetri di Gruppo al 31.12.2012 e al 31.12.2013. Non ricomprendono pertanto le attività aeroportuali incluse, viceversa, nei valori 2014.

### Sviluppo del fotovoltaico

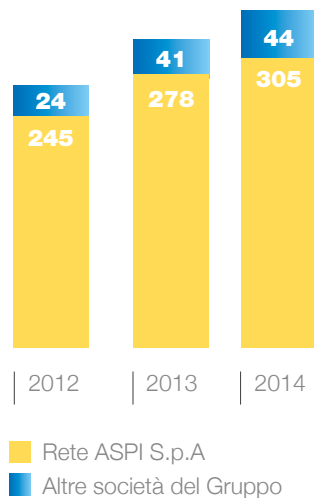


■ Produzione annua (MWh)  
■ Emissioni evitate (t)

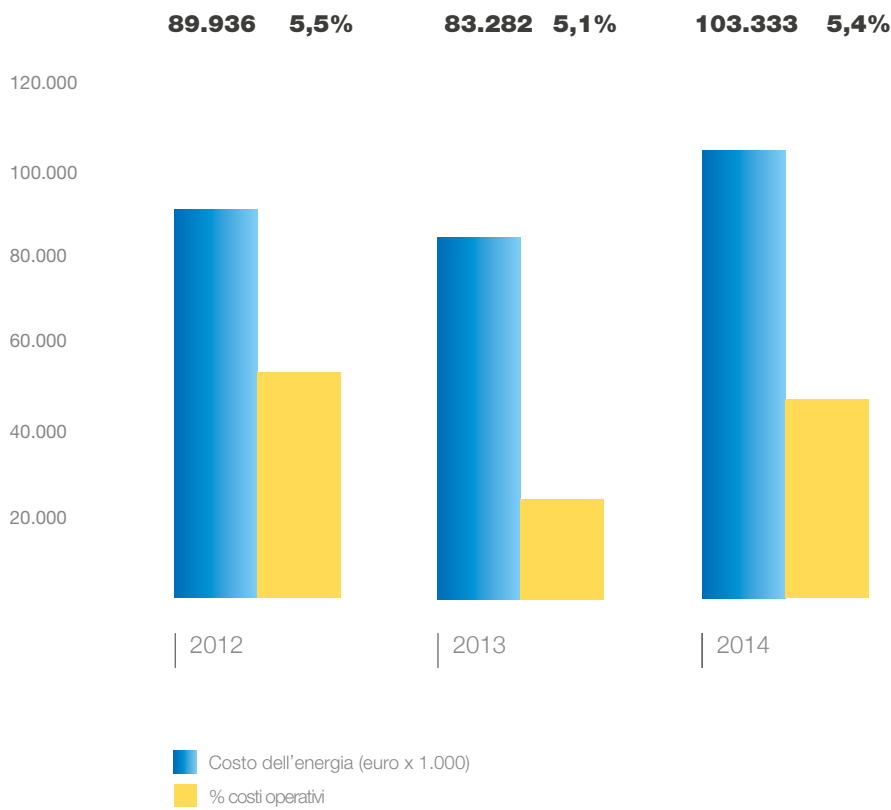
## Tipologia di impianti - 2014



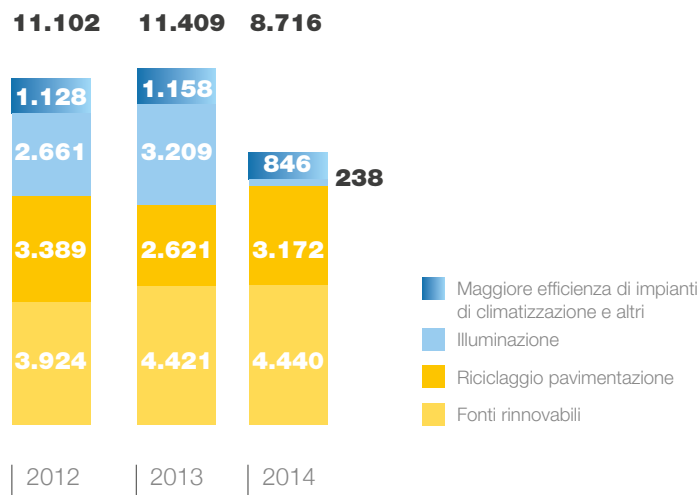
## Km di barriere antirumore lungo la rete (km)



## Costo dell'energia



## Emissioni dirette di CO<sub>2</sub> evitate (t)



Nota: I dati relativi a 2012 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo al 31.12.2012; non includono pertanto le attività aeroportuali.

**(G4-DMA: Prodotti e servizi, G4-DMA: Salute e sicurezza dei clienti)**

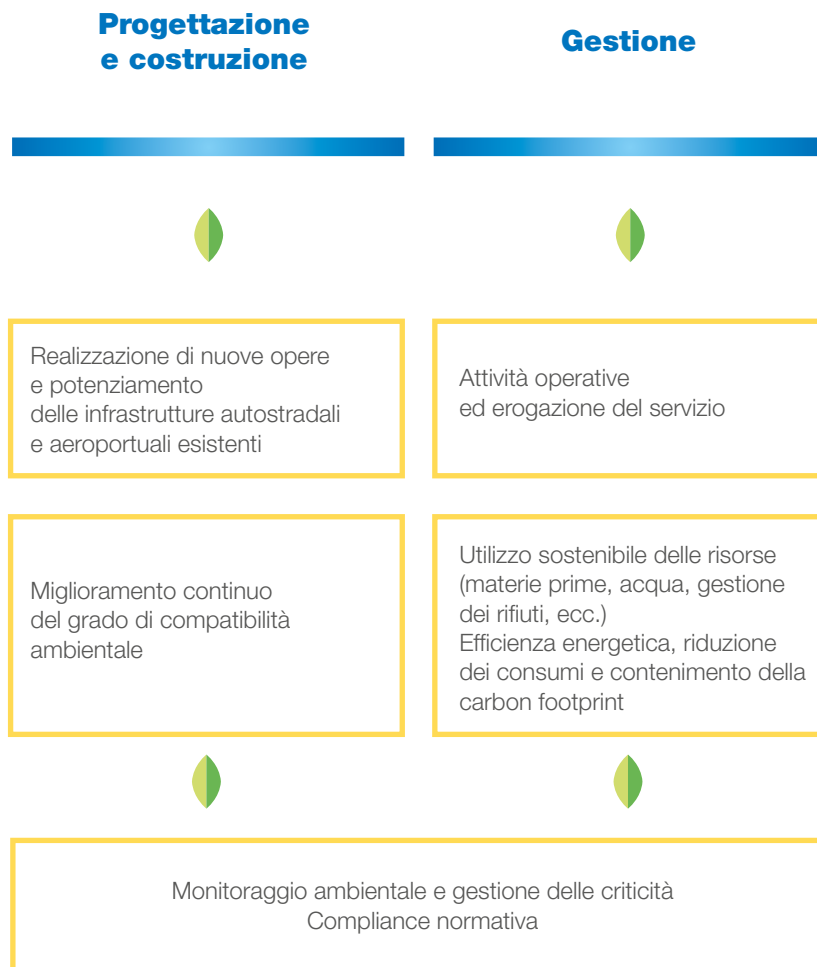
## B. Strategia ambientale (G4-EN27, G4-PR1)

L'adozione di politiche ambientali responsabili costituisce per Atlantia un investimento strategico per il futuro. L'ambiente è un fattore determinante nelle scelte aziendali, dalla progettazione fino alla gestione delle infrastrutture.

### Impegno del gruppo per l'ambiente

- inclusione della tutela dell'ambiente nei processi decisionali di lungo periodo;
- implementazione di sistemi di gestione ambientale secondo standard ISO;
- studio e applicazione di soluzioni tecniche, tecnologiche, gestionali e organizzative atte a minimizzare gli impatti ambientali;
- rafforzamento dei controlli delle prestazioni ambientali;
- formazione, sensibilizzazione e coinvolgimento del capitale umano sulle tematiche ambientali e di responsabilità sociale;
- collaborazione con le istituzioni e le organizzazioni pubbliche e private per la difesa del territorio e la rivalutazione del patrimonio culturale, storico, artistico e paesaggistico;
- utilizzo di standard internazionali per ottimizzare la gestione di determinati aspetti ambientali;
- cooperazione con enti, istituzioni, organizzazioni nazionali e internazionali per contribuire alla definizione di strategie generali e di scelte politiche volte alla salvaguardia dell'ambiente e allo sviluppo sostenibile;
- comunicazione trasparente agli stakeholder della politica, degli obiettivi e dei risultati ambientali del Gruppo.

### L'ambiente come dimensione strategica



## C. Tutela ambientale e riduzione della pressione sul territorio

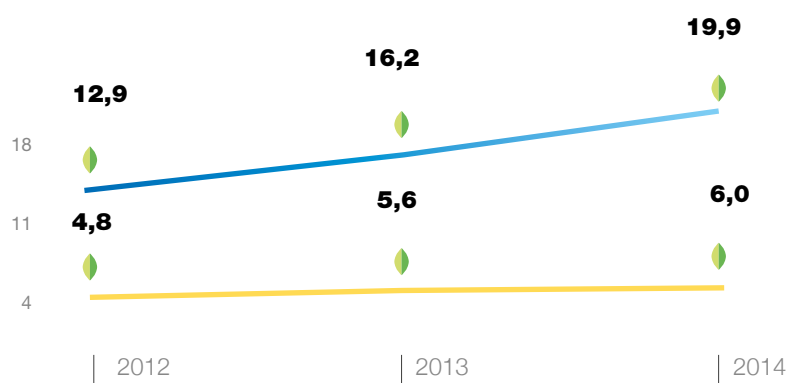
### Inquinamento acustico (G4-A07)

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 questo il Gruppo è impegnato nel monitoraggio, acquisizione, sviluppo di metodologie analitiche, strumenti e supporti tecnologici innovativi, per progettare e realizzare nuove opere, oppure per interventi di risanamento.

#### Aeroporti di Roma

##### Rilevazioni rumore/movimenti aeromobili (x 1.000):

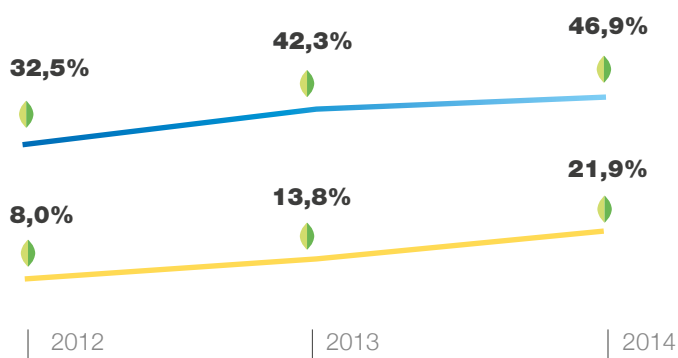
Dal 2012: Ciampino +54%; Fiumicino +25%



■ Ciampino  
■ Fiumicino

#### Autostrade per l'Italia

##### Avanzamento del piano di risanamento acustico



■ Popolazione coperta  
■ Carreggiata risanata

Autostrade per l'Italia ha attuato un Piano di interventi di contenimento e abbattimento del rumore che prevede 300 macrointerventi. Il Piano tocca circa 700 comuni italiani e 3 milioni di persone. A fine 2014 il programma ha raggiunto circa il 47% della popolazione interessata. Per il 2015 la copertura prevista sarà del 52,5%.

A fine 2014 sono stati posati 348 km di barriere antirumore lungo la rete del Gruppo, in Italia e all'estero.

In ambito aeroportuale, gli scali di Fiumicino e Ciampino eseguono un monitoraggio costante per rilevare i superamenti dei limiti di legge. Per entrambi gli scali è stata approvata la cosiddetta "zonizzazione acustica aeroportuale", in base alla quale sono state stimate e inviate alle autorità competenti (Regione e Comuni interessati) le mappe delle "zone di superamento dei limiti acustici".

Grazie anche agli interventi di mitigazione della rumorosità delle operazioni di decollo, atterraggio e sorvolo degli aerei (dune artificiali, barriere vegetali, "uscite veloci" sulle piste per evitare il rumoroso comando dell'inversione di spinta o "reverse", barriere fonoassorbenti e fono isolanti per le piazzole di prova motori), non vi sono stati superamenti dei valori limite per Fiumicino.

Per lo scalo di Ciampino sono state, viceversa, evidenziate alcune zone di superamento dei limiti acustici. Per contenere e/o abbattere il rumore di origine aeronautica ADR ha, pertanto, predisposto un piano con diverse azioni, fra cui:

- una nuova procedura di decollo;
- interventi di mitigazione del rumore sugli immobili individuati nella zonizzazione acustica;
- monitoraggio costante dei livelli di rumore ambientale da traffico aereo, misurati in prossimità dei ricettori, anche per verificare l'efficacia degli interventi.

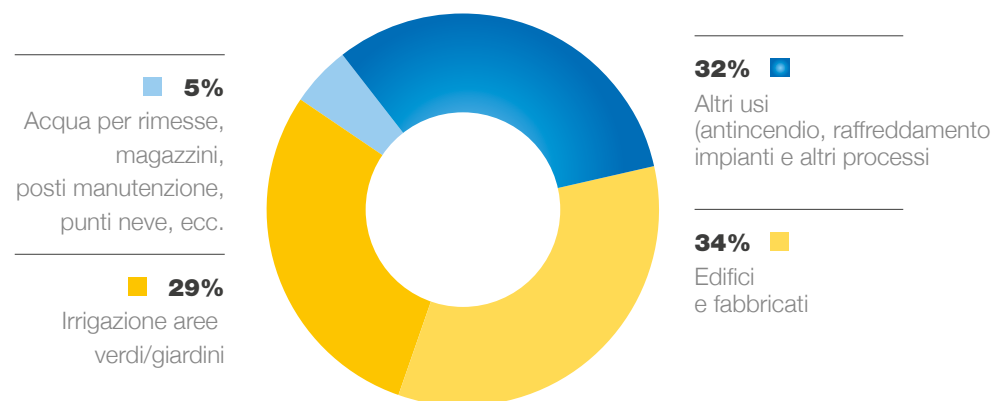
Il piano di risanamento aeroportuale verrà completato entro cinque anni dall'approvazione da parte dei Comuni interessati.

### Consumi idrici (G4-EN8, G4-EN9, G4-DMA: Acqua, G4-DMA: Scarichi e rifiuti)

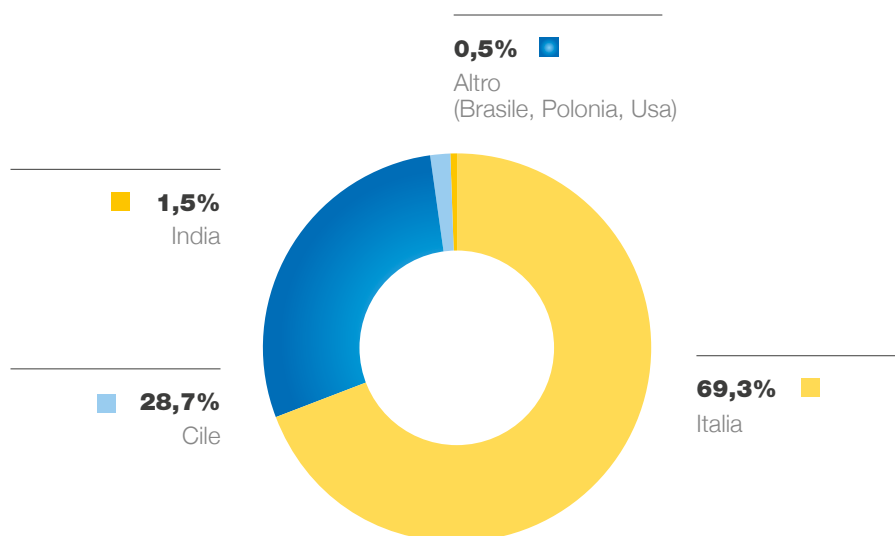
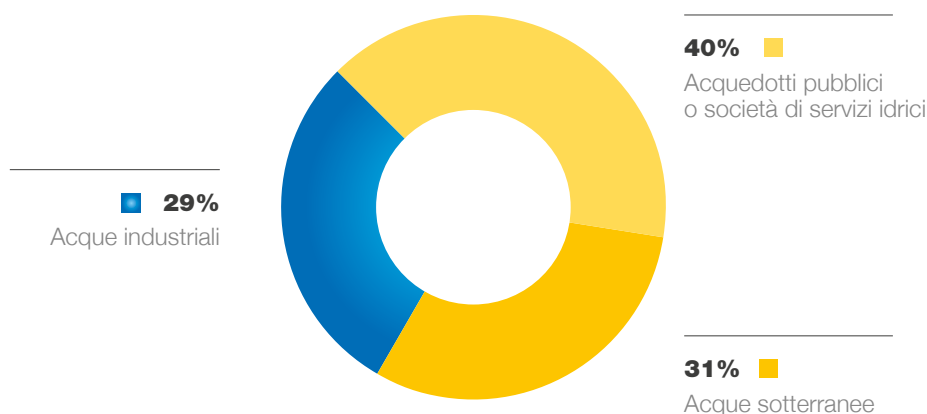
Nel 2014 il Gruppo ha consumato circa 4 milioni di m<sup>3</sup> di acqua (-5% vs 2013). Il 34% del consumo è rappresentato da acqua riciclata e riutilizzata nelle operazioni dell'aeroporto di Fiumicino, grazie al suo impianto di depurazione.

Un caso particolare è rappresentato dalle società operanti nell'area di Santiago del Cile. Le condizioni meteo climatiche particolari, stagione secca di lunga durata, richiedono un maggior consumo, in particolare per l'irrigazione di aree verdi e il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio.

### Consumo di acqua per destinazione d'uso - 2014





**(G4-DMA: Acqua, G4-DMA: Scarichi e rifiuti)****Consumi di acqua per paese - 2014****Provenienza delle acqua - 2014**

(\*) Utilizzate prevalentemente da ADR per la pulizia delle vasche e delle pompe di sollevamento, per la rete antincendio e le centrali termiche.

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

Lo scalo di Fiumicino possiede due impianti di depurazione biologica, un impianto per il trattamento delle acque di prima pioggia, quattro impianti di disoleazione per il trattamento delle acque di dilavamento di piste e piazzali e quattro torri di raffreddamento. Tali impianti consentono di scaricare acque con una concentrazione di inquinanti ben al di sotto dei limiti di legge.

Inoltre, come detto, uno dei depuratori biologici dell'aeroporto consente il riutilizzo delle acque di scarico in applicazioni industriali e, nel 2014, la quantità d'acqua recuperato ha generato un risparmio stimato in 1,4 milioni di euro<sup>(1)</sup>.

(1) Costo al m<sup>3</sup> dell'acqua per volume di acqua riciclata. Costo al m<sup>3</sup> di 1 euro stimato in base alle fasce di costo fornite dal gestore dei servizi idrici in base ai quantitativi forniti.

**(G4-DMA: Acqua, G4-DMA: Scarichi e rifiuti)****(G4-EN10, G4-EN22, G4-EN23, G4-AO4)**

Acqua scaricata volume, qualità e destinazione	Torri di raffreddamento	Impianti di depurazione	Disoleatori (acque piovane)	Limiti di emissione per D.Lgs. 152/99
Volume complessivo di acqua scaricata (m <sup>3</sup> ) – Acque superficiali	334.000	1.657.100	n.a.	-
BOD - Biochemical Oxygen Demand (mg di O <sub>2</sub> /litro)	12,1	12,0	15,0	25
TSS - Total Suspended Solid (mg/litro)	5,0	5,8	8,3	35

La tabella riportata fa riferimento agli impianti gestiti presso lo scalo di Fiumicino. Presso lo scalo di Ciampino non sono presenti impianti di trattamento delle acque piovane direttamente gestiti.  
n.a.: non misurato.

**Gestione rifiuti**

I rifiuti del Gruppo nel 2014 ammontano a circa 284mila tonnellate (+162mila tonnellate vs 2013). L'aumento è dovuto all'incremento dei lavori autostradali e aeroportuali che hanno generato rifiuti misti da demolizioni e costruzioni, terre, rocce e miscele bituminose. Questi rappresentano circa 56% del totale censito.

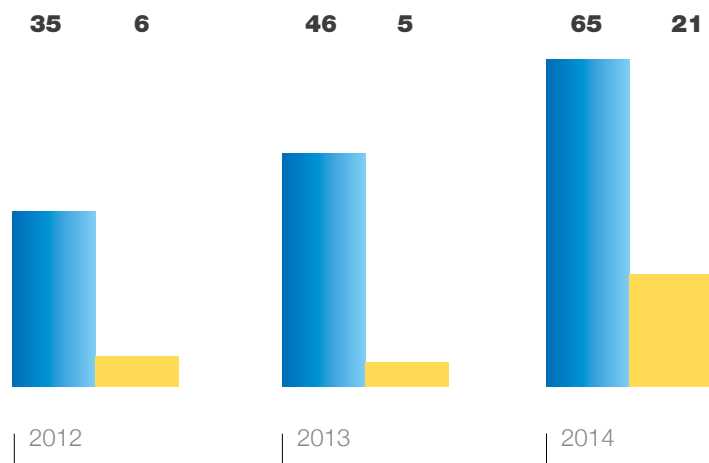
Nel 2014 la quantità di rifiuti pericolosi è ulteriormente diminuita (-7%), rappresentando solo lo 0,5% del totale rifiuti.

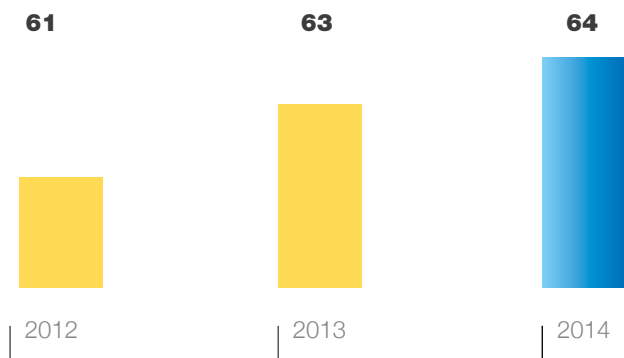
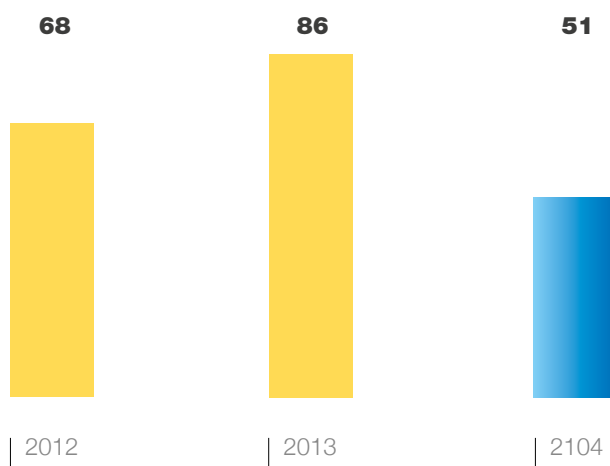
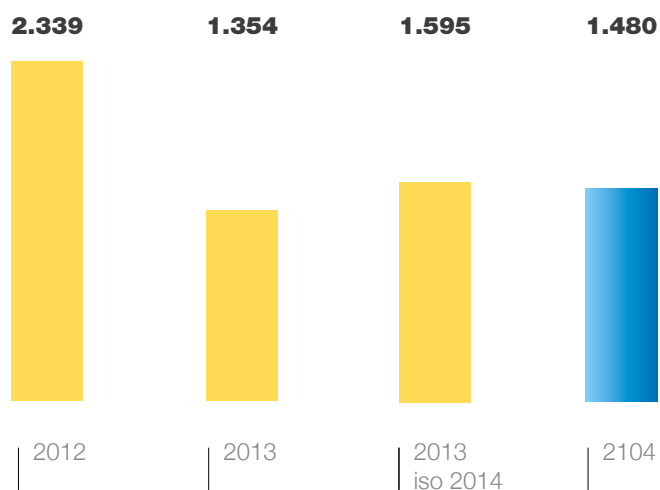
Il 67% dei rifiuti è recuperato/riciclato, principalmente rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione, carta, ferro e acciaio, terre e rocce da scavo, imballaggi, miscele bituminose, apparecchiature fuori uso.

Le aerostazioni e gli uffici dei due aeroporti del Gruppo producono prevalentemente rifiuti urbani o assimilabili (carta, cartone, plastica, legno, ecc., circa 80% del totale).

A ottobre 2014, presso lo scalo di Fiumicino è iniziato il nuovo servizio di raccolta dei rifiuti "porta a porta", denominato "La raccolta differenziata vola", con una percentuale di rifiuti avviati a recupero del 65%.

A Ciampino, la raccolta differenziata è passata dal 5% nel 2013 al 21% nel 2014.

**Raccolta differenziata negli aeroporti (% di raccolta differenziata)**

**(G4-DMA: Acqua, G4-DMA: Scarichi e rifiuti)****(G4-EN24, G4-EN25)****Numero di siti attrezzati per la raccolta differenziata dei rifiuti in autostrada****Sversamento di sostanze pericolose****Rifiuti pericolosi (t)**

**(G4-DMA: Acqua, G4-DMA: Scarichi e rifiuti)**

Nel 2014 si sono verificati 51 sversamenti di materiale pericoloso (in particolare carburanti, oli e sostanze estinguenti utilizzate in caso di incendio) per un volume stimato di 334 m<sup>3</sup>. Il valore è parziale, causa l'impossibilità di accedere in molti casi ai formulari del rifiuto delle imprese incaricate della bonifica. Il costo per servizi di bonifica e trattamenti in situ è stato di circa 708 mila euro.

In ambito autostradale la gestione di tali eventi è disciplinata da un'apposita procedura interna che governa tutte le principali emergenze su strada, dagli incidenti automobilistici alla gestione dei rischi ambientali (es. dispersione di sostanze pericolose, incendio, frane e allagamenti, eventi neve, ghiaccio, nebbia ecc.).

Negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino nel 2014 non si sono verificati casi significativi di sversamento, a meno di un evento che ha comportato la fuoriuscita di 0,1 m<sup>3</sup> di idrocarburi. Eventuali sversamenti di carburante nelle operazioni di rifornimento degli aeromobili sono registrati in specifici rapporti nei quali, se possibile e nei casi maggiormente significativi, viene stimata la quantità del prodotto sversato e analizzate le cause dell'incidente.

**Consumo di risorse (G4-EN1, G4-DMA: Materie prime)**

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

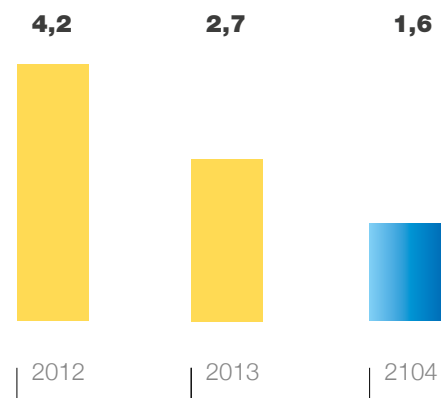
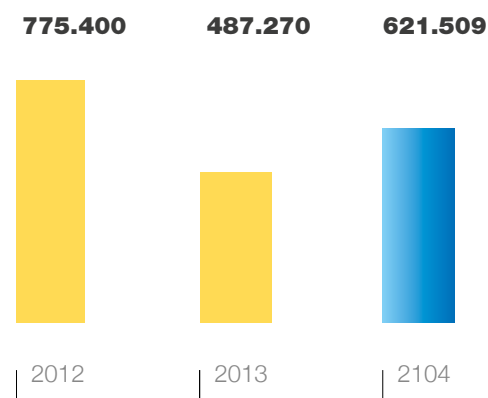
Materiali / prodotti finiti	Quantità (t)	Filiera
Materiali da cava e cemento	569.404	Manutenzioni, nuove opere
Ferro e acciaio	79	Manutenzioni, nuove opere
Conglomerato bituminoso e bitumi acquistati	558.291	Manutenzioni, nuove opere
New jersey	8.820	Manutenzioni, nuove opere
Carta e toner	1.403	Uffici
Altro (termoplastico, vetro, vernici, diluenti, diserbanti ecc.)	1.123	Manutenzioni
Cloruri, sali e fluidi de-icing	70.848	Operazioni invernali

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 2014 sono stati riutilizzati circa 1,6 milioni di m<sup>3</sup> di materiali da scavo, principalmente in lotti della Variante di Valico e della A14. La diminuzione nel triennio 2012-2014 è legata ai progressivi completamenti delle opere dei piani di investimento.

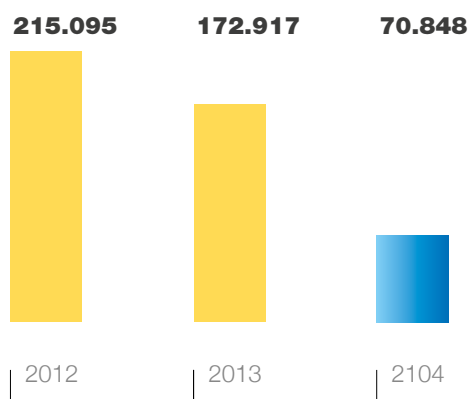
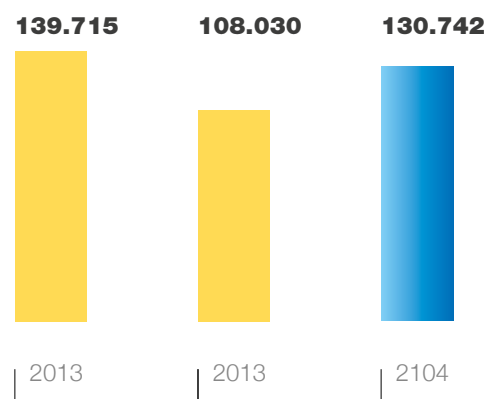
Nel 2014 sono state prodotte circa 905.000 tonnellate di asfalto fresato, provenienti dalla scarifica della pavimentazione stradale. L'86% è stato ceduto a terzi, mentre il restante 14% è stato recuperato negli impianti fissi e mobili della società Pavimental per produrre nuovo conglomerato bituminoso (13% nel 2013).

Le emissioni di CO<sub>2</sub> evitate grazie al risparmio di materiale inerte vergine e del processo di smaltimento evitato sono state di circa 3.172 tonnellate.

**(G4-EN2)****Materiali da scavo riutilizzato  
(milioni m<sup>3</sup>)****Conglomerato bituminoso  
prodotto in impianto (t)**

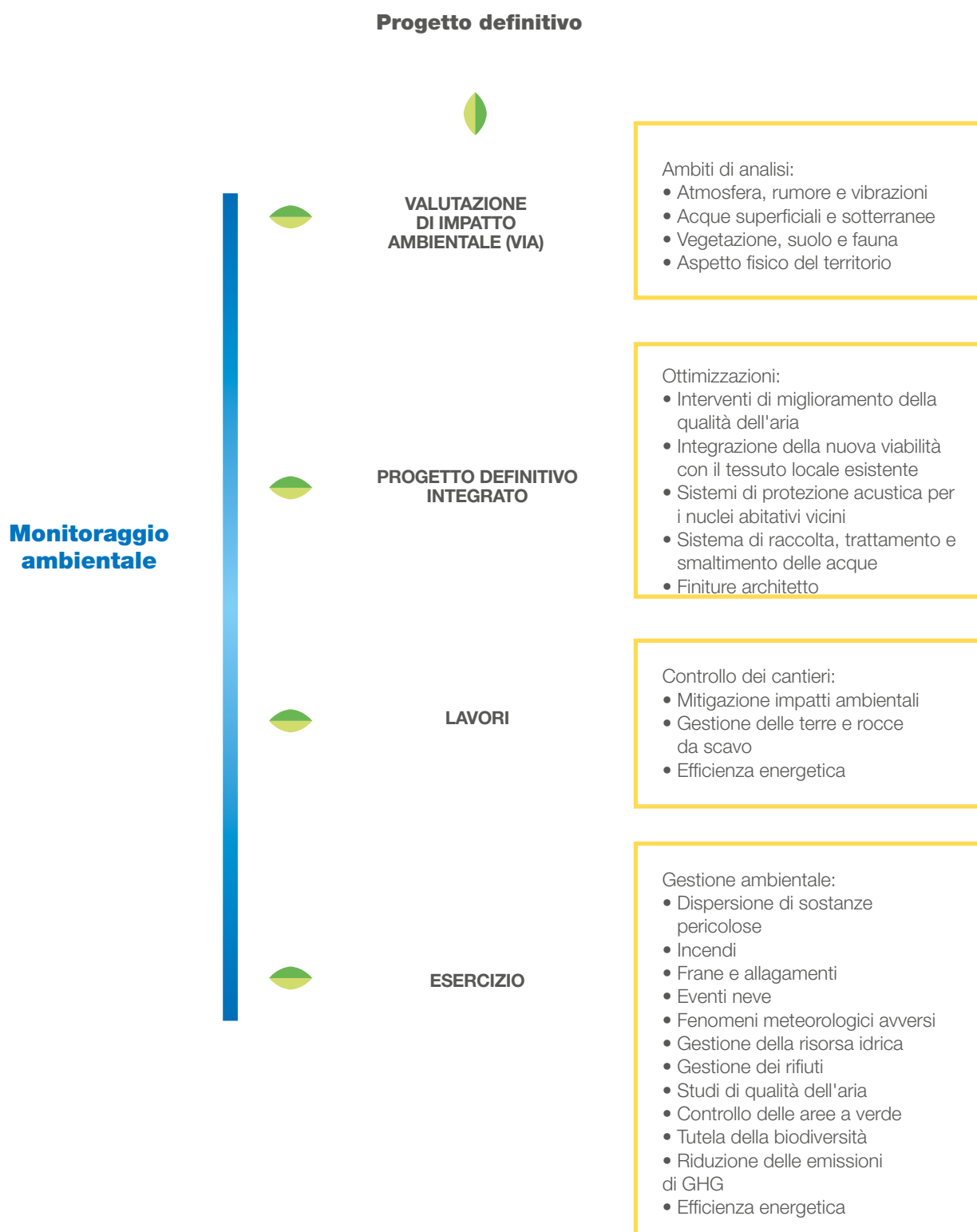
Dall'inizio dei lavori relativi alle tratte interessate dal piano di investimenti di Autostrade per l'Italia:

- riutilizzati oltre 29 milioni di m<sup>3</sup> di materiale da scavo
- percentuale di riutilizzo pari al 74% del totale previsto

**Consumo di cloruri,  
sali e fluidi de-icing (t)****Fresato recuperato in impianto (t)**

(G4-DMA: Prodotti e servizi)

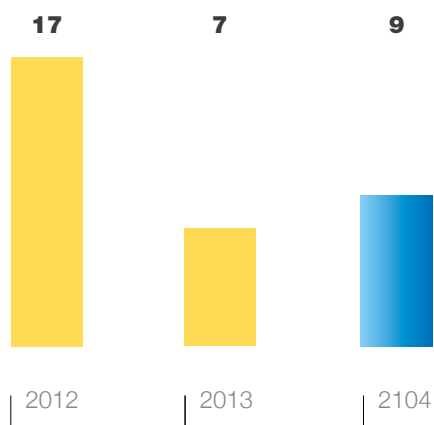
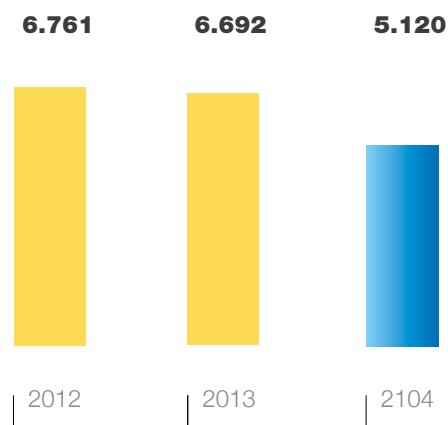
## Controlli ambientali (G4-EN27)



**(G4-DMA: Meccanismi di gestione dei reclami su aspetti ambientali)****Criticità rilevate e interventi effettuati nel 2014 (G4-EN34)**

Componente	Località	Criticità rilevata	Intervento
Rumore	Barberino-Firenze Nord, Lotto 0 bypass Carraia	Superamento limiti rumore	Anticipazione realizzazione barriere definitive in prossimità del ricettore
Rumore	Lotto 3 Rho-Monza	Superamento limiti rumore	Gestione organizzazione area di cantiere e movimentazione mezzi
Acque superficiali	Firenze Nord-Barberino	Superamento limiti di torbidità	Criticità causata dalla presenza di lavorazioni previste dal progetto esecutivo impattanti per il corso d'acqua ma comunicate dall'Impresa. Conclusi i lavori, i valori sono rientrati nella normalità.
			Rimozione tempestiva dei detriti che intasando il fosso di guardia sono confluiti - successivamente a piogge - nel corso d'acqua.
		Superamento limite di soglia di attenzione solfati	Criticità non riconducibile alle lavorazioni di cantiere ma alla realizzazione dei sottoservizi eseguita dagli enti competenti.
Assetto del territorio	Variante di Valico, Lotto 5b Ripoli	Superamento limiti di soglia di allarme dall'inclinometro VV05TI_SE1	Il rilievo della criticità, messa in relazione con lo stato di avanzamento del fronte di scavo e con gli altri dati strumentali raccolti in zona, ha indotto a mantenere alta la soglia di attenzione sul monitoraggio dell'area e sulle fasi di avanzamento dei lavori.

La riduzione del numero complessivo dei rilievi nel 2014 è legata al completamento di alcuni lotti della Variante di Valico, alla parziale inattività nell'area fiorentina per via della sospensione dei lavori, nonché al completamento di alcuni lotti dell'A14. È stato però avviato il monitoraggio in Lombardia nei tratti dell'A8 e del lotto 3 della Rho-Monza.

**N. di criticità segnalate****Rilievi eseguiti nelle attività di costruzione**

**(G4-DMA: Prodotti e servizi)**

Sul fronte delle segnalazioni di criticità ambientali, nel 2014, il numero rimane contenuto grazie all'avanzamento dei lavori e alla maggiore sensibilità delle imprese appaltatrici alle problematiche ambientali. In caso di superamento dei limiti (soglie di azione) viene attivato il Gruppo di Crisi per, intervenendo presso l'impresa appaltatrice, riportare i valori sotto i limiti stessi, modificando le modalità operative o introducendo provvedimenti atti a mitigare l'impatto delle stesse.

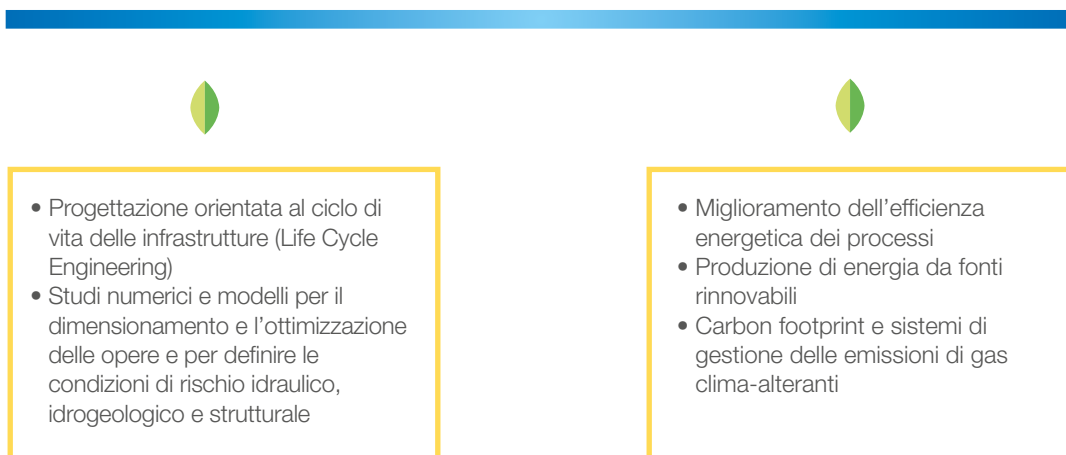
**D. Politiche energetiche e di riduzione degli impatti sul clima (G4-EC2)**

La politica energetica è parte fondamentale della strategia ambientale del Gruppo che da anni è impegnato volontariamente anche sul tema del Climate Change, con investimenti per ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas a effetto serra in atmosfera.

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 (precipitazioni nevose intense, freezing rain, alluvioni, esondazioni, incendi ecc.).

La lotta al cambiamento climatico prevede un adattamento al mutamento, progettando le nuove infrastrutture e adeguando le esistenti in modo da resistere a intense sollecitazioni esterne di tipo meteo climatico.

### Approccio strategico integrato all'energia e al Climate Change



Le principali fonti energetiche del Gruppo sono i combustibili (riscaldamento e condizionamento dei fabbricati, funzionamento di impianti e macchinari di manutenzione, automezzi di servizio e gruppi elettrogeni) e l'energia elettrica (illuminazione e funzionamento di vari sistemi e apparecchiature).

L'aeroporto di Fiumicino è servito da una centrale di cogenerazione a gas metano che copre circa il 98% del fabbisogno energetico dello scalo. Il restante 2% proviene da centrali a gas metano e gasolio. Anche Autostrade per l'Italia, nel 2014, ha avviato la realizzazione di due impianti di trigenerazione a metano per gli edifici delle Direzioni Generali di Roma e di Firenze (CED) al fine di massimizzare i risparmi energetici, producendo energia elettrica, energia termica ed energia frigorifera. In esercizio, i due impianti consentiranno un ricavo da titoli di efficienza energetica (TEE) per 39.700 euro all'anno (per 5 anni dall'entrata in esercizio).



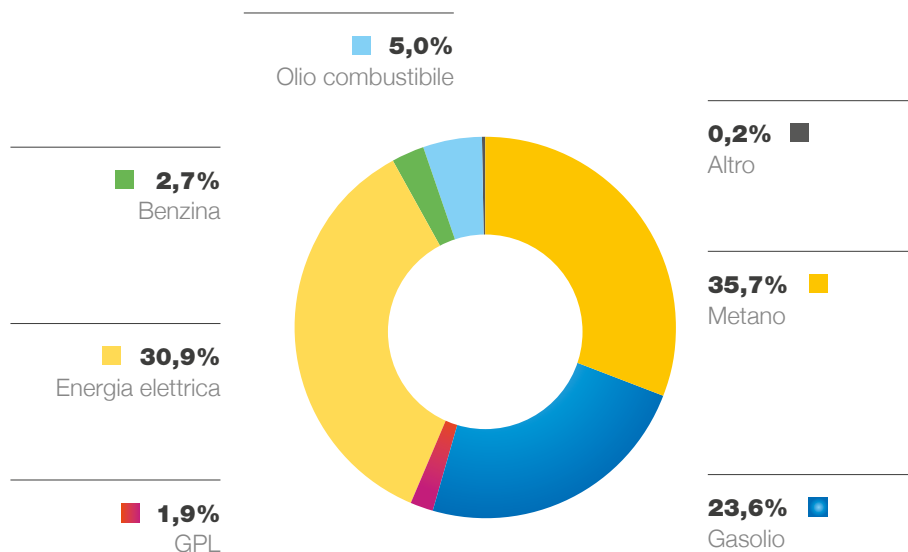
Nel 2014 i consumi di Gruppo (a parità di perimetro 2013/2014) sono aumentati del 6,4%, principalmente dovuto al maggior utilizzo di combustibili per il funzionamento di impianti e macchinari di Pavimental e di benzina per autotrazione.

### Consumi energetici totali suddivisi per fonte primaria (TJ) (G4-EN3)

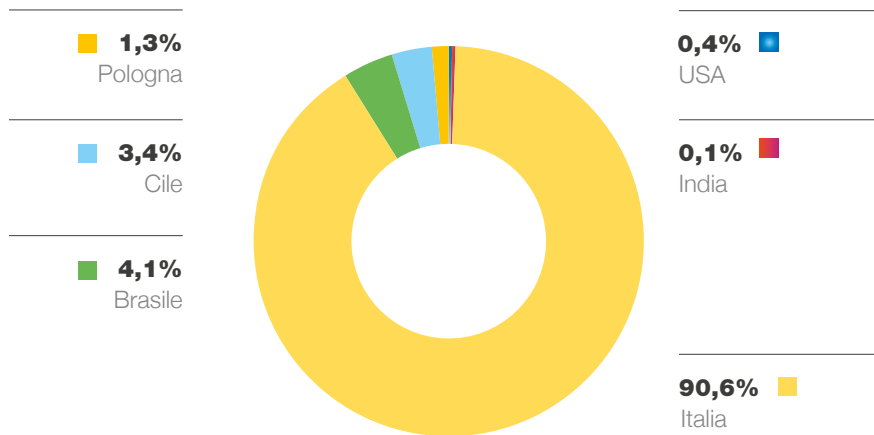
	2012*	2013	iso 2013	2014	Var. 2014- iso 2013
Gasolio	552,9	551,1	559,5	638,4	12%
GPL	46,3	27,9	27,9	51,4	46%
Metano	145,1	81,2	940,6	967,3	3%
Benzina	16,7	45,4	49,8	72,5	31%
Olio combustibile	129,6	106,3	106,3	136,1	22%
Altri	1,6	7,7	7,7	5,8	-33%
Energia elettrica	771,0	785,6	854,7	837,3	-2%
<b>TOTALE</b>	<b>1.663,1</b>	<b>1.605,2</b>	<b>2.546,6</b>	<b>2.708,7</b>	<b>6,4%</b>

\* I dati 2012 sono coerenti con il perimetro del Gruppo al 31.12.2012 e non includono i consumi del gruppo ADR.

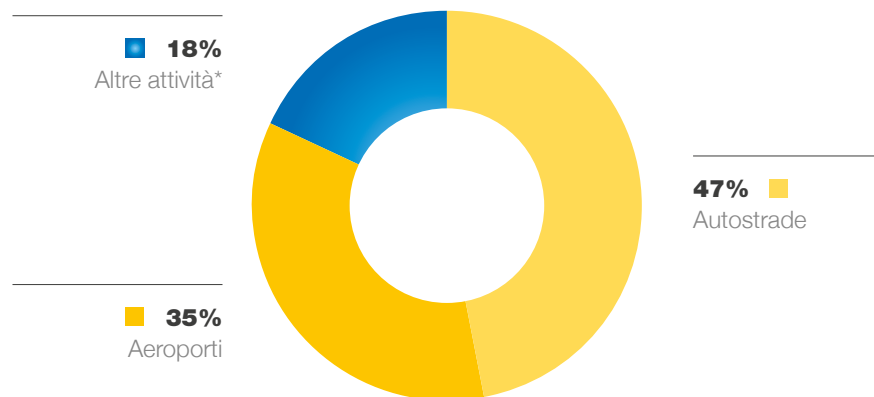
### Consumo di energia per fonte (TJ)



## Consumi di energia per Paese



## Consumi di energia per attività



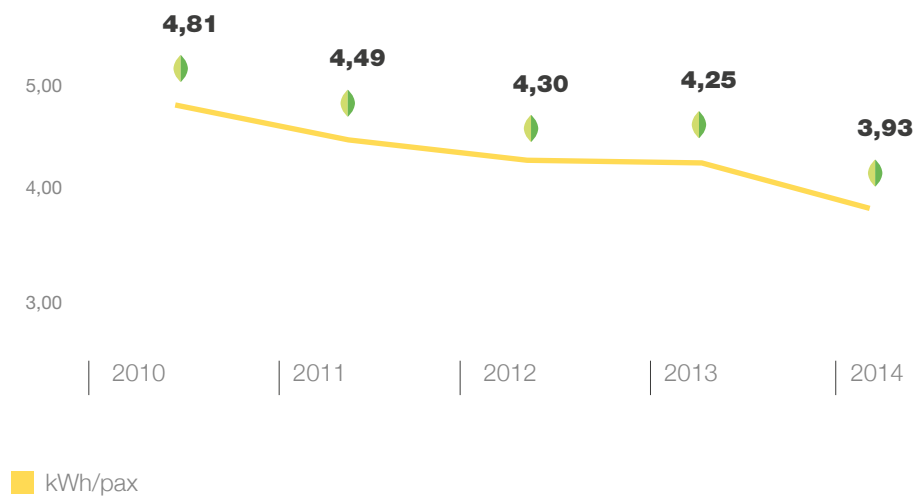
\* Rientrano in quest'ambito le operazioni di Pavimental.

Ridurre e ottimizzare i consumi energetici diretti passa attraverso:

- lo sviluppo delle fonti rinnovabili;
- le iniziative di efficientamento nell'illuminazione e nella climatizzazione;
- la sostituzione di impianti, macchinari e flotte con modelli più efficienti;
- l'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi;
- l'utilizzo di tecniche di riciclaggio della pavimentazione stradale;
- gli interventi di efficientamento delle linee di smaltimento e riconsegna bagagli.

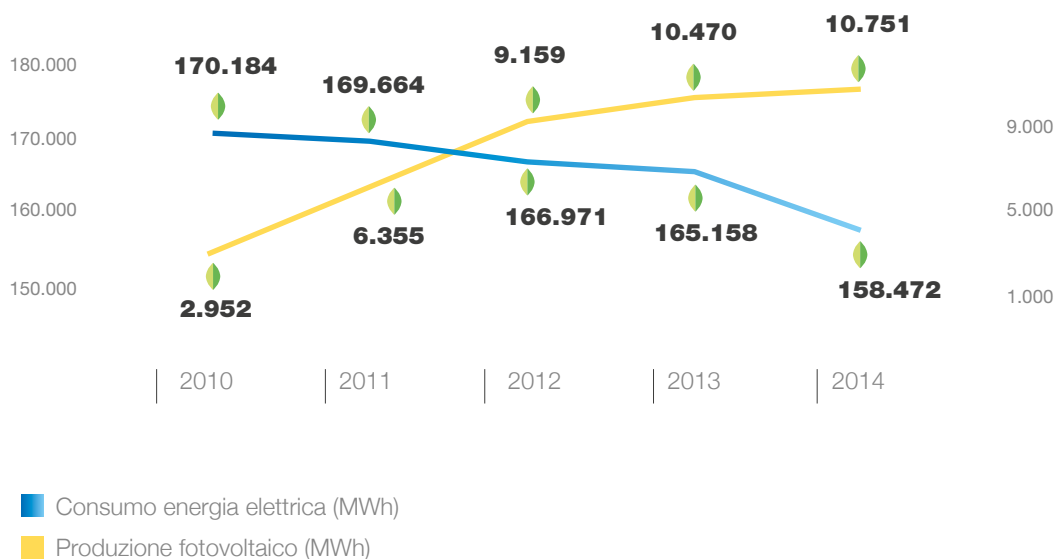
## ADR - Aeroporto di Fiumicino

**Consumi di energia elettrica per passeggero:** dal 2010 riduzione del 18%.



## Autostrade per l'Italia

**Consumi di energia elettrica:** dal 2010: riduzione del 7% e triplicamento delle fonti rinnovabili.



### (G4-EN6, G4-EN7)

Nel 2014, i 159 impianti fotovoltaici installati da Autostrade per l'Italia hanno raggiunto circa 11 MW di potenza totale con una produzione elettrica di 10.800 MWh (40% autoconsumata in sito). Questo investimento consente un risparmio di circa 950mila euro all'anno per tutta la vita utile degli impianti, oltre all'incentivo statale erogato dal GSE a copertura degli investimenti effettuati.

Le iniziative realizzate dal 2008 al 2014, in particolare da Autostrade per l'Italia, sugli impianti elettrici e di illuminazione esterna hanno portato a un risparmio energetico totale di 22.125 MWh/anno, soprattutto grazie all'utilizzo della tecnologia LED nelle gallerie e nei pedaggi. Anche i due scali aeroportuali stanno sostituendo i corpi illuminanti in numerose aree dei terminal, nelle piste e sui piazzali. Hanno inoltre adottato un sistema di gestione dell'energia ISO 50001.

Anche in tema di climatizzazione proseguono gli interventi: installazione di impianti solari termici, conversione delle centrali termiche da gasolio a metano, installazione di caldaie a maggior efficienza, interventi sugli edifici per contenere le dispersioni, sistemi di monitoraggio del condizionamento e riscaldamento per la gestione automatizzata delle temperature interne, installazione di inverter sulle unità di trattamento dell'aria, sui gruppi frigoriferi e le torri evaporative.

L'insieme degli interventi finora realizzati consente un risparmio di circa 6 milioni di euro all'anno per la durata di vita utile degli impianti.

Il progetto di illuminazione LED nelle gallerie ha consentito, inoltre, di ottenere oltre 5.000 certificati bianchi, generando così un ricavo di circa 547 mila euro nel 2014.

### Carbon footprint (G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-DMA: Emissioni, G4-DMA: Intermodalità)

Nel 2014 il Gruppo ha prodotto 236.978 tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), +3,9% rispetto al 2013, incremento dovuto alle maggiori emissioni dirette per lavori.

#### Emissioni di GHG per fonte (t)

	2012*	2013	2013 iso 2014	2014	
<b>TOTALE EMISSIONI DIRETTE</b>	<b>61.554</b>	<b>56.864</b>	<b>130.070</b>	<b>140.623</b>	
Emissioni dirette da autotrazione e generatori	28.555	32.851	33.609	36.768	Scope 1
Emissioni dirette da riscaldamento e cogenerazione	9.625	8.365	80.814	79.780	
Emissioni dirette da lavori stradali	23.375	15.648	15.648	24.075	
<b>EMISSIONI INDIRETTE PER CONSUMO DI ENERGIA ELETTRICA E TELERISCALDAMENTO</b>	<b>88.453</b>	<b>90.121</b>	<b>98.058</b>	<b>96.355</b>	Scope 2
<b>TOTALE EMISSIONI INDIRETTE</b>	<b>162.370</b>	<b>147.555</b>	<b>576.856</b>	<b>644.925</b>	
Emissioni dai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete	13.209	16.193	16.193	17.080	Scope 3
Emissioni fuggitive e perdite T&D	6.480	6.226	7.154	6.964	
Acquisto e trasporto dei materiali per lavori stradali**	95.397	99.267	99.267	165.627	
Acquisto e trasporto di sale e cloruri per operazioni invernali	47.284	25.869	25.869	6.390	
Emissioni aeromobili in fase di atterraggio e decollo (fasi LTO)***	-	-	428.373	448.864	

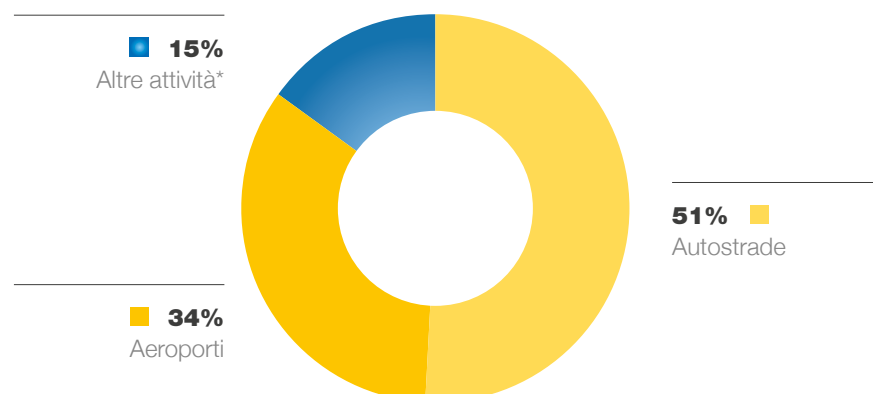
\* I dati 2012 sono coerenti con il perimetro di Gruppo al 31.12.2012. A fini di comparabilità i dati 2013 sono stati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento e di rendicontazione del gruppo Aeroporti di Roma. Per tale motivo, nella tabella è stata introdotta una ulteriore serie di dati per l'esercizio 2013 raffigurante valori isoperimetro 2013-2014.

\*\* Valori rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto di un aggiornamento della metodologia di stima.

\*\*\* Intervallo di confidenza del dato 2014 pari al +/- 5%.

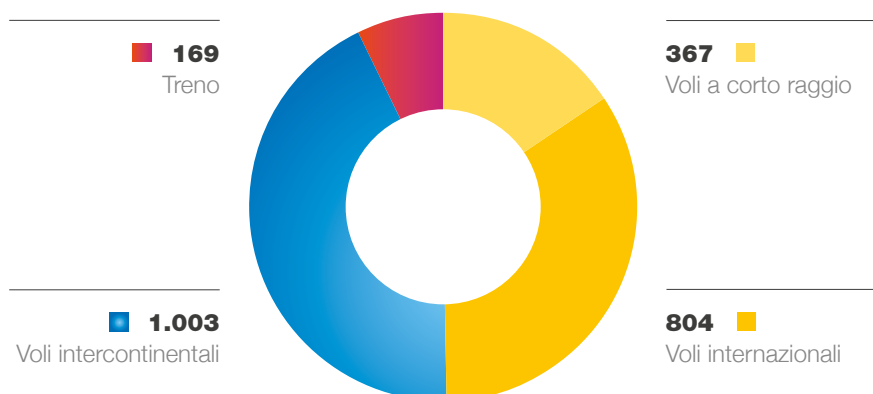
**(G4-DMA: Emissioni, G4-DMA: Intermodalità)**

**Emissioni di GHG 2014 per attività**

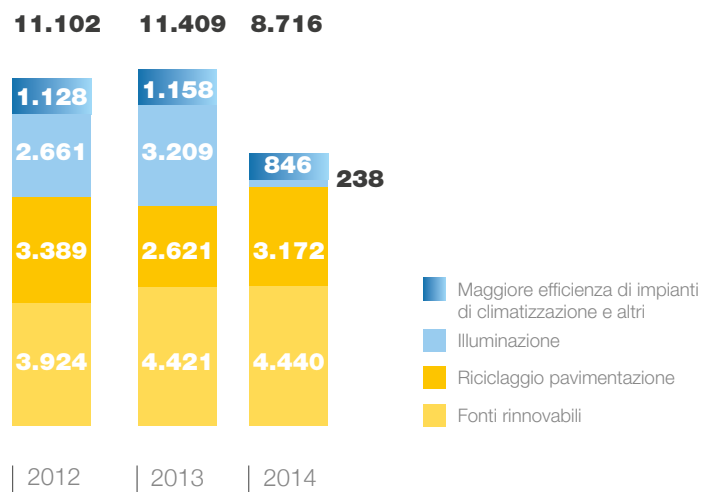


\* Rientrano in quest'ambito le operazioni di Pavimental, Spea ed ETC.

**Emissioni per viaggi di lavoro 2014 (t CO<sub>2</sub>) (G4-EN30)**



**Emissioni di CO<sub>2</sub> (t) evitate (G4-EN19)**



**(G4-DMA: Emissioni, G4-DMA: Intermodalità)****Airport Carbon Accreditation**

La società Aeroporti di Roma nel 2011 ha aderito all'Airport Carbon Accreditation (ACA) di ACI Europe (Airport Council International), sistema di certificazione che prevede quattro livelli di accreditamento in base alla mappatura delle emissioni. Nel 2014 lo scalo di Fiumicino ha ottenuto il livello di accreditamento 3+ "Neutrality", compensando le emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti di produzione di energie rinnovabili e da progetti di annullamento di gas inquinanti in ambito industriale in paesi in via di sviluppo.

Nel 2014 ADR ha inoltre mantenuto per il sito di Ciampino il livello 2 di accreditamento ACA "Reduction", che prevede la quantificazione delle sole emissioni di scope 1 e 2 (emissioni dirette e indirette derivanti dall'energia elettrica acquistata) e la dimostrazione dei miglioramenti assoluti o relativi delle performance conseguite.

**Emissioni da traffico veicolare**

Recenti statistiche dimostrano che il traffico autostradale rappresenta circa 30% delle emissioni di gas serra del trasporto stradale, stimate in 97 milioni di tonnellate su base nazionale (dato 2012 – fonte ISPRA/ Sinanet, Dati trasporto stradale 1990-2012).

La rete autostradale non è sorgente diretta di inquinamento atmosferico, ma nella sua politica di riduzione delle emissioni in atmosfera il Gruppo ha incluso quelle da congestionamento del traffico lungo la rete (rallentamenti, code e stop&go).

È stato sviluppato il Total Delay, un indicatore di "fluidità del traffico" che misura i congestionamenti del traffico lungo la rete e indica il tempo perso in coda. Grazie agli investimenti fatti per migliorare i livelli di servizio e gli standard di sicurezza, tra il 2006 e il 2014, il Total Delay è calato del 58%, consentendo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e degli altri inquinanti atmosferici dovuti alla circolazione autostradale.

Nel 2014, l'aumento del Total Delay corrisponde a maggiori emissioni di CO<sub>2</sub> per circa 887 tonnellate.

**Emissioni aerei**

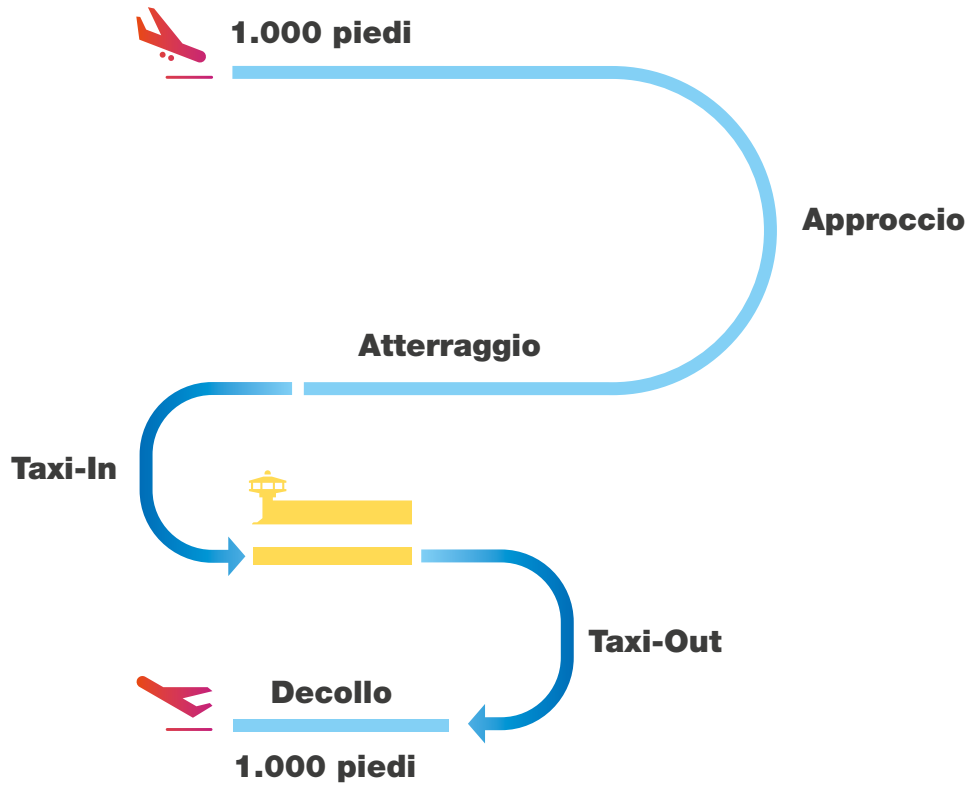
In ambito aeroportuale, per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per convenzione sono state definite due fasi:

- Cruise (crociera)
- LTO: Landing and Take Off (decollo, atterraggio e rullaggio)

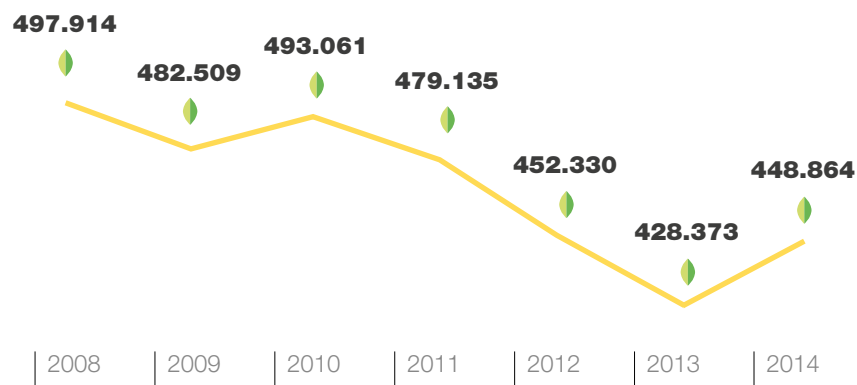
Quest'ultima fase rappresenta la maggiore fonte emissiva indiretta di CO<sub>2</sub> in aeroporto. La movimentazione interna (taxi in e taxi out) è l'unica fase sulla quale Aeroporti di Roma può esercitare un'azione di tipo indiretto, attraverso la gestione logistica delle piste. Le emissioni del ciclo LTO per il 2014 risultano essere in contro tendenza rispetto al passato a causa dell'aumento del tratto di percorrenza a terra degli aeromobili legato ai cantieri di nuove opere presenti in area airside.

**(G4-DMA: Emissioni, G4-DMA: Intermodalità)**

**Fasi di atterraggio e decollo**



**Emissioni di CO<sub>2</sub> del ciclo LTO (t)**









**E.**

---

## **Appendice**

<b>1.</b>	Processo di predisposizione del Bilancio	<b>148</b>
<b>2.</b>	Assurance	<b>150</b>
<b>3.</b>	Carta degli impegni per la sostenibilità 2014	<b>152</b>
<b>4.</b>	Dati analitici	<b>167</b>
<b>5.</b>	GRI Content Index	<b>180</b>
<b>6.</b>	Tabella di raccordo tra Principi del Global Compact e GRI	<b>192</b>
<b>7.</b>	Contatti	<b>194</b>

# 1. Processo di predisposizione, scopo e perimetro del Bilancio

**(G4>13, G4>17, G4>18, G4>22, G4>23, G4>28, G4>29, G4>30)**

Il presente Bilancio descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

Il Bilancio Integrato 2014, rispetto alla precedente edizione (pubblicata nel mese di maggio 2013) che si riferiva all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, tiene conto del nuovo assetto societario conseguente l'operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A in Atlantia S.p.A. a seguito della quale Atlantia S.p.A detiene il 95,9% del capitale di Aeroporti di Roma (ADR), gruppo che gestisce il sistema aeroportuale della Capitale.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2014 si differenzia da quello al 31 dicembre 2013 per l'uscita di TowerCo, a seguito della cessione del 100% del capitale della società detenuto da Atlantia nel corso del primo semestre del 2014.

Nel corso del 2014, inoltre, non sono state poste in essere operazioni con impatto significativo sui dati economico-finanziari del Gruppo, non ricorrenti atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

I dati economico-finanziari degli esercizi 2013 e 2014 a confronto risentono del differente contributo delle società dell'ex Gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre

2013 e dell'uscita dal perimetro, nel corso del primo semestre 2014, di TowerCo.

Alcuni dati economici del 2013 e i saldi patrimoniali al 31 dicembre 2013, inoltre, presentano delle variazioni rispetto a quanto pubblicato nell'edizione del Bilancio Integrato 2013. In particolare tali variazioni riguardano:

1. il completamento delle attività di identificazione dei fair value delle attività e delle passività delle società dell'ex Gruppo Gemina, consolidate a partire dal 1° dicembre 2013;
2. la riclassifica nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" del contributo ai risultati economici consolidati di TowerCo, in relazione alla cessione perfezionata nel corso del primo semestre 2014, e di Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, a seguito del recesso da parte dello Stato francese del contratto relativo alla riscossione dell'ecotassa (progetto "Eco-Taxe")

A fini di comparabilità, infine, alcuni dati 2013 riportati nei capitoli "Capitale umano" e "capitale naturale" sono stati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento e di rendicontazione del gruppo Aeroporti di Roma. Per questi elementi è stata opportunamente introdotta una ulteriore serie di dati per l'esercizio 2013, raffigurante valori isoperimetro 2013 e 2014.

Nel Bilancio è indicata con:

- “Autostrade per l’Italia S.p.A.” o “ASPI”: la Società capogruppo operativa in ambito autostradale del Gruppo Atlantia;
- “Aeroporti di Roma” o “ADR”: la Società del gruppo che gestisce e sviluppa gli scali romani di Fiumicino e Ciampino;
- “Atlantia S.p.A.”: la holding finanziaria
- “Atlantia”: l’intero gruppo costituito da Atlantia S.p.A. e le società controllate.

Il Bilancio Integrato 2014 è la terza relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall’International Integrated Reporting Council (ultima release del 9 dicembre 2013 - [www.theiirc.org/international-ir-framework/](http://www.theiirc.org/international-ir-framework/)) e redatta sulla base delle nuove linee guida “Sustainability Reporting Guidelines G4” del Global Reporting Initiative (GRI) e dei supplementi “Construction & Real Estate” applicato al settore autostradale e “Airport Operators” per il settore aeroportuale. Questo Report è stato predisposto secondo l’opinione “in accordance Comprehensive” delle linee guida GRI G4.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base a un processo strutturato di analisi di materialità, volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità connessi. L’analisi ha considerato le finalità informativa e gli

interessi prevalenti degli stakeholder di riferimento, i temi, le best practice e gli aspetti ritenuti materiali dai principali competitor, le richieste dei principali standard di rendicontazione di riferimento, le esigenze conoscitive degli analisti finanziari, non finanziari e degli investitori socialmente responsabili (SRI) che periodicamente analizzano e valutano le performance del Gruppo.

Il documento, sottoposto al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 8 maggio 2015, è stato assoggettato a revisione limitata da parte della società di revisione Deloitte. Il Bilancio è pubblicato in italiano e in inglese nel 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 schede di raccolta dati inviate alle funzioni aziendali responsabili, alle sedi territoriali e alle società rientranti nel perimetro di riferimento. I dati sono quelli che risultano dai diversi sistemi informativi aziendali, dalla contabilità generale al sistema di gestione del personale, dai sistemi territoriali alle procedure di acquisto. In caso di stime degli indicatori è fornita la modalità adottata. All’interno del testo sono state riportate note esplicative in caso di eventuali dati mancanti (difficoltà o impossibilità di reperimento, affidabilità del dato non soddisfacente), variazioni delle metodiche di calcolo/stima, variazioni di perimetro ecc.

## 2. Assurance

(G4>33)

**Deloitte.**

Deloitte ERS  
Enterprise Risk Services S.r.l.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia  
Tel: +39 02 83322611  
Fax: +39 02 83322612  
www.deloitte.it

### RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE SULL'INFORMATIVA DI SOSTENIBILITA' PRESENTE NEL BILANCIO INTEGRATO

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

Abbiamo svolto un esame limitato ("limited assurance engagement") dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato del Gruppo Atlantia (di seguito il "Gruppo") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

#### Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità

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

#### Responsabilità del revisore

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

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

- comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Capitale finanziario" del Bilancio Integrato e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2014, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione della Società di revisione (ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39), in data 27 marzo 2015;
- analisi, tramite interviste, del sistema di governo e del processo di gestione dei temi connessi allo sviluppo sostenibile, inerenti la strategia e l'operatività del Gruppo;

Bologna Bari Firenze Genova Milano Roma Torino Padova

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano  
Capitale Sociale: sottoscritto e versato Euro 35.500,00 - deliberato Euro 50.000,00  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 05059250158 - R.E.A. Milano n. 1105593  
Partita IVA: IT 05059250158

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited



FS 500166

Pagina 2

di loro priorità per le diverse categorie di *stakeholder* e alla validazione interna delle risultanze del processo;

- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato. In particolare, abbiamo svolto:
  - interviste e discussioni con il personale della Direzione di Atlantia S.p.A. e con il personale di Autostrade per l'Italia S.p.A. e Aeroporti di Roma S.p.A., al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione dell'informativa di sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione dell'informativa di sostenibilità;
  - analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione dell'informativa di sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nell'informativa di sostenibilità;
- analisi della conformità e della coerenza interna delle informazioni qualitative riportate nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato rispetto alle linee guida identificate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità" della presente relazione;
- analisi del processo di coinvolgimento degli *stakeholder*, con riferimento alle modalità utilizzate, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dall'Amministratore Delegato di Atlantia S.p.A., sulla conformità dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato alle linee guida indicate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità", nonché sull'affidabilità e completezza delle informazioni e dei dati in essa contenuti.

I dati e le informazioni oggetto dell'esame limitato sono riportati, come previsto dalle "G4 Sustainability Reporting Guidelines", nella tabella del "GRI Content Index" del Bilancio Integrato.

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

#### Conclusione

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

Milano, 9 giugno 2015

DELOITTE ERS – Enterprise Risk Services S.r.l.



**Franco Amelio**  
Socio



## 3. Carta degli impegni per la sostenibilità 2014

### 2014 - Governance, organizzazione e processi

#### Obiettivo

#### Perfezionamento dell'integrazione dei principi della sostenibilità nell'identità e nelle dimensioni dell'agire aziendale

Azioni	ATL	Adeguamento del sistema di gestione della sostenibilità alla nuova organizzazione di Gruppo e individuazione dei migliori KPI rappresentativi dell'intero gruppo con riferimento ai più recenti framework internazionali di sostenibilità.
Risultato conseguito	■	Il perimetro di rendicontazione di sostenibilità è stato esteso alla nuova organizzazione con l'adeguamento del sistema di raccolta dati/informazioni alla luce delle nuove linee guida Internazionali del Global Reporting Initiative (versione G4).

#### Obiettivo

#### Implementazione e qualificazione professionale delle risorse dedicate alle internalizzazioni dei processi "core"

Azioni	ASPI	Attivazione della seconda fase delle internalizzazioni connesse a: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. gestione e manutenzione della piattaforma autostradale per:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• migliorare ulteriormente la qualità delle performance;</li> <li>• fornire opportunità di qualificazione professionale alle risorse;</li> <li>• incrementare i volumi di attività eseguite con risorse proprie;</li> </ul> </li> <li>2. migliorare la gestione del rapporto con il cliente, al fine di:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• incrementare le risorse coinvolte e le sedi operative dedicate;</li> <li>• strutturare in modo più efficace le risposte al cliente;</li> <li>• incrementare i volumi delle richieste gestite con riduzione tempi di risposta;</li> <li>• facilitare le procedure di accesso dei clienti ai sistemi di gestione dei pagamenti.</li> </ul> </li> </ol> <p>Le attività coinvolte sono state: Direzione lavori, Progettazione, Coordinamento Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), Impianti, Contact Center, Esazione, Controllo di gestione.</p>
Risultato conseguito	■	Sono proseguite le internalizzazioni iniziate negli anni precedenti. <p><b>CONTACT CENTER</b> Completamento del processo di internalizzazione del Contact Center mediante inserimento di ulteriori risorse, provenienti da strutture interne, e organizzazione di percorsi formativi ad hoc.</p> <p><b>IMPIANTI</b> Attivazione di percorsi formativi e avviamento dell'implementazione di un progetto di innovazione delle modalità operative degli interventi di manutenzione sugli impianti.</p> <p><b>MCR</b> 35 postazioni di lavoro aggiunte (pari a 6.300 turni equivalenti) per migliorare la qualità del servizio al cliente.</p> <p><b>MONITORAGGIO QUALITÀ DI TRATTA</b> Introduzione del ruolo di responsabile del monitoraggio qualità di tratta (circa 40 risorse sul territorio) e formalizzazione del manuale operativo per rilevare le anomalie e attivare gli enti responsabili.</p> <p><b>ATTIVITÀ DI DIREZIONI LAVORI, CSE E PROGETTAZIONE</b> Proseguimento dell'internalizzazione delle attività mediante individuazione, formazione e riqualificazione di risorse interne all'azienda.</p>

## 2014 - Sicurezza stradale

### Obiettivo Miglioramento dei livelli di sicurezza sulla rete autostradale

Azioni	ASPI	Prosecuzione del piano di riqualifica pluriennale delle barriere di sicurezza di primo impianto su circa 2.000 km di rete. Nel 2014 previsti circa 100 km di interventi per un investimento di circa 10 milioni di euro.
--------	------	--

Risultato conseguito	■	154 km realizzati per un totale di 13,5 milioni di euro
----------------------	---	---

Azioni	ASPI	Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale estese a tutti gli utenti (camionisti, automobilisti, comunità limitrofe) per ridurre i tassi di incidentalità e di mortalità sulla rete autostradale gestita in Brasile e in Cile.
--------	------	--

Risultato conseguito	■	Le società del Gruppo in Brasile e Cile hanno svolto iniziative in tre ambiti:
----------------------	---	--

#### SALUTE E PREVENZIONE:

**Brasile:** effettuati, gratuitamente, prelievi, esami diagnostici e consulenze sulla prevenzione di complicazioni da diabete e ipertensione, su circa 1.100 conducenti di veicoli pesanti sulle autostrade gestite;

**Cile:** campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale e sui comportamenti corretti da adottare, non soltanto dai viaggiatori, ma anche da chi svolge attività in aree limitrofe all'autostrada che spesso provocano direttamente e indirettamente incidenti, con il coinvolgimento delle comunità locali, scuole, polizia stradale e istituzioni. La società Los Lagos, inoltre, ha effettuato nell'anno un'analisi di rischio finalizzata all'individuazione dei punti della rete a elevata incidentalità e delle principali cause (monitoraggio delle tipologie di incidente, delle condizioni meteo, dei tassi di mortalità ecc.). Nelle zone individuate sono stati intensificati i controlli della polizia stradale.

#### SICUREZZA MOTOCICLISTI

Realizzato un programma di orientamento alla guida sicura a circa 200 motociclisti, oltre a un servizio di controllo gratuito dei sistemi di sicurezza di base del motoveicolo (fari, pneumatici, freni, sospensioni).

#### EDUCAZIONE

- (1) programma di sicurezza viaria per adulti e bambini e progetto di promozione della formazione degli insegnanti delle scuole elementari vicine a Nascentes das Gerais affinché possano trasmettere agli studenti conoscenze in materia di sicurezza viaria e ambiente. 208 scuole hanno ricevuto formazione e materiale didattico gratuito per l'insegnamento della sicurezza e dell'ambiente in aula. Nel 2014 sono stati coinvolte circa 1.348.000 persone.
- (2) giornate di sensibilizzazione sul corretto attraversamento della carreggiata con l'utilizzo di passerelle. Coinvolti circa 3.000 adulti e bambini delle comunità limitrofe alle autostrade gestite.
- (3) sensibilizzazione delle comunità rurali lungo il tracciato di Nascentes circa i pericoli delle invasioni della strada da parte degli animali: 118 proprietari coinvolti.

## 2014 - Sicurezza delle operazioni aeroportuali

Obiettivo Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle operazioni aeroportuali		
Azioni	ADR	Campagna di sensibilizzazione degli operatori aeroportuali sui rischi legati alla presenza di F.O.D. (Foreign Object Damage/Debris - oggetti abbandonati in piazzola o nelle aree di manovra come buste di plastica, carta, residui di lavorazioni di cantiere che, se risucchiati, danneggiano irrimediabilmente i motori) nelle aree interne (airside), per prevenzione del fenomeno.
Risultato conseguito	■	Attività completata. È stato prodotto il materiale divulgativo (poster e leaflet informativo) per la sensibilizzazione degli operatori sul tema del F.O.D. Affissione di 100 poster a Fiumicino e 20 a Ciampino nelle aree a maggior passaggio degli operatori aeroportuali. Nell'ambito delle attività svolte dal Safety Management System sono stati distribuiti 3.000 leaflet agli operatori di Fiumicino e 600 a quelli di Ciampino.
Azioni	ADR	Acquisizione di una piattaforma radar per geolocalizzare e monitorare i mezzi autorizzati ad accedere in area di manovra aeromobili dell'aeroporto di Fiumicino.
Risultato conseguito	■	Attività completata. La piattaforma è operativa. I dispositivi per il monitoraggio sono stati installati su tutti i mezzi di proprietà ADR. Nel 2015 l'installazione sarà estesa ai mezzi autorizzati di terzi (es. Vigili del Fuoco, ENAC).
Azioni	ADR	Realizzazione di una piazzola con 2 postazioni per le operazioni di de/anti-icing di aeromobili fino a categoria ICAO F (80 m di apertura alare) che consentirà, in condizioni gravose, di ridurre al minimo i tempi fra erogazione del servizio di sghiacciamento e decollo dell'aereo.
Risultato conseguito	■	Attività in corso. A causa di un prolungamento dei tempi autorizzativi c'è stata la sovrapposizione dei lavori con la realizzazione della pista 3 (già avviati). Il completamento della piazzola è stato posticipato alla stagione invernale 2015.



## 2014 - Salute e sicurezza sul lavoro

<b>Obiettivo</b> <b>Miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza per tutti i dipendenti del Gruppo, fornitori e sub-fornitori</b>		
Azioni	ASPI	Certificazione di sicurezza OHSAS 18001 per le controllate Autostrade Tech, Telepass, Spea Ingegneria Europea e Tangenziale di Napoli.
Risultato conseguito	■	Certificazioni ottenute per Tangenziale di Napoli (febbraio 2014), Telepass e Autostrade Tech (settembre 2014). Spea Ingegneria Europea: iniziata a settembre 2014 la verifica documentale da parte dell'ente di certificazione. Il processo si concluderà il 5 febbraio 2015.
Azioni	ASPI	Estensione del perimetro di certificazione ambientale ISO 14001 alle Direzioni di Tronco e integrazione con la certificazione OHSAS 18001 della Società in ottica di integrazione dei processi con impatto ambientale con quelli della sicurezza.
Risultato conseguito	■	Certificazione integrata ISO 14001 - OHSAS 18001 ottenuta a giugno 2014, con estensione del perimetro di certificazione ambientale alle Direzioni di Tronco.
Azioni	ASPI	Ampliamento del know-how del personale tecnico (Impianti e SPP per un totale di 40 risorse) di Autostrade per l'Italia per l'esecuzione di misurazioni e rilievi ai fini della salute e sicurezza.
Risultato conseguito	■	Completato il percorso formativo per l'internalizzazione di attività connesse alla Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro che ha coinvolto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 21 risorse per l'effettuazione delle misurazioni di rumore, vibrazioni, microclima e illuminazione nei luoghi di lavoro;</li> <li>• 17 risorse per l'effettuazione della Valutazione dei Rischi derivanti da scariche atmosferiche;</li> <li>• 43 risorse per l'attività di formatori in materia di Salute e Sicurezza.</li> </ul>
Azioni	ASPI	Informatizzazione delle banche dati sulla Salute e Sicurezza delle Direzioni di Tronco per il continuo miglioramento nella gestione e presidio delle tematiche di sicurezza (piattaforma SAFE).
Risultato conseguito	■	Implementata la piattaforma SAFE con l'inserimento del 100% delle informazioni di Autostrade per l'Italia riguardanti i luoghi di lavoro, l'anagrafica dei gruppi omogenei dei lavoratori e la formazione degli stessi.
Azioni	ASPI	Attivazione di un nuovo piano di comunicazione pluriennale per la Tutela dell'Ambiente e la gestione rifiuti per accrescere la consapevolezza dei dipendenti e dei fornitori attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Seminari Ambientali": iniziative di sensibilizzazione sulle tematiche ambientali rivolte ai tecnici e responsabili delle Direzioni di Tronco;</li> <li>• "Environmental Academy": seminari tematici rivolti alle imprese che operano sulla sede autostradale.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	17 "Seminari Ambientali" effettuati nel primo semestre 2014 per un totale di 243 risorse coinvolte nell'ambito delle Direzioni di Tronco. Progettata l'iniziativa "Environmental Academy" finalizzata a dare supporto alle imprese affidatarie/ esecutrici di lavori, forniture o servizi in ambito autostradale, nel processo di miglioramento della tutela ambientale. A marzo 2015 saranno effettuati 3 seminari informativi/formativi rivolti alle imprese che operano sulla sede autostradale su specifiche tematiche ambientali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• corretta gestione dei rifiuti;</li> <li>• bonifiche e la gestione delle possibili contaminazioni;</li> <li>• strumenti proattivi per la gestione ambientale (sistemi di gestione ambientale e best practice per la tutela dell'ambiente).</li> </ul>
Azioni	ASPI	Mantenimento delle medie degli ultimi tre anni degli indici di frequenza e gravità degli infortuni sui cantieri delle Grandi Opere, nei quali si è consolidata una drastica riduzione degli stessi.
Risultato conseguito	■	Indice di frequenza infortuni sui cantieri delle Grandi Opere al 31.12.2014: -11,5% rispetto alla media degli ultimi tre anni. Indice di gravità nel 2014: in aumento. 0,69 (rapporto tra giorni di prognosi da infortunio e migliaia di ore lavorate nel periodo) contro 0,54, media degli ultimi tre anni.
Azioni	ADR	Campagna di sensibilizzazione "Sbagliando si impara", dedicata al personale di ADR, finalizzata all'individuazione di misure migliorative.
Risultato conseguito	■	Attività completata con 45 incontri individuali con dipendenti che hanno subito infortuni sul posto di lavoro, con l'obiettivo di identificare misure preventive.
Azioni	ADR	Campagna di valutazione dei campi elettromagnetici (Fiumicino e Ciampino).
Risultato conseguito	■	Attività completata. Una società esterna ha effettuato la misurazione dei rischi dei campi elettromagnetici. Esito dell'indagine: valutazione di rischio basso.

ATL = Atlantia, ASPI = Autostrada per l'Italia, ADR = Aeroporti di Roma

## 2014 - Clienti

Obiettivo Miglioramento continuo dei livelli dei servizi		
Azioni	ATL	Investimenti del Gruppo Atlantia in infrastrutture autostradali e aeroportuali in Italia nel 2014 per oltre 850 milioni di euro.
Risultato conseguito	■	Investimenti 2014: 889 milioni di euro.
Azioni	ASPI	Realizzazione entro fine 2015 dell'infrastruttura di ricarica elettrica presso le aree di servizio Frascati Est, Frascati Ovest, Novate Nord.
Risultato conseguito	■	Realizzate le prime due "Green Station" Frascati Est e Frascati Ovest (entrata in funzione prevista nel primo trimestre 2015). Per problemi autorizzativi l'installazione di servizio prevista a Novate Nord verrà realizzata presso un'altra area di servizio.
Azioni	ASPI	Rafforzamento e sviluppo del progetto "My Way" attraverso il lancio di un nuovo servizio dedicato al traffico cittadino intorno alle principali città italiane, l'aumento del numero dei collegamenti in diretta sul canale SkyTG24HD e l'incremento della durata dei collegamenti sul canale SkyMeteo24.
Risultato conseguito	■	Il Canale My Way ha avuto una crescita esponenziale: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lancio del nuovo Servizio sul traffico nelle grandi città (marzo);</li> <li>• aumento della durata dei 30 collegamenti giornalieri sul canale Sky Meteo da 1,5 minuti a 2 minuti (marzo);</li> <li>• aumento delle dirette su Sky TG24 con una programmazione che prevede 15 dirette fisse/settimana (inizialmente 4) e dirette straordinarie in caso di eventi critici (anche più di 12 dirette/giorno in caso di eventi meteo eccezionali). Da settembre My Way è presente anche sui 2 canali sportivi di Sky (Sky Sport24 e Sky Calcio1) il sabato e la domenica (4 ulteriori appuntamenti in diretta).</li> </ul>
Azioni	ASPI	Sviluppo di una app per smartphone per l'accesso in tempo reale a informazioni georeferenziate su My Way, aree di servizio, prezzi dei carburanti, percorsi di viaggio, pedaggi, marketing territoriale.
Risultato conseguito	■	Effettuati gli sviluppi grafici e tecnici per la App di Autostrade per l'Italia che si chiamerà "My Way" e fornirà i seguenti servizi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• mappa georeferenzata con informazioni sul traffico in tempo reale, sul percorso o intorno alla posizione dell'utente: colori e velocità ed eventi di traffico;</li> <li>• tempi di percorrenza (estimated time of arrival);</li> <li>• informazioni su tratte autostradali: Tutor e Autovelox, aree di servizio e servizi, prezzi carburante (comparazione 4 aree di servizio), telecamere, Punto Blu</li> <li>• possibilità di registrare e salvare i percorsi effettuati e di attivare alert sul percorso;</li> <li>• ultimo notiziario My Way disponibile tra Sky Meteo e Sky TG24 e Palinsesto</li> </ul> Obiettivo lancio: primavera 2015.
Azioni	ASPI	Prosecuzione del piano di installazione dei Punto Blu Express, sistemi di automazione delle funzioni dei punti Blu per migliorare l'offerta al cliente, con circa 50 installazioni prevalentemente dislocate in aree di servizio.
Risultato conseguito	■	Installati 31 sistemi di automazione PBE. Le restanti 19 installazioni previste sono state posticipate per consentire il consolidamento delle funzionalità del sistema.
Azioni	ADR	Riduzione del 40% dei tempi di attesa ai varchi sicurezza entro il 2016, migliorando la soddisfazione dei passeggeri del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016: <ul style="list-style-type: none"> <li>• riconfigurazione dei varchi sicurezza aeroportuali installando nuovi sistemi di trasferimento dei bagagli e di gestione dei flussi passeggeri (modulo Manchester);</li> <li>• prosecuzione del programma di formazione comportamentale e di orientamento al passeggero per il personale di front line.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	Attività completata. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempi di attesa alla sicurezza ridotti del 35,3% con un incremento della soddisfazione dei passeggeri del 4% rispetto al 2013 (96% dei passeggeri soddisfatti al 31.12.2014).</li> <li>• Completata la riconfigurazione dei varchi sicurezza aeroportuali: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Terminal 1: installati i moduli Manchester.</li> <li>b) Terminal 3: aggiunte di 5 macchine (numero totale macchine: 25, non modulo Manchester) con allungamento delle rulliere fino a 6 m dopo la macchina RX.</li> </ol> </li> <li>• Prosecuzione del programma di formazione comportamentale e di orientamento al passeggero per il personale di front line effettuata.</li> </ul>

Azioni	ADR	Miglioramento della soddisfazione dei passeggeri per il comfort nelle aerostazioni del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016. Realizzazione di un programma di miglioramento dell'infrastruttura attraverso la riqualificazione dell'area partenze (curb side), il free wi-fi; progetto viabilità (ZTL - ZTC); sostituzione pontili di imbarco; stazioni ricarica cellulari; arredo verde aerostazioni; ristrutturazione sale nursery e sale fumatori.
Risultato conseguito	■	Attività completata. • Soddisfazione dei passeggeri per il comfort in aerostazione incrementata del 5,5% rispetto al 2013. • Programma di miglioramento dell'infrastruttura completato. A seguito degli interventi effettuati la soddisfazione dei passeggeri relativa al comfort in aeroporto si attesta al 93,8%.
Azioni	ADR	Miglioramento della soddisfazione dei passeggeri relativamente alla pulizia delle aerostazioni del 3% nel 2014 e del 9% entro il 2016. • avvio della nuova società dedicata alla attività di pulizia per il lotto Est e nuovo contratto per il lotto Ovest; • completamento del programma di riqualificazione toilette; • attivazione del nuovo sistema di monitoraggio e controllo.
Risultato conseguito	■	Attività completata. • Soddisfazione dei passeggeri per la pulizia in aeroporto aumentata dell'11%. • Nuova società di pulizia avviata. • Programma riqualificazione toilette: completato. • Nuovo sistema di monitoraggio e controllo: attivato.

**Obiettivo****Rafforzamento e condivisione dei valori aziendali di "cittadinanza organizzativa" aeroportuale**

Azioni	ADR	Progetto "Airport Helpers": promozione e diffusione dei valori di cortesia e accoglienza verso il passeggero coinvolgendo tutta la community aeroportuale (gestore, ristoranti, negozi, sicurezza, polizia, ecc..) su base volontaria.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Il 06.05.2014 c'è stata la conferenza sull'introduzione della figura "Airport Helper" a Fiumicino. All'iniziativa hanno partecipato tutte le principali famiglie aeroportuali (ADR e società controllate, ENAC, vettori e handler) con circa 600 persone. Contestualmente alla giornata della gentilezza, il 13.11.2014 è stata ufficialmente avviata la figura dell'"Airport Helper" a Fiumicino, con visibilità sui giornali e reti televisive locali (figura già introdotta a Ciampino il 13.11.2013).

## 2014 - Risorse umane

### Obiettivo

**Favorire la cross-fertilization delle competenze del Gruppo, valorizzando talenti, know-how e capacità distintive delle risorse, attraverso la mobilità professionale infragruppo**

### Azioni

ATL

- Copertura delle job vacancies delle Società attraverso l'identificazione di risorse e competenze all'interno del Gruppo.
- Gestione di Job Opportunities, aperte e accessibili alle risorse del Gruppo.
- Identificazione di Mentor e Scientist a livello di Gruppo per la diffusione delle best practice, attraverso il "Training on the Job".
- Armonizzazione di metodologie e strumenti di Talent Management per consentire la valorizzazione delle risorse di Gruppo in modo integrato e omogeneo.

### Risultato conseguito



Sono state implementate azioni finalizzate alla valorizzazione del capitale umano del Gruppo che hanno riguardato i processi di governance delle persone, la mobilità infragruppo, lo sviluppo delle competenze e della cultura aziendale, e l'employer branding con l'obiettivo di mettere a fattor comune esperienze, conoscenze e capacità per integrarle nella visione complessiva di Atlantia.

#### **INTEGRAZIONE DEI PROCESSI DI PEOPLE MANAGEMENT DI GRUPPO**

Sono state definite le Linee Guida di sviluppo del Capitale Umano di Atlantia con l'obiettivo di garantire elevati standard di qualità delle risorse umane, valorizzare il talento e sviluppare la leadership, al fine di assicurare la continuità del management nei punti chiave dell'organizzazione. Le linee guida hanno riguardato "mobilità infragruppo", "ricerca e selezione", "talent management", "performance management", "sviluppo a dirigente" e "succession planning", con momenti di condivisione delle esperienze e di benchmarking, per mettere a fattor comune know-how e competenze dei diversi contesti aziendali, e definire le best practice per il Gruppo.

#### **MOBILITÀ INFRAGRUPPO**

La Direzione Risorse Umane di Gruppo ha avviato un processo di "patrimonializzazione" delle competenze attraverso azioni di mobilità infragruppo e di cross-fertilization. In tale quadro, oltre 80 risorse del Gruppo sono state valutate per la copertura di posizioni a supporto del piano di sviluppo infrastrutturale di Aeroporti di Roma. In particolare, 24 risorse (1 dirigente, 8 quadri, 15 professionali) sono state mobilitate verso ADR, con un coverage del 47% delle job vacancies 2014 della società. Inoltre, è stato implementato il processo "Job Opportunity Atlantia", aperto a tutti i dipendenti del Gruppo.

#### **SVILUPPO DELLE COMPETENZE E DELLA CULTURA AZIENDALE**

Nell'ambito del progetto di elaborazione del modello di Gruppo delle figure di "Scientist", quali detentori di know how distintivo, e "Mentor" quali responsabili di percorsi di training on the job, è stato progettato un programma di cross-fertilization, "Atlantia for value", volto a integrare il patrimonio "culturale" del Gruppo e a trasformare i valori (Cliente, Ambiente e Sicurezza) in azioni e risultati tangibili per il business, anche a supporto dei progetti strategici.

#### **POLITICA DI EMPLOYER BRANDING**

È stata estesa ad Aeroporti di Roma l'iniziativa "Top Employers". Aeroporti di Roma per il primo anno e Autostrade per l'Italia per il quarto anno consecutivo hanno ottenuto la certificazione per il 2015.

## Obiettivo Supportare il processo di crescita professionale e di job enrichment

Azioni	ASPI	Potenziamento dei servizi offerti dalla piattaforma web "Autostrade Talent", operativa dal 2013, attraverso una maggiore diffusione di progetti di lavoro trasversali a tempo determinato ("Knowledge Up") e lo sviluppo di un nuovo format video denominato "I Protagonisti", volto a dare visibilità a persone che svolgono specifiche attività core dell'azienda.
Risultato conseguito	■	La piattaforma è stata potenziata. È stato lanciato il nuovo format "I Protagonisti" con il coinvolgimento di dipendenti appartenenti alle diverse realtà aziendali, per favorire la conoscenza all'interno dell'azienda dei talenti e delle loro competenze. Inoltre è stato fortemente implementato il servizio di knowledge up, che ha generato 130 candidature su tutto il territorio nazionale per posizioni professionali interne. La piattaforma ha, inoltre, ospitato un concorso fotografico interno legato all'iniziativa di marketing territoriale "Sei in un Paese meraviglioso", con oltre 200 foto caricate raffiguranti "experience" culturali e turistiche a partire dalle Aree di Servizio della rete autostradale.
Azioni	ASPI	Attivazione di nuovi interventi formativi e di qualificazione professionale a supporto della seconda fase delle internalizzazioni attraverso percorsi di inserimento al nuovo ruolo e di training on the job per le risorse operative e/o di staff delle Direzioni Generali e Direzioni di Tronco selezionate per la realizzazione delle attività di Direzione Lavori, Progettazione, Coordinamento Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), Impianti, Contact Center.
Risultato conseguito	■	È proseguita anche nel 2014 l'attività di formazione e job enrichment a supporto delle internalizzazioni dei processi aziendali, sulle seguenti famiglie professionali:

### DIREZIONE LAVORI

È stata realizzata una partnership con l'Ordine degli Ingegneri della provincia di Roma con la firma di una convenzione tra il Gruppo Atlantia e l'Ordine degli ingegneri. Questo ha consentito di realizzare, nel 2014, due cicli di seminari di 4 giornate sul tema "la Direzione Lavori".

Destinatari: 103 Ingegneri del Gruppo (1.648 ore di formazione fruita) ai quali sono stati riconosciuti 16 Crediti Formativi Professionali necessari al mantenimento dell'iscrizione al proprio Albo professionale.

### CONTACT CENTER

A seguito dell'incremento di organico del contact center è stato effettuato il job enrichment delle nuove risorse del Contact Center delle sedi aziendali, coinvolgendo 4 neoassunti e 30 risorse provenienti da mobilità interna. Sono state effettuate oltre 6.500 ore tra aula e Training on the Job. Inoltre 65 operatori addetti alla risposta telefonica di tutte le sedi hanno ricevuto un affiancamento operativo sulle tecniche di comunicazione e orientamento al cliente (130 ore di formazione per ogni destinatario).

### IMPIANTI

Sono stati strutturati e realizzati percorsi di qualificazione professionale per l'inserimento al ruolo di:

- Tecnico di intervento specialistico (liv. B): 13 risorse, di cui 5 risultate idonee, per un totale di 208 ore di formazione
- Addetto intervento qualificato di tratta (liv. B1): 8 risorse, di cui 7 risultate idonee, per un totale di 104 ore.

### PROGETTAZIONE/DISEGNO CAD

Concluso il percorso di acquisizione delle competenze tecniche per il ruolo di Disegnatore CAD per la realizzazione dei progetti e opere Infrastrutturali (DGOM/Investimenti Esercizio - Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza - Manutenzione opere strutturali).

Destinatario: 1 risorsa per 64 ore di aula e 40 ore di Training On The Job.

Azioni	ASPI	<p>Strutturazione e sviluppo dei processi finalizzati al trasferimento del know-how tecnico-specialistico e delle capacità distintive esistenti nel Gruppo, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ampliamento e valorizzazione dell'Academy interna di Autostrade per l'Italia finalizzata alla massima copertura delle competenze/conoscenze tecnico - specialistiche da diffondere all'interno dell'Azienda;</li> <li>• formazione e certificazione dei Trainer interni come Mentor e Scientist per Autostrade per l'Italia;</li> <li>• strutturazione, monitoraggio e certificazione delle iniziative di training on the job praticato in azienda.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	<p><b>AMPLIAMENTO E VALORIZZAZIONE DELL'ACADEMY INTERNA</b></p> <p>Grazie a un Knowledge up svolto a marzo da cui sono risultati idonei 10 nuovi docenti interni in settori professionali precedentemente non presidiati. I nuovi trainer si aggiungono ai circa 45 già consolidati tra Mentor e Scientist. La formazione e certificazione è avvenuta attraverso colloqui di valutazione e selezione basati su KPI definiti e sulla successiva partecipazione a un percorso formativo sulle tecniche di "Train the trainer" e sul "Public Speaking", per un totale di 40 ore procapite sulle principali skill e strumenti del ruolo.</p> <p>Nell'ultimo trimestre 2014 sono stati inoltre preparati ulteriori 13 trainer con l'obiettivo di fornire un rinforzo e un supporto al consolidamento delle tecniche di comunicazione unidirezionale grazie a una nuova edizione del corso di 16 ore procapite di Public Speaking.</p> <p><b>STRUTTURAZIONE, MONITORAGGIO E CERTIFICAZIONE DELLE INIZIATIVE DI TRAINING ON THE JOB</b></p> <p>Sono realizzate in azienda e misurate attraverso questionari di efficacia, reportistiche e pubblicazione di un Ebook sul Portale della Formazione con la descrizione del processo, degli strumenti e delle attività per i differenti attori coinvolti. Nel 2014 sono state realizzate 9.062 ore di Training on the Job coinvolgendo 193 dipendenti del Gruppo.</p> <p>L'esistenza della Trainer Academy ha consentito di internalizzare, nel 2014, 24.800 ore, pari al 51% di formazione fruita (45% nel 2013), con un risparmio aziendale stimato di circa 160.000 euro, confermando il trend degli anni precedenti. Tra le iniziative formative realizzate con docenza interna, mantengono una particolare rilevanza le iniziative al supporto delle internalizzazioni.</p>
Azioni	ADR	<p>Implementazione di percorsi di sviluppo delle competenze, per tutti i manager (circa 70) attraverso l'implementazione della metodologia "feedback 180°" (valutazione del Manager da parte sia del Responsabile diretto sia dei collaboratori); per i giovani talenti, (circa 20), attraverso un percorso di mentoring con l'obiettivo di potenziare il loro livello di accountability.</p>
Risultato conseguito	■	<p>È stato restituito ai manager coinvolti un feedback individuale, finalizzato alla individuazione di specifici piani di sviluppo. In particolare, per ciascun responsabile, sono stati identificati i comportamenti manageriali da rinforzare e predisporre coerenti azioni di miglioramento. Per i giovani talenti si è concluso il primo ciclo del progetto "ADR Mentoring" che ha permesso di supportare la crescita professionale delle giovani risorse del gruppo attraverso la realizzazione di progetti aziendali, consentendo di accrescere l'autonomia professionale e il livello di responsabilità. Tale iniziativa, in particolare, ha favorito la trasmissione di nuove conoscenze e consentito la sperimentazione di differenti approcci lavorativi.</p>
Azioni	ADR	<p>Realizzazione di progetti formativi specifici negli ambiti dei servizi di Terminal, servizi di pulizie, servizi di Informazione al pubblico, servizi ai Varchi di sicurezza, servizi ai passeggeri a ridotta mobilità, finalizzati all'aumento del livello della qualità dei servizi erogati. Le attività formative coinvolgeranno a regime circa 1.400 persone.</p>
Risultato conseguito	■	<p>Sono state implementate le attività formative a supporto della Qualità del servizio per un totale di 4.500 ore di formazione comportamentale erogate in 91 edizioni. In particolare sono state coinvolte le risorse appartenenti alle aree operative del Gruppo a diretto contatto con il cliente (ADR Security, ADR Assistance, Airport Cleaning, Servizi di terminal e Terminal manager). I risultati sulla Qualità 2014 indicano che i percorsi formativi sopra descritti hanno portato dei miglioramenti significativi. Alcuni indicatori di customer satisfaction:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sicurezza aeroportuale: + 4%</li> <li>• pulizia aeroporto: +11%</li> <li>• pulizia toilette: +22,3%</li> <li>• informazioni al pubblico: +5,4%</li> </ul> <p>Tutte le iniziative sono state realizzate con un approccio metodologico comune al fine di allineare i comportamenti del personale di front-end con le aspettative della clientela. Il modello si fonda sul principio dell'action learning in base al quale i cambiamenti comportamentali avvengono prioritariamente attraverso l'esperienza e il coinvolgimento diretto delle persone nel contatto con il passeggero.</p>

## Obiettivo Promuovere la salute e il benessere dei dipendenti

Azioni	ASPI	Realizzazione del progetto In...Forma 2.0 come strumento per rafforzare la cultura del "wellness style" e incentivare l'adozione di abitudini salutari, attraverso la Piattaforma My Trainer On Line che consentirà a tutti i dipendenti di valutare lo stato di benessere individuale e attivare azioni personalizzate.
Risultato conseguito	■	Lanciato il progetto "In...forma 2.0" La finalità è sensibilizzare i dipendenti a un corretto stile di vita (sport e nutrizione). È stata attivata la piattaforma My Trainer On Line (MyTO) che fornisce programmi alimentari e di wellness personalizzati sulle specifiche caratteristiche ed esigenze di ciascuno, e degli strumenti per monitorare e misurare il miglioramento del proprio stile di vita. Un team di esperti ("wellness coach" - nutrizionisti, personal trainer, etc) fornisce un supporto professionale e motivazionale al fine di "ingaggiare" i dipendenti al raggiungimento degli obiettivi di benessere prefissati. MyTO contiene anche una sezione informativa con approfondimenti di carattere scientifico sulle tematiche del benessere. L'accesso alla piattaforma avviene attraverso il portale Welfare - Easy Way. I nuovi iscritti sono stati 280. Un Piano di Comunicazione ad hoc ha consentito di diffondere nelle sedi aziendali le informazioni relative al progetto.

## Obiettivo Mobilità sostenibile

Azioni	ASPI	Implementazione e ottimizzazione della piattaforma web "Car Pooling" per sensibilizzare tutti i dipendenti ASPI a una mobilità sostenibile, condividendo gli spostamenti per il raggiungimento del posto di lavoro, le trasferte lavorative con caratteristiche comuni e/o di natura personale.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Piattaforma realizzata e in funzione.
Azioni	ADR	Adozione di una piattaforma software che consenta lo sviluppo e la diffusione del Car Pooling tra la popolazione aeroportuale.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Piattaforma realizzata e in funzione.

## Obiettivo Gestire e valorizzare la diversità di genere e di seniority

Azioni	ASPI	Attivazione di focus group finalizzati alla definizione di una policy di gestione concreta e di valorizzazione delle "diversità" legate al genere e alla seniority nei team di lavoro, attraverso la mappatura delle caratteristiche/competenze distintive per una efficace organizzazione di ruoli /attività che massimizzi il valore delle risorse.
Risultato conseguito	■	Avviato il progetto di Diversity Management - Diversity@Work. Sono stati realizzati 6 focus group, nelle sedi di Roma e di Firenze, con il coinvolgimento di personale proveniente da tutte le sedi, titolare di diversi ruoli organizzativi finalizzati a individuare le principali criticità/opportunità legate alla "diversità", nonché un set di proposte efficaci per massimizzare le caratteristiche/competenze distintive legate al genere e alla seniority. Sono state individuate le tematiche specifiche che saranno oggetto di percorsi formativi e di sensibilizzazione diretti ai responsabili e ai collaboratori, di azioni di Mentoring e "reverse mentoring" tra Senior e Junior, e di ulteriori servizi di work-life balance da offrire ai dipendenti.

## Obiettivo Supportare i dipendenti nella conciliazione vita-lavoro

Azioni	ASPI	Realizzazione del progetto "Well...Come back" strutturato su percorsi di counselling al ritorno da periodi di lunghe assenze per maternità, paternità e malattie al fine di mettere a disposizione gli strumenti più utili ed efficaci al reinserimento nel ruolo/struttura di appartenenza.
Risultato conseguito	■	Attivato il progetto pilota "Well...Come back". Si tratta di incontri di counselling individuale finalizzati a supportare i dipendenti al ritorno da periodi di lunghe assenze per maternità, paternità e lunga malattia. Gli incontri effettuati nel corso dell'anno hanno consentito di mettere a disposizione dei dipendenti interessati della sede di Roma strumenti formativi/informativi utili a un efficace al reinserimento nel ruolo/struttura di appartenenza. È stato anche distribuito un "Kit di lavoro" con la documentazione organizzativa e procedurale prodotta dall'azienda durante il periodo di assenza (es. procedure, istruzioni e ordini di servizio, vademecum normativo sulla genitorialità, regolamento asilo nido aziendale, Autostrade Informa). L'iniziativa è diffusa e valorizzata all'interno di un'area ad hoc nella sezione People Care del portale Welfare.
Azioni	ASPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estensione a nuove sedi territoriali delle iniziative di orientamento per i figli dei dipendenti. "A un passo dalla Scuola Superiore", "A un passo dall'Università", "A un passo dal mondo del Lavoro".</li> <li>• Organizzazione di "Talent Days" finalizzati a far incontrare gli HR Director delle principali aziende italiane e attivare un confronto sul tema della scelta del lavoro.</li> <li>• Borse di studio all'estero per i figli dei dipendenti per corsi di lingua inglese all'estero (Londra e Malta) e di stage professionali</li> <li>• Laboratori/workshop formativi di supporto alla genitorialità.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	<p>a) sono state assegnate 12 borse di studio per un corso di inglese e uno stage lavorativo non retribuito a Londra (per neo laureati) e a Malta (per neo diplomati) della durata di 8 settimane (2+6). A fronte delle 22 borse offerte nel bando di concorso diffuso a tutte le sedi è stato effettuato un processo di selezione per la valutazione dei requisiti necessari posseduti dai 31 candidati, in linea con gli standard esteri di accoglimento di stagiaire di diversa nazionalità.</p> <p>b) è stato aumentato il numero delle sedi coinvolte nei progetti di orientamento scuola, università e lavoro rivolti ai figli dei dipendenti di Roma, Firenze e Direzioni di Tronco 4-5-6-9 attraverso la diffusione di un piano di comunicazione in tutti i luoghi di lavoro. 50 sono stati i fruitori (genitori e figli in copresenza) dei percorsi di orientamento alla scelta della scuola superiore e dell'università erogati on site su Roma e Firenze e tramite counselling individuale a distanza (es. telefono, skype) per le Direzioni di Tronco.</p> <p>c) 62 figli dei dipendenti che hanno partecipato ai "Talent Days", workshop interaziendali di orientamento al mondo del lavoro, effettuati a Roma (2 edizioni), Firenze (1 edizione) e Milano (2 edizioni), finalizzati a consentire a laureandi e neo laureati di confrontarsi con gli HR Director delle più importanti aziende Italiane per ricevere una preparazione specifica alla redazione di un CV con lettera di presentazione e ad affrontare in modo efficace un colloquio di lavoro in diversi contesti organizzativi e di mercato.</p> <p>d) è stata attivata un'area ad hoc nella sezione Family Care del portale Welfare con azioni formative, informative e di confronto a sostegno della genitorialità, come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vademecum per la genitorialità, una sintesi strutturata sulle principali disposizioni di legge e aziendali in materia, sulle tutele previste e sui comportamenti da osservare;</li> <li>• workshop "Manovre di disostruzione pediatriche" (3 edizioni su Roma e una su Firenze) con il coinvolgimento di 250 dipendenti con figli nella fascia d'età 0-5 anni.</li> <li>• workshop interaziendale "Educare i bambini alla felicità" volto a illustrare le tecniche e le metodologie esistenti per sviluppare una relazione positiva genitori-figli (in collaborazione con Scuola di Palo Alto). 30 partecipanti alla prima edizione pilota su Roma.</li> </ul>



## 2014 - Ambiente

## Obiettivo

**OBIETTIVO 20 20 20 attraverso la misurazione certificata dell'impronta di carbonio, applicazione di nuove tecnologie di generazione di energia elettrica da fonte rinnovabile e iniziative di risparmio energetico**

Azioni	ASPI	Determinazione della carbon footprint per le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia e le Direzioni Generali di Roma e Firenze ed estensione del perimetro alla controllata Pavimental.
Risultato conseguito	■	Conclusa la fase di raccolta dati su tutto il perimetro di Autostrade per l'Italia e di determinazione dell'impronta di carbonio per le Direzioni di Tronco di Fiano Romano, Bologna, Cassino e Milano. Il progetto ha avuto un'interruzione con parziale slittamento al 2015 a causa dell'avvicendamento del partner tecnico.
Azioni	ASPI	Avanzamento del piano fotovoltaico (potenza complessiva installata a fine 2013 di oltre 10,5 MW) attraverso la realizzazione di un impianto fotovoltaico nel Posto Manutenzione di Vercelli Est per una potenza installata pari a 200 kW.
Risultato conseguito	■	Impianto realizzato e consegnato alla Direzione di Tronco 1.
Azioni	ASPI	Realizzazione di nuovi interventi sull'illuminazione con un obiettivo stimato di risparmio energetico annuale di circa 560 MWh.
Risultato conseguito	■	Interventi realizzati sui piazzali della Direzione di Tronco di Milano con raggiungimento dell'obiettivo previsto di risparmio a regime.
Azioni	ASPI	Realizzazione di interventi sulla climatizzazione (installazione di nuove pompe di calore, impianti solari termici, trasformazione dell'alimentazione da gasolio a gas metano di centrali termiche) per circa 570 MWh di risparmio di energia elettrica e 35mila litri di gasolio.
Risultato conseguito	■	Interventi conclusi con superamento del target iniziale previsto.
Azioni	ASPI	Realizzazione di un sistema di trigenerazione presso la Direzione Generale di Roma con un obiettivo di risparmio annuo di circa 160.000 euro e circa 520 tonnellate di CO <sub>2</sub> .
Risultato conseguito	■	Intervento parzialmente slittato al 2015 per ritardi nei lavori e nella consegna delle forniture da parte del general contractor.
Azioni	ASPI	Progetto clima-fabbricati (ottimizzazione della regolazione delle temperature e dei tempi di funzionamento dei sistemi di riscaldamento/condizionamento): obiettivo di risparmio energetico annuo di circa 230 MWh e 177.000 litri di gasolio.
Risultato conseguito	■	Impianti conclusi e consegnati alle Direzioni di Tronco.
Azioni	ADR	Certificazione Airport Carbon Accreditation per l'aeroporto di Fiumicino - Livello 4 Neutrality. Certificazione Airport Carbon Accreditation per l'aeroporto di Ciampino - Livello 3 Optimization.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Fiumicino: ottenuta la certificazione Neutrality da ACA. Ciampino: a causa della riservatezza dei dati afferenti all'aviazione militare presente nello scalo di Ciampino, di concerto con il certificatore è stato ridefinito il perimetro di analisi. Conseguentemente il certificato sarà conseguito entro il primo semestre 2015.
Azioni	ADR	Realizzazione di interventi sull'illuminazione di pista e nelle aerostazioni attraverso l'utilizzo di LED e sui sistemi di riscaldamento/condizionamento.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Sono stati installati 3.079 sistemi di illuminazioni a LED nei terminal e aree di imbarco.
Azioni	ADR	Installazione di 4 impianti minieolico e 1 impianto fotovoltaico a concentrazione solare per una potenza complessiva installata di 50 kW e una stima di produzione di circa 72.000 kWh/anno.
Risultato conseguito	■	Attività in corso. Per il protrarsi dei tempi autorizzativi il completamento dell'attività è stato posticipato. L'impianto fotovoltaico e gli impianti minieolici saranno a regime entro il 2015.
Azioni	ADR	Smart grid: realizzazione di un impianto di accumulo da 90 kW con sistema intelligente di gestione dei carichi e installazione di 4 stalli per auto elettriche alimentate dagli impianti a fonte rinnovabile (fotovoltaico e minieolico).
Risultato conseguito	■	Attività in corso. Le autorizzazioni sono arrivate state in ritardo rispetto al previsto, determinando una ripianificazione dei lavori. La smart grid è in fase di finalizzazione e sarà operativa entro il primo semestre 2015.

## Obiettivo Miglioramento delle performance ambientali di Gruppo

Azioni	ASPI	Prosecuzione del progetto di audit energetico delle utenze più energivore di Autostrade per l'Italia (Piano 2013-2015).
Risultato conseguito	■	Effettuato audit energetico presso la Direzione di Tronco di Udine.
Azioni	ASPI	Realizzazione di 25 km lineari di barriere acustiche per un investimento di 52 milioni di euro.
Risultato conseguito	■	Sono state installate 26,26 km lineari di barriere per un investimento complessivo di 45,37 milioni di euro.
Azioni	ADR	Miglioramento del sistema di gestione e smaltimento dei rifiuti:
		<p><b>FIUMICINO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dotazione della piazzola di de-icing di un impianto di recupero del fluido utilizzato durante l'operazione;</li> <li>• implementazione di un sistema di raccolta dei rifiuti "porta a porta" presso gli esercizi commerciali, con l'obiettivo di arrivare almeno al 65% nell'anno.</li> </ul> <p><b>CIAMPINO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di 2 isole ecologiche a ridosso del terminal per incrementare la raccolta differenziata di alcune tipologie di rifiuti (carta e cartone, plastica, frazione umida, ecc.), con l'obiettivo di arrivare almeno al 10% nell'anno.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	<p><b>FIUMICINO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• piazzola di de-icing: attività in corso, operativa entro primo semestre 2015;</li> <li>• raccolta porta a porta: attività completata.</li> </ul> <p>La percentuale annuale di raccolta differenziata dei rifiuti si attesta al 65%. Relativamente al progetto "porta a porta", l'attività è stata avviata a ottobre 2014.</p> <p><b>CIAMPINO</b></p> <p>Attività completata.</p> <p>2 isole ecologiche realizzate e operative.</p>
Azioni	ADR	Ammodernamento del sistema di monitoraggio del rumore di origine aeronautica attraverso la sostituzione di alcune centraline obsolete e l'incremento del numero di centraline.
Risultato conseguito	■	<p>Attività completata.</p> <p>3 centraline obsolete sostituite a Ciampino e 2 nuove centraline installate a Fiumicino. Inoltre, a Fiumicino, sono stati introdotti dei sensori portatili per la rilevazione del rumore.</p>

## 2014 - Comunità

<b>Obiettivo</b> <b>Miglioramento del benessere e del grado di coinvolgimento della Comunità</b>		
Azioni	ASPI	Sviluppo delle attività di ricerca, analisi e proposta del laboratorio infrastrutture realizzato in partnership con l'Università Bocconi.
Risultato conseguito	■	Sono stati prodotti paper scientifici (in area economica, giuridica e regolamentare) con forte proiezione internazionale, pubblicati su riviste di settore per favorire la diffusione di una nuova cultura delle infrastrutture.
Azioni	ASPI	Estensione del progetto di marketing territoriale "Sei in un paese meraviglioso", volto a valorizzare l'offerta turistica dei territori connessi dalle autostrade, fino a 100 aree di servizio attrezzate.
Risultato conseguito	■	Definiti i contenuti e format relativi a 100 aree di servizio sulla rete di Autostrade per l'Italia. Entro il 2015 il servizio sarà disponibile sulle aree di servizio interessate.
Azioni	ADR	Collaborazione con strutture ospedaliere per screening medici da offrire gratuitamente a persone disagiate del territorio.
Risultato conseguito	■	Attività completata. Effettuate le seguenti iniziative gratuite per residenti nel comune di Fiumicino: <ul style="list-style-type: none"> <li>• giornata dedicata alla prevenzione cardio-vascolare: formazione in sede ADR, con possibilità di usufruire di pullman gratuito per raggiungere la struttura;</li> <li>• per 4 martedì consecutivi sono stati effettuati elettrocardiogrammi.</li> </ul>

<b>Obiettivo</b> <b>Sostenere e sviluppare l'impegno dei dipendenti nella "solidarietà e nel sociale"</b>		
Azioni	ASPI	Potenziare e valorizzare la Community sul mondo del Volontariato "L'Altra Rete" attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laboratorio teatrale: estensione e coinvolgimento della Direzione Generale di Firenze con l'obiettivo di raccogliere fondi da destinare a un progetto di filantropia esterna.</li> <li>• Coaching Marathon: attivazione di un team coaching - edizione pilota nella Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 5 - sui temi della performance di squadra, per preparare appassionati di podismo e neofiti della corsa ad affrontare una performance complessa, con particolare parallelismo tra vita-lavoro e sport. All'iniziativa si associa anche una finalità filantropica: raccolta fondi per finanziare un progetto di solidarietà sociale.</li> <li>• Implementazione dell'area informativa dedicata alla Community sul Portale EasyWay con interviste ai dipendenti impegnati nel Volontariato per dare maggiore visibilità e sensibilizzare i colleghi sulle tematiche di impegno sociale.</li> </ul>
Risultato conseguito	■	<p>a) In scena al teatro Eliseo di Roma il 29 maggio lo spettacolo "Répondez s'il vous plaît" scritto e interpretato dai partecipanti della prima edizione del laboratorio teatrale avviato con l'obiettivo di attivare una raccolta fondi per il sostegno di un progetto filantropico. Il ricavato dei 500 spettatori è stato devoluto alla onlus Cometa a favore di un programma di formazione professionale e reinserimento lavorativo dei giovani ospiti della comunità.</p> <p>b) Avvio della seconda edizione laboratorio teatrale "Autostrade per il Teatro" nella Direzione Generale Roma con 27 partecipanti. Sono organizzati degli incontri settimanali per i dipendenti iscritti, con un'ora di lavoro dedicata al laboratorio formativo. La rappresentazione finale sarà costruita come spettacolo "itinerante" destinato a dipendenti e stakeholder con l'obiettivo di devolvere il ricavato a una onlus.</p> <p>c) Diffusione in tutte le sedi del concorso di scrittura teatrale per l'individuazione della pièce teatrale da mettere in scena a conclusione del laboratorio, a maggio 2015. Le 15 opere pervenute verranno valutate e selezionate da una giuria composta da DCRS, DRAM, il regista Francesco Marino e una rappresentanza dei colleghi partecipanti al laboratorio.</p> <p>Avvio del progetto "Coaching Marathon" con la registrazione al programma di 175 partecipanti di tutte le sedi aziendali. Il percorso di team coaching è rivolto ad appassionati di podismo (coach) e neofiti della corsa (coachee) per la preparazione atletica e alla performance di squadra. Obiettivo del progetto è organizzare una maratona "sostenibile" a giugno 2015 associata a una finalità filantropica sostenuta dall'Azienda sulla base del numero dei partecipanti e dei km percorsi.</p> <p>L'iniziativa è stata comunicata a tutte le sedi aziendali. Nel portale Welfare è disponibile un'area contenente le informazioni necessarie per l'iscrizione alla piattaforma MyTO.</p>

ATL = Atlantia, ASPI = Autostrada per l'Italia, ADR = Aeroporti di Roma

## 2014 - Fornitori

Obiettivo Diffusione dei principi della sostenibilità nella Supply Chain		
Azioni	ASPI	Mantenimento del sistema premiante per i comportamenti virtuosi dei lavoratori delle imprese esecutrici dei lavori ai fini della sicurezza nei cantieri della Variante di Valico.
Risultato conseguito	■	Il Protocollo di Intesa siglato nel 2008 tra Autostrade per l'Italia, enti locali e associazioni nazionali - primo esempio in Italia - finalizzato alla realizzazione di un piano di interventi per incentivare la sicurezza nei cantieri, prevede l'erogazione di premi "ad personam", per il singolo lavoratore virtuoso, e di "squadra", per le segnalazioni di un quasi infortunio. Sono stati premiati 42 lavoratori della Variante di Valico che si sono distinti per la particolare attenzione all'applicazione delle norme per la sicurezza sul lavoro, anche attraverso la segnalazione di eventuali carenze o situazioni di potenziale rischio.
Azioni	ASPI	Attivazione di un sistema di mappatura e monitoraggio esteso a tutti i fornitori attivi relativamente al loro approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business.
Risultato conseguito	■	Il sistema di mappatura e monitoraggio è stato attivato: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.686 fornitori coinvolti</li> <li>• 494 risposte ricevute</li> <li>• 17 fornitori che producono un sustainability report</li> <li>• 67 fornitori che hanno implementato una strategia di sostenibilità.</li> </ul>
Azioni	ASPI	Implementazione di un sistema di audit periodico sui principali fornitori attraverso la compilazione di questionari finalizzati a verificare le loro politiche su diversi aspetti quali: diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.
Risultato conseguito	■	5 fornitori significativi sono stati sottoposti nel secondo semestre ad audit specifici su aspetti sociali e ambientali.
Azioni	ADR	Integrazione del processo di qualificazione all'Albo Fornitori ADR con la richiesta di informazione di sostenibilità (ambiente, certificazioni, salute e sicurezza) attivato con una campagna di sensibilizzazione verso tutti i fornitori qualificati e registrati. Target 2014: integrazione dei dati dei fornitori qualificati rappresentanti almeno il 60% del valore degli ordini effettuati.
Risultato conseguito	■	Attività completata. È stato reso obbligatorio l'inserimento di certificazioni (es. ISO 9001, ISO 14001, OHSAS18001, ecc) nella qualifica dei fornitori in albo. Effettuata attività di sollecito verso i fornitori qualificati per completare le attività di popolamento delle informazioni richieste. Sono stati aggiornati i dati dei fornitori per il 61% dei casi.

## 4. Dati analitici

### Organico

Organico per qualifica	2012		2013		2014	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Dirigenti	191	16	184	16	215	21
Quadri	627	174	624	177	741	233
Impiegati	3.414	1.491	3.364	1.559	4.372	2.189
Esattori	2.599	989	2.510	1.004	2.434	1.010
Operai	2.164	327	2.123	334	3071	542
<b>TOTALE GRUPPO</b>	<b>11.992</b>		<b>11.895</b>		<b>14.828</b>	

Organico per distribuzione territoriale	2012		2013		2014	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>7.386</b>	<b>1.794</b>	<b>7.208</b>	<b>1.774</b>	<b>9.076</b>	<b>2.800</b>
Stati Uniti	253	224	248	232	228	216
Polonia	131	143	145	148	157	161
Brasile	515	544	492	593	781	619
Cile	672	273	610	237	588	199
Francia	36	19	100	106	-	-
India	3	-	2	-	3	-
<b>TOTALE ESTERO</b>	<b>1.610</b>	<b>1.202</b>	<b>1.597</b>	<b>1.316</b>	<b>1.757</b>	<b>1.195</b>
<b>TOTALE GRUPPO</b>	<b>8.996</b>	<b>2.996</b>	<b>8.805</b>	<b>3.090</b>	<b>10.833</b>	<b>3.995</b>

Nota: i dati 2012 e 2013 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo rispettivamente al 31.12.2012 e al 31.12.2013, non includono pertanto le attività aeroportuali. Nel 2014, nelle società del Gruppo ETCC e Telepass, hanno svolto attività 60 risorse con di somministrazione (interinali).

## Turnover

Turnover disaggregato per genere	2012				2013				2014			
	Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Uomini	751	8,6	531	6	905	10,5	829	9,6	887	8,6	1.338	13,0
Donne	304	11,2	385	13	550	19,2	694	24,2	501	14,7	547	16,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.055</b>	<b>9,2</b>	<b>916</b>	<b>8</b>	<b>1.455</b>	<b>12,7</b>	<b>1.523</b>	<b>13,3</b>	<b>1.388</b>	<b>10,1</b>	<b>1.885</b>	<b>13,8</b>

Nota: le percentuali indicano il quoziente di cessazione calcolato sul totale organico per sesso. I dati 2012 e 2013 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo rispettivamente al 31.12.2012 e al 31.12.2013, non includono pertanto le attività aeroportuali.

Turnover suddiviso per fascia d'età	2012				2013				2014			
	Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Fino a 30 anni	327	28,7	429	37,7	605	49,3	749	61	532	44,2	652	54,2
30-50 anni	424	7,3	400	6,9	609	10,8	604	10,7	600	8,7	906	13,1
Oltre 50 anni	304	6,8	87	1,9	241	5,2	170	3,7	256	4,6	327	5,9
<b>TOTALE</b>	<b>1.055</b>	<b>9,2</b>	<b>916</b>	<b>8</b>	<b>1.455</b>	<b>12,7</b>	<b>1.523</b>	<b>13,3</b>	<b>1.388</b>	<b>10,1</b>	<b>1.885</b>	<b>13,8</b>

Nota: Le percentuali indicano il quoziente di cessazione e assunzione calcolato sul totale organico a tempo indeterminato per fascia di età. I dati 2012 e 2013 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo rispettivamente al 31.12.2012 e al 31.12.2013, non includono pertanto le attività aeroportuali.

Turnover suddiviso per paese	2012				2013				2014			
	Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni		Cessazioni		Assunzioni	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>250</b>	<b>2,9</b>	<b>207</b>	<b>2,4</b>	<b>195</b>	<b>2,2</b>	<b>166</b>	<b>1,9</b>	<b>276</b>	<b>2,5</b>	<b>545</b>	<b>5,0</b>
Stati Uniti	225	47,2	243	50,9	245	51	248	51,7	317	71,4	281	63,3
Polonia	63	35,2	42	23,5	17	9,2	22	12	13	6,5	30	14,9
Francia	3	6,8	23	52,3	14	6,9	174	85,3	-	-	-	-
India	2	100	3	150	-	-	-	-	1	50,0	-	-
Cile	370	39,7	267	28,6	551	65,5	455	54,1	297	38,2	226	29,1
Brasile	142	13,4	131	12,4	433	40	458	42,3	484	34,6	803	57,4
<b>TOTALE ESTERO</b>	<b>805</b>	<b>29,9</b>	<b>709</b>	<b>26,3</b>	<b>1.260</b>	<b>45,1</b>	<b>1.357</b>	<b>48,6</b>	<b>1.112</b>	<b>39,4</b>	<b>1.340</b>	<b>47,5</b>

Nota: I dati di assunzioni e cessazioni, si riferiscono ai soli contratti a tempo indeterminato. Le percentuali indicano il quoziente di cessazione calcolato sul totale organico a tempo indeterminato per Paese. I dati 2012 e 2013 risultano coerenti con il perimetro di Gruppo rispettivamente al 31.12.2012 e al 31.12.2013, non includono pertanto le attività aeroportuali.

**Salute e Sicurezza sul lavoro 2014 - Indici per Paese**

	Uomo	Donna	Totale
<b>CILE</b>			
Indice frequenza infortuni	11,1	4,7	9,6
Indice giornate lavoro perse	95,1	20,9	76,2
Tasso assenteismo	4.557,6	25.424,3	9.894,6
<b>BRASILE</b>			
Indice frequenza infortuni	0,4	0,7	0,5
Indice giornate lavoro perse	4,6	7,6	5,9
Tasso assenteismo	36,6	60,8	47,3
<b>POLONIA</b>			
Indice frequenza infortuni	1,3	0,7	1,0
Indice giornate lavoro perse	5,1	20,6	13,3
Tasso assenteismo	7.602,4	18.564,9	13.363,8
<b>USA</b>			
Indice frequenza infortuni	0,0	0,0	0,0
Indice giornate lavoro perse	0,0	0,0	0,0
Tasso assenteismo	0,0	286,3	139,4

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

**Formazione 2014 (G4>LA9)**

Ore di formazione erogata per tipologia	Totale		
	Uomini	Donne	Totale
Comportamentale	12.077	2.827	<b>14.904</b>
Specialistica	25.681	6.879	<b>32.560</b>
Informatica	6.924	2.432	<b>9.356</b>
Linguistica	4.344	1.595	<b>5.939</b>
Formazione per apprendisti	4.750	2.301	<b>7.051</b>
Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)	47.252	12.799	<b>60.051</b>
Addestramento operativo/ toj*	34.048	9.534	<b>43.582</b>
<b>TOTALE</b>	<b>173.443</b>		
Ore medie fruita per dipendente	12,5	9,6	<b>11,7</b>

\* Formazione professionale impartita nel normale contesto di lavoro (anche in tema di salute e sicurezza). Nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori.

Ore di formazione erogata per tipologia	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
Comportamentale	946	102	2.326	553	8.367	2.019	438	153
Specialistica	512	65	2.353	401	18.199	6.316	4.616	97
Informatica	33	-	857	389	5.948	2.043	86	-
Linguistica	340	6	1.557	277	2.353	1.312	95	-
Formazione per apprendisti	-	-	1	-	4.589	2.301	160	-
Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)	435	24	2.463	242	24.560	8.999	19.794	3.534
Addestramento operativo/ toj*	2	-	561	3	17.963	9.506	15.522	25
<b>TOTALE</b>		<b>2.465</b>		<b>11.984</b>		<b>114.475</b>		<b>44.519</b>
Ore medie fruita per dipendente	10,5	9,4	13,7	8,0	12,0	10,2	13,3	7,0

\* Formazione professionale impartita nel normale contesto di lavoro (anche in tema di salute e sicurezza). Nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori.

## "Atlantia per la Conoscenza"

Il progetto si rivolge, in particolar modo agli studenti iscritti al corso di Laurea Magistrale delle facoltà di ingegneria ed economia e si concretizza sia attraverso collaborazioni ante lauream, con l'erogazione di borse di studio e inserimento di tirocinanti in azienda, sia mediante collaborazioni post lauream, ovvero sponsorship finalizzate a individuare professional già specializzati, con maggiore attinenza al business aziendale, per offrire loro lo svolgimento di project work presso le Società del Gruppo.

### Collaborazioni ante lauream

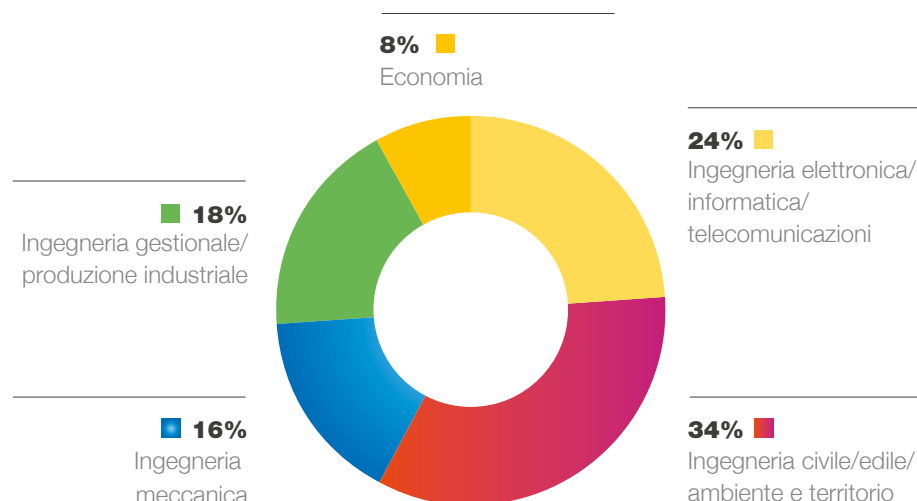
#### Schema delle borse di studio erogate nell'anno accademico 2013-2014

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

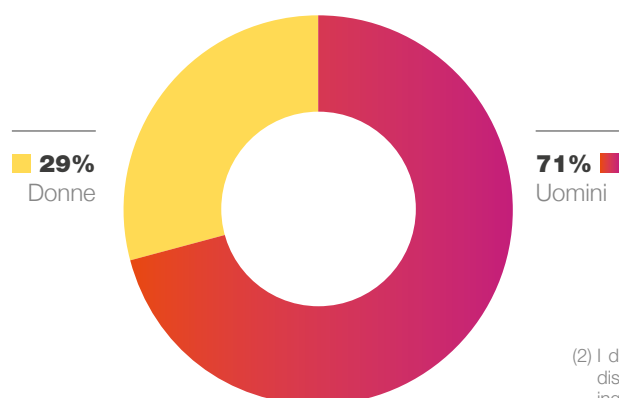
Nota: La selezione avviene, oltre che per meriti accademici, anche attraverso assessment di gruppo e colloqui individuali.  
 (1) Profilo Laureati 2013 – Base dati di 11.000 laureati magistrale in ingegneria nel 2013, Fonte dati Almalaurea.



## Borse di studio - Distribuzione per corso di laurea



## Borse di studio - Distribuzione per sesso<sup>(2)</sup>



(2) I dati di Gruppo risultano coerenti con l'indagine/benchmark di AlmaLaurea sulla distribuzione per sesso dei 11.000 laureati magistrali nel 2013 presso le facoltà di ingegneria (71% di uomini e 29% di donne).

## Collaborazioni post lauream

Nel corso del 2014 sono proseguite le collaborazioni con alcuni Master di specializzazione di II livello e/o post experience finalizzati anche a creare opportunità formative per i migliori talenti all'interno delle Società del Gruppo, in Italia e all'Estero:

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

## Relazioni industriali (G4>11)

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori. Il 92% dei dipendenti del gruppo è coperto da accordi collettivi nazionali. Nell'anno 2014, nel Gruppo, sono stati raggiunte con le Organizzazioni Sindacali diverse intese, tra le quali si segnalano:

- con riferimento ad Autostrade per l'Italia e sue controllate:

**Luglio 2014** – accordo sul premio di produttività: in applicazione degli indicatori già riportati nei precedenti accordi in materia e valutati i risultati conseguiti da Autostrade per l'Italia nell'anno 2013, si è convenuto per il pagamento di una “una tantum” pari a 2.120 euro lordi complessivi definiti per un livello “C” del CCNL autostrade e trafori;

**Ottobre 2014** – nel processo di internalizzazione e in ragione della sua presenza in Europa, ha avviato le procedure per la costituzione di un Comitato Aziendale Europeo (CAE) – strumento regolato dalla normativa comunitaria che mira a garantire il diritto all'informazione e alla consultazione transnazionale dei lavoratori – con il gruppo polacco Stalexport, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice;

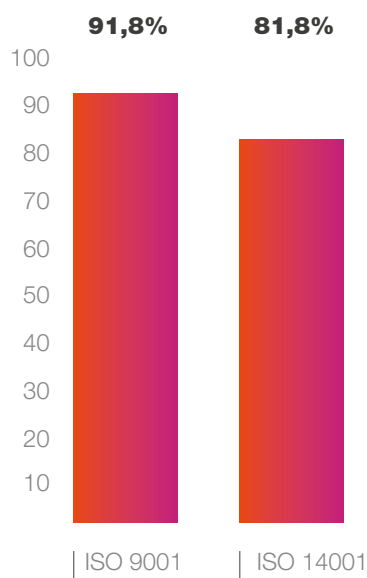
**Dicembre 2014** – accordo sul rinnovo del contratto aziendale di Giove Clear dell'11 maggio 2011, con decorrenza 1 gennaio 2015 - 31 dicembre 2017 che ha previsto aggiornamenti e revisioni della parte normativa ed economica.

- con riferimento ad Aeroporti di Roma e sue controllate:

**Ottobre 2014** – è stato sottoscritto con le organizzazioni sindacali nazionali il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Gestori Aeroportuali, scaduto nel dicembre 2011. Oltre l'aggiornamento degli istituti economici, la nuova stesura contrattuale introduce alcuni elementi di miglioramento della produttività nonché un potenziamento del sistema del welfare mediante l'introduzione di strumenti per la previdenza complementare e per l'assistenza sanitaria. Sicurezza sul lavoro.

## Certificazioni (G4>CRE8)

### Perimetro delle certificazioni (calcolate in % su fatturato)



## PAVIMENTAL

La società Pavimental dispone delle seguenti certificazioni: Certificazioni Factory Production Control (FPC) per Conglomerati Bituminosi EN 13108, Emulsioni Bituminose cationiche EN 13808 e per Bitume Modificato con polimeri EN 14023. La società nel 2014, ha ottenuto, inoltre, la certificazione "Make It Sustainable" per la sostenibilità per l'Impianto di Zola Pedrosa.

## ASPI

Autostrade per l'Italia S.p.A. è certificata UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012.

Processo certificato: Costruzioni edili e delle opere di ingegneria civile in generale e relative opere impiantistiche, opere di presidio e di difesa ambientale e di ingegneria naturalistica. Per la tipologia ispettiva: Ispezioni sulla progettazione delle opere, di cui al D.Lgs. n. 163 del 12.04.2006 allegato XXI - art. 28.

## ADR

La società Aeroporti di Roma S.p.A. è certificata ISO 50001:2011.

Processo certificato: Operations and maintenance of vehicles, fittings and facilities. Supply to airport services (flight control, airport safety and security, airplanes deicing and lifting, first aid, terminal services). Management of services for in-airport sales activities. ICT System Management. Warehouse management. Coordination of airport facilities construction. Coordination of general and auxiliary services (cleaning, sanification, garden maintenance, etc). General management.

## Spese e investimenti a rilevanza sociale in ambito autostradale G4>EC8

Area	Importo 2012 (euro 000)	% sul totale	Importo 2013 (euro 000)	% sul totale	Importo 2014 (euro 000)	% sul totale
Sicurezza	439.327	32,5%	403.248	37,0%	337.865	32,2%
Fluidità	775.245	57,4%	536.255	49,2%	574.321	54,7%
Accessibilità	38.250	2,8%	28.773	2,6%	28.366	2,7%
Servizi al cliente	98.832	7,3%	122.633	11,2%	110.230	10,5%
<b>TOTALE</b>	<b>1.351.654</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.090.908</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.050.782</b>	<b>100,0%</b>

## Quantitativo di merce (cargo) movimentato nel 2014 (G4>AO3)

(t)	Solo voli cargo/ freight		Cargo trasportato su voli passeggeri		Totale	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
<b>Fiumicino</b>						
Cargo in arrivo	3.534	2.764	55.114	56.911	58.648	59.675
Cargo in partenza	3.179	3.407	80.086	80.008	83.265	83.415
<b>TOTALE</b>	<b>6.714</b>	<b>6.171</b>	<b>135.199</b>	<b>136.919</b>	<b>141.913</b>	<b>143.090</b>
<b>Ciampino</b>						
Cargo in arrivo	9.641	9.356	22	3	9.663	9.359
Cargo in partenza	6.743	6.273	28	37	6.772	6.310
<b>TOTALE</b>	<b>16.385</b>	<b>15.629</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>16.435</b>	<b>15.668</b>

Fonte dati: DHW BO STAT.

## La gestione dei reclami (G4>PR8, G4-DMA: Privacy)

### Italia: Autostrade per l'Italia

Motivo del reclamo	2012		2013		2014	
	N. reclami	%	N. reclami	%	N. reclami	%
Gestione contratti Telepass	2.968	53,5%	3.240	51,0%	3.334	52,7%
Operazioni di pagamento ai caselli	888	16,0%	323	5,1%	910	14,4%
Telepass vendita telefonica	157	2,8%	310	4,9%	301	4,8%
Comportamento personale ASPI	136	2,5%	180	2,8%	156	2,5%
Aree di servizio		1,3%	104	1,6%	126	2,0%
Viabilità/traffico /informazione	137	2,5%	70	1,1%	90	1,4%
Stato infrastrutture	95	1,7%	34	0,5%	36	0,6%
Privacy: Telepass vendita telefonica	4	0,1%	3	0,0%	2	0,0%
Violazione della privacy (G4>PR8)	0	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
Altro			1.737	27,4%	912	14,4%
Impropri o diretti ad altre concessionarie	787	14,2%	346	5,5%	454	7,2%
<b>TOTALE</b>	<b>5.549</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.347</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.323</b>	<b>100,0%</b>

### Italia: altre concessionarie autostradali

Motivo del reclamo	N. reclami	%
Operazioni di pagamento ai caselli	2.292	91,0%
Viabilità/traffico /informazione	95	3,8%
Comportamento del personale	3	0,1%
Altro	128	5,1%
<b>TOTALE</b>	<b>2.518</b>	<b>100,0%</b>

Società	Stato	N. reclami
Autostrade Meridionali	Italia	2.016
Tangenziale di Napoli	Italia	454
Società per il Traforo del Monte Bianco	Italia	43
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Italia	5
<b>TOTALE</b>		<b>2.518</b>

**Estero**

<b>Motivo del reclamo</b>	<b>No.</b>	<b>%</b>
Stato dell'infrastruttura	1.030	26,9%
Operazioni di pagamento ai caselli	623	16,3%
Comportamento del personale	258	6,7%
Viabilità/Traffico/Informazione	292	7,6%
Aree servizio	453	11,8%
Altro	1.175	30,7%
<b>TOTALE</b>	<b>3.831</b>	<b>100,0%</b>

<b>Società</b>	<b>Stato</b>	<b>N. reclami</b>
Autostrade Indian Infrastructure	India	212
Stalexport	Pologna	95
Rodovia das Colinas	Brasile	2.056
Triangulo do Sol	Brasile	495
Concessionaria da Rodovia MG050	Brasile	631
Costanera	Cile	342
<b>TOTALE</b>		<b>3.831</b>

## Eventi significativi in ambito regolatorio (G4-SO2, G4-DMA: Comunità locali)

Di seguito si riporta la descrizione di alcuni dei principali eventi in ambito regolatorio e contenziosi in essere. Per un approfondimento si rimanda alla specifica nota integrativa della Relazione Finanziaria 2014 di Atlantia.

### Attività autostradali italiane

#### Incrementi tariffari 2014

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

#### Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate, tra le quali Autostrade per l'Italia, l'Associazione di settore Aiscat e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria (valida dal 1° febbraio 2014 fino al 31 dicembre 2015) a favore dei pendolari.

#### Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia

In data 29 maggio 2014 è stato registrato presso la Corte dei Conti il Decreto del 30 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Autostrade per l'Italia in data 24 dicembre 2013, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario della Società.

#### Ricorsi Autostrade Meridionali e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso i mancati incrementi tariffari

Nel corso del 2014 Autostrade Meridionali ha promosso ricorso avanti il TAR Campania avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il quale non è stato riconosciuto alcun adeguamento tariffario per l'anno 2014. Il TAR, con ordinanza del 28 maggio 2014, ha accolto l'istanza di sospensione dell'esecuzione del suddetto decreto presentata da Autostrade Meridionali. Il Concedente, in data 18 luglio 2014, ha quindi emesso un provvedimento di riesame, con il quale ha confermato la propria posizione. Autostrade Meridionali, nell'ambito dello stesso giudizio, ha impugnato, con motivi aggiunti, anche tale provvedimento. Con sentenza depositata in data 22 gennaio 2015, il TAR ha accolto il ricorso di Autostrade Meridionali, annullando il decreto di diniego dell'incremento tariffario per il 2014.

Con decreto del 31 dicembre 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze non hanno riconosciuto alcun incremento tariffario anche per il 2015. Analogamente a quanto fatto avverso il provvedimento di diniego del 2014, Autostrade Meridionali ha promosso ricorso al TAR avverso il suddetto decreto.

Anche Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, sempre nel corso del 2014, ha promosso ricorso avanti il TAR avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il quale è stato riconosciuto alla società l'adeguamento tariffario per l'anno 2014 nella misura del 5%, rinviando in sede di aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario il recupero della differenza tra l'effettivo aggiornamento tariffario dovuto (13,96%) e quello autorizzato. Il giudizio è ancora in corso.

#### Aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario di Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

In conformità a quanto stabilito dalla Delibera CIPE 27/2013, le società Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno trasmesso al Concedente, nel corso del mese di giugno 2014, le proposte di aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario, successivamente ripresentate nel mese di novembre 2014 per recepire alcune richieste del Concedente stesso.

È in corso con il Concedente l'iter per la definizione dell'aggiornamento dei piani suddetti, che sarà formalizzato con atti aggiuntivi alle Convenzioni vigenti da approvare entro il 30 giugno 2015, in base al protocollo sottoscritto da ciascuna delle suddette società con il Concedente in data 30 dicembre 2014.

#### Gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno

Con riferimento alla gara per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno (giunta a scadenza a fine 2012) relativamente alla quale Autostrade Meridionali, che continua a gestire la tratta in regime di proroga, ha presentato domanda di prequalifica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 23 gennaio 2015, ha trasmesso ad Autostrade Meridionali la lettera d'invito per la presentazione dell'offerta.

#### Decreto Legge n. 133/2014 (c. d. "Sblocca Italia")

Si segnala che il decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 (c. d. "Sblocca Italia") convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, contiene alcune disposizioni riguardanti il settore autostradale. In particolare, l'art. 5 (Norme in materia di concessioni autostradali), a cui si rimanda per un approfondimento, stabilisce tra l'altro che: " 1. Nel rispetto dei principi dell'Unione europea, al fine di assicurare gli investimenti necessari

per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali, nel rispetto dei parametri di sicurezza più avanzati prescritti da disposizioni dell'Unione europea, nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, i concessionari di tratte autostradali nazionali, entro il 30 giugno 2015, sottopongono al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro la medesima data il concessionario sottopone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 dicembre 2015..."

## Attività estere

### Francia

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv SAS (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEEDE) il Contratto di Partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-Taxe Poids Lourds).

Il contratto prevedeva una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Le attività di verifica del Dispositivo da

parte dello Stato francese Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF) si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato francese ha riconosciuto il dispositivo conforme alle prescrizione tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo; omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, che sono tuttavia intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese annunciava la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. Due Commissioni parlamentari di indagine sono state insediate, rispettivamente, in seno all'Assemblea Nazionale e al Senato, nel corso di dicembre 2013, la prima delle quali (la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale) con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa.

Successivamente, anche a seguito del parere favorevole rilasciato dalla Commissione di Conciliazione richiesta da Ecomouv al fine di risolvere in bonis le divergenze emerse circa la mancata accettazione del Dispositivo da parte dello Stato francese benché le fasi si collaudo si fossero concluse positivamente, nonché delle conclusioni favorevoli dei rapporti predisposti dalle 2 citate Commissioni parlamentari, che hanno ribadito l'opportunità del mantenimento del dispositivo realizzato da Ecomouv e la legittimità delle procedure di attribuzione, in data 20 giugno 2014 è stato firmato con il Governo francese il Protocollo di Accordo per la gestione del Contratto di Partenariato durante il periodo di sospensione della tassa, sino al 31 dicembre 2014.

Con il Protocollo di Accordo il Governo francese riconosce la conformità al Contratto del dispositivo sviluppato da Ecomouv, dichiarando la cosiddetta

"messa a disposizione" e la presa in carico degli obblighi di pagamento. Con l'Accordo, inoltre, il Governo rende Ecomouv indenne dai costi operativi e finanziari derivanti dalla citata sospensione dell'ecotassa.

In data 30 ottobre 2014, i Ministri competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato" a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'Eco-Taxe". Successivamente, in data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo di Accordo. L'indennità - il cui importo netto è pari a 403 milioni di euro è stata pagata in data 2 marzo 2015 e consente il ristoro degli investimenti, incluso il rimborso della quota di debito che non è stata già oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto. Si evidenzia che l'obbligazione di rimborso del debito di progetto nei confronti delle banche finanziatrici, per un importo originario pari a circa 440 milioni di euro, è stata assunta direttamente dallo Stato francese per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo d'Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014, e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv.

### Brasile

Nel maggio 1998 una decisione unilaterale del Segretario dei Trasporti dello Stato di San Paolo ha vietato il pedaggiamento degli assi sospesi dei veicoli pesanti, introducendo una limitazione non prevista dai contratti

di concessione. Le concessionarie interessate, tra cui Triangulo do Sol, hanno avviato una azione giudiziale chiedendo la ricomposizione dell'equilibrio economico-finanziario originario del contratto. Dopo due sentenze sfavorevoli nei primi due gradi di giudizio di competenza dei tribunali statali di San Paolo, rispettivamente nel 2004 e nel 2010, il 3 dicembre 2013 è stata pubblicata la decisione del Superior Tribunal de Justiça di Brasilia ("STJ") che si è espresso a favore delle concessionarie. A seguito del ricorso di ARTESP che richiedeva una revisione della sentenza, in data 20 febbraio 2014 il giudice ha ritirato la propria precedente decisione. Le concessionarie, in data 24 febbraio 2014, hanno quindi richiesto al giudice che la decisione finale fosse rimessa all'organo collegiale del STJ. In data 2 dicembre 2014 il tribunale ha negato la richiesta delle concessionarie dichiarandosi non competente a decidere sul tipo di materia. Le concessionarie sono in attesa della pubblicazione delle motivazioni del pronunciamento del tribunale per poter valutare se sono possibili ulteriori azioni. In data 13 luglio 2013 l'ARTESP, attraverso pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ha deciso di procedere con l'istruttoria nei confronti di tutte le dodici concessionarie dello Stato di San Paolo che concordarono con l'ARTESP stessa gli Atti Aggiuntivi e Modificativi (TAM), firmati e approvati nel 2006, che prorogarono la durata delle concessioni per compensare, tra l'altro, gli oneri legati a imposizioni fiscali introdotte successivamente al rilascio delle concessioni. I TAM del 2006 furono negoziati e sottoscritti dall'ARTESP sulla base di conformi pareri favorevoli da parte delle proprie strutture tecniche, giuridiche ed economiche. Successivamente gli stessi sono stati verificati dagli appositi organismi di vigilanza del Ministero dei Trasporti e della Corte dei Conti dello Stato di San Paolo che ne hanno confermato la piena validità. ARTESP contesta ora il fatto che le compensazioni sarebbero state calcolate sulla base delle previsioni di piano finanziario, come peraltro previsto nel contratto di concessione, e non sulla base dei dati consuntivi.

La fase amministrativa del procedimento intrapreso dall'ARTESP per la revisione dei TAM 2006 è terminata per tutte le concessionarie coinvolte e l'ARTESP sta ora progressivamente avviando l'iter giudiziario richiedendo l'annullamento dei TAM 2006 per consentire il successivo ricalcolo secondo la metodologia proposta dall'ARTESP stessa.

Alla data attuale, delle dodici società concessionarie coinvolte, le dieci che hanno ricevuto una estensione della concessione con i TAM 2006 hanno ricevuto una notifica circa l'istruttoria in corso. Tra queste, Colinas ha ricevuto la notifica in data 29 settembre 2014 e Triangulo do Sol in data 26 novembre 2014.

Le concessionarie interessate, tra cui le due società citate, e gli operatori del settore, inclusi quelli del credito, ritengono remoto il rischio di soccombenza nel procedimento giudiziario. Tale posizione è supportata da diversi e inequivoci pareri legali, resi da autorevoli professionisti esperti di diritto amministrativo e regolatorio.

#### **Polonia**

Nel settembre 2013, l'Autorità dei Trasporti polacca ha richiesto a Stalexport Autostrada Malopolska S.A. una previsione in merito alla tempistica di rimborso al Governo polacco, secondo il meccanismo previsto dal Contratto di Concessione, del prestito concesso per il finanziamento dei lavori di costruzione del tratto autostradale A4 Katowice-Cracovia prima dell'aggiudicazione della concessione, a sua volta finanziato dalla European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).

La società ha provveduto a inviare all'Autorità Concedente l'aggiornamento sulle tempistiche di rimborso sulla base delle ultime previsioni.

In successive comunicazioni tra gennaio e febbraio 2014, l'Autorità ha richiesto ulteriori approfondimenti ipotizzando, fra l'altro, che tale prestito possa configurarsi come "aiuto di Stato" ricevuto dalla concessionaria prima dell'ingresso della Polonia nella Comunità Europea e, nel caso, essere oggetto di analisi da parte della Commissione Europea. È in corso

l'analisi legale sul reale rischio per la concessionaria qualora si ravvisasse un "aiuto di Stato", rischio che appare comunque remoto.

A partire dal 20 giugno 2012 è inoltre in corso una procedura di verifica ("Explanatory Proceeding") intrapresa dall'Autorità Antitrust polacca nei confronti di Stalexport Autostrada Malopolska.

La procedura mira a verificare l'eventuale "abuso di posizione dominante" della società in relazione alle tariffe applicate agli utenti dell'infrastruttura in concomitanza di lavori di costruzione e manutenzione straordinaria, essendo ritenuta la stessa in regime di "monopolio".

In caso di riscontrata sussistenza di un "abuso di posizione dominante", la procedura potrebbe dare origine a sanzioni pecuniarie.

La società, ferma restando ogni contestazione rispetto alle qualificazioni che l'Autorità intenderà eventualmente assumere all'esito della verifica, ha predisposto una procedura di servizio per individuare i criteri temporali e quantitativi per l'applicazione di una eventuale riduzione di tariffa durante detti lavori.

All'esito di una verifica similare, nel corso del 2008, l'ufficio locale Antitrust aveva comminato una sanzione pecuniaria alla società, pari a circa 300 mila euro, non avendo la stessa posto in essere una procedura per eventualmente applicare una riduzione di tariffe durante tali lavori. Tale sanzione fu confermata nei vari gradi di giudizio, fino alla Corte Suprema.

#### **Attività aeroportuali**

##### **Progetto di completamento di Fiumicino Sud**

Con l'emanazione da parte di ENAC del "Dispositivo Direttoriale finale di conclusione e perfezionamento del processo approvativo" il 27 agosto 2014 si è di fatto concluso l'iter di approvazione del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

Con tale provvedimento viene confermata, ai sensi della art.1 punto 6 del D. L. 251/1995 coordinato con la legge di conversione 351/1995, la validità del progetto ai fini della



verifica di conformità urbanistica, della dichiarazione di pubblica utilità, di ammissione del requisito di indifferibilità e urgenza nonché quale variante agli strumenti urbanistici esistenti anche ai fini dell'apposizione di un vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate al progetto.

#### **Aggiornamenti tariffari**

Il 14 gennaio 2014 presso lo scalo di Fiumicino si è tenuto il secondo e conclusivo incontro/consultazione annuale con gli Utenti sulla proposta tariffaria valida per l'anno 2014, poi entrata in vigore in data 1° marzo; per Fiumicino l'aggiornamento tariffario 2014 ha previsto una tariffa media di 28,2 euro per passeggero partente.

Il 31 ottobre 2014, ENAC ha pubblicato sul proprio sito web le "Linee Guida ENAC" per la "Procedura di consultazione tra gestore e utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari", di immediata applicazione.

Coerentemente con la vigente regolazione e, da ultimo, con le "Linee Guida ENAC" ADR, con propria nota del 31 ottobre 2014 inviata a tutte le Associazioni degli Utenti e degli handler e pubblicata sul proprio sito web, ha avviato la consultazione dell'utenza degli scali di Fiumicino e di Ciampino in merito alla proposta tariffaria relativa al periodo 1° marzo 2015 - 29 febbraio 2016. Al termine del percorso procedurale, in data 23 dicembre 2014, ENAC ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le tariffe decorrenti dal 1° marzo 2015. Il 31 dicembre 2014 ENAC, con propria nota, ha confermato ad ADR le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2015 e le ha contestualmente pubblicate sul proprio sito web. In base a quanto stabilito, per lo scalo di Fiumicino, il rapporto tra massimi ricavi ammessi ai servizi regolamentati e passeggeri paganti i diritti è pari a 29,8 euro, mentre per lo scalo di Ciampino ammonta a 18,8 euro.

#### **Il atto aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione: servizi regolati**

Con D.P.C.M. del 31 gennaio 2014 (comunicato in G.U. del 17 marzo

2014, n. 63) è stato approvato il II Atto Aggiuntivo alla Convenzione-Contratto di Programma, sottoscritto da ENAC e ADR il 23 dicembre 2013.

Con tale atto, le Parti hanno sostituito l'allegato 9 della Convenzione-Contratto di Programma (riguardante l'articolazione delle tariffe) per recepire una diversa graduazione dei diritti sui passeggeri in transito con corrispondente adeguamento dei costi ammessi ai diritti per i passeggeri originanti. Tale aggiornamento dello schema tariffario è entrato in vigore il 1° marzo 2014 ed è stato effettuato ai sensi del Decreto Interministeriale n. 373 del 14 ottobre 2013.

#### **III Atto Aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione: qualità dei servizi**

In data 9 dicembre 2014 è stato sottoscritto da ENAC e ADR il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione-Contratto di Programma. Tramite tale Atto Aggiuntivo, ADR ed ENAC hanno convenuto in merito a ulteriori meccanismi di misurazione della qualità dei servizi secondo standard internazionali rispetto a quanto già contenuto nell'atto originario. L'Atto Aggiuntivo specifica l'approccio metodologico per la selezione degli indicatori e del campione di peers, gli aeroporti componenti i panel, le modalità di monitoraggio e il meccanismo sanzionatorio.

Al termine del 2015, primo anno di applicazione degli ulteriori meccanismi di misurazione di qualità oggetto dell'Atto Aggiuntivo, le Parti potranno provvedere alla rinegoziazione di indicatori e obiettivi per tener conto di eventuali nuove evidenze che saranno nel frattempo acquisite. Gli effetti di tale aggiornamento avranno validità sul sotto-periodo tariffario 2017-2021.

# 5. GRI Content Index

(G4&gt;32)



## GENERAL STANDARD DISCLOSURES

General standard disclosures	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
<b>STRATEGIA E ANALISI</b>			
G4-1	5		Si, pag. 150
G4-2	22		Si, pag. 150
<b>PROFILO ORGANIZZATIVO</b>			
G4-3	11		Si, pag. 150
G4-4	10, 13		Si, pag. 150
G4-5	194		Si, pag. 150
G4-6	10		Si, pag. 150
G4-7	12		Si, pag. 150
G4-8	10,68		Si, pag. 150
G4-9	8		Si, pag. 150
G4-10	73		Not
G4-11	174		Not
G4-12	120		Not
G4-13	148		Si, pag. 150
G4-14	23		Not
G4-15	51-53		Si, pag. 150
G4-16	51-53		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI IDENTIFICATI E CONFINI</b>			
G4-17	13, 148		Si, pag. 150
G4-18	148		Si, pag. 150
G4-19	48		Si, pag. 150
G4-20	48		Not
G4-21	48		Not
G4-22	148		Si, pag. 150
G4-23	148		Si, pag. 150
<b>STAKEHOLDER ENGAGEMENT</b>			
G4-24	48		Si, pag. 150
G4-25	48		Si, pag. 150

**GENERAL STANDARD DISCLOSURES**

General standard disclosures	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
------------------------------	-----------	--------------	--------------------

G4-26	51		Si, pag. 150
G4-27	51		Not

**PROFILO DEL REPORT**

G4-28	148		Si, pag. 150
G4-29	148		Si, pag. 150
G4-30	148		Si, pag. 150
G4-31	194		Si, pag. 150
G4-32	180		Si, pag. 150
G4-33	150		Si, pag. 150

**GOVERNANCE**

G4-34	24, 29		Si, pag. 150
G4-35	24, 26		Si, pag. 150
G4-36	26, 39		Si, pag. 150
G4-37	26, 39		Not
G4-38	25		Si, pag. 150
G4-39	24		Si, pag. 150
G4-40	25		Si, pag. 150
G4-41	26		Si, pag. 150
G4-42	26		Si, pag. 150
G4-43	26		Si, pag. 150
G4-44	28		Not
G4-45	26, 30		Si, pag. 150
G4-46	30		Si, pag. 150
G4-47	30		Si, pag. 150
G4-48	39		Si, pag. 150
G4-49	26		Si, pag. 150
G4-50	26		Not
G4-51	37		Si, pag. 150
G4-52	29, 37		Si, pag. 150
G4-53	37		Si, pag. 150
G4-54	Il rapporto è pari a 48,3. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia.		Si, pag. 150
G4-55	Il rapporto è pari a -4,4. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia.		Si, pag. 150

**INTEGRITÀ ED ETICA**

G4-56	31		Si, pag. 150
G4-57	31, 51		Si, pag. 150
G4-58	31		Si, pag. 150

<b>SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES</b>			
<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
<b>Dimensione: ECONOMICA</b>			
<b>ASPETTI MATERIALI: PERFORMANCE ECONOMICA</b>			
G4-DMA	66-70		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	22-23		Si, pag. 150
G4-EC1	71		Si, pag. 150
G4-EC2	138		Not
G4-EC3	87		Not
G4-EC4		Nel 2014 ricevuti finanziamenti per circa 82 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia e altri contributi minori. (38 milioni nel 2013, 31 milioni nel 2012).	Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: PRESENZA SUL MERCATO</b>			
G4-DMA	16, 17, 18, 19		Not
G4-EC5		Informazione attualmente non disponibile. Il dato non è disponibile negli attuali sistemi di rilevazione e si ritiene che un'eventuale stima non sarebbe attendibile. Gli attuali sistemi non garantiscono la comparabilità dei dati delle diverse entità del gruppo. Previsione di copertura dell'indicatore: Bilancio Integrato 2015, grazie al miglioramento del sistema di reperimento delle informazioni per il Bilancio Integrato.	Not
G4-EC6	100% nel 2014		Not
AO1	108		Si, pag. 150
AO2	108		Si, pag. 150
AO3	108, 173		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI</b>			
G4-DMA	118, 119, 120		Not
G4-DMA (CRES)	56-65, 118-127		Not
G4-DMA (AO)	65		Not
G4-EC7	56		Si, pag. 150
G4-EC8	61, 118, 120, 125, 173		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO</b>			
G4-DMA	120-122		Not
G4-EC9	120		Not

## SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

DMA e Indicatori	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
<b>Dimensione: AMBIENTALE</b>			
<b>ASPETTI MATERIALI: MATERIE PRIME</b>			
G4-DMA	134		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	134		Si, pag. 150
G4-EN1	134		Si, pag. 150
G4-EN2	135		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: ACQUA</b>			
G4-DMA	130-132		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	130-132		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	130-132		Si, pag. 150
G4-EN8	130		Si, pag. 150
G4-EN9	130		Si, pag. 150
G4-EN10	132		Si, pag. 150
CRE2	Nel 2014 l'intensità di consumo idrico degli edifici è pari a 1,19 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> . Nella determinazione del dato sono stati escluse le società del gruppo ADR, Autostrade Indian, Grupo Costanera, Pavimental per non comparabilità dei dati. Nel 2014 la metodologia di stima dell'indicatore è stata perfezionata. Impossibile un confronto sul triennio.		Not
AO4	132		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: EMISSIONI</b>			
G4-DMA	142-145		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	142-145		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	142-145		Si, pag. 150
G4-EN15	142		Si, pag. 150
G4-EN16	142		Si, pag. 150
G4-EN17	142		Si, pag. 150
G4-EN18	123		Si, pag. 150
G4-EN19	143		Si, pag. 150
G4-EN20	Non applicabile. Le attività del Gruppo non prevedono processi con utilizzo ed emissioni significative di sostanze ozono-lesive.		Not
G4-EN21	Emissioni di NOx: 1.861,2 t. Emissioni di VOC (Composti Organici Volatili): 301,2 t. Stima relativa alle attività aeroportuali. Per le attività autostradali (con riferimento alle attività di gestione del parco automezzi e riscaldamento) le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative.		Not
CRE3	Nel 2014 l'intensità di emissione di GHG degli edifici è pari a circa 61,7 kg CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> . Nella determinazione del dato sono stati escluse le società del gruppo ADR, Tunnel del Monte Bianco e Grupo Costanera per non comparabilità dei dati. L'indicatore calcolato per l'infrastruttura gestita (autostradale e aeroportuale) è risultato pari a circa 2,4 kg CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> . Nel 2014 la metodologia di stima dell'indicatore è stata perfezionata. Impossibile un confronto sul triennio		Not

## SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

DMA e Indicatori	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
<b>Dimensione: AMBIENTALE</b>			
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 a 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.	Not
AO5		Informazione attualmente non disponibile. Nel 2014 la società Aeroporti di Roma ha effettuato un monitoraggio dei principali inquinanti gassosi e del PM10. Inoltre, a livello conoscitivo, sono stati predisposti alcuni siti all'esterno del sedime dell'aeroporto di Fiumicino e sono state effettuate delle misurazioni per Composti Organici Volatili (VOC). Previsione di copertura dell'indicatore: Bilancio Integrato 2015, grazie al miglioramento del sistema di reperimento delle informazioni per il Bilancio Integrato.	Not
<b>ASPETTI MATERIALI: SCARICHI E RIFIUTI</b>			
G4-DMA	130-134		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	130-134		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	130-134		Si, pag. 150
G4-EN22	132		Si, pag. 150
G4-EN23	132		Si, pag. 150
G4-EN24	133		Si, pag. 150
G4-EN25	133		Si, pag. 150
G4-EN26		Non applicabile. L'Organizzazione non presenta scarichi e punti di emissione che possono rappresentare una minaccia per lo stato naturale e la biodiversità di habitat acquatici.	Not
AO6	Fluidi De-icing (Type II) applicati su aeromobili - 9.674 litri.		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: PRODOTTI E SERVIZI</b>			
G4-DMA	128, 136, 138		Not
G4-DMA (CRES)	128-130, 136-138		Not
G4-EN27	128, 136		Not
G4-EN28		Non applicabile. L'attività del Gruppo non rientra nel campo di applicazione dell'indicatore in oggetto.	Not
<b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (AMBIENTE)</b>			
G4-DMA	119		Not
G4-EN29	119		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: TRASPORTI</b>			
G4-DMA	93, 121		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	93, 121		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	93, 121		Si, pag. 150
G4-EN30	120, 143		Si, pag. 150

**SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES**

<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
<b>Dimensione: AMBIENTALE</b>			
<b>ASPETTI MATERIALI: DEGRADO DEI TERRENI, CONTAMINAZIONE E BONIFICA</b>			
G4-DMA (GRES)	136-138		Not
CRE5	Nel 2014 non si sono verificati casi in cui è stato necessario procedere con operazioni di bonifica.		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: ALTRE PROBLEMATICHE AMBIENTALI</b>			
G4-DMA	125		Not
G4-EN31	125		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI</b>			
G4-DMA	120-122		Not
G4-EN32	120, 122		Not
G4-EN33	122		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI AMBIENTALI</b>			
G4-DMA	137		Si, pag. 150
G4-EN34	137		Si, pag. 150

**SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES**

DMA e Indicatori	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
------------------	-----------	--------------	--------------------

**Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE**
**ASPETTI MATERIALI: OCCUPAZIONE**

G4-DMA	77, 83, 90, 93		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	83-89		Not
G4-DMA (AO)	73-89		Not
G4-LA1	73		Not
G4-LA2	87		Si, pag. 150
G4-LA3	94, tutti i dipendenti hanno diritto al congedo parentale.		Not

**ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO**

G4-DMA	90-92		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	90-92		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	90-92		Not
G4-LA5	La percentuale dei lavoratori del gruppo rappresentati in un Comitato per la salute e la sicurezza è pari a circa il 47%.		Si, pag. 150
G4-LA6	92		Si, pag. 150
G4-LA7	90		Si, pag. 150
G4-LA8	90		Si, pag. 150
CRE6	90		

**ASPETTI MATERIALI: FORMAZIONE E ISTRUZIONE**

G4-DMA	85, 86		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	85, 86		Not
G4-LA9	85, 169		Si, pag. 150
G4-LA10	86		Si, pag. 150
G4-LA11	85		Si, pag. 150

**ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU PRATICHE DI LAVORO**

G4-DMA	122		Not
G4-LA14	122		Not
G4-LA15	122		Not

**ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI LEGATI AL LAVORO**

G4-DMA	119		Not
G4-LA16	119		Not



**SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES**

<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
-------------------------	------------------	---------------------	---------------------------

**Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: DIRITTI UMANI****ASPETTI MATERIALI: INVESTIMENTI**

G4-DMA		Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato.	Not
G4-HR1	100%		Not
G4-HR2	32		Not

**ASPETTI MATERIALI: NON-DISCRIMINAZIONE**

G4-DMA	31		Si, pag. 150
G4-DMA (GRES)	31		Si, pag. 150
G4-HR3	31; 3 segnalazioni pervenute e risolte nell'anno.		Not

**ASPETTI MATERIALI: PRATICHE SULLA SICUREZZA**

G4-DMA	85		Not
G4-DMA (GRES)	85		Not
G4-DMA (AO)	85		Not
G4-HR7	85		Not

**ASPETTI MATERIALI: DIRITTI DELLE PERSONE LOCALI**

G4-DMA		Non risultano segnalazioni di violazione dei diritti delle comunità locali (popolazioni indigene) da parte delle società appartenenti al perimetro del Gruppo, né italiane né estere (Brasile, Cile, India, Polonia, Stati Uniti).	Not
G4-HR8		Nessuna violazione segnalata.	Not

**ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER DIFESA DEI DIRITTI UMANI**

G4-DMA	120-122		Si, pag. 150
G4-DMA (GRES)	120-122		Si, pag. 150
G4-HR10	122		Not
G4-HR11	122		Not

<b>SPECIFIC SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES</b>			
<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: SOCIETÀ</b>			
<b>ASPETTI MATERIALI: COMUNITÀ LOCALE</b>			
G4-DMA	117, 118, 119, 176		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	117, 118, 119, 176		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	117, 118, 119, 176		Si, pag. 150
G4-SO1	51, 101, 114, 117, 119		Si, pag. 150
G4-SO2	119, 176		Not
CRE7		Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo.	Not
AO8		Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo.	Not
<b>ASPETTI MATERIALI: ANTI-CORRUZIONE</b>			
G4-DMA	30-32		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	30-32		Si, pag. 150
G4-SO3	32		Si, pag. 150
G4-SO4	32		Not
G4-SO5	32		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: CONTRIBUTI POLITICI</b>			
G4-DMA	Codice Etico - art. 3.5.		Not
G4-SO6	Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici.		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: COMPORTAMENTI ANTI-COMPETITIVI</b>			
G4-DMA	119		Not
G4-DMA (CRES)	119		Not
G4-SO7	119		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (SOCIETÀ)</b>			
G4-DMA	119		Not
G4-SO8	119		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER IMPATTI SULLA SOCIETÀ</b>			
G4-DMA	120-122		Si, pag. 150
G4-SO9	122		Not
G4-SO10	122		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SUGLI IMPATTI SULLA SOCIETÀ</b>			
G4-DMA	32		Not
G4-SO11	32		Not

**SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES**

<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: RESPONSABILITÀ DEL PRODOTTO</b>			
<b>ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI</b>			
G4-DMA	98, 128		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	98, 128		Si, pag. 150
G4-DMA (AO)	98, 128		Si, pag. 150
G4-PR1	67, 98, 128		Si, pag. 150
G4-PR2	119		Si, pag. 150
AO9		Per la quantificazione del rischio "wildlife strike", si utilizza la metodologia BRI2, ovvero il "Bird Risk Index versione 2.0" diventato lo standard nazionale per il calcolo del rischio di wildlife strike all'interno degli aeroporti secondo quanto sancito dalla Circolare ENAC APT-01B del 23.12.2011. Nel 2014 l'indice è stato pari a 0,07 (2013: 0,16, 2012: 0,48).	Not
<b>ASPETTI MATERIALI: ETICHETTATURA DI PRODOTTI E SERVIZI</b>			
G4-DMA	110-114		Si, pag. 150
G4-DMA (CRES)	110-114		Si, pag. 150
G4-PR3	114		Si, pag. 150
G4-PR4		Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo.	Not
G4-PR5	110		Si, pag. 150
CRE8	172; Appendice - Certificazioni		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: MARKETING E COMUNICAZIONE</b>			
G4-DMA	119		Not
G4-PR6		Non applicabile. L'indicatore non risulta significativo per il tipo di business del Gruppo, in quanto la vendita dei prodotti non rientra tra le attività del Gruppo e i servizi sono erogati su base regolamentata.	Not
G4-PR7	119		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: PRIVACY</b>			
G4-DMA	174; <a href="http://www.atlatia.it/it/privacy.html">www.atlatia.it/it/privacy.html</a> <a href="http://www.adr.it/azn-privacy-policy">www.adr.it/azn-privacy-policy</a> <a href="http://www.autostrade.it/it/privacy">www.autostrade.it/it/privacy</a>		Si, pag. 150
G4-PR8	174		Si, pag. 150
<b>ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (PRODOTTO)</b>			
G4-DMA	119		Not
G4-PR9	119		Not
<b>ASPETTI MATERIALI: INTERMODALITÀ</b>			
G4-DMA	142-145		Not

## Indicatori G4 addizionali e non materiali

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES			
DMA e Indicatori	N. pagina	Omissione(i)	External assurance
<b>Dimensione: AMBIENTALE</b>			
<b>ASPETTI: ENERGIA</b>			
G4-EN3	139		Si, pag. 150
G4-EN5	123		Not
G4-EN6	141		Si, pag. 150
G4-EN7	141		Not
CRE1		Intensità energetica edifici 2014: 176 kWh/m <sup>2</sup> Nel 2014 la metodologia di stima dell'indicatore è stata perfezionata. Impossibile un confronto sul triennio.	Not
<b>ASPETTI: BIODIVERSITÀ</b>			
G4-EN11		Da una stima effettuata risulta che circa 175 km di rete gestita dalla Autostrade per l'Italia sono adiacenti o interferenti ad aree protette e/o a elevata biodiversità. Tutta la zona in concessione del Tunnel del Monte Bianco rientra nell'area protetta SIC IT1204010 denominata Ambienti glaciali del Monte Bianco. L'aeroporto di Fiumicino è adiacente alle seguenti aree protette: <ul style="list-style-type: none"> <li>• SIC IT6030023 - Macchiagrande di Focene e Macchia dello Stagneto</li> <li>• SIC IT6030024 - Isola Sacra</li> <li>• SIC IT6030025 - Macchiagrande di Ponte Galeria</li> <li>• ZPS IT 6030026 - Lago di Traiano</li> </ul>	Not
G4-EN12		La costruzione e l'esercizio di infrastrutture autostradali e aeroportuali può provocare impatti sulla biodiversità, in particolare: frammentazione ambientale, antropizzazione del territorio e perdita di habitat, il c.d. "effetto barriera" per alcune specie faunistiche, impatto acustico e visivo, mortalità faunistica per collisione con autoveicoli e/o aeromobili. Tali impatti sono preventivamente analizzati, valutati e mitigati in fase di progettazione e di Valutazione di Impatto Ambientale.	Not
G4-EN13		Tali impatti sono preventivamente analizzati, valutati e mitigati in fase di progettazione e di Valutazione di Impatto Ambientale.	Not
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE</b>			
<b>ASPETTI: RELAZIONI SINDACALI</b>			
G4-LA4		In Italia, i tempi e le modalità di preavviso per trasferimenti, sono regolati dal D. Lgs. 18/2001 e dalla L. 223/1991 e variano a seconda della casistica. In caso di trasferimento individuale di sede di lavoro, dovuto a motivi tecnici, organizzativi o produttivi, il termine di preavviso risulta essere di 60 giorni, mentre in caso di trasferimento di sede di attività lavorative che riguardano gruppi di lavoratori, il periodo di preavviso è di sei mesi. Qualora si verifichi la cessione di un ramo di azienda, il periodo di preavviso è di 25 giorni come previsto dalla L. 428/90, art. 47. Dobbiamo inoltre rammentare che al lavoratore spettano 75 giorni per trovare un accordo con i sindacati in caso di esuberi, oltre il quale l'azienda può licenziare ma con oneri sociali maggiori. Il contratto collettivo nazionale per il personale di terra del trasporto aereo e delle attività aeroportuali prevede da 210 a 240 gg in caso di risoluzione del rapporto di lavoro.	Si, pag. 150

<b>SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES</b>			
<b>DMA e Indicatori</b>	<b>N. pagina</b>	<b>Omissione(i)</b>	<b>External assurance</b>
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE</b>			
<b>ASPETTI: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ</b>			
G4-LA12	25, 79		Si, pag. 150
<b>ASPETTI: PARITÀ DI REMUNERAZIONE UOMO-DONNA</b>			
G4-LA13	79		Si, pag. 150
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: DIRITTI UMANI</b>			
<b>ASPETTI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SUI DIRITTI UMANI</b>			
G4-HR12	119		Not
<b>Dimensione: SOCIALE - Sottocategoria: RESPONSABILITÀ DEL PRODOTTO</b>			
<b>ASPETTI: RUMORE</b>			
AO7	129		Si, pag. 150

## 6. Tabella di raccordo tra Principi del Global Compact e GRI

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
<b>Diritti umani</b>	1 Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti	Codice Etico; Ethic Officer; promozione del codice etico e monitoraggio continuo sull'osservanza dei suoi principi; formazione continuativa su Salute e Sicurezza per tutti i lavoratori; sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul lavoro secondo la norma OHSAS 18001; formazione sulla tutela dei diritti umani nello svolgimento delle operazioni di "security".	HR2, HR7, HR8, HR9, HR12, SO1, SO2, LA6, LA7, LA8, CRE6
	2 Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici nell'abuso dei diritti umani	Codice Etico; Ethic Officer; Modello ex D.Lgs. 231; regolare monitoraggio di lavoratori e subappaltatori; inserimento nei contratti di appalto e forniture di clausole specifiche di rispetto del codice etico; audit interni e verifiche ispettive sulle imprese di costruzione e manutenzione.	HR1, HR10, HR11
	3 Alle imprese è richiesto di sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva	Contrattazione collettiva a livello nazionale, dialogo costante con le organizzazioni sindacali.	11, LA4, HR4
	4 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali.	HR6
<b>Lavoro</b>	5 Alle imprese è richiesta l'effettiva eliminazione del lavoro minorile	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali.	HR5
	6 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione	Codice Etico; Ethic Officer; Politiche di assunzione; Politiche retributive e di sviluppo; iniziative di responsabilità sociale a favore dei dipendenti; schemi di lavoro flessibile e tutela della genitorialità, investimenti in formazione.	10, EC5, EC6, LA1, LA3, LA9, LA11, LA12, LA13, HR3

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
	7 <b>Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali</b>	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.	EC2, EN1, EN3, EN8, EN15, EN16, EN17, EN20, EN21, EN27, EN31, CRE8, AO4, AO5, AO7
<b>Ambiente</b>	8 <b>Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale</b>	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.	EN1 - EN34, CRE1, CRE2, CRE3
	9 <b>Alle imprese è richiesto di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente</b>	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.	EN6, EN7, EN19, EN27, EN31
<b>Lotta alla corruzione</b>	10 <b>Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti</b>	Codice Etico, Ethic Officer, Modello ex D.Lgs. 231, Sistema di Controllo Interno, formazione su tema dell'anticorruzione.	56, 57, 58, SO3, SO4, SO5, SO6

Il collegamento è stato effettuato coerentemente con quanto riportato nel documento "Making The Connection – Using the GRI G4 Guidelines to Communicate Progress on the UN Global Compact Principles".

## 7. Contatti

(G4>5, G4>31)

---

### **Atlantia S.p.A.**

#### **Sede legale**

Via A. Nibby 20 – 00161 Roma - Italia  
Tel: +39 06 44172699  
E-mail: 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 Sostenibilità***

Tel: +39 06 43634794  
Fax: +39 06 43632299



Atlantia 

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