



Atlantia 



---

# BILANCIO INTEGRATO 2018

---

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





FTSE4Good





La presente Dichiarazione Consolidata di carattere non finanziario (DNF), di seguito indicata anche come Bilancio Integrato, descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

Atlantia ha preparato il Bilancio Integrato 2018 per assolvere agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del Decreto Legislativo 254/2016, che ha recepito in Italia la Direttiva Europea 2014/95/UE.

Questo Bilancio, come previsto dall'Art. 5 del suddetto Decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa. Per maggiori dettagli per la metodologia alla base della predisposizione del Bilancio Integrato 2018 si rimanda alla nota metodologica presente nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" in appendice.

# INDICE

---

Lettera agli stakeholder	5
Atlantia per Genova	6
Profilo di Gruppo	9
Presidio dei rischi	23
Governance	33
Analisi di materialità e stakeholder engagement	43
Capitali	
1. Capitale finanziario	50
2. Capitale infrastrutturale	60
3. Capitale umano	72
4. Capitale sociale	86
5. Capitale naturale	110
Appendice	
Processo di predisposizione del Bilancio	128
Dati analitici	130
Tabella di raccordo: aspetti materiali - Indicatori GRI Standards	139
Tabella di raccordo: GRI - Global Compact	142
GRI Content Index	144
Tabella di raccordo: GRI – Sustainable Development Goals	148
Assurance	151
Contatti	154



# LETTERA AGLI STAKEHOLDER

## Signori Stakeholder,

apriamo questo bilancio rinnovando i nostri sentimenti di vicinanza ai familiari delle vittime del crollo del ponte Morandi a Genova, sull'autostrada A10, avvenuto il 14 agosto 2018. È un evento che ci ha colpito nel profondo e che non potremo mai dimenticare.

Per quanto riguarda le cause del crollo e le eventuali responsabilità, sono in corso le indagini e gli approfondimenti tecnici da parte degli organi inquirenti.

Sin dai primi momenti successivi al tragico evento Autostrade per l'Italia, supportata dall'intero Gruppo Atlantia, ha messo in campo le sue migliori risorse a sostegno delle famiglie delle vittime, delle persone sfollate, dei commercianti, delle imprese e delle Istituzioni locali, e per il ripristino della viabilità. In una specifica sezione di questo bilancio sono descritte tutte le iniziative realizzate a favore della comunità genovese. Questo impegno è oggi la priorità della nostra azione di impresa socialmente responsabile.

È per noi importante sottolineare, nell'introdurre gli obiettivi e i risultati raggiunti nel 2018 in ambito di sostenibilità, che sicurezza, trasparenza e sensibilità sociale rappresentano da sempre l'impegno prioritario del Gruppo Atlantia e delle sue controllate. Nel corso degli anni sono stati effettuati investimenti importanti e interventi innovativi da parte di Autostrade per l'Italia per garantire la sicurezza delle infrastrutture e dei viaggiatori: in particolare, con la copertura totale della rete con asfalto drenante (laddove utilizzabile), il piano di sicurezza delle gallerie con più di 2.000 interventi, l'installazione di barriere ad alta capacità di contenimento, gli oltre 1.800 pannelli a messaggio variabile installati lungo la rete, la segnaletica di preavviso, le pavimentazioni speciali, le campagne di comunicazione per sensibilizzare i viaggiatori a comportamenti di guida corretti. Questo impegno ha portato Autostrade per l'Italia a raggiungere, già nel 2008 - e quindi con due anni di anticipo - l'obiettivo comunitario di riduzione della mortalità al 50%.

All'indomani del crollo del Ponte Morandi, la controllata Autostrade per l'Italia ha promosso un'operazione straordinaria di monitoraggio sulle 130 opere d'arte di maggiore rilevanza, anche avvalendosi di società specializzate esterne. Il monitoraggio, aggiuntivo rispetto ai controlli effettuati sistematicamente da Spea Engineering, ha dato esiti positivi confermando la sicurezza della rete autostradale gestita dalla Società.

Aggiungiamo qualche parola sul bilancio integrato 2018, dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs 254/2016, che racchiude tutti i risultati del Gruppo in ambito di responsabilità sociale, ambientale ed economica. La nostra politica di sostenibilità guarda infatti alla Strategia di sviluppo sostenibile adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU a settembre 2015, con i 17 obiettivi (SDGs) da raggiungere entro il 2030, ed è in linea con le indicazioni del Global Compact.

Nel 2018 l'operazione di acquisizione di Abertis ha reso il Gruppo Atlantia di gran lunga il primo player mondiale nel settore delle infrastrutture di trasporto. Un'operazione che ci permette oggi di mettere insieme competenze, capitali e tecnologie di Italia e Spagna, in una combinazione unica al servizio delle comunità nazionali e dei clienti in tutto il mondo. A seguito dell'acquisizione di Abertis, il Gruppo Atlantia ha oggi una presenza articolata in 16 Paesi, 14.000 chilometri di rete autostradale gestita in concessione e un sistema aeroportuale che serve oltre 60 milioni di passeggeri l'anno tra Italia e Francia.

Nonostante la forte presenza globale, il Gruppo Atlantia mantiene solide radici in Italia. Qui negli anni abbiamo investito la gran parte delle nostre risorse. E sempre qui continueremo a farlo nei prossimi anni.

**Fabio Cerchiai**  
Presidente

**Giovanni Castellucci**  
Amministratore Delegato

# ATLANTIA PER GENOVA

Il 14 agosto 2018 è crollata una sezione del ponte Morandi a Genova, sull'autostrada A10. Il crollo, avvenuto alle 11,36 del mattino, ha causato la morte di 43 persone. Le cause e le eventuali responsabilità sono in corso di accertamento da parte degli organi inquirenti.

## Il ponte Morandi

Il Ponte Morandi fu costruito da Condotte d'Acqua, tra il 1963 e il 1967, per conto dell'ANAS.

Il Gruppo Condotte d'Acqua (Società Pubblica del Gruppo IRI), con il progetto dell'Arch. Morandi, fu selezionato dall'ANAS all'esito di un bando di gara di Appalto-Concorso.

La soluzione tecnica adottata era singolare rispetto alle soluzioni al tempo utilizzate per grandi luci (ponti ad arco, ponti a stralli in acciaio). Tale tecnica fu utilizzata per la costruzione di pochi altri ponti nel mondo (a Maracaibo in Venezuela e sul Wadi al-Kuf in Libia) sempre progettati dall'Arch. Riccardo Morandi e cadde in disuso negli anni successivi.

Gli aspetti più peculiari riguardavano la creazione di un sistema bilanciato avente come elementi di supporto stralli in calcestruzzo precompressi per ridurre la sollecitazione a trazione (il calcestruzzo non lavora a trazione), con tiranti in acciaio annegati nel calcestruzzo e non ispezionabili direttamente. La costruzione ebbe all'inizio dei problemi. Tra il 1992 e il 1996 Autostrade, allora società pubblica (Gruppo IRI) che aveva ricevuto in gestione il ponte nel 1967 dopo il collaudo effettuato da ANAS, decise di correggere alcuni difetti di costruzione sul primo sistema bilanciato (pilone 11), trasferendo il carico dagli stralli esistenti a nuovi stralli esterni e modificando l'attacco degli stralli all'antenna del sistema bilanciato adiacente (pilone 10). A quel tempo Autostrade ritenne di non intervenire con le stesse tecniche sugli altri stralli in quanto non necessario.

Negli anni successivi alla privatizzazione, per le sue caratteristiche tecniche complesse, il viadotto è sempre stato oggetto di monitoraggio continuo e costante - anche da parte di autorevoli enti accademici e di società specializzate esterne - oltre che di manutenzione assidua e specifica. Sul Ponte, Autostrade per l'Italia ha sostenuto una spesa per chilometro ampiamente superiore rispetto alla media della spesa per la manutenzione sulla rete per ponti e viadotti. Nel periodo 2015/2018 (fino al 14 agosto), ci sono stati sul Ponte 926 giorni-cantiere, pari ad una media settimanale di 5 giorni-cantiere su 7 giorni. E nell'ambito delle attività di verifica e monitoraggio, nessuno degli enti e delle strutture specialistiche coinvolte, interne ed esterne indipendenti, ha mai ravvisato elementi di urgenza, né fornito indicazioni sulla necessità di chiusura del Ponte.

## L'iter di ricostruzione del ponte sul Polcevera

Il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, c.d. Decreto Genova (legge 16 novembre 2018, n. 130) ha disposto la nomina di un Commissario straordinario cui sono stati affidati, tra gli altri, i poteri per la demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera. Successivamente, con il DPCM 4 ottobre 2018, è stato nominato Commissario straordinario per la ricostruzione il sindaco di Genova Marco Bucci.

Autostrade per l'Italia, nella sua qualità di Concessionario, sin dalle ore immediatamente successive all'evento si è attivata per consentire in tempi rapidi la costruzione di un nuovo ponte e la ripresa delle normali condizioni di viabilità. A metà ottobre 2018, la società ha inviato al Commissario per la ricostruzione un progetto definitivo per demolire il viadotto attuale e costruirne uno nuovo in 9 mesi (decorrenti dall'approvazione del progetto stesso e dalla disponibilità delle aree). Successivamente, la società ha messo a disposizione del Commissario anche il progetto esecutivo. Sulla base delle previsioni del Decreto Genova, il Commissario ha invece assegnato le operazioni di demolizione e ricostruzione ad altre società, richiedendo ad Autostrade per l'Italia il pagamento degli importi necessari per tali attività, nonché per le ulteriori provvidenze, posti a carico del Concessionario, dal Decreto Genova per un importo complessivo pari a circa 450 milioni di euro. La società ha messo a disposizione le risorse via via richieste dal Commissario, presentando al tempo stesso ricorso presso il TAR Liguria avverso le disposizioni del Decreto Genova e degli atti conseguenti che ne hanno determinato l'esclusione dalla ricostruzione del Ponte, a doverosa tutela dei propri diritti e obblighi di Concessionario. Per non rallentare, in alcun modo, le attività di demolizione e ricostruzione, tali ricorsi sono stati presentati senza richiesta di sospensiva.

## Il monitoraggio straordinario delle infrastrutture

Subito dopo la tragedia di Genova, la società ha promosso un'operazione straordinaria di monitoraggio delle infrastrutture della propria rete realizzata dalle Direzioni di Tronco, responsabili della sicurezza delle tratte di competenza. In particolare, sulle 130 opere d'arte di maggiore rilevanza, i monitoraggi e le analisi sono state effettuate con primarie società specializzate esterne.



L'esito di questi controlli, aggiuntivi rispetto a quelli svolti sistematicamente da Spea Engineering, ha confermato che non ci sono particolari criticità sulle opere analizzate, dimostrando ulteriormente che la rete autostradale è sicura.

Si è inoltre deciso, come piano integrativo del 2019, a ulteriore elemento di garanzia per tutti gli stakeholder, di estendere il piano straordinario di controlli, affiancando la società Spea Engineering con primarie società del settore, su tutto il patrimonio delle opere d'arte gestito da ASPI, costituito da 1943 ponti e viadotti.

## **L'impegno di Atlantia per la sicurezza**

La sicurezza rappresenta da sempre l'impegno prioritario dell'operatività del Gruppo Atlantia. Nel corso degli anni il Gruppo ha effettuato costanti interventi per garantire la sicurezza delle infrastrutture e dei viaggiatori: la copertura totale della rete con asfalto drenante (laddove utilizzabile), il piano di sicurezza delle gallerie con più di 2.000 interventi, l'installazione di barriere ad alta capacità di contenimento, gli oltre 1.800 pannelli a messaggio variabile installati lungo la rete, la segnaletica di preavviso, le pavimentazioni speciali, le campagne di comunicazione per sensibilizzare i viaggiatori a comportamenti di guida corretti e altre iniziative.

Questo impegno ha portato dal 1999 (anno precedente alla privatizzazione) al 2017 alla riduzione del 77% del tasso di mortalità e del 55% del tasso di incidentalità globale. Con tale riduzione Autostrade aveva raggiunto già nel 2008 l'obiettivo comunitario di riduzione della mortalità al 50% dal 2000 al 2010.

In generale, per quanto riguarda le spese di manutenzione, l'attività di Autostrade per l'Italia a valle della privatizzazione (2000) è stata sempre conforme rispetto agli impegni previsti dalla Convenzione, con un consuntivo di spesa in manutenzione nel periodo 2000-2017 di 5,141 miliardi di euro, pari a circa 195 milioni di € di costi di manutenzione in più rispetto agli impegni di spesa previsti in Convenzione (4,946 miliardi di euro).

Tutti questi dati e queste informazioni, unitamente alla pubblicazione integrale della Convenzione, dei suoi allegati e degli atti aggiuntivi, sono stati messi a disposizione di tutti i cittadini in un'area del sito di Autostrade per l'Italia, accessibile direttamente dall'homepage, denominata "Dati e fatti della nostra attività". La sezione del sito viene costantemente aggiornata.

## **L'impegno di Atlantia per la comunità di Genova**

Le attività per aiutare Genova a uscire dall'emergenza sono state assunte come priorità assoluta della nostra azione di impresa socialmente responsabile.

L'impegno di Autostrade per l'Italia e con essa dell'intero Gruppo Atlantia ha riguardato tutti i fronti critici che si sono aperti dal giorno stesso della tragedia: il sostegno alle famiglie delle vittime, il supporto alle famiglie costrette a lasciare le proprie abitazioni, l'aiuto ai commercianti, artigiani e imprenditori direttamente o indirettamente danneggiati a seguito del crollo del viadotto, l'immediato ripristino della viabilità alternativa da e verso il porto e di collegamento con il resto del territorio genovese.

In particolare, sono stati messi immediatamente a disposizione degli abitanti della Zona Rossa, quella direttamente interessata dal crollo del Ponte, una serie di contributi economici per far fronte alle spese di prima necessità: risorse per il pagamento degli affitti e delle rate dei mutui, rimborso di rate di finanziamenti per la ristrutturazione degli immobili, contributi per sostenere i costi dell'avvio del nuovo anno scolastico.

Per quanto riguarda le attività imprenditoriali e commerciali l'attenzione è stata rivolta sia a quelle presenti nella Zona Rossa, sia a quelle locate nella cosiddetta "Zona Arancione". Autostrade per l'Italia ha attivato immediatamente due punti di contatto nell'area sottostante al viadotto, presso la scuola Caffaro e il centro Buranello, per incontrare la comunità territoriale interessata dal crollo. Per la Zona Rossa è stato avviato uno screening delle principali attività industriali presenti: in alcuni casi, sono stati acquistati terreni e capannoni non più utilizzabili per consentire a diverse imprese di disporre delle risorse necessarie per trasferire altrove le proprie attività produttive, favorendo così la salvaguardia dei livelli occupazionali. In merito alle attività commerciali presenti nella cosiddetta "Zona Arancione", il personale del Gruppo ha organizzato incontri con i commercianti e gli artigiani coinvolti per conoscere le difficoltà insorte dal 14 di agosto e per individuare le azioni di mitigazione. Attraverso i colloqui è stato possibile determinare l'entità dei contributi successivamente erogati, allo scopo di coprire interamente le perdite registrate dopo il crollo del ponte: al 31 dicembre 2018 sono state soddisfatte dalla Società 1.730 richieste.

Autostrade per l'Italia ha deciso inoltre di intervenire direttamente per garantire alle famiglie delle vittime i risarcimenti dovuti, senza dover attendere i tempi più lunghi tipici delle procedure messe in atto dalle compagnie assicurative.

Il Gruppo è intervenuto con risorse e mezzi propri, attraverso la Direzione di Tronco di Genova di Autostrade per l'Italia e la società Pavimental, per realizzare interventi urgenti necessari per favorire una progressiva normalizzazione della viabilità cittadina. Alcuni giorni dopo il crollo del ponte, la Direzione di Tronco di Genova di Autostrade per l'Italia ha firmato un protocollo di intesa con l'amministrazione comunale genovese e la Regione Liguria, in base al quale sono stati realizzati interventi specifici di ripavimentazione del manto stradale e altre opere funzionali che hanno consentito di riaprire in breve tempo al traffico direttrici strategiche della città, soprattutto per decongestionare la viabilità dell'area di via Fillak e delle zone limitrofe. In particolare, sono state riattivate Via della Superba, per consentire al traffico portuale di evitare i percorsi cittadini, e Via 30 Giugno 1960, la strada lungo la sponda destra del Polcevera, che ha consentito di creare un collegamento ulteriore tra i quartieri a nord del ponte Morandi e il centro cittadino.





# PROFILO DEL GRUPPO

---


<b>1. Atlantia nel mondo</b>	<b>10</b>
<b>2. Storia del Gruppo</b>	<b>12</b>
<b>3. Gli asset di Atlantia</b>	<b>13</b>
<b>4. Investitori</b>	<b>17</b>
<b>5. La strategia per la creazione di valore</b>	<b>18</b>
<b>6. Contesto operativo</b>	<b>20</b>




# 1. ATLANTIA NEL MONDO

## Atlantia e Abertis, player globale delle infrastrutture per la mobilità


- Presente in 16 Paesi nel mondo
- Circa 14.000 km di rete a pedaggio gestita
- 5 aeroporti con oltre 60 milioni di passeggeri nel 2018


**Colombia**   
86 km di rete

**Porto Rico**   
90 km di rete



**Cile**   
1.088 km di rete

**Argentina**   
175 km di rete

**Brasile**   
4.956 km di rete

   Concessioni

  Pedaggiamento elettronico


UK 

74 km di rete

Francia  

2.035 km di rete



3 aeroporti

Polonia 

61 km di rete

Spagna 

1.775 km di rete

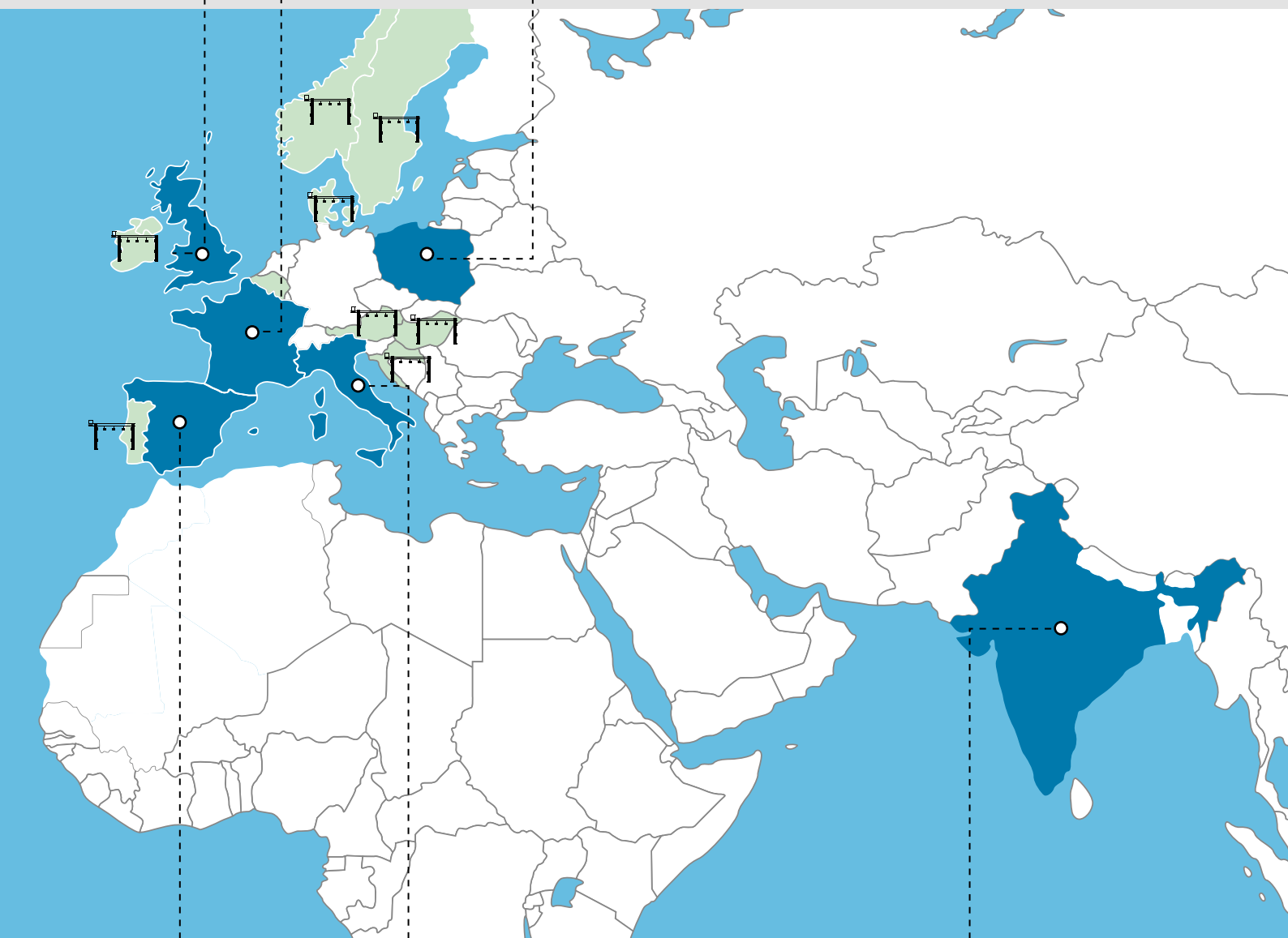
Italia  

3.255 km di rete

2 aeroporti

India 

262 km di rete





## 2. STORIA DEL GRUPPO



**1950**

---

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



**1990**

---

**Telepass: primo sistema al mondo** di esazione dinamica



**1999**

---

La Società Autostrade viene **privatizzata**



**2007**

---

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



**2012**

---

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



**2013**

---

Il Gruppo entra nel **settore aeroportuale**



**2015**

---

Inaugurata la **Variante di Valico**



**2016**

---

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



**2018**

---

**Atlantia, investendo in Abertis, è leader mondiale** nelle infrastrutture di trasporto

## 3. GLI ASSET DI ATLANTIA

Attività e concessioni di Atlantia <sup>(*)</sup> (ante acquisizione Gruppo Abertis)			
Autostrade	% partecipazione Atlantia	km	Scadenza concessione
<b>Italia</b>			
<b>Autostrade per l'Italia</b>	<b>88,06%</b>	<b>2.855</b>	<b>2038</b>
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	44,91%	6	2050
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	21,54%	32	2032
Tangenziale di Napoli	88,06%	20	2037
Autostrade Meridionali <sup>(1)</sup>	51,94%	52	2012
Società Autostrada Tirrenica <sup>(2)</sup>	88,06%	55	2046
<b>Totale</b>		<b>3.020</b>	
<b>Polonia</b>			
Stalexport Autostrada Malopolska	61,20%	61	2027
<b>Brasile</b>			
<b>AB Concessões</b>	<b>50,00%</b>		
Rodovias das Colinas	50,00%	307	2028
Concessionária da Rodovia MG050	50,00%	372	2032
Triangulo do Sol Auto Estradas	50,00%	442	2021
<b>Totale</b>		<b>1.121</b>	
<b>Cile</b>			
<b>Grupo Costanera</b>	<b>50,01%</b>		
Costanera Norte	50,01%	43	2033
AMB <sup>(4)</sup>	50,01%	10	2020
Litoral Central	50,01%	81	2031
Autopista Nororiente <sup>(4)</sup>	50,01%	22	2044
Vespucio Sur	50,01%	24	2032
Vespucio Oriente (AVO II) <sup>(5)</sup> (in costruzione)	50,01%	5	2052
Ruta 78-68 <sup>(5)</sup> (in costruzione)	50,01%	9	2049
<b>Los Lagos</b>	<b>100%</b>	<b>135</b>	<b>2023</b>
<b>Totale</b>		<b>315</b>	



Attività e concessioni di Atlantia <sup>(*)</sup> (ante acquisizione Gruppo Abertis)			
Aeroporti	% partecipazione Atlantia	Scali	Scadenza concessione
Aeroporti di Roma	99,38%	2	2044
<b>Azzurra Aeroporti</b>	<b>60,40% <sup>(7)</sup></b>		
Aéroports de la Côte d'Azur	64,00%	3	2044
Altri business	% partecipazione Atlantia	km rete	Settore di attività
Telepass	100%	24.100 <sup>(6)</sup>	Sistemi di pedaggiamento elettronico
Electronic Transaction Consultants	64,46%	1.134	Sistemi di pedaggiamento elettronico
Spea Engineering	97,49%		Servizi di ingegneria infrastrutture autostradali/aeroportuali
Pavimental	96,89%		Costruzione e manutenzione infrastrutture autostradali/ aeroportuali
Altre partecipazioni rilevanti	% partecipazione Atlantia		Settore di attività
Aeroporto di Bologna <sup>(3)</sup>	29,38		
Getlink <sup>(3)</sup>	15,49		Società concessionaria e gestore del tunnel della Manica
Hochtief <sup>(3)</sup>	23,86%		Società di costruzioni

(\*) Include le società concessionarie consolidate integralmente.

(\*\*) Acquisiti in data 29 ottobre 2019 a seguito del perfezionamento dell'acquisizione della partecipazione del 50%+1 azione in Abertis HoldCo.

(1) In relazione alla gara per la riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio".

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

(3) Società non consolidata integralmente.

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

(5) Tramite la controllata cilena Grupo Costanera, Atlantia si è aggiudicata la gara per la costruzione e gestione in esercizio del progetto Amerigo Vespuccio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78-68.

(6) Presente in 7 paesi europei: Italia, Austria, Belgio, Francia, Polonia, Portogallo e Spagna. Dal 1° marzo 2019 il servizio è stato esteso anche a Germania e Paesi Scandinavi (Danimarca, Norvegia e Svezia).

(7) Alla scadenza della concessione sarà incorporata da Via Paulista con scadenza complessiva 2047.



Attività e concessioni di Abertis <sup>(**)</sup>			
Autostrade	% partecipazione Abertis	km	Scadenza concessione
<b>Italia</b>			
Autostrada Brescia Padova	90,03%	236	2026
<b>Francia</b>			
Sanef	100%	1.388	2031
Sapn	100%	372	2033
<b>Totale</b>		<b>1.760</b>	
<b>Spagna</b>			
<b>Autopistas</b>	<b>100%</b>		
Acesa	100%	478	2021
Aucat	100%	47	2039
Aulesa	100%	38	2055
Aumar	100%	468	2019
Avasa	100%	294	2026
Castellana/Iberpistas	100%	120	2029
Invicat	100%	66	2021
Túnel de Barcelona	50,01%	46	2037
<b>Totale</b>		<b>1.557</b>	
<b>Porto Rico</b>			
Autopista Puerto Rico	100%	2	2044
Metropistas	51%	88	2061
<b>Totale</b>		<b>90</b>	
<b>Argentina</b>			
GCO	42,87%	56	2030
Ausol	31,59%	119	2030
<b>Totale</b>		<b>175</b>	
<b>Brasile</b>			
<b>Arteris</b>	<b>41,97%</b>		
Fernão Dias	41,97%	570	2033
Litoral Sul	41,97%	406	2033
Planalto Sul	41,97%	413	2033
Via Paulista	41,97%	404	2047
Régis Bittencourt	41,97%	390	2033
Intervias	41,97%	380	2028
Fluminense	41,97%	320	2033
Autovias <sup>(7)</sup>	41,97%	317	2019
Centrovias	41,97%	218	2019
<b>Totale</b>		<b>3.418</b>	



Attività e concessioni di Abertis <sup>(**)</sup>			
Autostrade	% partecipazione Abertis	km	Scadenza concessione
<b>Cile</b>			
<b>Vias Chile</b>	<b>80,53%</b>		
Rutas del Elqui	80,53%	229	2022
Rutas del Pacífico	80,53%	141	2023
Autopistas del Sol	80,53%	133	2021
Autopista de Los Libertadores	80,53%	116	2026
Autopista de Los Andes	80,53%	92	2036
Autopista Central	76%	62	2031
<b>Totale</b>		<b>773</b>	
<b>India</b>			
Trichy Tollway	100%	94	2026
Jadcherla Expressways	100%	58	2026
<b>Totale</b>		<b>152</b>	
<b>Altri business</b>			
	% partecipazione Abertis		Settore di attività
Abertis Mobility services (Emovis ed Eurotoll)	100%		Sistemi di pedaggio elettronico

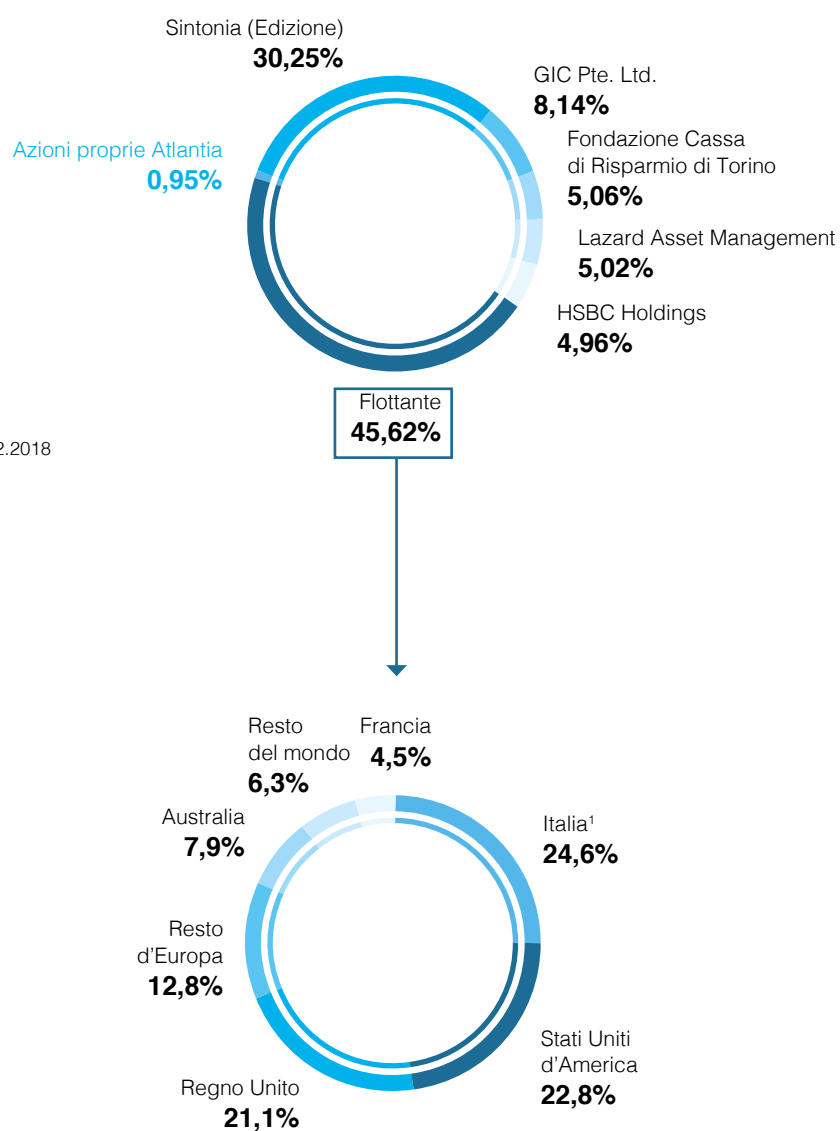
(\*) Include le società concessionarie consolidate integralmente.

(\*\*) Acquisiti in data 29 ottobre 2019 a seguito del perfezionamento dell'acquisizione della partecipazione del 50%+1 azione in Abertis HoldCo.

- (1) In relazione alla gara per la riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio".
- (2) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.
- (3) Società non consolidata integralmente.
- (4) La durata della concessione è stimata in relazione agli accordi con il Concedente.
- (5) Tramite la controllata cilena Grupo Costanera, Atlantia si è aggiudicata la gara per la costruzione e gestione in esercizio del progetto Amerigo Vespucio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78-68.
- (6) Presente in 7 paesi europei: Italia, Austria, Belgio, Francia, Polonia, Portogallo e Spagna. Dal 1° marzo 2019 il servizio è stato esteso anche a Germania e Paesi Scandinavi (Danimarca, Norvegia e Svezia).
- (7) Alla scadenza della concessione sarà incorporata da Via Paulista con scadenza complessiva 2047.

## 4. INVESTITORI

### Azionariato e ripartizione geografica del flottante

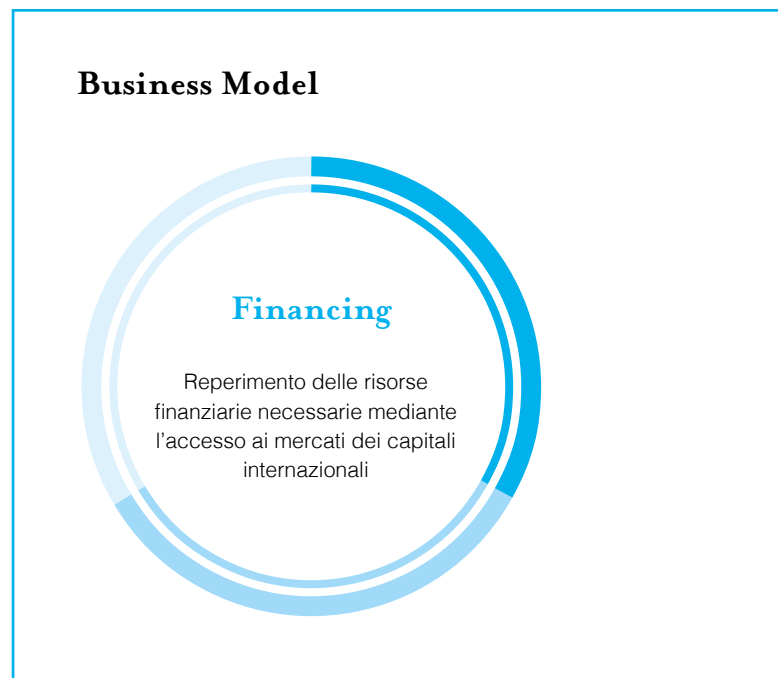
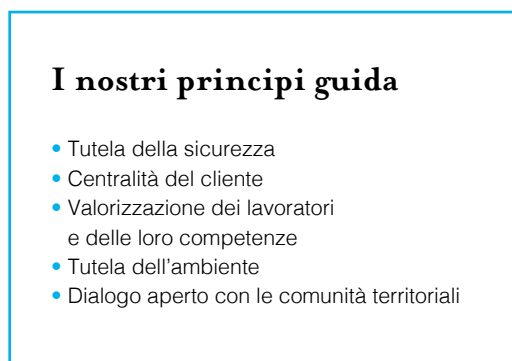
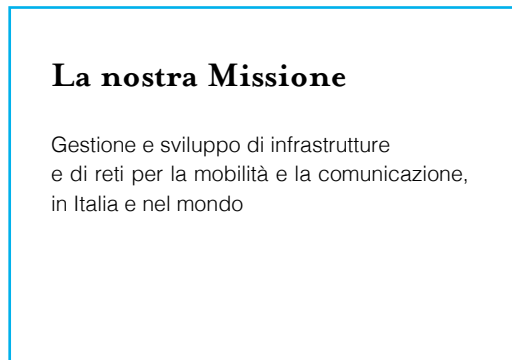


Fonte: Consob, dati al 31.12.2018

Fonte: Nasdaq, dati al 31.12.2018. (1) Include gli investitori retail.



## 5. LA STRATEGIA PER LA CREAZIONE DI VALORE



## Servizi

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

## Tecnologia

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

## Investimenti

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



## Gli Outcome

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


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

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



## 6. CONTESTO OPERATIVO

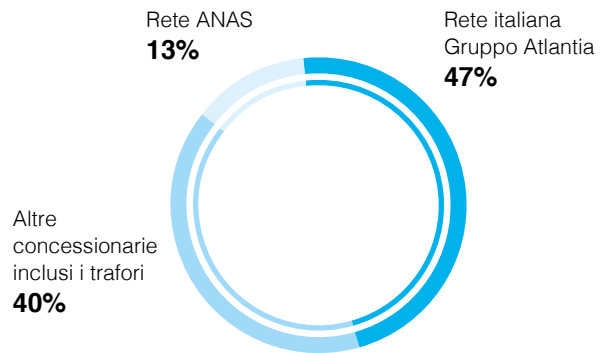
### Reti autostradali in Italia\*



Rete autostradale italiana al 30.06.2018: **6.943,2 km** di cui a pedaggio **6.003,4 km** (86,5%)

Il Gruppo Atlantia è il principale operatore autostradale nazionale e gestisce, dopo l'acquisizione di Abertis, oltre il 54% della rete nazionale a pedaggio.

Rete autostradale italiana e operatori (km)



\* Fonte: Elaborazioni su dati Aiscat

Il traffico sulla rete autostradale italiana del Gruppo (51.059,1 milioni veicoli\*km) è risultato sostanzialmente stabile (+0.2%) rispetto all'anno precedente, generando un incremento di 68 milioni di euro dei ricavi da pedaggio, di cui 51 attribuibili agli incrementi tariffari.

Si segnala che l'iniziativa di Autostrade per l'Italia relativa all'esonero del pedaggio sull'area genovese ha originato un minor introito netto stimabile in circa 7 milioni di euro.

#### Traffico 2018 – Rete italiana del Gruppo

	Traffico (milioni di km percorsi)			
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Totale veicoli	Var% su 2017 <sup>1</sup>
Autostrade per l'Italia S.p.A.	41.376,6	6.625,8	<b>48.002,5</b>	<b>0,2%</b>
Società Autostrade Meridionali	1.666,4	34,6	<b>1.701,0</b>	<b>-0,1%</b>
Tangenziale di Napoli	911,6	15,8	<b>927,4</b>	<b>0,0%</b>
Traforo del Monte Bianco	8	3,5	<b>11,6</b>	<b>-1,8%</b>
Raccordo autostradale Valle d'Aosta	92,5	20,6	<b>113,1</b>	<b>-3,4%</b>
Società Autostrada Tirrenica	278,3	25,2	<b>303,5</b>	<b>-1,5%</b>
<b>Totale concessionarie italiane</b>	<b>44.333,4</b>	<b>6.725,5</b>	<b>51.059,1</b>	<b>0,2%</b>

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

## Reti autostradali all'estero

L'andamento del traffico sulle reti estere, escluso il Gruppo Abertis, ha fatto segnare i seguenti andamenti: Cile +4,6%, Brasile +0,7%, Polonia +5,2%.

In termini di ricavi operativi si registra un valore di 626 milioni di euro con una riduzione di 22 milioni rispetto al 2017, dovuta all'impatto della svalutazione del real brasiliano.

Traffico 2018 - Società estere del gruppo (milioni di Km percorsi)	2017	2018	Var. <sup>2</sup> %
<b>Brasile</b>			
Triangulo do Sol	1.435	1.463	1,9%
Rodovias das Colinas	2.001	2.005	0,2%
Rodovia MG050	843	842	-0,2%
<b>Totale</b>	<b>4.279</b>	<b>4.309</b>	<b>+0,7%</b>
<b>Cile</b>			
Costanera Norte	1.265	1.324	4,7%
Vespucio Sur	971	969	-0,3%
Litoral Central	129	137	6,8%
Autopista Nororiente	94	110	16,2%
Acceso vial Aeropuerto AMB	27	28	5,2%
Los Lagos	1.030	1.108	7,6%
<b>Totale</b>	<b>3.516</b>	<b>3.676</b>	<b>4,6%</b>
<b>Polonia</b>			
Stalexport	959	1.009	5,2%

<sup>2</sup> Percentuali calcolate su dati con arrotondamento.

## Attività aeroportuali italiane

Nel corso del 2018, il sistema aeroportuale romano ha accolto circa 49 milioni di passeggeri, registrando una crescita del 4,2% rispetto all'anno precedente.

Il segmento UE, pari al 50% del traffico totale, risulta in crescita dell'1,6% rispetto all'anno precedente, mentre il segmento Extra UE mostra una variazione positiva del 14,1%, attribuibile prevalentemente ai voli di lungo raggio.

I ricavi operativi 2018 delle attività aeroportuali italiane sono pari a 935 milioni di euro, in incremento di 41 milioni di euro (+5%) rispetto all'anno precedente.

I ricavi per servizi aeronautici, pari a 667 milioni di euro, aumentano complessivamente di 33 milioni di euro (+5%) rispetto al 2017, per effetto principalmente dei maggiori volumi di traffico registrati nel 2018 (+4,2%).

## Attività aeroportuali estere

Nel 2018 l'aeroporto di Nizza ha accolto 13,9 milioni di passeggeri +4,1% sul 2017. In crescita anche i movimenti di general aviation (+1,1%). I ricavi operativi ammontano a 305 milioni di euro, in aumento di 24 milioni di euro (+9%) rispetto all'anno precedente. I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 167 milioni di euro, con un incremento di 8 milioni di euro rispetto all'anno precedente.







# **PRESIDIO DEI RISCHI**

---

<b>1. Fasi del processo di Risk Management</b>	<b>24</b>
<b>2. Business Risk Model</b>	<b>25</b>
<b>3. Principali rischi non strettamente finanziari</b>	<b>26</b>
<b>4. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi</b>	<b>26</b>



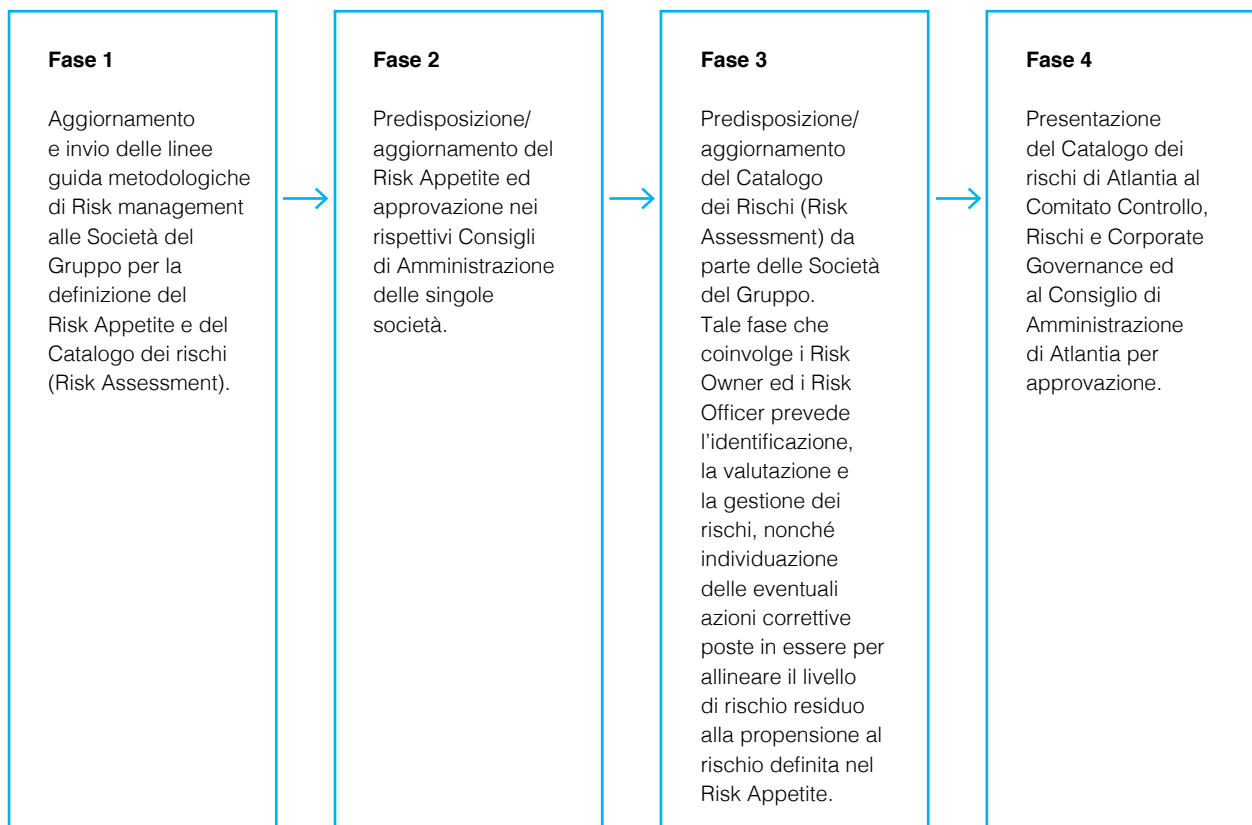
Il Gruppo Atlantia ritiene fondamentale valutare preventivamente e in modo continuativo la natura ed il livello dei rischi generati o subiti derivanti dall'attività d'impresa, al fine di definire gli obiettivi strategici aziendali, di indirizzare le decisioni operative d'impresa e della creazione di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

A partire dal 2005 è stato implementato il processo di Enterprise Risk Management (ERM), che prevede l'identificazione, la valutazione e la gestione dei rischi aziendali; il modello di ERM applicato nel Gruppo si è evoluto nel tempo con l'introduzione del Risk Appetite (un framework volto a definire la natura e il livello del rischio compatibile con gli obiettivi strategici) e la definizione di Linee Guida metodologiche di Risk Management di Gruppo, allineate alle best practice di settore. In tutte le società del Gruppo è stato identificato un Risk Officer a presidio del processo di Risk Management, che supporta i Risk Owner nell'applicazione della metodologia di risk management.

## 1. FASI DEL PROCESSO DI RISK MANAGEMENT

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

Di seguito si riportano le principali fasi del processo:



## 2. BUSINESS RISK MODEL

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

### **Rischio Finanziario**

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

### **Rischio di Compliance**

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

### **Rischio sviluppo e diversificazione del business**

Rischi legati all'organizzazione, ai processi ed alle procedure interne all'azienda che potrebbero risultare non adeguati a supportare gli obiettivi di sviluppo e diversificazione e/o l'integrazione dei Modelli di Governance di Gruppo da parte delle società di cui si è acquisito il controllo.

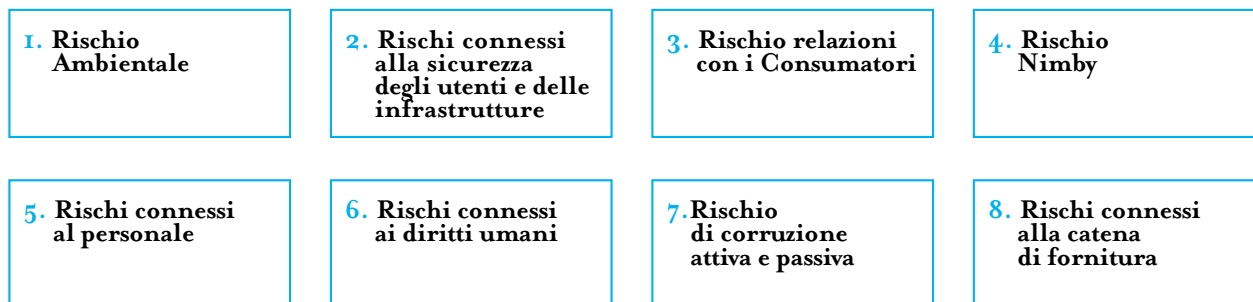
### **Rischio gestione operativa**

Rischi legati all'organizzazione, ai processi ed alle procedure interne all'azienda che potrebbero risultare non adeguati a supportare gli standard di sicurezza previsti, i livelli di servizio attesi e la gestione operativa, con conseguente impatto sul capitale di immagine e responsabilità sociale e/o sui risultati economici di Gruppo.



### 3. PRINCIPALI RISCHI NON STRETTAMENTE FINANZIARI

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



Per ciascuna tematica sono state definite, con il supporto dei Risk Owner e dei Risk Officer delle Società del Gruppo, schede di rischio che descrivono i rischi mappati ed i presidi di controllo identificati (Linee guida / procedure di gestione e mitigazione del rischio e flussi informativi e controlli), al fine di valutare l'adeguatezza del sistema di controllo interno e l'allineamento alla propensione al rischio definita nel Risk Appetite.

### 4. PRESIDI DI CONTROLLO TRAVERSALI AI PRINCIPALI RISCHI

Relativamente al sistema di controllo interno e ai flussi informativi, fatte salve le eventuali specificità delle singole categorie di rischio, il sistema è incentrato sulla possibilità di inviare dall'interno e dall'esterno segnalazioni di violazione/ sospetta violazione del Codice Etico all'Ethics Officer o, ove presenti, agli Organismi di Vigilanza ex d.lgs.231/ Compliance Officer, anche attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale accessibile dal sito internet della società. Il sistema garantisce riservatezza e anonimato sia dei segnalanti che dei segnalati, al fine anche di rilevare e gestire eventuali violazioni, così come definito nell'ambito della "Whistleblowing Policy". Inoltre, la Direzione Internal Audit di Gruppo effettua delle verifiche specifiche sul disegno e il corretto funzionamento delle procedure a presidio dei rischi in questione, nell'ambito degli audit sulle società del Gruppo. Di seguito si riportano gli ambiti di rischio analizzati:

#### 1. Rischio Ambientale

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

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

Il Codice Etico definisce i principi guida in materia ambientale, stabilendo che le attività debbano essere condotte in conformità agli standard internazionali, alle leggi e ai regolamenti, relativi alla tutela dell'ambiente, dei Paesi in cui il Gruppo opera e delle comunità interessate dalle attività aziendali. Il Gruppo favorisce la formazione e la sensibilizzazione sulle tematiche ambientali del proprio personale e di quello degli appaltatori/sub-appaltatori per la prevenzione dei rischi e la salvaguardia dell'ambiente. Inoltre, il Gruppo Atlantia ha implementato dei sistemi di Gestione Ambientale, conformi alla norma UNI EN ISO 14001, che coinvolgono l'Organizzazione a tutti i livelli, al fine di garantire e migliorare costantemente le condizioni ambientali nei contesti in cui opera, in termini sia di prevenzione dell'inquinamento che di rispetto della normativa di settore.

### 3. Principali rischi non strettamente finanziari

#### 4. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi

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

##### 1.2 Flussi informativi e controlli

Le società operative gestiscono la propria performance ambientale attraverso degli specifici indicatori, al fine di individuare anche le possibili aree di miglioramento. Vengono, poi, effettuate verifiche ad hoc da parte delle strutture operative preposte, oltre a quelle svolte dall'ente terzo in caso di certificazione, le cui risultanze sono considerate nell'ambito dei piani di miglioramento del sistema di gestione. Viene predisposto un report annuale "Responsabilità aziendali sulla sicurezza sui luoghi di lavoro e sulla tutela ambientale" da parte delle società, esaminato dai Consigli di Amministrazione societari.

## 2. Rischi connessi alla sicurezza degli utenti e delle infrastrutture<sup>1</sup>

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

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

Il Gruppo Atlantia adotta procedure, organizzazione, tecnologie e investimenti volti ad assicurare i migliori standard di sicurezza possibili. A questo scopo vengono effettuati:

- nell'ambito delle società operative del Gruppo, controlli e verifiche periodiche, come previsto da apposite procedure interne, al fine di definire e svolgere gli interventi manutentivi e le altre attività funzionali alle conservazioni in efficienza delle infrastrutture e miglioramento delle stesse;
- campagne e progetti di informazione e sensibilizzazione su tematiche legate alla sicurezza al fine di formare le risorse impegnate nella gestione dei servizi all'utenza.

Inoltre, le società operative del Gruppo perseguono

il miglioramento continuo del servizio offerto e dei processi che contribuiscono alla progettazione, realizzazione e sicurezza del servizio stesso, anche attraverso sistemi certificati. Il Gruppo si è dotato di articolati modelli di gestione delle emergenze relativamente ad eventi che potrebbero avere significativi impatti sull'utenza autostradale ed aeroportuale. Si rimanda al capitale sociale per una descrizione delle attività svolte dalle Società operative del Gruppo in tale ambito.

### 2.2 Flussi informativi e controlli

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

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

## 3. Rischio Relazioni con i Consumatori

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

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

Il Gruppo Atlantia, attraverso le sue società operative, ha istituito appositi Organi consultivi e propositivi che hanno l'obiettivo di

<sup>1</sup> Con riferimento all'evento del 14 agosto occorso a Genova, si veda la sezione "Atlantia per Genova".



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

Le Società del Gruppo hanno definito apposite «carte dei servizi» che illustrano altresì agli utenti le modalità di invio degli eventuali reclami. Relativamente alle modalità di gestione dei reclami si veda il relativo paragrafo nel Capitolo Capitale sociale.

Relativamente alla tutela della privacy della clientela, il Gruppo, attraverso apposite procedure interne formalizzate dalle Società operative ed i principi definiti nel Codice Etico, è impegnato a proteggere le informazioni ed i dati degli utenti al fine di evitare ogni uso improprio delle stesse, nel rispetto di quanto previsto dalle normative in materia di protezione dei dati personali, tra cui il nuovo regolamento europeo in materia di protezione dei dati personali (GDPR). Le società del Gruppo hanno nominato, ove previsto, un Data Protection Officer (DPO) e attivato appositi canali di comunicazione per la gestione di qualsiasi problematica e l'esercizio dei diritti degli interessati al trattamento dei dati personali. Sono inoltre presenti appositi protocolli per la gestione della sicurezza dei sistemi informatici al fine di garantire la protezione dei dati da eventuali attacchi.

### **3.2 Flussi informativi e controlli**

Le risultanze degli incontri nell'ambito degli Organi Consultivi sono condivise con i soggetti esterni coinvolti e debitamente formalizzate. I Report periodici sulla qualità del servizio erogato vengono illustrati e condivisi in appositi Comitati interni, ove presenti nelle Società operative, e/o con le strutture di riferimento. Relativamente alle tematiche connesse alla privacy, il DPO informa periodicamente il Titolare del trattamento in merito alle disposizioni in materia di protezione dei dati personali e gestisce i flussi informativi verso le Autorità Garanti.

## **4. Rischio Nimby**

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

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

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

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

## 4. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi

### 4.2 Flussi informativi e controlli

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

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

## 5. Rischi connessi al personale

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

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

La gestione delle risorse umane avviene senza preclusione o discriminazione di sesso, razza, nazionalità o religione, oltre che nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo. Il Gruppo ha inoltre emanato un Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo.

L'**Ethics Officer** vigila sull'osservanza del **Codice Etico e del Codice di Condotta** di Gruppo, attraverso lo svolgimento di verifiche riguardanti eventuali segnalazioni di presunta violazione dei suddetti Codici. Inoltre, le Società italiane del Gruppo Atlantia hanno istituito **Organismi di Vigilanza**, che gestiscono eventuali segnalazioni di inosservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001, mentre le Società estere del Gruppo hanno individuato un Compliance Officer.

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

Il Gruppo promuove la diffusione anche tra i propri dipendenti di principi ambientali, etici e di Governance conformi ai più elevati standard. Anche a tale scopo il Gruppo si è dotato di alcuni strumenti di valutazione delle performance al fine di indirizzare i comportamenti dei propri dipendenti, diffusi in tutte le società del Gruppo, ai diversi livelli di seniority. Si tratta di strumenti volti alla valutazione annuale delle performance, che rappresenta la base per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. I sistemi offrono ai dipendenti trasparenza e opportunità di feedback puntuali da parte del responsabile, contribuendo in tal modo a una maggiore interconnessione tra produttività, motivazione e fiducia verso l'Organizzazione.

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

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

### 5.2 Flussi informativi e controlli

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



## 6. Rischi connessi ai diritti umani

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

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

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

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

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

### 6.2 Flussi informativi e controlli

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

## 7. Rischio di corruzione attiva e passiva

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

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

Il Gruppo Atlantia, in linea con i requisiti previsti dalla UNI ISO 37001, nel 2017 ha adottato una Policy Anticorruzione, in coerenza con il Codice Etico, che integra in un quadro organico le regole di prevenzione e di contrasto già vigenti, con l'obiettivo di rafforzare il proprio impegno nella lotta contro la corruzione. È stato inoltre nominato un Responsabile Anticorruzione all'interno di tutte le società del Gruppo e sono state avviate le certificazioni ai sensi della UNI ISO 37001 da parte delle principali società (certificazione già conseguita per Aeroporti di Roma).

Si veda in merito il paragrafo specifico all'interno del Capitolo Governance.

### 7.2 Flussi informativi e controlli

La Policy Anticorruzione di Gruppo prevede, oltre ai presidi posti in essere per le altre categorie di rischio, la possibilità di segnalare la violazione, o sospetta violazione, della Normativa Anticorruzione o della Policy stessa all'Organismo di Vigilanza competente e per conoscenza al Responsabile Anticorruzione della Società del Gruppo interessata (con le modalità specificate nella Policy).



### 8. Rischi connessi alla catena di fornitura

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

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

Relativamente al sistema di controllo interno a presidio di tali rischi nelle Società operative del Gruppo si vada capitolo "Supply Chain" all'interno del Capitale Sociale.





# GOVERNANCE

---

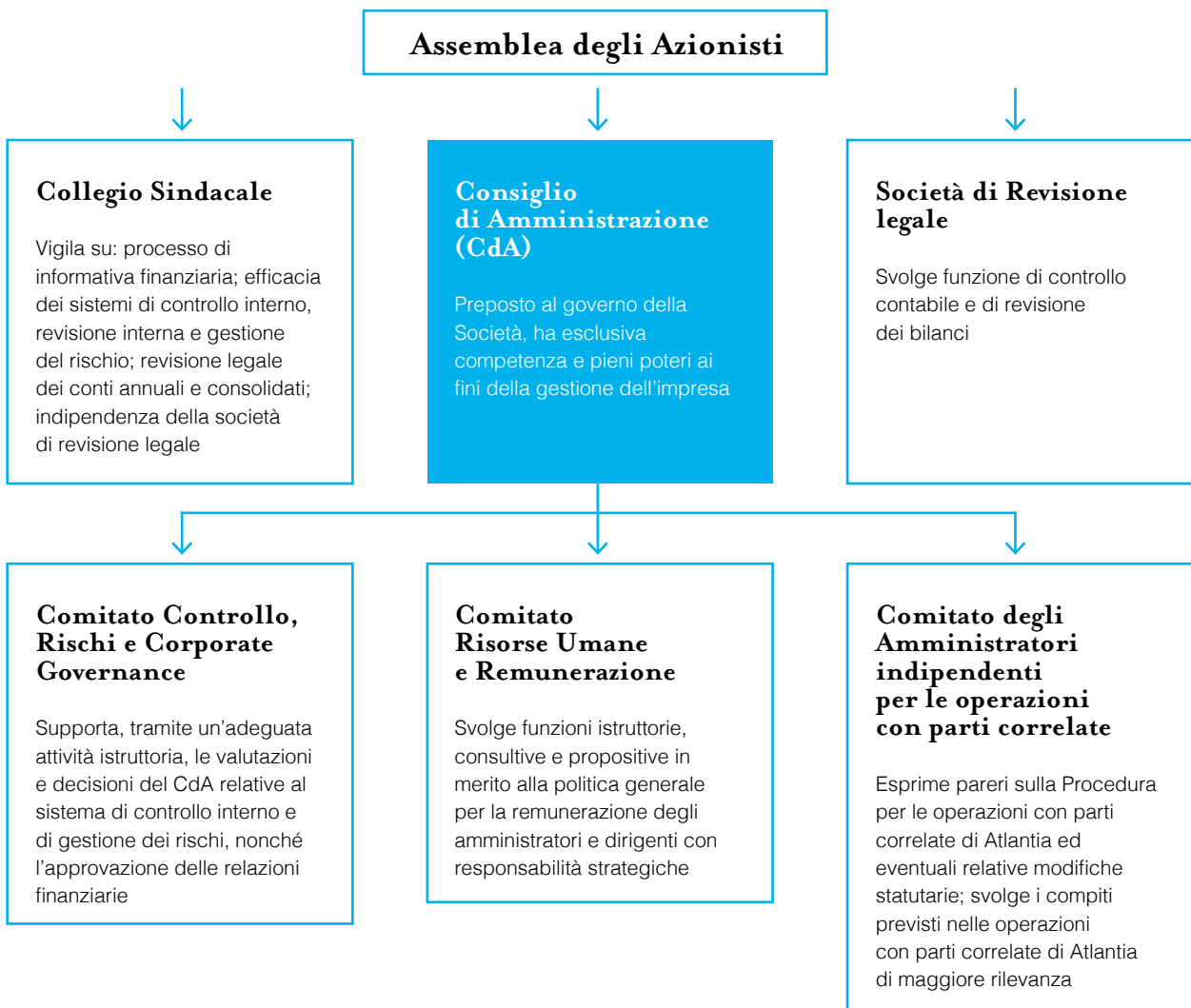
<b>1. Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia</b>	<b>34</b>
<b>2. Il sistema di controllo interno</b>	<b>37</b>
<b>3. Policy anticorruzione</b>	<b>40</b>
<b>4. La tutela dei diritti umani</b>	<b>40</b>
<b>5. Politica di remunerazione del Gruppo</b>	<b>41</b>
<b>6. Governance della sostenibilità</b>	<b>41</b>



Atlantia S.p.A. adotta un Sistema di Amministrazione e Controllo di tipo tradizionale, basato su regole allineate con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e gli standard più elevati raccomandati dal mercato. Tale sistema di regole viene periodicamente aggiornato per risultare coerente e rispondere all'evoluzione dell'attività e alle indicazioni previste dai principi e dai criteri espressi nel Codice di Autodisciplina redatto dal Comitato per la Corporate Governance delle società quotate. La gestione aziendale è affidata al Consiglio di Amministrazione, le funzioni di vigilanza sono attribuite al Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile alla Società di Revisione Legale dei conti, nominata dall'Assemblea degli Azionisti.



### I. Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia



## I. Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia

Successivamente al 31/12, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 18 gennaio 2019, aderendo alle raccomandazioni contenute nel Codice di Autodisciplina delle società quotate, ha istituito al proprio interno un Comitato Nomine composto da 5 Amministratori, di cui 3 indipendenti. Il Comitato svolge funzioni di natura consultiva formulando pareri e raccomandazioni al Consiglio in merito a: composizione del Consiglio medesimo, figure professionali la cui presenza all'interno del CdA sia ritenuta opportuna, numero massimo di incarichi di amministratore o sindaco in società quotate, proposte di cooptazione laddove occorra sostituire Amministratori indipendenti.

L'intero CdA viene nominato sulla base di liste presentate dai Soci e dal CdA uscente, secondo la procedura delineata nello Statuto. Le liste sono messe a disposizione del pubblico secondo le modalità previste dalle norme applicabili, almeno 21 giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima o unica convocazione.

Almeno 2 candidati di ciascuna lista devono essere in possesso dei requisiti di indipendenza, e uno di essi dovrà essere iscritto al primo posto della stessa lista. Ciascuna lista dovrà essere corredata da un'esauriente informativa circa le caratteristiche personali e professionali dei candidati, il possesso dei requisiti di indipendenza, l'inesistenza di cause di ineleggibilità o incompatibilità.

Si segnala che, in materia di equilibrio tra i generi nella composizione degli organi di amministrazione e controllo delle società quotate, lo Statuto della Società ha recepito le disposizioni introdotte dalla Legge n. 120 del 12/07/2011, modificando gli articoli relativi all'elezione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale per prevedere modalità di formazione delle liste ed un criterio suppletivo di "scorrimento" delle stesse che consentano il rispetto dell'equilibrio tra generi ad esito delle votazioni assembleari. Alla luce di tali previsioni, per il prossimo rinnovo del Consiglio di Amministrazione (Assemblea di approvazione bilancio 2018), le liste che contengano un numero di candidati pari o superiore a tre devono indicare almeno un terzo dei candidati appartenenti al genere meno rappresentato.

Per ulteriori informazioni sul sistema di Corporate Governance, rispetto a quanto riportato e alla composizione dei comitati interni al CdA, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2018 ([www.atlantia.it/it/corporate-governance](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance)).



Il CdA in carica al 31.12.2018, a seguito della scomparsa del Consigliere Gilberto Benetton in data 22 ottobre 2018 e delle dimissioni del Consigliere Lynda Tyler Cagni, rassegnate con efficacia 16 novembre 2018, risulta composto da 13 Consiglieri di cui 11 non esecutivi, 2 esecutivi (l'Amministratore Delegato e il Presidente) e 7 indipendenti. Nel corso del 2018 il Consiglio ha tenuto 16 riunioni della durata media di 2,5 ore, con una partecipazione media del 88,4%.

Il processo di autovalutazione del CdA relativo al 2018, tenutosi

nel mese di gennaio 2019, si è concentrato sui seguenti aspetti:

- dimensione, composizione e rappresentazione della diversità nel Consiglio di Amministrazione;
- funzionamento, processi decisionali e ruolo del Consiglio di Amministrazione;
- ruolo del Presidente
- strategia e obiettivi;
- struttura e persone;
- Comitati del Consiglio di Amministrazione;
- dinamiche di Consiglio, metodo di Autovalutazione e Benchmarking

Le risultanze del processo di autovalutazione e le relative analisi hanno evidenziato che la larga maggioranza dei rispondenti ha confermato un quadro positivo, con particolare apprezzamento per l'apertura e la qualità delle discussioni consiliari.

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

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

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

Inoltre, nel corso dell'anno, il Presidente della Società ha posto in essere una serie di iniziative, volte ad accrescere la conoscenza della realtà e delle dinamiche aziendali ed a fornire un aggiornamento sull'evoluzione del quadro normativo ed autoregolamentare di riferimento. In particolare, nelle riunioni del 16 febbraio e 8 giugno 2018 sono state organizzate sessioni c.d. di "induction" nelle quali sono stati forniti a Consiglieri e Sindaci approfondimenti circa rispettivamente l'aggiornamento sui piani di sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino e Business City Aeroporto di Fiumicino e sul sistema di protezione della privacy dei dati informatici e delle attività commerciali di ASPI e ADR. In riferimento a quanto riportato nell'art.123-bis, comma 2,



lett. d-bis del TUF in merito alla valorizzazione delle politiche in materia di diversità, i partecipanti all'autovalutazione hanno espresso un giudizio positivo sul Consiglio di Amministrazione di Atlantia.

La diversità emerge, infatti, come rappresentata nell'Organo secondo le diverse accezioni considerate, ossia età, esperienza / seniority e genere; con minore enfasi formazione, cultura ed esperienza internazionale. Quest'ultimo aspetto, quale dimensione prioritaria e anche a beneficio di eventuali future riflessioni sulle politiche in materia di diversità per il Consiglio, viene concordemente indicato come suscettibile di

miglioramento, soprattutto alla luce della recente acquisizione del Gruppo Abertis. In misura minore, alcuni Consiglieri hanno indicato come opportuno l'inserimento di expertise in ambito legale e di information technology.

Si segnala inoltre, che il Consiglio di Amministrazione nella riunione del 18 gennaio 2019 ha aggiornato il Codice di Autodisciplina di Atlantia, recependo, tra l'altro: i) le novità in tema di diversity introdotte nel Codice di Autodisciplina delle società quotate nel luglio 2018 e ii) introducendo - pur senza adottare una specifica policy - la possibilità per il Consiglio di Amministrazione di esprimere agli Azionisti orientamenti sulle

#### Consiglio di Amministrazione in carica al 31 dicembre 2018

Nome e cognome	Carica in Atlantia	Ruolo	Anni in carica	% di partecipazione	Numero di altri incarichi <sup>(1)</sup>
Fabio Cerchiai	Presidente	Esecutivo	9	100	7
Giovanni Castellucci	Amministratore delegato	Esecutivo	13	100	6
Carla Angela	Amministratore	Indipendente	6	93,8	-
Carlo Bertazzo	Amministratore		6	87,5	7
Bernardo Bertoldi	Amministratore	Indipendente	6	100	7
Gianni Coda	Amministratore	Indipendente	6	100	2
Elisabetta De Bernardi di Valserra	Amministratore		3	81,3	4
Massimo Lapucci	Amministratore	Indipendente	6	100	9
Lucy P. Marcus	Amministratore	Indipendente	6	100	-
Giuliano Mari	Amministratore	Indipendente	10	100	2
Valentina Martinelli	Amministratore		6	100	-
Monica Mondardini <sup>(2)</sup>	Amministratore	Indipendente	7	81,3	6
Marco Patuano	Amministratore		2	93,8	9

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

(2) Dimessasi il 19/2/2019.

#### Composizione % per classi di età del CdA al 31.12.2018

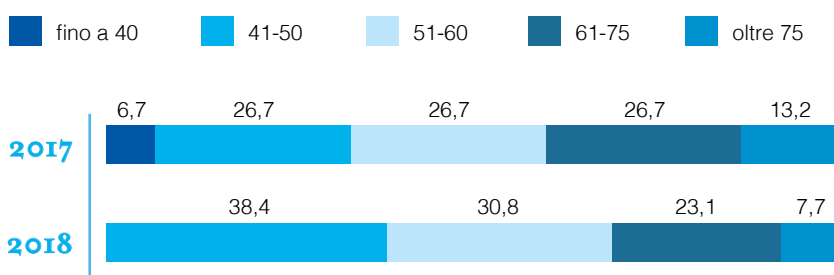


figure manageriali e professionali la cui presenza nel Consiglio di Amministrazione sia ritenuta opportuna considerando anche i nuovi criteri di diversità introdotti nel Codice.

La Società, quindi, anche alla luce dell'aggiornamento del Codice di Autodisciplina ha ritenuto di non adottare politiche ulteriori in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, previste dall'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis del TUF, ritenendo già assicurato l'equilibrio dei generi della composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Infine, in merito alle misure adottate dalla Società per promuovere la parità di trattamento e di opportunità tra i generi, si evidenzia che il Gruppo Atlantia nel corso del 2018, in quanto aderente al Global Compact e richiamando i principi costituzionalmente sanciti di parità tra uomini e donne, la normativa comunitaria sulla tutela della dignità delle donne e degli uomini sul posto di lavoro e la normativa nazionale in materia, ha adottato un Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo. Ciò con l'obiettivo di mantenere al proprio interno le migliori condizioni di benessere nel lavoro, assicurando un ambiente di lavoro ispirato a principi di uguaglianza e di tutela della libertà, della dignità e dell'inviolabilità della persona.



Per il dettaglio degli esiti del processo di autovalutazione si rimanda alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2018 ([www.atlantia.it/it/corporategovernance](http://www.atlantia.it/it/corporategovernance)).

## 2. Il sistema di controllo interno

In base a quanto previsto dal Codice di Autodisciplina di Atlantia, il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è l'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.

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

L'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01, di cui il Codice Etico è parte integrante, ha

contribuito ad implementare il sistema di controllo interno della Società, ed è oggetto di costante analisi e adeguamento al fine di assicurarne la coerenza con l'evoluzione normativa e le modifiche organizzative.

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

In particolare, il Direttore Internal Audit di Gruppo per l'ambito di propria competenza, verifica che il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia idoneo a garantire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi prefissati.

### Attività dell'Internal Audit di gruppo

La Direzione Internal Audit di Gruppo, nel corso del 2018, ha svolto le proprie attività di verifica sul sistema di controllo interno per tutte le società del Gruppo, anche con il supporto specialistico di società di consulenza, quando è stato ritenuto opportuno.

Sono stati svolti interventi specifici sul controllo dei rischi relativi all'IT, alla Finanza, agli acquisti ed alle procedure di affidamento, ai lavori, alle manutenzioni, alle tematiche ambientali, alla compliance al D.Lgs. 81/08 in tema di salute e sicurezza sul lavoro ed alla normativa in materia di privacy (GDPR), alla security e safety in ambito aeroportuale, ed è stata monitorata la realizzazione da parte degli owner degli interventi correttivi attuati a seguito dei rilievi emersi durante le attività di audit.

Inoltre, sono stati effettuati, su incarico degli Organismi di Vigilanza, il monitoraggio dei flussi informativi periodicamente trasmessi dalle strutture competenti agli Organismi di Vigilanza di Atlantia ed ASPI ed i monitoraggi relativi alle aree a rischio reato ex d.lgs. 231/2001 - finalizzati all'analisi dell'efficacia e dell'operatività dei presidi di controllo delle aree a rischio reato maggiormente rappresentative richiamate nelle Parti Speciali dei Modelli 231- per 14 società del Gruppo ed è stato verificato il rispetto del Compliance Programme per 16 società controllate estere in Brasile, Cile, Polonia e USA. A tal riguardo, si evidenzia che nel corso del 2018, la Direzione Compliance e Security di Gruppo ha concluso l'aggiornamento del Compliance Programme relativo alle società estere del Gruppo Atlantia con il supporto della Direzione Internal Audit di Gruppo e del General Counsel. Nel corso del 2019, il nuovo Compliance Programme verrà inviato alle società estere del Gruppo, e la Direzione



Internal Audit di Gruppo provvederà a verificarne l'effettiva adozione.

La Direzione Internal Audit di Gruppo ha effettuato, con il supporto di consulenti di PricewaterhouseCoopers esperti in materia, un'attività di Cyber Security audit per le principali Società del Gruppo (Autostrade per l'Italia, Aeroporti di Roma, Telepass, Autostrade Tech, Infoblu e ADR Mobility) al fine di verificare l'efficacia ed il funzionamento del sistema di controllo interno in ambito Cyber Security sui sistemi ed applicativi delle Società in scope. In particolare, per tutti i controlli definiti all'interno del framework di controllo e normativi di riferimento (ISO/IEC 27001, ISO/IEC 27018, NIST SP800, GDPR e PCI-DSS ove applicabile) si è proceduto ad una verifica del disegno del sistema dei controlli e dell'efficacia degli stessi attraverso attività di testing sui campioni individuati per ciascun ambito oggetto di analisi.

La Direzione Internal Audit ha anche effettuato, con il supporto di PricewaterhouseCoopers, una verifica del rispetto di controlli previsti dalla normativa interna ed esterna relativamente agli adempimenti previsti dal Regolamento (UE) 2016/679 in materia protezione dei dati personali per le principali Società del Gruppo Telepass (Telepass, Telepass Pay ed Infoblu).

Per il primo anno, è stato predisposto un piano di audit anche per la società Telepass Pay -controllata da Telepass- iscritta all'Albo degli istituti di moneta elettronica (IMEL) di cui all'articolo 114-quater del D.lgs. n. 385/1993 (TUB) a partire dal 28/06/2017 e sottoposta all'attività di vigilanza di Banca d'Italia. Nell'ambito dei controlli interni, nel rispetto dei requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia di "IMEL", le attività di controllo di terzo livello della Società sono state affidate in outsourcing alla Direzione Internal Audit di Gruppo di Atlantia, i cui servizi sono disciplinati tramite un contratto di service stipulato a fine 2017 avente ad oggetto la gestione delle attività di audit. Per lo svolgimento di tali attività di audit, la Direzione Internal Audit di Gruppo si è avvalsa di supporti specialistici qualificati (KPMG e Protiviti). È stata inoltre fornita attività di supporto:

- al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Atlantia ed al Dirigente Preposto della controllata Società Autostrade Meridionali;
- agli Organismi di Vigilanza delle Società del Gruppo ed all'Ethics Officer svolgendo, per entrambi, sia supporto tecnico/operativo sia, ove richiesto, verifiche su tematiche specifiche.

Il Responsabile della Struttura Compliance Audit, Methodologies and Relations with Control Bodies ha partecipato nel corso del 2018 ad un team responsabile della predisposizione di una proposta di aggiornamento della Parte Generale del Modello 231 di Atlantia da sottoporre all'approvazione dell'Organismo di Vigilanza nel corso del primo semestre del 2019.

A novembre 2018 si è svolto un incontro tra la Direzione Internal Audit di Gruppo e la società di revisione Deloitte nel corso del quale sono stati condivisi i risultati delle attività rispettivamente svolte per l'anno in corso. Si è definito di ripetere l'incontro nel corso del 2019.

La Direzione Internal Audit ha inoltre svolto, sia internamente che con supporti specialistici esterni, tutte le verifiche richieste dai soggetti previsti dalle Linee Guida di Internal Audit ed ha, altresì, assicurato il supporto agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e all'Ethics Officer svolgendo, per gli stessi, approfondimenti su tematiche specifiche ed attività di istruttoria in relazione alle presunte violazioni del Codice Etico.

## Whistleblowing

A seguito della pubblicazione sulla G.U. n. 291 del 14 dicembre 2017 della legge 30 novembre 2017, n. 179 -recante "Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato" in vigore dal 29 dicembre 2017- Confindustria, a gennaio 2018, ha diffuso una nota illustrativa sulla nuova disciplina, indicando che le modalità di segnalazione «possono essere realizzate anche attraverso l'utilizzo di piattaforme informatiche, anche gestite da terze parti indipendenti e specializzate, oltre che con l'attivazione di caselle di posta elettronica dedicate».

Nelle Società del Gruppo erano già attivi canali di segnalazione idonei a garantire la conformità alla nuova normativa del 2017 (es.: casella di posta elettronica dedicata); pertanto, l'adozione di una piattaforma digitale per l'invio e la gestione delle segnalazioni ha rappresentato l'opportunità di aggiungere un ulteriore canale di segnalazione.

Nel corso del 2018 Atlantia ha quindi condotto un'attività di software selection al fine di identificare un soggetto specializzato, terzo e indipendente rispetto al Gruppo Atlantia quale fornitore dei servizi connessi all'utilizzo di una piattaforma digitale con adeguati requisiti di sicurezza.

Tale piattaforma digitale consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto od intenda avere rapporti d'affari con le Società del Gruppo) di segnalare - attraverso un percorso guidato on-line - ipotesi di condotte illecite o irregolarità, violazioni di norme, violazioni del Modello 231, violazioni del Codice Etico, violazioni della Policy Anticorruzione e comunque violazioni di procedure e disposizioni aziendali in genere.

In particolare, la piattaforma, nella versione multilingua, consente:

- l'invio di segnalazioni in forma anche anonima, da parte sia di soggetti terzi che di dipendenti del Gruppo, tramite i siti web (internet e intranet) di Atlantia e delle Società del Gruppo, con garanzia di tutela della riservatezza della identità del segnalante che abbia scelto di comunicare il proprio nominativo;
- una gestione trasparente dell'intero processo della segnalazione anche attraverso la possibilità di dialogare con il segnalante;
- l'inoltro di segnalazioni riferite a tutte le Società del Gruppo. Le segnalazioni saranno recapitate all'Ethics Officer di Gruppo e successivamente, qualora le stesse risultino di possibile rilievo ex 231, all'Odv/Compliance Officer competente per società.





L'introduzione della piattaforma digitale è avvenuto nel corso del secondo semestre, corredato dalla pubblicazione della documentazione di supporto quale (i) la Whistleblowing Policy del Gruppo, che ha sostituito la precedente Procedura "Segnalazioni all'Ethics Officer" disciplinando il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni ricevute dall'Ethics Officer e le modalità di gestione della relativa istruttoria, recependo anche le più recenti novità normative in materia di tutela della riservatezza della identità del segnalante introdotte a settembre 2018 con il D. Lgs. 101/2018; (ii) l'informativa privacy e (iii) le faq esplicative disponibili sia sui siti web di Atlantia e delle Società del Gruppo sia sulle intranet aziendali.

### Segnalazioni all'Ethics Officer nel 2018

Atlantia ha istituito uno specifico Organismo di Gruppo, denominato Ethics Officer, appositamente preposto alla divulgazione, alla diffusione e alla verifica dell'osservanza del Codice Etico di Gruppo ([www.atlantia.it/it/corporategovernance/ethic-officer.html](http://www.atlantia.it/it/corporategovernance/ethic-officer.html)). L'Ethics Officer è costituito dal General Counsel di Atlantia, in qualità di Coordinatore, dal Direttore Risorse Umane di Gruppo e dal Direttore Internal Audit di Gruppo. Oltre ai titolari delle suddette posizioni organizzative, sono componenti dell'Ethics Officer il Direttore Legale e Societario di Aeroporti di Roma e il Direttore Centrale Legale di Autostrade per l'Italia.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle segnalazioni ricevute nel 2018 e le conseguenti azioni intraprese:

- 39 segnalazioni pervenute: di cui 24 inerenti (aventi per oggetto fatti che si ritenga possano essere: condotte illecite o irregolarità; violazioni di norme; azioni suscettibili di arrecare pregiudizio patrimoniale o di immagine aziendale; violazioni del Codice Etico; violazioni della Policy Anticorruzione; violazioni di procedure e disposizioni aziendali) e 15 non inerenti (relative a reclami, disservizi, ecc...); Delle 24 inerenti:

- in 12 casi è stata avviata la fase istruttoria in quanto segnalazioni ritenute circostanziate (contenenti elementi sufficienti a consentire lo svolgimento di ulteriori verifiche). Di queste 12:

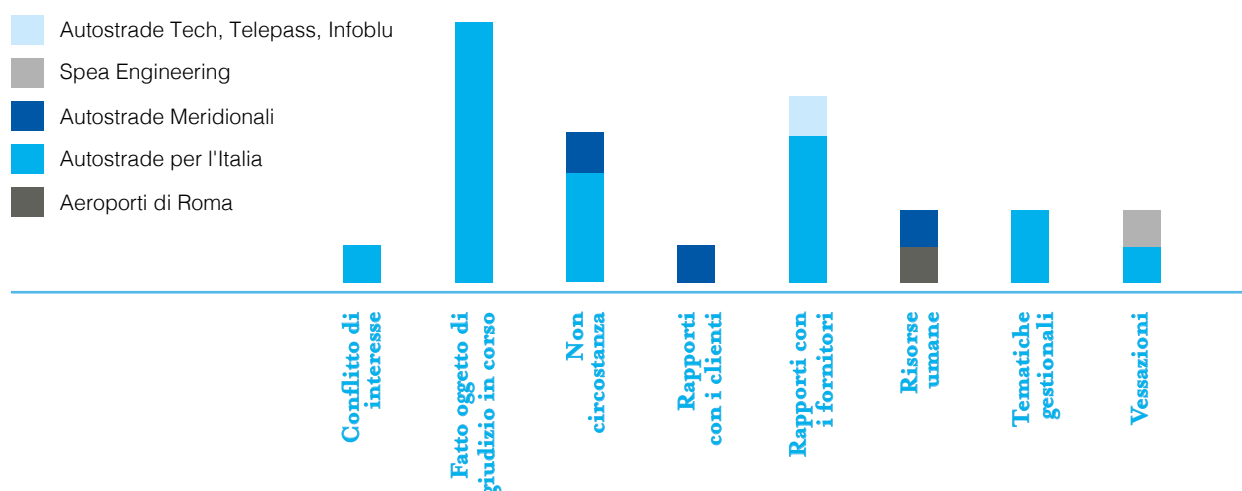
Tipologia segnalazioni	Numero
Comportamenti vessatori	2
Conflitto di interessi	1
Rapporti con i clienti	1
Rapporti con i fornitori	4
Tematiche gestionali	2
Risorse Umane	2
<b>Totale</b>	<b>12</b>

- 7 casi: le segnalazioni sono state archiviate senza azioni in quanto le istruttorie non hanno evidenziato anomalie e/o elementi per confermare la veridicità e la fondatezza di quanto segnalato;
- 1 caso: è stato adottato, dalla competente Direzione Centrale Risorse un provvedimento disciplinare nei confronti di 1 dipendente;
- 2 casi: l'Ethics Officer ha segnalato alle struttura interessate l'opportunità di adottare talune specifiche azioni;
- 1 caso: l'istruttoria ha riscontrato che si trattava di fatti oggetto di precedente giudizio e quindi superati;
- 1 caso: l'istruttoria risulta attualmente aperta.

In 12 casi le segnalazioni sono state archiviate. In particolare:

- 7 casi archiviati in quanto relative a fatti già oggetto di indagini da parte delle Pubbliche Autorità;
- 4 casi archiviati in quanto non circostanziati ovvero il cui contenuto non è stato ritenuto accertabile per la sua genericità, risultando assenti o insufficienti elementi necessari per avviare le verifiche;
- 1 caso in quanto relativa a fatti già compiutamente accertati

### Segnalazioni "Inerenti": classificazione per tipologia e società





dalla Direzione Internal Audit di Gruppo.

Tutte le segnalazioni non inerenti sono state trasmesse alle Strutture aziendali competenti per la loro gestione. Nessun caso di discriminazione è stato segnalato.

Si precisa che, a seguito dell'emissione della Whistleblowing Policy -che sostituisce la precedente Procedura "Segnalazioni Ethics Officer"- le segnalazioni riferite a doglianze di Dipendenti in merito ad aspetti puramente gestionali relativi alla propria situazione lavorativa (ad esempio cambi di turno, trasferimenti, ecc.) vengono trattate come "non inerenti".

### 3. Policy anticorruzione

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

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

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

Ad ulteriore conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, Atlantia ha adottato una Policy Anticorruzione contenente un quadro integrato delle regole di prevenzione e contrasto alla Corruzione già vigenti nel Gruppo con l'obiettivo di elevare ulteriormente nei Destinatari la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati.

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

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

instaurare un rapporto professionale o di affari.

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

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

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

Inoltre il Responsabile Anticorruzione di Gruppo opera anche come Responsabile Anticorruzione di Atlantia S.p.A.

La Direzione Internal Audit di Gruppo, sulla base del programma annuale di audit approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, esamina e valuta il sistema di controllo interno, al fine di verificare che quanto previsto nella Policy sia applicato.

Nel 2018 sono stati svolti, in Italia e all'Estero, dalla Direzione Internal Audit di Gruppo interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione.

Sul tema del contrasto alla corruzione (D.Lgs 231/01, Compliance program, Risk Management, Corruption and bribery) sono state erogate 8.045 ore di formazione.

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



### 4. La tutela dei diritti umani

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

Atlantia ha sottoscritto i 10 principi del "Global Compact", in materia di diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Atlantia, così come previsto nel Codice Etico di Gruppo, intende mantenere al proprio interno le migliori condizioni di benessere nel lavoro, assicurando un ambiente di lavoro ispirato a principi di uguaglianza e di tutela della libertà, della dignità e dell'invulnerabilità della persona.

Il Gruppo, in quanto aderente al Global Compact e richiamando i principi costituzionalmente sanciti di parità tra uomini e donne, la normativa comunitaria sulla tutela della dignità delle donne e degli uomini sul posto di lavoro e la normativa nazionale in materia, ha adottato nel corso del 2018 un proprio Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo.

Il Codice ha la finalità di informare i lavoratori del Gruppo dei loro diritti e dei loro obblighi in merito alla prevenzione e alla rimozione di ogni comportamento discriminatorio e al mantenimento di un clima di lavoro che assicuri il rispetto della dignità di ciascuno/a.

Il Codice inoltre ribadisce quanto sia il compimento di atti

discriminatori e molestie sul luogo di lavoro, sia il compimento di atti di ritorsione contro chi denuncia una discriminazione e/o una molestia o intenda rendere o rende testimonianza, costituiscano illecito disciplinare.

Al Codice è data massima diffusione anche mediante l'esposizione dello stesso nei luoghi di lavoro e la pubblicazione sulla intranet aziendale di ciascuna Società del Gruppo.

## 5. Politica di remunerazione del Gruppo

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile, condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione. La struttura retributiva è basata su diverse componenti con l'obiettivo di attrarre, trattenere e motivare le risorse qualificate e premiare il raggiungimento degli obiettivi di performance stabiliti e allineati agli interessi degli azionisti. Per informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti nel 2018 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione si rinvia alla "Relazione sulla Remunerazione 2018".

## 6. Governance della sostenibilità

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

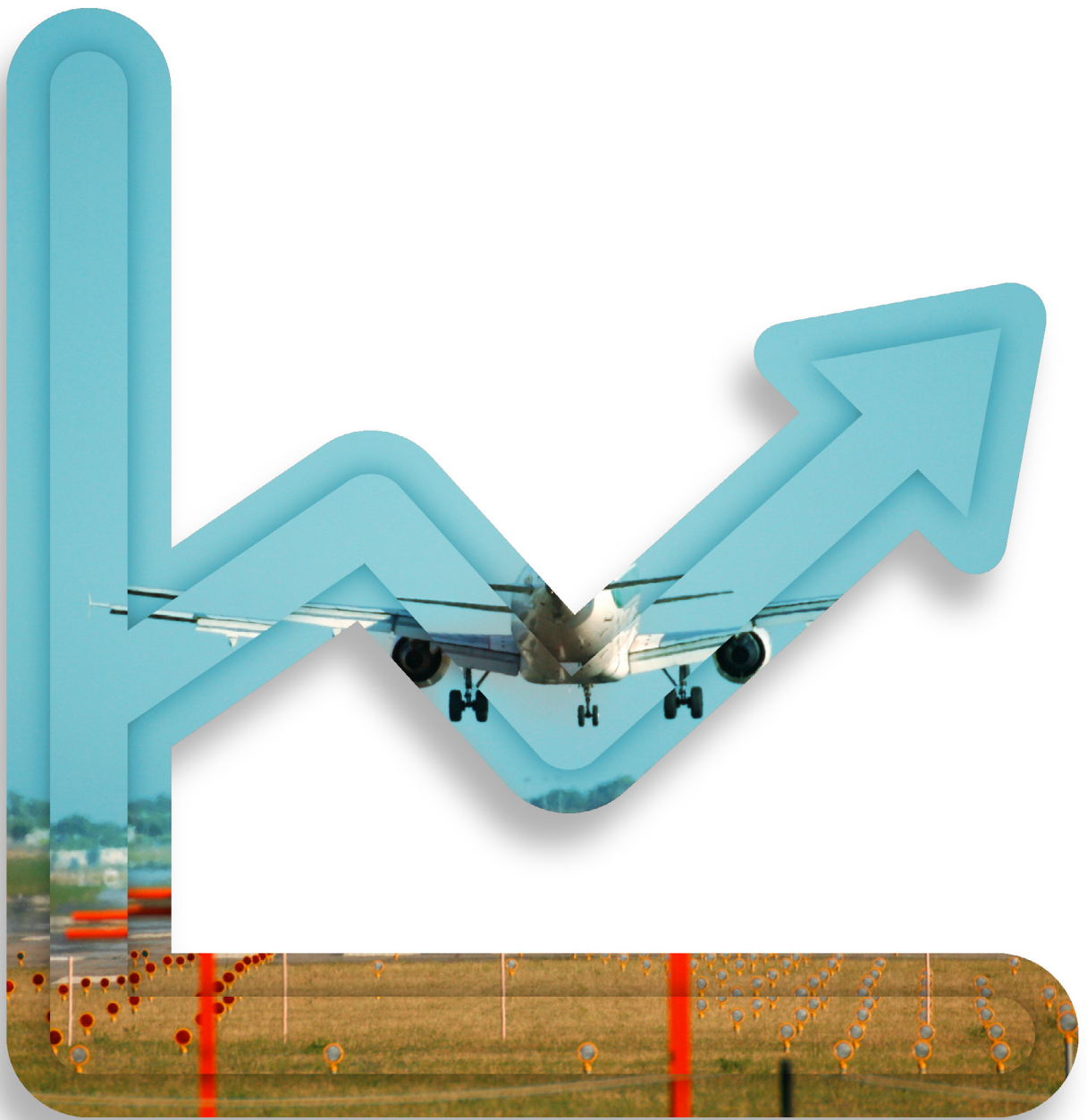
- promuove i principi e i valori dello sviluppo sostenibile all'interno del Gruppo;
- propone obiettivi, programmi e iniziative;
- monitora il raggiungimento degli obiettivi annuali;
- presiede il processo di rendicontazione agli stakeholder;
- esamina e recepisce istanze provenienti da altri organismi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

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

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

### Comitato per la Sostenibilità di Atlantia al 31/12/2018

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





# ANALISI DI MATERIALITÀ E STAKEHOLDER ENGAGEMENT

---

<b>1. Analisi di materialità</b>	<b>44</b>
<b>2. Stakeholder engagement</b>	<b>46</b>



# 1. ANALISI DI MATERIALITÀ

Nel 2018 è stato condotto il processo di aggiornamento dell'analisi di materialità, mediante una metodologia conforme alle indicazioni contenute nei GRI Standards<sup>1</sup> e a quanto previsto dal framework <IR> dell'International Integrated Reporting Council (IIRC).

Il processo adottato per definire la matrice di materialità 2018, ha previsto un approccio differente rispetto a quello degli anni precedenti, grazie all'utilizzo del software Datamaran che ha consentito un'analisi automatizzata di milioni di informazioni disponibili da fonti pubbliche, inclusi report aziendali, normative, iniziative volontarie, news e social media, fornendo una prospettiva esterna di rischi e opportunità regolatori, strategici e reputazionali.

Con questo approccio basato sui dati, abbiamo incorporato una gamma più ampia di informazioni e parti interessate rispetto alle rilevazioni precedenti.

## Fase preliminare

Si è partiti dalle 32 tematiche risultanti dall'analisi di materialità 2017, svolgendo su queste una ricognizione della situazione attuale riguardo le attività di stakeholder engagement, l'analisi della rassegna stampa interna, le richieste degli investitori SRI, gli studi di settore, le istanze specifiche pervenute dagli stakeholder.

Al termine di questa fase è stata redatta una lista di tematiche rilevanti in relazione al modello di business del Gruppo già mappate e/o potenziali, che sono state ricondotte a 28 temi mappati dall'applicazione di materiality assessment di Datamaran.

La quantificazione delle informazioni qualitative e la classificazione degli argomenti per importanza, sono state effettuate mappando diverse sorgenti:

- **l'ambito "regolatorio"**: considerando le principali leggi e le direttive che hanno un impatto sul settore delle infrastrutture di trasporto in tutti i paesi dove opera Atlantia. L'analisi è stata condotta per la normativa obbligatoria e per quella in fase di recepimento o volontaria (complessivamente oltre 1300 iniziative analizzate);
- **l'ambito "media"**: mappando le principali notizie rilevanti di settore provenienti dagli organi di stampa online (6583 articoli) e dai social network (Twitter).
- **l'ambito "aziende"**: per quest'ultimo sono stati effettuati tre benchmark, il primo relativo ai principali competitors a livello globale di Atlantia, il secondo relativo alle aziende dei settori costruzione, infrastrutture di trasporto e ingegneria, il terzo relativo alle prime 30 imprese italiane per capitalizzazione, per un totale di oltre 100 aziende in 18 paesi.

## Rilevazione interna

In questa seconda fase sono state svolte 7 interviste con il top management del Gruppo Atlantia, coprendo le principali funzioni, attività aziendali e società.

Al management è stato richiesto di effettuare una valutazione delle 28 tematiche in funzione della percezione della significatività e l'influenza sulle performance del Gruppo.



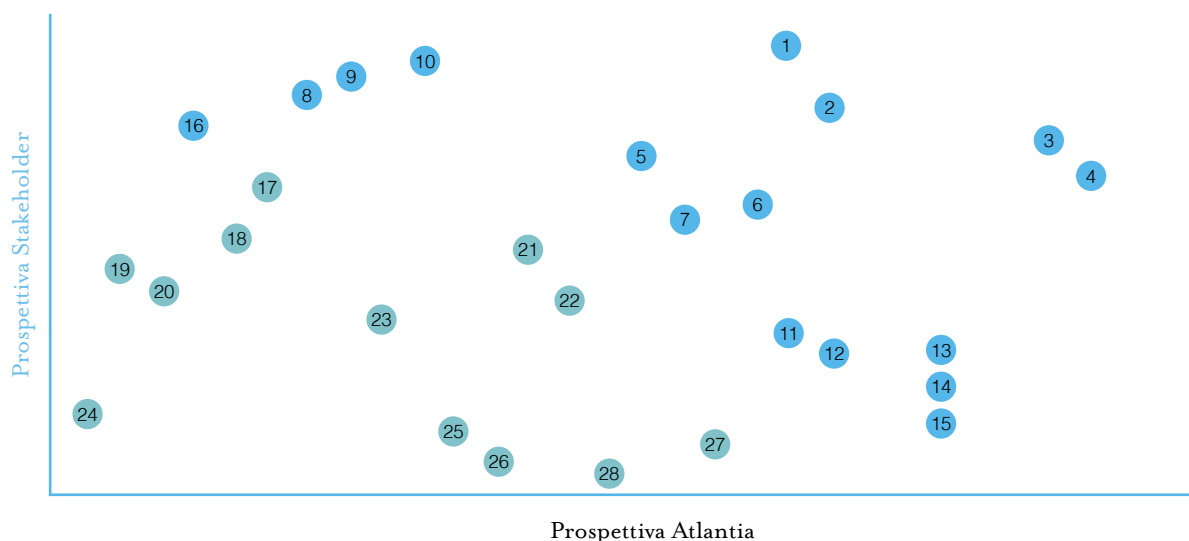
<sup>1</sup> [www.globalreporting.org/standards](http://www.globalreporting.org/standards)

## Confronto delle indicazioni raccolte

Sulla base della percezione esterna e dell'importanza attribuita a ciascuna tematica dal top management Atlantia sono state individuate le tematiche economiche, sociali, ambientali e di governance materiali, quelle che cioè possono generare impatti significativi sull'operatività del Gruppo.

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

## Matrice di materialità 2018



Temi materiali		Altri temi
1 - Anti-corruption and bribery	9 - Customer privacy & information security	17 - Equal opportunity and diversity
2 - Health & safety and wellbeing	10 - Climate change & air quality	18 - Competitive pressure
3 - Product and service safety	11 - Stakeholder inclusion	19 - Materials management
4 - Customer satisfaction	12 - Talent & development	20 - Geopolitical events
5 - Energy efficiency	13 - Talent attraction & retention	21 - Noise pollution
6 - Waste management	14 - Long term value and business development	22 - Land protection
7 - Governance	15 - Transparency	23 - Innovation & digitalization
8 - Labor rights	16 - Water management	24 - Human rights
		25 - Responsible supply chain
		26 - Sustainable mobility
		27 - Local community support
		28 - Responsible investment

- 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 dall'esterno;
- le tematiche materiali sono rappresentate dai punti nei quadranti in alto a destra.

In coerenza con quanto definito dalle linee guida GRI, sono state considerate materiali anche le tematiche con maggiore significatività sulle due prospettive. Nella sezione appendice si riporta il quadro di raccordo tra le tematiche ad alta rilevanza e gli indicatori GRI-Standards.



## 2. STAKEHOLDER ENGAGEMENT



### Principi guida

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



### Obiettivi

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

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

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

Le singole società del Gruppo sviluppano, poi, specifici organismi di controllo e canali di comunicazione al fine di rafforzare e ampliare il coinvolgimento a livello locale, creando un dialogo continuo su numerosi temi.

Per gli stakeholder Istituzioni, Media e Clienti, il coordinamento dell'attività è assicurato dalla Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia. Le Direzioni Risorse umane di Gruppo e Investor Relations Atlantia coordinano, invece, l'attività rispettivamente verso i dipendenti, anche attraverso il confronto con le organizzazioni sindacali, e la comunità di investitori e analisti finanziari, attraverso group meeting, conference call, incontri one-to-one nonché con canali di comunicazione specifici (ad es. [www.infrastructure-channel.com](http://www.infrastructure-channel.com)).

A seconda dello stakeholder di riferimento, vengono svolte azioni dedicate di comunicazione e attivati canali di dialogo ad hoc con frequenze di coinvolgimento variabili a seconda dello strumento adottato.

Nel 2018, al fine di agevolare l'invio di segnalazioni all'Ethics Officer di Gruppo, Atlantia ha reso disponibile un nuovo canale digitale per la segnalazione di possibili irregolarità e condotte illecite nelle attività delle aziende del Gruppo. Al servizio è possibile accedere attraverso le intranet aziendali e dal sito internet di Atlantia alla sezione "Whistleblowing", con modalità che garantiscono la massima riservatezza.

Le società del Gruppo partecipano, inoltre, alle attività di fondazioni, associazioni nazionali ed internazionali, tra cui



le principali: AISCAT (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio), ACI (Airport Council International), 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), UN Global Compact (adesione dal 2004).

In relazione all'evento di Genova del 14 agosto 2018, tema discusso con tutti i principali stakeholder, Autostrade per l'Italia, quale titolare di Concessione, ha reso pubbliche le principali informazioni sul proprio sito internet, realizzando una sezione specifica "Autostrade per Genova" con un blog dedicato, e con un rimando a quest'ultima sul sito di Atlantia. Con questa operazione di trasparenza, si sono forniti alla pubblica opinione alcuni elementi di conoscenza fattuali sia sul Ponte Morandi che sulla Concessione della Società in generale, intercettando le esigenze informative degli stakeholder, nonché informazioni di servizio e sulla viabilità dell'area genovese.

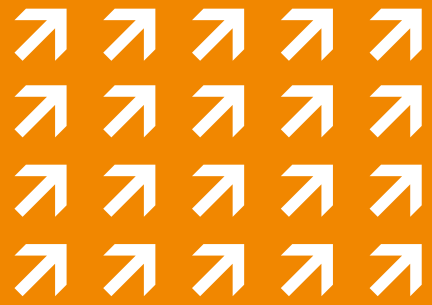




# CAPITALI

---

1. Capitale finanziario	50
2. Capitale infrastrutturale	60
3. Capitale umano	72
4. Capitale sociale	86
5. Capitale naturale	III



# 1. CAPITALE FINANZIARIO



# 1. KEY FIGURES

Dati in milioni di Euro	2017	2018	Var. %
Totale ricavi	5.966	6.916	950
Totale costi operativi netti	-2.287	-3.148	-861
Margine operativo lordo (EBITDA)	3.679	3.768	89
Risultato operativo (EBIT)	2.578	2.243	-335
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	2.065	1.519	-546
Risultato delle attività in funzionamento	1.433	1.079	-354
Utile (Perdita) del periodo	1.432	1.083	-349
Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo	1.172	818	-354
Patrimonio netto di Gruppo e di terzi	11.763	16.332	4.569
Indebitamento finanziario netto	9.496	37.931	28.435
Capitale Investito netto	21.259	54.263	33.004
Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo	21	26	5
FFO (Cash Flow operativo)	2.566	2.984	418
Investimenti operativi	1.076	1.125	49

Nota: Si precisa che i valori riportati in tabella sono estratti dai prospetti consolidati riclassificati inclusi nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria annuale 2018 di Atlantia, dove è presentata anche la riconduzione degli stessi con i corrispondenti prospetti ufficiali del "Bilancio Consolidato" e considerano i dati di Abertis Infraestructuras S.A. e delle società da questa controllate a seguito dell'acquisizione avvenuta in data 29 ottobre 2018. Il Gruppo Abertis è consolidato a livello finanziario dal 31 ottobre 2018.



## 2. ANDAMENTO GESTIONALE, ECONOMICO E FINANZIARIO

Milioni di Euro	Attività autostradali italiane		Attività autostradali estere		Attività aeroportuali italiane		Attività aeroportuali estere		Atlantia e altre attività <sup>1</sup>		Gruppo Abertis <sup>2</sup>		Elisioni e rettifiche di consolidato		Totale Gruppo Atlantia	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
<b>Dati "Reported"</b>																
Ricavi verso terzi	3.954	3.898	625	648	934	893	305	281	271	246	827	-	-	-	6.916	5.966
Ricavi Inter-settoriali	50	43	1	-	1	1	-	-	401	506	-	-	-453	-550	-	-
<b>Totale ricavi</b>	<b>4.004</b>	<b>3.941</b>	<b>626</b>	<b>648</b>	<b>935</b>	<b>894</b>	<b>305</b>	<b>281</b>	<b>672</b>	<b>752</b>	827	-	-453	-550	6.916	5.966
EBITDA	1.991	2.450	457	480	580	548	139	121	51	80	550	-	-	-	3.768	3.679
FFO (Cash Flow operativo)	1.708	1.637	388	391	437	429	98	88	-1	21	354	-	-	-	2.984	2.566
Investimenti	592	555	64	183	183	207	67	53	55	76	175	-	-11	2	1.125	1.076
<b>Dati "Adjusted"</b>																
EBITDA Adjusted	1.991	2.450	560	578	580	548	139	121	51	80	567	-	-	-	3.888	3.777
FFO Adjusted	1.708	1.637	444	437	437	429	98	88	-1	21	350	-	-	-	3.036	2.612

### Premessa

Il perimetro di consolidamento del gruppo al 31/12/2018 si differenzia rispetto a quello del 31/12/2017 per effetto di:

- acquisizione in data 2 marzo 2018 del 100% del capitale di Aero I Global & International S.à.r.l. che detiene il 15,49% del capitale di Getlink, società che gestisce la concessione del collegamento sottomarino del Canale della Manica;
- acquisizione in data 29 ottobre 2018 del 98,70% di Abertis Infraestructuras S.A. e delle società da queste controllate a seguito del perfezionamento degli accordi sottoscritti da Atlantia, Actividades de Construction y Servicios (ACS) e Hochtief Aktiengesellschaft.

### Analisi dei ricavi e dei costi (vs 2017)

I ricavi da pedaggio 2018 sono pari a 4.992 milioni e presentano un incremento di 797 milioni di euro rispetto al 2017 (4.195 milioni). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, che nel 2018 incidono negativamente per 57 milioni di euro, e il contributo del gruppo Abertis, i ricavi da pedaggio si

incrementano di 100 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- l'incremento del traffico sulla rete italiana (+0,2%), che congiuntamente all'effetto positivo del mix di traffico determina un incremento di circa 15 milioni di euro e cui si aggiunge l'effetto dell'adeguamento tariffario per circa 51 milioni;
- il maggior contributo delle concessionarie autostradali estere (+32 milioni di euro), riconducibile principalmente all'incremento del traffico delle concessionarie in Cile (+4,6%), Polonia (+5,2%), e Brasile (0,7%) e delle variazioni tariffarie;

I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 834 milioni di euro e si incrementano di 42 milioni (+5%) rispetto al 2017.

Gli altri ricavi operativi sono complessivamente pari a 1.090 milioni di euro e si incrementano di 111 milioni di euro rispetto al 2017. Il contributo del gruppo Abertis è pari a 73 milioni. I rimanenti 38 sono dovuti all'incremento dei ricavi commerciali e da sub concessioni immobiliari del gruppo ACA e di Aeroporti di Roma e ai maggiori ricavi del gruppo Telepass.

I costi operativi netti ammontano complessivamente a 3.148 milioni e si incrementano di 861 milioni di euro rispetto al 2017.

<sup>1</sup> Il settore operativo "Atlantia e Altre Attività" comprende le attività della Capogruppo Atlantia, delle società operative nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti in tale ambito sono Telepass ed Electronic Transaction Consultants, e delle società di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture (svolte essenzialmente da Spea Engineering e Pavimental).

<sup>2</sup> Il Gruppo Abertis è consolidato a livello finanziario dal 31 ottobre 2018.

Al netto del gruppo Abertis l'incremento è di 584 milioni.

Gli acquisti di materiali e servizi e oneri diversi sono pari a 1.239 milioni di euro e si incrementano di 272 milioni di euro rispetto al 2017 (967 milioni di euro). Al netto degli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio (negativi per 17 milioni di euro) ed il contributo del gruppo Abertis (198 milioni di euro) si registra un incremento di 91 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'aumento dei costi di manutenzione sulla rete autostradale estere e italiane, per la componente legata alle operazioni invernali, e minori oneri per pavimentazioni, la cui programmazione operativa risente dei tempi richiesti dalle nuove e più complesse procedure di gara (avviate già nel corso del 2017);
- gli oneri conseguenti al crollo di una sezione del viadotto Polcevera;
- i minori costi per assistenze professionali nel 2018 rispetto all'anno precedente connessi all'acquisizione del controllo del gruppo Abertis e alla cessione di una quota di minoranza di Autostrade per l'Italia.

Gli oneri concessori ammontano a 532 milioni di euro e si incrementano di 19 milioni di euro (+4%) rispetto al 2017 (513 milioni di euro). Escludendo il contributo del gruppo Abertis (10 milioni di euro), gli oneri concessori si incrementano di 9 milioni di euro principalmente in relazione ai maggiori ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia e all'incremento del traffico registrato da Aeroporti di Roma.

La variazione operativa dei fondi ha impatto negativo per 437 milioni di euro (-11 milioni nel 2017). Al netto del gruppo Abertis (+39 milioni di euro) la variazione tra i due esercizi è negativa per 465 milioni per effetto principale degli accantonamenti a seguito del Polcevera.

Il "Costo del lavoro netto" è pari a 973 milioni di euro e si incrementa di 82 milioni di euro (891 milioni di euro nel 2017). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio (negativi per 7 milioni di euro) e il contributo del gruppo Abertis (108 milioni di euro), si registra un decremento di 19 milioni di euro per il minor fair value dei piani di incentivazione del management, la minore forza media e la maggiore quota di costo capitalizzata, parzialmente compensati dall'incremento del costo medio per oneri contrattuali.

### Risultati e altri componenti economici

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 3.768 milioni di euro, con un incremento di 89 milioni. Su base omogenea, il margine operativo lordo si incrementa di 56 milioni di euro (+2%).

Il margine operativo (EBIT) è pari a 2.243 milioni di euro, con un decremento di 335 milioni di euro rispetto al 2017.

I proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi sono pari a 109 milioni di euro, +36 milioni sul 2017, sostanzialmente per effetto

di Abertis, +34 milioni.

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni sono pari a 53 milioni di euro e si incrementano di 11 milioni.

Gli altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari, sono pari a 793 milioni di euro e si incrementano di 247 milioni.

Gli oneri fiscali complessivi sono pari a 440 milioni di euro e registrano una riduzione di 192 milioni di euro rispetto al 2017 (632 milioni di euro) correlata al minor risultato prima delle imposte nel 2018 nonché agli oneri fiscali, pari a 46 milioni di euro, rilevati in relazione alla distribuzione del dividendo straordinario in natura di Autostrade per l'Italia ad Atlantia, nell'ambito della riorganizzazione del Gruppo completata nel 2017.

L'utile dell'esercizio, pari a 1.083 milioni di euro, si decrementa di 349 milioni di euro rispetto al 2017 (1.432 milioni di euro) e include il contributo del gruppo Abertis (186 milioni di euro). Su base omogenea, l'utile dell'esercizio si decrementa di 46 milioni di euro (-3%).

L'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo è pari a 818 milioni di euro e presenta una riduzione di 354 milioni di euro rispetto al 2017 (1.172 milioni di euro). Su base omogenea, l'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo si riduce di 20 milioni di euro (-2%).

Il flusso finanziario netto generato da attività di esercizio del 2018 è pari a 2.943 milioni di euro e si incrementa di 527 milioni di euro rispetto al 2017 (2.416 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2018 il patrimonio netto di pertinenza di Gruppo pari a 8.442 milioni di euro, presenta un decremento di 330 milioni di euro originato essenzialmente da:

- pagamento del saldo dividendi 2017 per 532 milioni;
- il risultato economico dell'esercizio, positivo per 177 milioni;
- la rilevazione degli effetti positivi derivanti dall'applicazione del nuovo principio contabile IFRS9 (29 milioni).

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 31 dicembre 2018 un indebitamento netto complessivo pari a 37.931 milioni di euro (9.496 milioni di euro al 31 dicembre 2017), con un incremento di 28.435 milioni di euro, essenzialmente riferibile agli impatti connessi all'acquisizione del gruppo Abertis (25.847 milioni di euro al netto dell'apporto di terzi in Abertis HoldCo) e, in una transazione separata, dell'acquisto della partecipazione in Hochtief (2.411 milioni di euro).



### 3. DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO INTEGRATO

#### Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

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

Nel 2018 sono stati generati 3.329 milioni di euro di Valore Aggiunto, in riduzione di circa il 9% rispetto al 2017; sul decremento di valore creato incidono i maggiori accantonamenti.

Il Valore Aggiunto risulta distribuito agli stakeholder del Gruppo, nel seguente modo:



#### ai finanziatori

il 19,3% del totale a titolo di remunerazione dei prestiti contratti (al netto dei proventi finanziari), pari a circa 641 milioni di euro

Remunerazione del Capitale di Credito



■ 2018  
■ 2017



#### agli azionisti

il 23% del valore aggiunto integrato, mediante la distribuzione di dividendi per circa 767 milioni di euro

Remunerazione del Capitale di rischio



#### a favore dello Stato

(in Italia e all'estero) circa 514 milioni di euro (15,4% del totale) come imposte dirette, indirette, imposte differite. Lo stakeholder stato ha percepito inoltre circa 532 milioni di euro per oneri concessori

Remunerazione della Pubblica amministrazione



#### all'impresa

una quota del 9,5% corrispondente a circa 316 milioni di euro, pari all'autofinanziamento generato, calcolato come differenza tra utile e dividendi distribuiti

Remunerazione dell'azienda



#### ai dipendenti <sup>1</sup>

una quota del 32,8% per circa 1.091 milioni di euro per salari stipendi, trattamento di fine rapporto, accantonamenti per il personale, compensi di amministratori, oneri sociali e altri costi

Remunerazione del personale



<sup>1</sup> Il dato 2018 non considera le prestazioni professionali. Per garantire la comparabilità tra gli anni di confronto il dato del 2017 è stato riesposto. Per il valore riportato nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita).



## Prospetto di determinazione del VAID

Il VAID viene determinato sottraendo dal valore della produzione, comprensivo dei ricavi da pedaggio in Italia e all'estero e degli altri ricavi addizionali, i costi per servizi e per consumi di materie, fondi di accantonamento e gli altri oneri di gestione. Al Valore Aggiunto caratteristico lordo così ottenuto vengono sottratte le componenti straordinarie e accessorie.<sup>2</sup>

(migliaia di euro)	2017	2018	Var. %
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE<sup>3</sup></b>	<b>6.905.572</b>	<b>7.875.165</b>	<b>14,0%</b>
Ricavi da pedaggio	4.195.258	4.992.213	19,0%
Ricavi per servizi aeronautici	792.577	834.036	5,2%
Ricavi da attività di costruzione	410.258	511.365	24,6%
Lavori su ordinazione	31.505	36.789	16,8%
Altri ricavi e proventi	1.475.974	1.500.762	1,7%
<b>B) COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE<sup>4</sup></b>	<b>-2.263.781</b>	<b>-3.089.578</b>	<b>36,5%</b>
Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci	-325.964	-382.976	17,5%
Costi per servizi	-1.265.953	-1.465.733	15,8%
Costi per godimento di beni di terzi	-23.818	-29.464	23,7%
Fondi di accantonamento <sup>5</sup>	-93.142	-598.473	542,5%
Oneri diversi di gestione	-554.904	-612.932	10,5%
<b>VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO</b>	<b>4.641.791</b>	<b>4.785.587</b>	<b>3,1%</b>
<b>C) COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI</b>	<b>116.330</b>	<b>-91.897</b>	<b>-179,0%</b>
<b>Valore aggiunto globale lordo</b>	<b>4.758.121</b>	<b>4.693.690</b>	<b>-1,4%</b>
Ammortamenti	-1.088.480	-1.365.006	25,4%
<b>Valore aggiunto globale netto</b>	<b>3.669.641</b>	<b>3.328.684</b>	<b>-9,3%</b>

<sup>2</sup> Proventi/oneri finanziari, rivalutazioni/svalutazioni da attività finanziarie, plusvalenze/minusvalenze, proventi/oneri di attività cessate, dividendi da partecipate, utili/perdite su cambi, svalutazioni e ripristini di valore attività materiali altri proventi diversi.

<sup>3</sup> Totale ricavi Abertis 827.266.000 euro.

<sup>4</sup> Totale costi Abertis 277.017.000 euro.

<sup>5</sup> L'incremento risente degli accantonamenti per Genova.



## 4. IL SISTEMA TARIFFARIO

### Le tariffe in autostrada in Italia





**TARIFFA FINALE UNITARIA A KM**

=

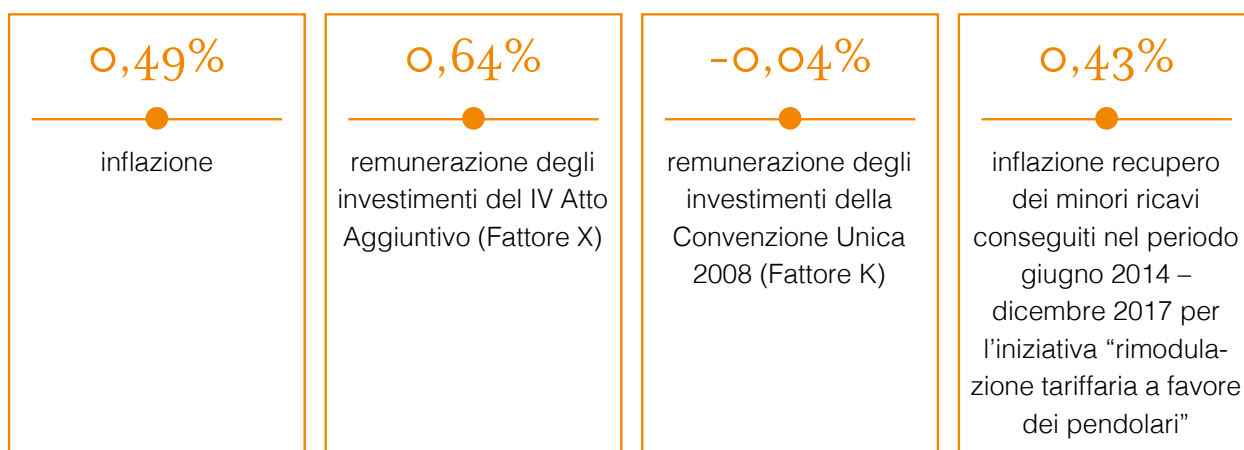
(Tariffa unitaria di competenza di Autostrade per l'Italia + Quota integrativa ANAS) + IVA 22%

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

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

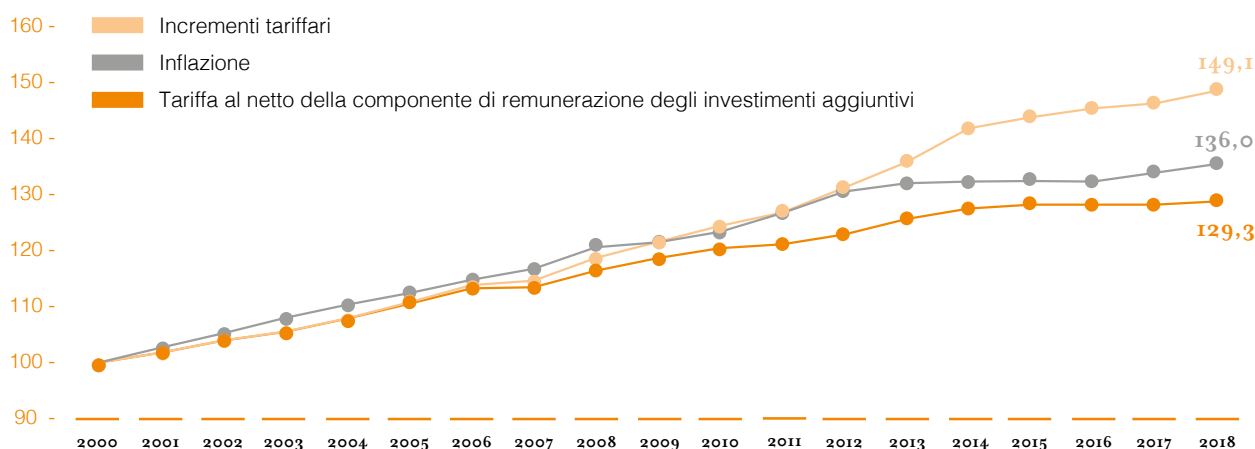
$$\begin{array}{ccc}
 & = & \\
 \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{70\% \Delta P\%} \\ \text{Componente inflazione} \end{array}} & + & \boxed{\begin{array}{c} \mathbf{(X\% + K\%)} \\ \text{Componenti di investimento} \end{array}}
 \end{array}$$

Per il 2018 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato pari a **1,51%** composto da:



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

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





## Società estere: variazioni tariffarie 2018 Tariffe aeroportuali

### Cile

#### Concessionaria Los Lagos

Incremento delle tariffe del 3,4% dal 1° gennaio 2018, per effetto dei seguenti parametri:

- adeguamento all'inflazione 2017 (1,9%);
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza 2018 (5,0%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2017, pari al 3,5%.

#### Concessionarie del Grupo Costanera

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- 5,5% per Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororient per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2017 (1,9%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%;
- 3,4% per AMB per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2017 (1,9%) e del fattore di maggiorazione dell'1,5%;
- 1,9% per Litoral Central, per l'effetto dell'adeguamento all'inflazione 2017.

### Brasile

A partire dal 1 luglio 2018, le tariffe di Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, sono state incrementate del 2,9% corrispondente alla variazione registrata dall'Indice Generale dei Prezzi di Mercato (IGP-M) nel periodo di riferimento 1 giugno 2017 - 31 maggio 2018.

A partire dal 13 giugno 2018 le tariffe applicate da Rodovia MG 050 sono state incrementate del 2,8% corrispondente alla variazione registrata dall'IPCA nel periodo 1 maggio 2017 - 30 aprile 2018, come da contratto di concessione.

Il 21 dicembre 2012 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha approvato la "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di Programma" stipulata fra ENAC e ADR, che disciplina i rapporti tra il concessionario della gestione aeroportuale e concedente ENAC fino a scadenza naturale della stessa concessione di gestione (30 giugno 2044). Il quadro normativo approvato ha definito un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide fino al 30 giugno 2044 necessario per il finanziamento del piano di investimenti di ADR mediante fondi privati. I pilastri della nuova Convenzione-Contratto di Programma sono:

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

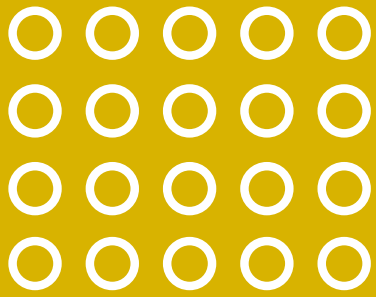
In particolare, le regole tariffarie sono impostate fino al termine della concessione e si basano su:

- metodo del price-cap (RAB-based);
- dual till in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra / al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC;
- in merito alla revisione delle tariffe vengono definiti in modo trasparente i criteri per l'aggiornamento del piano economico-finanziario al 2044, dei periodi regolatori decennali, a loro volta suddivisi in sottoperiodi regolatori quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.

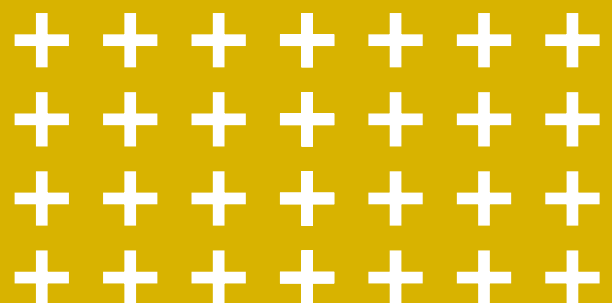
Il dettaglio delle tariffe aeroportuali, stabilite dall'Enac sulla base del contratto di programma, in vigore dal 1 marzo 2018 unitamente alle variazioni in vigore dal 1 marzo 2019 sono disponibili sul sito [www.adr.it/bsn-tariffe-aeroportuali](http://www.adr.it/bsn-tariffe-aeroportuali).







## 2. CAPITALE INFRASTRUTTURALE



# 1. KEY FIGURES

Principali indicatori	2017	2018	Var. %
<b>RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE (KM)</b>	<b>5.042</b>	<b>5.042</b>	
<b>Italia</b>	<b>3.020</b>	<b>3.020</b>	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.855	2.855	
Società Autostrade Meridionali	52	52	
Tangenziale di Napoli	20	20	
Società Autostrada Tirrenica	55	55	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	32	
Trafo del Monte Bianco	6	6	
<b>Estero</b>	<b>2.022</b>	<b>2.022</b>	
Brasile <sup>1</sup>	1.538	1.538	
Cile	313	313	
India <sup>2</sup>	110	110	
Polonia	61	61	
<b>AEROPORTI GESTITI</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	
<b>TOTALE INVESTIMENTI (MILIONI DI EURO)<sup>3</sup></b>	<b>1.076</b>	<b>950</b>	<b>-12%</b>
Attività autostradali in Italia	555	592	6%
Attività autostradali estere	183	64	-65%
Attività aeroportuali in Italia (Gruppo Aeroporti di Roma)	207	183	-12%
Attività aeroportuali estere (Gruppo ACA)	53	67	26%
Altre attività	76	55	-28%

1 La società Concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata.

2 La società Pune Solapur Expressway non è consolidata.

3 Al netto di elisioni e rettifiche di consolidato.



## 2. INFRASTRUTTURE IN ITALIA

- Km di rete autostradale gestita: la più estesa rete autostradale nazionale, comprendente le due direttrici di attraversamento Nord-Sud del Paese: la centrale A1 e l'adriatica A14.
- Il principale sistema aeroportuale del Paese.



- Autostrade per l'Italia
- Autostrade Meridionali
- Raccordo Autostradale Valle d'Aosta
- Società Autostrada Tirrenica
- Tangenziale di Napoli
- Traforo del Monte Bianco
- Aeroporti di Roma



## Attività autostradale

Autostrade per l'Italia ha in corso di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere previsto dalla Convenzione originaria del 1997 e dal IV Atto Aggiuntivo del 2002, per complessivi 15,8 miliardi di euro, di cui 10 completati al 31.12.2018 con l'apertura al traffico di 432 km di nuove corsie.

Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionali, al fine di assicurare fluidità e sicurezza della mobilità e migliori livelli di servizio.

A tale programma si sommano ulteriori interventi fino a 7 miliardi di euro recepiti dalla Convenzione Unica del 2007 di Autostrade per l'Italia, che ha previsto:

- la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione del 1997 attraverso nuovi specifici interventi di potenziamento della rete per un importo di circa 2 miliardi di euro;
- l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro. Nel 2016, in seguito a nuove stime di traffico, studi trasportistici - per tener conto delle esigenze infrastrutturali volte a garantire un sempre più adeguato livello di capacità e servizio della rete autostradale - ed analisi costi/benefici, sono stati individuati e classificati come prioritari circa 150 km di interventi di potenziamento alla terza e quarta corsia.

	Km totali	Valore intervento (€/Mld)		Km aperti al traffico
		Totali <sup>1</sup>	Completati <sup>2</sup>	
<b>Autostrade per l'Italia</b>				
Interventi Convenzione 1997	232	7,2	6,2	199
Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	275	8,6	3,8	233
Interventi Convenzione Unica 2007	325	5 <sup>3</sup>	0,1	
Ulteriori Interventi Convenzione 1997		2,0	0,5	
<b>Totale interventi Autostrade per l'Italia</b>	<b>832</b>	<b>22,8</b>	<b>10,5</b>	<b>432</b>
<b>Società controllate</b>				
Raccordo Autostradale Valle Aosta	12	0,4	0,4	12
Autostrade Meridionali	20	0,6	0,5	20
Società Autostrada Tirrenica	59	0,8	0,2	19
<b>Totale interventi Società controllate</b>	<b>91</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>51</b>
<b>Totale interventi in Grandi Opere del Gruppo Autostrade per l'Italia</b>	<b>923</b>	<b>24,6</b>	<b>11,8</b>	<b>484</b>

(1) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31.12.2018, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi del Piano Finanziario 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Ulteriori interventi.

(2) Esclusi i costi capitalizzati (oneri finanziari e personale).

(3) Alla fine del 2016, in accordo con il Concedente, a valle di analisi integrate condotte attraverso approfondimenti trasportistici e valutazioni di competitività, sono stati individuati come "prioritari" 8 interventi di potenziamento che interessano circa 150 km della rete di Autostrade per l'Italia, per un valore di circa 2,4 €/mld.

Nel 2018 gli investimenti operativi delle società autostradali italiane del Gruppo ammontano a 592 milioni di euro.



(milioni di euro)	2017	2018
Autostrade per l'Italia: interventi Convenzione 1997	214	216
Autostrade per l'Italia: interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	71	121
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	209	171
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	23	35
Investimenti in altri beni immateriali	20	27
Investimenti in beni materiali	18	22
<b>Totale investimenti operativi</b>	<b>555</b>	<b>592</b>

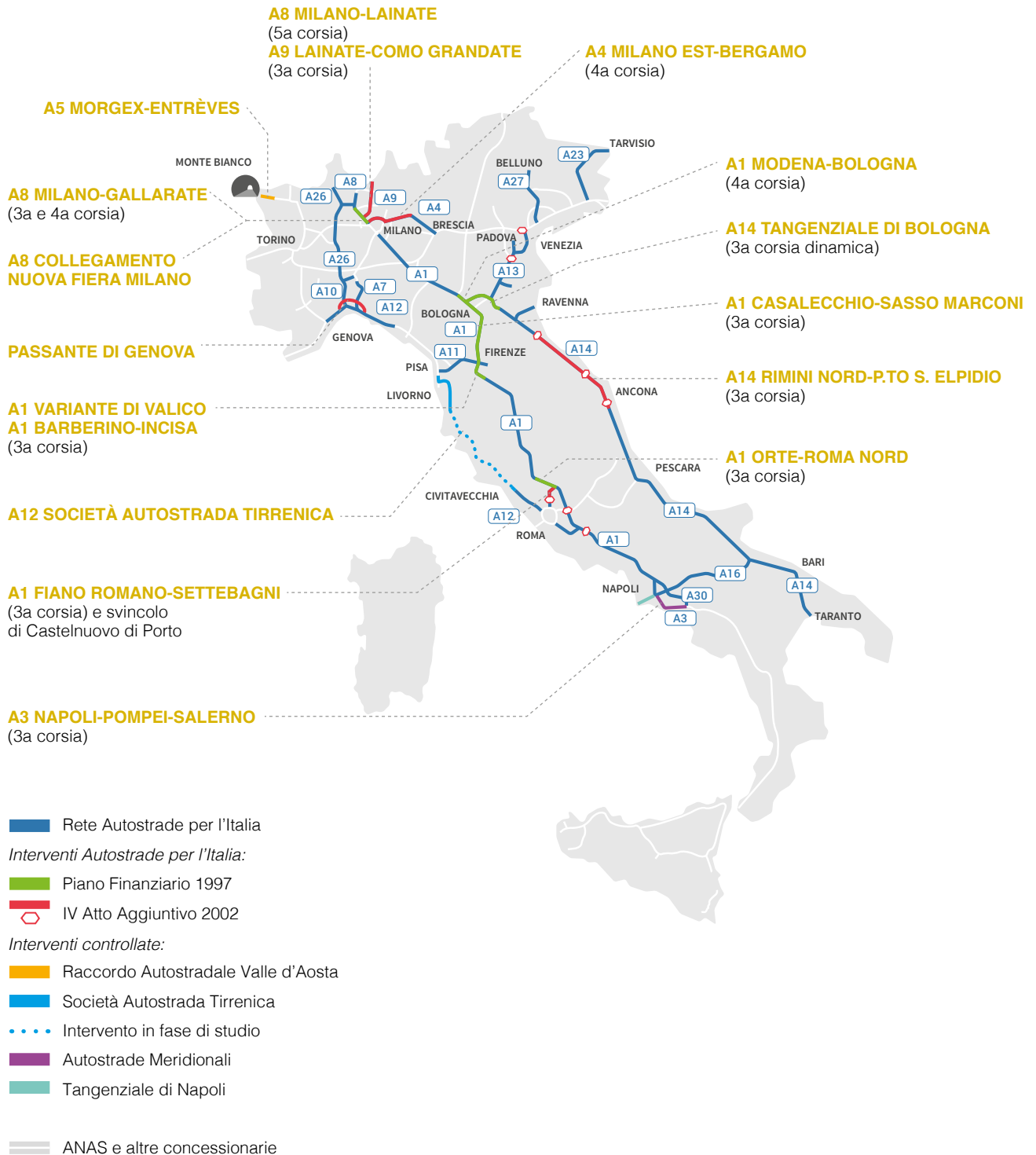
Relativamente agli interventi della Convenzione 1997, nel corso del 2018 sono proseguiti i lavori di potenziamento alla terza corsia della A1 tra Barberino e Firenze Nord, per i quali è in corso lo scavo meccanizzato della Galleria S. Lucia e i lavori di ampliamento alla terza corsia della tratta tra Firenze Sud e Incisa nel lotto 1 Nord. Proseguono, inoltre, i lavori di completamento sia della Variante di Valico che della tratta tra Firenze Nord e Firenze Sud che, in entrambi i casi, riguardano esclusivamente opere al di fuori dell'asse autostradale.

Per quanto riguarda gli interventi previsti dal IV Atto Aggiuntivo 2002, nel 2018 sono proseguiti i lavori di realizzazione delle bretelle di collegamento ed opere compensative nel Comune di Fano, connessi alle opere della A14. Relativamente all'adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova (c.d. "Gronda di Genova"), i n. 10 lotti di cui si compone il Progetto Esecutivo sono stati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fra febbraio ed inizio agosto 2018, mentre sono in corso le attività propedeutiche all'esecuzione dell'opera, in attesa dell'approvazione dei progetti da parte del Concedente.

Gli altri investimenti di Autostrade per l'Italia comprendono circa 51 milioni di interventi in Grandi Opere, principalmente dovuti ai lavori di realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese, al potenziamento della viabilità di adduzione al tratto toscano della A1 ed alle progettazioni per le opere relative al Nodo di Bologna.

Per maggiori informazioni sul piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana in concessione si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2018 di Atlantia.

Piano di investimento sulla rete italiana





## Attività aeroportuale

- 2 aeroporti italiani: Fiumicino e Ciampino, il più importante sistema aeroportuale italiano con circa 49 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.

Aeroporti di Roma prosegue il proprio impegno nella realizzazione di nuove infrastrutture per l'aeroporto "Leonardo da Vinci", per garantire negli anni un equilibrato rapporto tra domanda e offerta e sostenere il costante miglioramento del livello di servizio offerto al passeggero.

Entro l'anno 2021 si prevede l'innalzamento della soglia di capacità dello scalo al di sopra dei 50 milioni di passeggeri/anno, in linea con i principali scali europei. Oltre al potenziamento delle infrastrutture di volo, il piano di investimenti si concentra sull'ampliamento del sistema aerostazioni.

Dopo l'inaugurazione avvenuta nel 2016 della galleria commerciale del Terminal 3 e del nuovo molo nell'area di imbarco E nell'area Ovest (destinata al traffico internazionale extra-Schengen), sono previsti nei prossimi anni importanti interventi infrastrutturali nell'area Est (destinata al traffico domestico/Schengen). In dettaglio:

- una nuova area d'imbarco all'estremità dell'aerostazione (molo A), che ospiterà 23 nuovi gate di cui 13 provvisti di loading bridge;
- l'ampliamento del Terminal 1, tramite la realizzazione di un avancorpo a destinazione commerciale, collegato con il nuovo molo;
- l'estensione del Terminal 1 sul fronte ovest verso le aree precedentemente occupate dal Terminal 2, con la completa riqualificazione dell'area di imbarco C e del nodo verso l'area d'imbarco D.

Nel 2018 gli investimenti operativi ammontano a 183 milioni di euro. Presso l'aeroporto di Fiumicino, nell'ambito degli interventi previsti per il potenziamento dell'area Est, proseguono i lavori relativi alla nuova area d'imbarco A e all'avancorpo del Terminal 1, mentre si sono conclusi i lavori di riallocazione delle centrali e delle reti precedentemente collocate nell'ex Terminal 2 e quest'ultima infrastruttura, sulla cui impronta si realizzerà l'estensione del Terminal 1 verso ovest, è stata demolita.

Proseguono i lavori dei piazzali di sosta ovest (2a fase) e dei piazzali 300, la realizzazione delle opere di mitigazione idraulica in area ovest, nonché i lavori relativi alla nuova sottostazione di trasformazione alta/media tensione e alla nuova rete elettrica a servizio delle piste di volo.

(milioni di euro)	2017	2018
Sistema aerostazioni Est	9	43
Interventi su piste e piazzali	58	39
Interventi su Terminal e moli	58,0	26
interventi su sistemi tecnologici e reti	24,0	16
Interventi su sottosistemi bagagli e impianti aeroportuali	12	8
Altro	46	51
<b>Totale</b>	<b>207</b>	<b>183</b>



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

### 3. INFRASTRUTTURE ALL'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.

In Brasile Atlantia opera dal 2009 con la società Triângulo do Sol e, dal 2012, attraverso la joint venture AB Concessões S.A., costituita con il gruppo Bertin (Atlantia detiene il 50% + 1 azione). Le società concessionarie controllate operanti in Brasile, Triângulo do Sol, Rodovias das Colinas e Rodovia MG050, hanno in corso programmi di investimento per il potenziamento delle tratte autostradali gestite. La società concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata al 31.12.2018.

Per il potenziamento della rete in concessione in Brasile sono stati eseguiti complessivamente nel 2018 investimenti per 25 milioni di euro.

Per informazioni di dettaglio si rimanda al paragrafo Attività autostradali estere della Relazione Finanziaria Annuale 2018 di Atlantia.



- Colinas
- Rodovia MG050
- Tietê
- Triângulo do Sol





## Cile

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



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



- Litoral Central
- Los Lagos



In Cile Atlantia opera tramite:

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

Nel 2018 sono stati eseguiti investimenti per 32 milioni di Euro.

## Polonia

- 61 km di rete gestita.

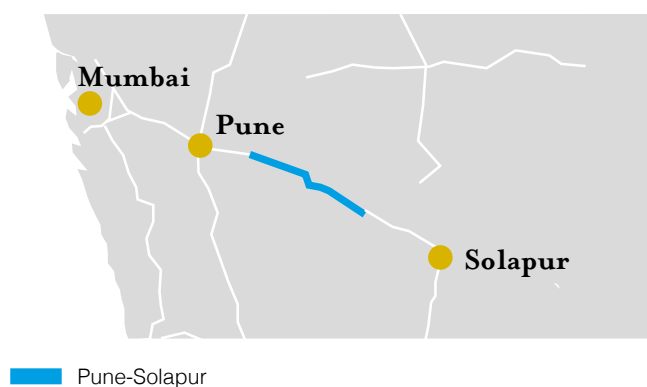
Il Gruppo Atlantia in Polonia controlla il 61,2% di Stalexport Autostrady S.A., società quotata alla Borsa di Varsavia, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice. Nel corso del 2018 sono stati realizzati investimenti operativi per circa 7 milioni di euro.



## India

- 110 km di rete gestita.

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



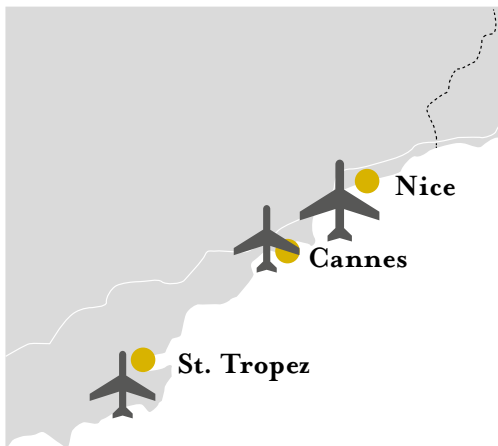


## Gruppo Abertis

Per gli asset del gruppo Abertis si rinvia al "Profilo di Atlantia".

## Attività aeroportuali

Dal novembre 2016 Il Gruppo Atlantia ha acquisito il controllo di Aéroports de la Côte d'Azur ("ACA"), la società che gestisce (direttamente o indirettamente) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint-Tropez e il network internazionale di servizi di assistenza a terra Sky Valet. Nel 2018 lo scalo ha fatto registrare un traffico passeggeri di 13,9 milioni di passeggeri con un incremento del 4,1% sul 2017.



Gli investimenti degli Aeroporti della Costa Azzurra ammontano per il 2018 a 67 milioni di euro di cui 48 per iniziative volte a espandere la capacità della scalo. Ulteriori 3 milioni sono stati investiti per la tramvia che collega lo scalo alla città di Nizza.



## 4. RETI CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO

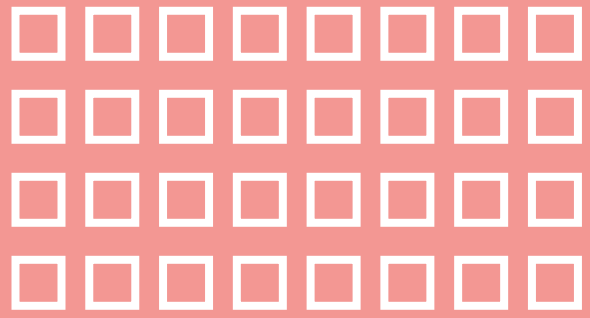
La società Telepass, incaricata della gestione del sistema di pagamento elettronico del pedaggio in Italia e all'estero e fornitrice di alcuni servizi aggiuntivi nel settore della mobilità (parcheggi, ZTL, ...) ed assicurativi (soccorso stradale in Italia e in Europa, travel), nel corso dell'esercizio 2018 ha conseguito ricavi operativi per 188 milioni di euro, in incremento di 16 milioni di euro rispetto all'anno 2017, prevalentemente rappresentati dai canoni Telepass per 116 milioni di euro, dalle quote associative Viacard per 21 milioni di euro e dalle Opzioni Premium per 27 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2018 gli apparati attivi Telepass sono 8,6 milioni (con un incremento di circa 342 mila unità rispetto al 31 dicembre 2017), mentre sono pari a 10,2 milioni gli apparati Telepass distribuiti.

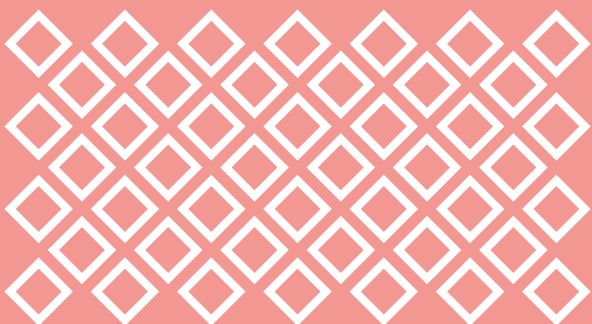
La società Telepass Pay S.p.A., costituita a novembre 2016 e controllata al 100% da Telepass S.p.A. con l'obiettivo di ampliare l'offerta al cliente dei servizi di pagamento legati alla mobilità in contesto sia urbano che extra-urbano, al 31 dicembre 2018 conta 303 mila clienti attivati.

Il perimetro del gruppo Telepass si è ampliato e include Urban Next, società di diritto svizzero che sviluppa software e applicazioni relative alla mobilità urbana, K-Master che opera nei sistemi di monitoraggio e gestione delle flotte di mezzi di autotrasporto attraverso una piattaforma informatica e talune applicazioni software dedicate.

Inoltre, nel corso dell'anno Telepass ha acquisito il 100% di K-Master Broker (che in data 30 maggio 2018 ha modificato la ragione sociale in "Telepass Broker") avente per oggetto lo svolgimento dell'attività di intermediazione assicurativa e il 75% della partecipazione nella società Infoblu S.p.A. da Autostrade per l'Italia.



### 3. CAPITALE UMANO



# 1. KEY FIGURES

Principali indicatori	2017	2018	Var. %
<b>Organico complessivo</b>	<b>16.745</b>	<b>16.596</b>	<b>-0,9%</b>
Tempo determinato	1.351	1.500	11,0%
Tempo indeterminato	15.394	15.096	-1,9%
<b>Suddivisione dell'organico per paese</b>	<b>16.745</b>	<b>16.596</b>	<b>-0,9%</b>
Italia	12.726	12.794	0,5%
Polonia	335	336	0,3%
Brasile	1.685	1.710	1,5%
Cile	828	654	-21,0%
Stati Uniti	482	415	-13,9%
Francia	686	677	-1,3%
Altri paesi	3	10	n.s.
<b>Presenza femminile nel Gruppo</b>	<b>4.724</b>	<b>4.771</b>	<b>1,0%</b>
Italia	3.209	3.343	4,2%
Eestero	1.515	1.428	-5,7%
Tempo determinato	660	718	8,8%
Tempo indeterminato	4.064	4.053	-0,3%
<b>Organico medio (include il personale interinale)</b>	<b>15.979</b>	<b>15.806</b>	<b>-1,1%</b>
<b>Forza Media retribuita interinale</b>	<b>107</b>	<b>146</b>	<b>36,4%</b>
<b>Organico per qualifica</b>	<b>16.745</b>	<b>16.596</b>	<b>-0,9%</b>
Dirigenti	293	290	-1,0%
Quadri	1.089	1.093	0,4%
Impiegati	7.302	7.314	0,2%
Esattori	3.339	3.261	-2,3%
Operai	4.722	4.638	-1,8%
<b>Costo del lavoro netto (milioni di euro)</b>	<b>891</b>	<b>865</b>	<b>-2,9%</b>
<b>Ore di formazione erogata</b>	<b>272.520</b>	<b>272.162</b>	<b>-0,1%</b>

 **14.119 persone** **62,1% uomini** **37,9% donne** **93,4% a tempo indeterminato**

Si riportano a titolo informativo alcuni indicatori del Gruppo Abertis, acquisito a fine ottobre 2018, ma non incluso nelle informazioni riportate nel presente capitolo, come maggiormente dettagliato nel paragrafo "processo di predisposizione del Bilancio" in appendice.



## 2. POLITICA DI GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO

Il Gruppo Atlantia conduce le proprie attività, potendo contare su un patrimonio di conoscenze specialistiche e manageriali, che assicurano una gestione operativa efficace e uno sviluppo sostenibile del business nel lungo periodo. Come gestore di infrastrutture ad alto contenuto ingegneristico e strategiche per i paesi in cui opera, il Gruppo è impegnato ad assicurare lo sviluppo e la trasmissione di know-how altamente distintivo e unico nel panorama italiano e internazionale. Tale finalità si persegue identificando, formando e attribuendo responsabilità progressivamente crescenti alle risorse dell'organizzazione, con l'esigenza di garantire un presidio capillare e una diffusione del know-how. Il Gruppo considera, quindi, il capitale umano come uno dei principali asset per il raggiungimento dei propri obiettivi. In tal senso, la strategia di gestione del capitale umano è centrata sulla creazione delle migliori opportunità di crescita e sviluppo professionale per i propri dipendenti, nonché sul pieno rispetto delle esigenze individuali, al fine di creare un ambiente di lavoro caratterizzato da diffusione delle competenze e collaborazione. Di seguito, vengono sintetizzati i principali pilastri che definiscono la politica di gestione e valorizzazione del capitale umano del Gruppo.

### Il valore della diversità

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

### Le competenze al centro

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

- Capability Acquisition, attraverso l'adozione di mirate politiche di selezione e inserimento di risorse con elevate potenzialità, sia mediante un accurato iter selettivo e di valutazione delle competenze, sia mediante mirate collaborazioni e partnership con il mondo accademico;
- Capability Development, che si attua attraverso gli strumenti della mobilità infragruppo, canale preferenziale per la copertura delle posizioni aperte e della formazione che rappresenta una leva per la crescita professionale delle risorse, per l'innovazione dei processi e dei servizi e per la realizzazione degli obiettivi del Gruppo;

### Talent Management

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

### La politica di remunerazione

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile nel medio-lungo periodo, condizioni di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione e di equità all'interno dell'organizzazione, nel pieno rispetto dei principi di pari opportunità, eguaglianza e non discriminazione, valorizzazione delle persone e integrità, richiamati anche dal Codice Etico di Gruppo. La struttura retributiva è basata su diverse componenti, con l'obiettivo di attrarre, trattenere e motivare le risorse qualificate e premiare il raggiungimento degli obiettivi di performance stabiliti e allineati agli interessi degli azionisti e si concretizza nella definizione di un pacchetto retributivo in cui convivono coerentemente una parte fissa della remunerazione e una o più parti variabili. Con queste componenti, tra loro interconnesse, si costruisce un'offerta retributiva coerente con la complessità dei ruoli e dei livelli di performance (aziendali e individuali).

### Long Term Goals

- Migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza sul lavoro
- Assicurare lo sviluppo e il benessere del capitale umano in azienda

### Obiettivi di Sviluppo Sostenibile UN



## 3. ORGANICO E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

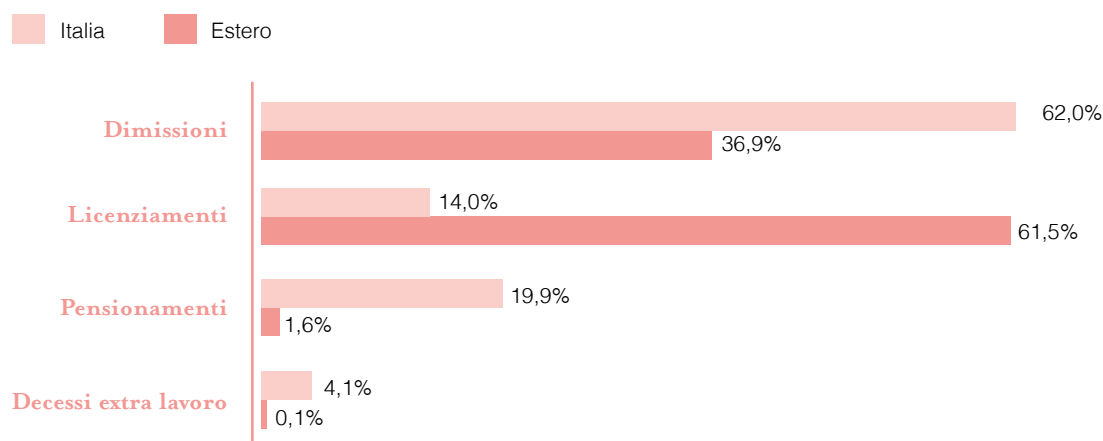
Al 31 dicembre 2018 il Gruppo impiega 15.096 risorse con contratto a tempo indeterminato e 1.500 a tempo determinato, per un organico complessivo di 16.596 risorse, di cui 12.794 in Italia e 3.802 all'estero. Rispetto alle 16.745 unità in organico al 31 dicembre 2017, si registra un decremento complessivo di 149 unità.

La diminuzione dell'organico a tempo indeterminato è riconducibile prevalentemente a:

- le società cilene del Gruppo (-200 unità), principalmente per adeguamento dell'organico della controllata Gesvial a seguito del termine dei lavori e dell'apertura al traffico del Tunnel Kennedy avvenuta ad ottobre 2017, dell'avvio delle fasi conclusive del programma di ampliamento Santiago Centro Oriente e dell'avvio del pedaggiamento free flow della concessionaria Nororiente;
- le società autostradali italiane (-105 unità) principalmente per il rallentamento del turnover nei comparti operativi.

La variazione del personale a tempo determinato al 31 dicembre 2018 rispetto al 31 dicembre 2017 (+149 unità) è riconducibile prevalentemente alle maggiori esigenze delle società concessionarie italiane, del Gruppo Aeroporti di Roma e di Pavimental.

### Cause di cessazione del rapporto di lavoro nel 2018<sup>1</sup>



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

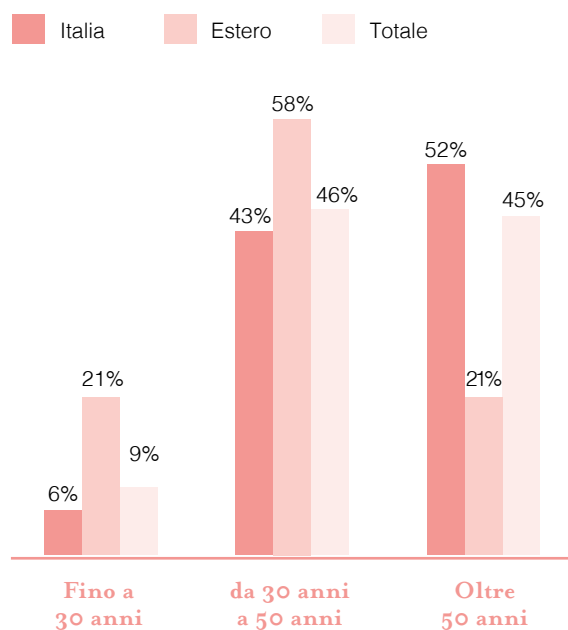


Turnover del personale a tempo indeterminato	2017	2018	Var. %
<b>Cessazioni</b>	<b>1.252</b>	<b>1.494</b>	<b>19,3%</b>
Uomo	868	1.080	24,4%
Donna	384	414	7,8%
Fino a 30 anni	315	346	9,8%
30-50 anni	462	571	23,6%
Oltre 50 anni	475	577	21,5%
Italia	439	534	21,6%
Estero	813	960	18,1%
<b>Assunzioni</b>	<b>1.662</b>	<b>1.196</b>	<b>-28,0%</b>
Uomo	1.156	779	-32,6%
Donna	506	417	-17,6%
Fino a 30 anni	549	419	-23,7%
30-50 anni	868	618	-28,8%
Oltre 50 anni	245	159	-35,1%
Italia	445	449	0,9%
Estero	1.217	747	-38,6%

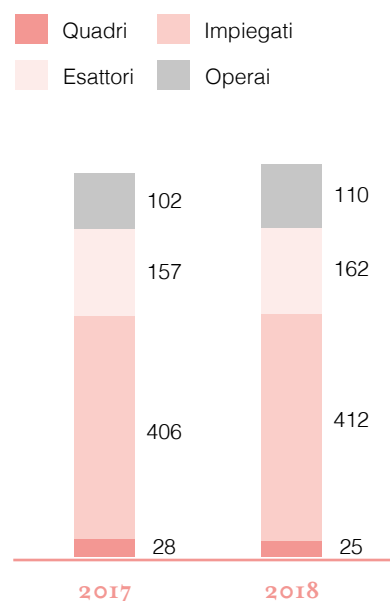
Nel 2018 il personale full time del gruppo rappresenta l'82% del totale in sostanziale stabilità con l'anno precedente. L'età e l'anzianità media del Gruppo si confermano stabili con valori pari a, rispettivamente, 45 e 15 anni.

I grafici seguenti illustrano come è ripartito l'organico di gruppo al 31.12.2018 per fasce d'età e grado di scolarizzazione, nonché le persone appartenenti a categorie protette che aumentano del 2,3% rispetto al 2017.

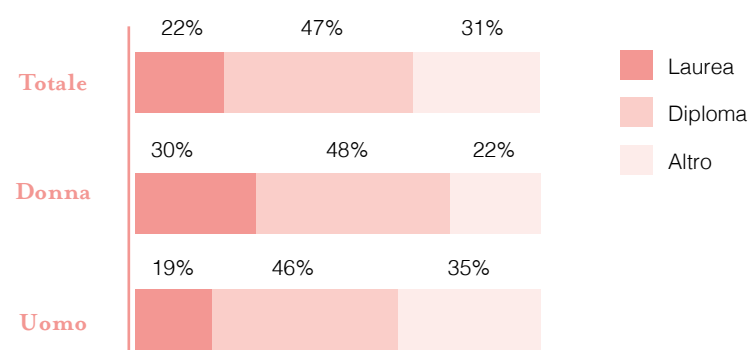
Organico per fasce di età



Organico appartenente a categorie protette



Scolarizzazione





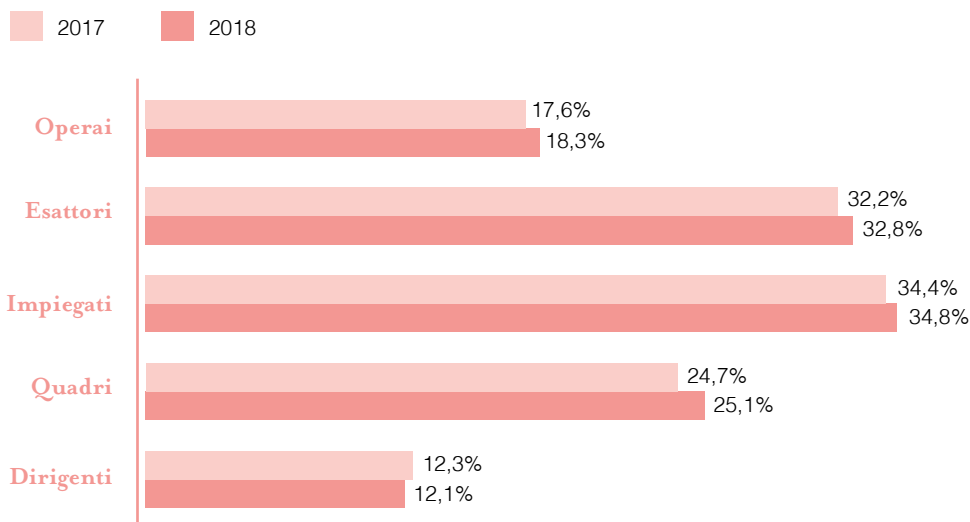
## 4. DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ



La selezione e la gestione delle risorse umane avviene nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo, senza preclusione o discriminazione di sesso, età, nazionalità, religione, etnia, ideologia o orientamento sessuale (Codice Etico - cfr. 6 - [www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico)). Nel 2018 è stato adottato il nuovo codice di condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo Atlantia che informa tutti i lavoratori di ei loro diritti ed obblighi in merito alla prevenzione e alla rimozione di ogni comportamento discriminatorio e al mantenimento di un clima di lavoro che assicuri il rispetto della dignità di ciascuno/a.<sup>2</sup> Nel codice si fa altresì riferimento al principio di parità di trattamento in ambito occupazionale e lavorativo.

Al 31.12.2018 sono 4.771 le donne nel Gruppo (4.724 nel 2017), pari al 28,7% dell'organico.

### Presenza femminile per qualifica



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

I valori del rapporto remunerazione uomo/donna sono in sostanziale continuità con i valori del 2017.

### Rapporto Remunerazione Donna/Uomo

Qualifica	Italia <sup>3</sup>	Gruppo <sup>4</sup>
Dirigenti	0,72	0,74
Quadri	0,97	0,98
Impiegati	0,88	0,88
Esattori / Operai <sup>5</sup>	0,69	0,75



<sup>2</sup> Il documento è presente sul sito web di Atlantia al link [www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico). Si faccia anche riferimento al presente documento, al capitolo Governance.

<sup>3</sup> I dati si riferiscono al perimetro Italia: Atlantia S.p.A, Gruppo ASPI, Gruppo ADR, Gruppo Telepass, Spea, Pavimental, con esclusione della società Giove Clear.

<sup>4</sup> Il perimetro Italia, di cui alla precedente nota, è integrato dei dati relativi alle seguenti società estere del Gruppo: Rodovia das Colinas, AB Concessoes, Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Los Lagos, Gruppo Stalexport Autostrady, Aéroports de la Cote d'Azur, Spea do Brasil, Pavimental Polska, Solucion Rodoviaria, Vespucio Sur, Grupo Costanera, Operalia. Il dato complessivamente rappresentato si riferisce quindi a circa il 96% dell'organico medio del Gruppo Atlantia.

<sup>5</sup> Le due categorie sono state accorpate in quanto tipologie contrattuali affini in termini di inquadramento.



## 5. INVESTIMENTI SUL CAPITALE UMANO

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

Agli strumenti interni utilizzati e strutturati in base alla seniority e alle competenze richieste, si affiancano importanti collaborazioni e partnership con il mondo accademico, come

il progetto "Atlantia per la Conoscenza", principale canale di selezione di risorse junior e di promozione dell'employer branding aziendale. In questi ambiti, anche nel 2018 sono stati avviati progetti multidisciplinari, tavole rotonde e seminari tematici con i principali centri universitari e di ricerca italiani; sono stati inoltre previsti momenti di incontro con gli studenti e di supporto alla loro crescita, attraverso l'erogazione di borse di studio e l'assegnazione di project work aziendali.

La Direzione Risorse Umane di Gruppo, anche nel 2018, ha proseguito il processo di "patrimonializzazione" delle competenze attraverso azioni di mobilità infragruppo e di cross-fertilization.



La mobilità professionale è il canale preferenziale per la copertura delle job vacancy delle società e viene effettuata garantendo condizioni in linea con il percorso professionale della risorsa e le prospettive del nuovo ruolo.

Complessivamente, nel 2018 la percentuale di copertura delle posizioni aperte con candidati interni è stata del 57%<sup>6</sup> circa a livello di Gruppo e sale al 77% se si fa riferimento al solo perimetro Italia.

La mobilità infragruppo attuata attraverso un sistema aperto di job opportunity - al quale i dipendenti partecipano su base volontaria - ha messo in gioco 55 posizioni aperte, con 280 possibili candidati coinvolti e il 31% di posizioni chiuse con successo.. Nel corso del 2018, inoltre, è stata avviata la

revisione dei processi di mobilità orizzontale del Gruppo, che ha visto coinvolti in fase di progettazione alcuni junior professional provenienti da diverse società del Gruppo; la progettualità, che vedrà la sua implementazione nel 2019, ha avuto come obiettivo il potenziamento dello strumento di job opportunity attualmente adottato e l'individuazione di eventuali nuovi strumenti finalizzati all'incentivazione della mobilità orizzontale.<sup>7</sup>

Nel corso del 2018 si è ulteriormente rafforzato il progetto "Talent Upgrade" che ha visto l'implementazione di iniziative concrete a supporto dei processi di inserimento in azienda (programma di induction e on-boarding, con più di 120 giovani neo-laureati impegnati), di mobilità infragruppo e di crescita professionale.

<sup>6</sup> Percentuale calcolata su intero perimetro considerando l'organico a tempo indeterminato.

<sup>7</sup> Complessivamente, nel 2018 si registrano 873 casi di mobilità orizzontale (+30% rispetto al 2017) e 558 casi di mobilità verticale (-14%), valori che risultano in linea con l'andamento e i valori medi calcolati sul triennio precedente.

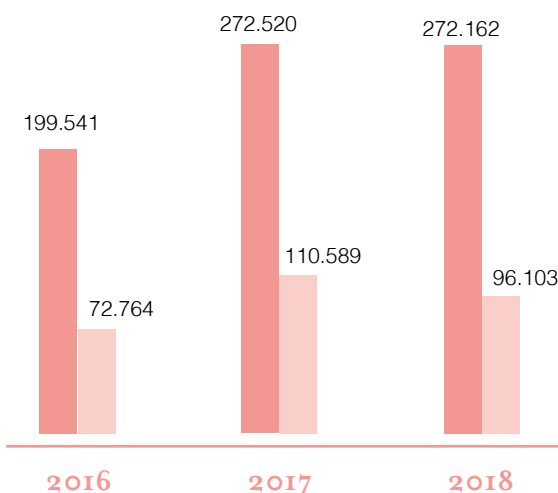


Ulteriori strumenti e programmi di Talent Management adottati nel 2018 sono stati:

- Il Performance Management (PM): la valutazione annuale delle performance è la base essenziale per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. Il sistema di PM offre ai dipendenti maggiore trasparenza e opportunità di feedback puntuali da parte del responsabile, contribuendo in tal modo a una maggiore interconnessione tra produttività, motivazione e fiducia verso l'organizzazione. Nel 2018 i dipendenti che hanno preso parte a un processo di valutazione delle performance sono stati 5.501, il 36% dell'organico a tempo indeterminato (33% è stata la copertura per gli uomini e 46% per le donne);
- gli Assessment Manageriali: percorso di valutazione e sviluppo per figure professionali con crescente ed espressa responsabilità di processi e di coordinamento di risorse;
- il Business Game: un percorso di valutazione e sviluppo dedicato alle figure Professional del Gruppo con performance eccellenti e con un'esperienza professionale fino a 5 anni, volto a misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e a consolidare la professionalità richiesta dal ruolo ricoperto oltre alla definizione di piani di sviluppo personalizzati;
- il Junior Assessment Lab: programma di valutazione e sviluppo che prevede la creazione di un team di lavoro composto da risorse Junior del Gruppo, con esperienza professionale fino a 2 anni, chiamate a lavorare congiuntamente per un periodo di circa due mesi, su una tematica di interesse aziendale;
- programmi di coaching individuali e di inserimento al ruolo professionale.

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

### Formazione erogata



Nel 2018 sono state erogate circa 272 mila ore di formazione e addestramento, con il coinvolgimento di oltre 13.600 partecipanti e circa 4,5 milioni di euro di investimento complessivo, con una media di 16,4 ore per dipendente.

Del totale ore erogate, si evidenzia che il 35% corrisponde a formazione in materia di salute, sicurezza e ambiente. Con la finalità di valorizzare il know how distintivo che caratterizza la Società, e garantire il trasferimento intergenerazionale, è proseguito nel corso del 2018 l'importante progetto di costruzione di una Academy interna, in grado di supportare strategicamente le iniziative di formazione e apprendimento dedicate a tutta la popolazione aziendale, favorire la diffusione del know how tecnico e delle competenze distintive e promuovere l'aggiornamento e la crescita professionale delle risorse.

Nel 2018 sono inoltre proseguite le attività formative focalizzate principalmente al miglioramento della qualità del servizio al cliente. Sul tema, Aeroporti di Roma ha rinnovato il proprio impegno nel progetto di Customer Experience Education, nell'ambito del quale sono stati realizzati training sull'accoglienza presso l'Aviazione Generale di Ciampino, interventi formativi di On board training, Recurrent training, Circoli di Qualità e formazione sulla diversity, per un totale di 1.642 partecipazioni ed un monte ore complessivo di 24.753 ore di formazione erogate.

Per la formazione specialistica sono da evidenziare in particolare i seminari per ingegneri e architetti, necessari all'ottenimento dei crediti formativi per il mantenimento delle abilitazioni professionali e volti all'approfondimento delle conoscenze tecniche e la formazione sul nuovo Codice degli Appalti.

È stata inoltre erogata la formazione in ambito Privacy, a seguito dell'introduzione del nuovo Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati (DGPR) e sulla responsabilità d'impresa e sul Modello di organizzazione gestione e controllo, alla luce dei nuovi reati disciplinati dal D. Lgs. 231/01.

Nel corso del 2018, il Gruppo ha infine confermato la propria attenzione verso i temi di sostenibilità ambientale attraverso la progettazione e la realizzazione interna della formazione Green Expert con l'obiettivo di allineare fra loro le competenze ambientali delle risorse che si occupano di sostenibilità in azienda, al fine di promuovere una condivisione delle conoscenze in materia ambientale.

È proseguita la formazione specifica sulla "security" in particolar modo nelle società aeroportuali, affrontando anche l'aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività.

Atlantia ha inoltre erogato oltre 24.200 ore di formazione a partner d'affari (fornitori di beni e servizi, appaltatori, clienti etc).

■ Ore erogate  
 ■ di cui: Salute e sicurezza

## 6. SICUREZZA SUL LAVORO

La tutela della salute e sicurezza sul lavoro rappresenta uno dei principali obiettivi del Gruppo, che si concretizza nell'adozione di idonee metodologie di valutazione del rischio incidenti e malattie professionali<sup>7</sup>, e di misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura, in particolar modo quelle maggiormente esposte in quanto impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture. La valutazione dei rischi correlati alle attività lavorative<sup>8</sup> ha solitamente una frequenza di aggiornamento annuale o in funzione di modifiche tecnico-organizzative e viene effettuata attraverso sopralluoghi, verifiche di mezzi, macchinari e impianti, interviste con i lavoratori e i responsabili, verifiche degli impianti documentali, al fine di individuare le opportune misure di prevenzione e mitigazione.

In particolar modo sull'elemento fondamentale della prevenzione, gioca da sempre un ruolo di primo piano l'attività di sensibilizzazione e formazione e il coinvolgimento attivo dei lavoratori anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo infortuni.

Le società del Gruppo si impegnano in programmi continuativi di formazione sulla sicurezza, anche oltre gli obblighi di legge, finalizzati alla prevenzione dei rischi sul lavoro e alla tutela della salute psico-fisica.

La formazione è sempre effettuata in occasione di assunzione di personale o in caso di variazione di mansioni, della introduzione di nuove attrezzature di lavoro o di nuove tecnologie, di nuove sostanze e preparati pericolosi, in relazione all'evoluzione dei rischi o all'insorgenza di nuovi rischi.

Nel 2018 il 77% dei dipendenti del Gruppo è rappresentato in un Comitato per la Salute e Sicurezza.

Il 71% dei dipendenti di gruppo opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza certificato OHSAS 18001 che definisce procedure, responsabilità, obiettivi e strumenti per la realizzazione della "Politica della Sicurezza" e il miglioramento continuo delle performance in tale ambito, nel rispetto della normativa-paese vigente.

Per quanto concerne i dati infortunistici si evidenzia una diminuzione in numero degli infortuni rispetto al 2017 e degli indici di frequenza.

Si registra, invece, un aumento del tasso di assenteismo e dell'indice di giornate di lavoro perse per effetto di un maggior numero di ore perse per malattia e infortunio.

Con riferimento alle imprese della catena di fornitura, e in particolare per quelle che lavorano in ambienti/siti direttamente osservabili dalle società del gruppo, nel corso dell'anno si sono verificati complessivamente 318 infortuni sul lavoro (354 nel 2017) in Italia e all'estero, di cui 2 mortali. L'indice di frequenza infortuni è stato di 43,6<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> I lavoratori del Gruppo Atlantia svolgono attività a rischio malattia e infortunio basso o medio. Solo i lavoratori impiegati nelle attività di costruzione e manutenzione specializzata, ad esempio quelli in forza alle società Pavimental, Pavimental Polska, Solucionaria Conservação Rodoviária, rientrano nella categoria di rischio alto. Per i criteri di valutazione dei rischi si è fatto riferimento alla classificazione dei settori di cui all'accordo Stato-Regioni del 21.12.2011 per la formazione dei lavoratori ai sensi art. 37, c. 2, D.Lgs. 09.04.2008, n. 81. che individua le macrocategorie di rischio in corrispondenza dei codici ATECO caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.

<sup>8</sup> Alcuni esempi di rischio correlato al lavoro: rischi derivanti da struttura e igiene degli ambienti di lavoro, illuminazione e microclima, rischio elettrico e fulminazioni, rischi derivanti dalla movimentazione manuale dei carichi, rischi di esposizione a sostanze pericolose, rischio rumore, campi elettromagnetici, rischio incendio ed esplosioni, lavori in quota, rischio da ambienti confinanti, rischi derivanti da rapina o aggressione, rischi per lavoratori notturni, rischi per le lavoratrici in stato di gravidanza e allattamento, rischi da stress lavoro correlato, ecc.

<sup>9</sup> Dato calcolato su una base di 257 incidenti per i quali è noto l'ammontare complessivo delle ore lavorate. L'indice è calcolato rapportando il numero di infortuni alle ore lavorate x 1 milione. Il dato fa riferimento a un coverage sull'intero perimetro della supply chain di Gruppo di circa il 38% del valore complessivo della spesa.



### Indici infortunistici di Gruppo

	2017	2018
Indice frequenza infortuni (1) <sup>10</sup>	4,2	3,7
Indice frequenza infortuni (2) <sup>11</sup>	21,1	18,7
Indice giornate di lavoro perse per infortunio <sup>12</sup>	86	96
Tasso assenteismo <sup>13</sup>	11.703	12.295
Numero infortuni sul lavoro: <sup>14</sup>	606	544
- di cui decessi	-	-

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

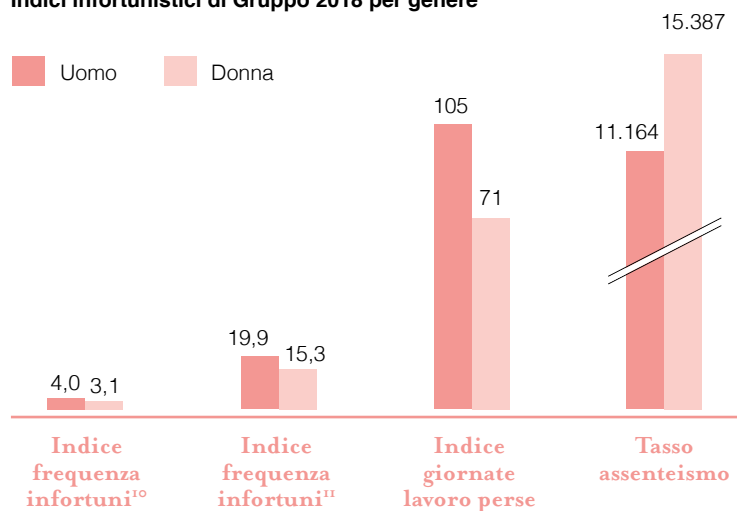
11 Per agevolare il confronto con altre fonti, si riporta un secondo indice di frequenza infortuni calcolato utilizzando un fattore di moltiplicazione pari a 1.000.000.

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

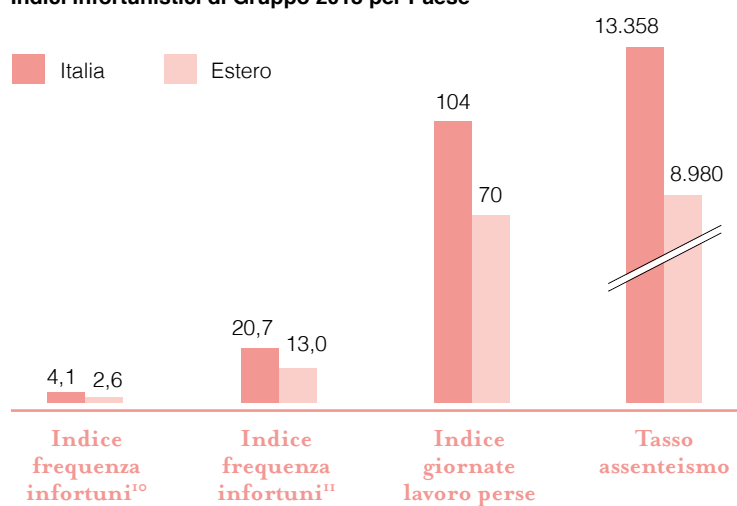
13 Rapporto tra il totale delle ore effettive di malattia, infortunio, sciopero e assenze non retribuite e il totale delle ore lavorative, per il coefficiente 200.000 (Fonte ILO).

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

## Indici infortunistici di Gruppo 2018 per genere



## Indici infortunistici di Gruppo 2018 per Paese



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

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



## 7. SISTEMA RETRIBUTIVO E DI INCENTIVAZIONE

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

Per i dipendenti, la retribuzione si articola su componenti fisse e variabili e sull'utilizzo di differenti leve di reward (incentivi monetari, di natura finanziaria e benefit) e di facilitazione per i dipendenti e le loro famiglie, con l'obiettivo di perseguire condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione.

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

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

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

Inoltre è in vigore un sistema definito "MBO Annuale / Triennale", un piano incentivante dedicato agli amministratori ed ai manager con responsabilità di maggior rilievo, impostato con un meccanismo di differimento di una quota di MBO ai fini del raggiungimento di obiettivi aziendali triennali, anche legati alla qualità del servizio per il cliente.

Nel 2018 il sistema MBO ha coinvolto complessivamente<sup>15</sup> il 100% dei Dirigenti, il 66% dei Quadri e il 26%<sup>16</sup> degli Impiegati eleggibili sulla base delle policy vigenti.

Inoltre, sono presenti strumenti di incentivazione di lungo termine, basati su strumenti finanziari (es.: stock option, stock grant, phantom stock option, phantom stock grant, etc.) concepiti al fine di favorire la retention e l'incentivazione del management, promuovendo la valorizzazione del Gruppo e la diffusione di una cultura di creazione del valore. Tali incentivi di lungo termine riguardano il 100% del Top Management e il 40% dei Dirigenti del Gruppo non rientranti nel Top Management<sup>17</sup>. Alcune controllate estere adottano strumenti di incentivazione di lungo termine di natura monetaria definendo perimetro di assegnazione e obiettivi di performance legati alle specificità del proprio business e del contesto di riferimento.

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



<sup>15</sup> La base di potenziali assegnatari del sistema MBO è calcolata in considerazione delle policy di incentivazione vigenti nel 2018. I dati si riferiscono al seguente perimetro di società: Atlantia S.p.A., Gruppo ASPI, Gruppo ADR, Spea, Pavimental, Gruppo Telepass, Aeroporti della Costa Azzurra, Los Lagos, Stalexport, Triangolo do Sol, Rodovias das Colinas, Rodovia MG050, AB Concessoes, Solucion Rodoviaria, Grupo Costanera.

<sup>16</sup> Il decremento della percentuale di impiegati beneficiari di MBO rispetto al 2017 è dovuto a un'interpretazione maggiormente restrittiva per quanto riguarda i sistemi di incentivazione diffusa di breve termine sul perimetro estero.

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

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

Il Gruppo Atlantia è particolarmente attivo nella definizione di iniziative dirette al sostegno del benessere delle sue persone. Tali iniziative si strutturano principalmente in tre ambiti:

### HEALTH CARE

#### Iniziative per la salute e il benessere

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

### PEOPLE CARE

#### Iniziative di engagement e "time saving"

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

### FAMILY CARE

#### Iniziative per la famiglia e i loro figli

- Azioni e servizi innovativi finalizzati alle esigenze di conciliazione vita-lavoro
- Fondi di previdenza integrativa agevolati
- Polizze assicurative di responsabilità civile per i familiari
- Organizzazione di soggiorni estivi (summer camp) in Italia e all'estero per i figli dei dipendenti, con attività sportive, ludico-ricreative e di apprendimento linguistico
- Strumenti di flexible working anche a sostegno della genitorialità e di supporto al reinserimento post congedo (il tasso di rientro medio<sup>18</sup> dal congedo parentale è pari a circa l'87%)
- Asilo nido e convenzioni scolastiche
- Orientamento scolastico e universitario per i figli dei dipendenti e borse di studio
- Counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza per malattia, maternità, etc e/o per migliorare il benessere organizzativo
- Family day
- Convenzioni per cure e assistenza agli anziani (elder care)

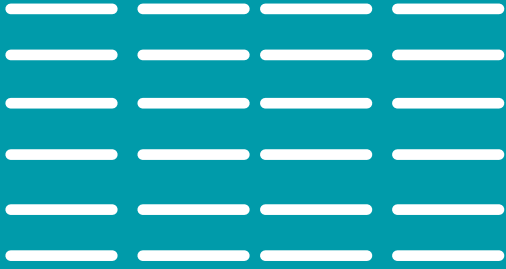
Nel 2018 il Gruppo ha investito in iniziative di welfare un totale di oltre 34 milioni di euro. Grande rilevanza ha acquisito il sostegno al "secondo pilastro" della previdenza complementare.

La misura di contribuzione praticata a favore dei dipendenti cresce progressivamente e raggiunge nel 2018 circa 12,9 milioni di euro e oltre 10 mila beneficiari<sup>19</sup>.

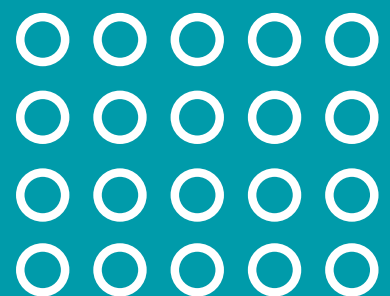
Gli strumenti di remunerazione monetaria e non monetaria sono previsti sia per il personale full time che per il part time.

<sup>18</sup> Percentuale di dipendenti rientrati a lavoro al termine del congedo parentale nel corso dell'anno. Il tasso di rientro medio è calcolato considerando un arco temporale di tre anni. Nel 2018 hanno usufruito di congedo parentale 315 persone (206 donne e 109 uomini), di cui 62 non più in servizio al 31.12.

<sup>19</sup> Perimetro di riferimento: società del Gruppo in Italia e in Francia. Il totale della contribuzione ai fondi previdenziali integrativi al 31.12.2018 è di oltre 33,5 milioni di euro. Per i lavoratori del settore autostrade, strade, trasporti e infrastrutture è attivo il fondo ASTRI per il quale l'azienda versa un contributo aggiuntivo dal 2,5% al 3,5% della retribuzione individuale a seconda del contributo versato dal lavoratore iscritto (1% o maggiore/uguale al 2%).



## 4. CAPITALE SOCIALE





# 1. KEY FIGURES

	2017	2018	Var. 2018/2017
Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000) <sup>1</sup>	396.190	387.162	-2,3%
Spese e investimenti per servizi al cliente, qualità e customer satisfaction (euro/000) <sup>2</sup>	216.258	232.958	7,7%
Spese e investimenti per la sicurezza aeroportuale (euro/000)	97.908	112.301	14,7%
Fiumicino (percezione complessiva della regolarità del servizio)	93,3	97,0	4,0%
Ciampino (percezione complessiva della regolarità del servizio)	88,2	91,3	3,5%
Tasso di mortalità sulla rete italiana del Gruppo <sup>3</sup>	0,24	0,32	33,3%
Incidentalità globale sulla rete autostradale italiana del Gruppo <sup>4</sup>	29,1	28,8	-1,0%
Total delay Work (ore perse per lavori lungo la rete autostradale) <sup>5</sup>	106.421	166.794	56,7%
PISM Index <sup>6</sup>	33,4	36,2	8,4%
Numero di feriti nei punti di PISM	741	626	-15,5%

1 Il dato 2018 risente di una riduzione delle spese per pavimentazione a causa dei maggiori tempi richiesti dalle nuove e più complesse procedure di gara. I dati 2017 sono stati riesposti a causa di un ricalcolo dei valori del Gruppo Costanera e di Aeroporti della Costa Azzurra. Per il valore riportato nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita). I dati 2017 sono stati riesposti a causa di un ricalcolo dei valori del Gruppo Costanera. Per il valore riportato nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita).

2 I dati 2017 si differenziano da quanto riportato nel Bilancio 2017 per effetto del restatement dei valori del Gruppo Costanera.

3 Tasso di mortalità: numero di morti per 100 milioni di km percorsi. Il dato 2018 risente del crollo del Ponte Morandi che ha causato 43 vittime. Al netto dell'incidente e il valore dell'indice per il 2018 è 0,23.

4 Tasso di incidentalità: incidenti per 100 milioni di km percorsi. I dati 2017 si differenziano da quanto riportato nel Bilancio 2017 per il consolidamento dei dati effettuato successivamente alla pubblicazione del documento. Per il valore riportato nella DNF 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita).

5 Il Total Delay (TD) è un indice sintetico, certificato ISO 9001:2000 da TÜV Italia, rappresentativo dei livelli di servizio e di fluidità del traffico sulla rete. La componente "work" dell'indice riportata in tabella si riferisce alle ore perse per lavori lungo la rete autostradale. Il dato è riferito alla rete gestita da Autostrade per l'Italia S.p.A.

6 Per PISM si intendono i punti della rete con incidentalità sopra la media. L'index è definito come il numero di incidenti nei punti PISM per miliardi di km percorsi. Il dato è riferito alla rete gestita da Autostrade per l'Italia S.p.A.



## 2. RESPONSABILITÀ SOCIALE

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

### Clienti

Rispetto ai clienti, siano essi autostradali o aeroportuali l'approccio del gruppo è focalizzato sul miglioramento degli standard di servizio offerto, per garantire sicurezza, fluidità e qualità. Ciò si concretizza tramite gli investimenti infrastrutturali, le procedure di gestione delle infrastrutture, e le estese iniziative di informazione e sensibilizzazione e l'implementazione di nuovi sistemi di infoviabilità.

### Comunità

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

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

### Fornitori

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

#### Long Term Goals

- Migliorare gli standard di sicurezza sul lavoro e di chi viaggia
- Rafforzare ulteriormente il confronto e il dialogo con gli stakeholder
- Migliorare costantemente la customer experience
- Integrare i principi di sostenibilità all'interno della supply chain

#### Obiettivi di Sviluppo Sostenibile UN



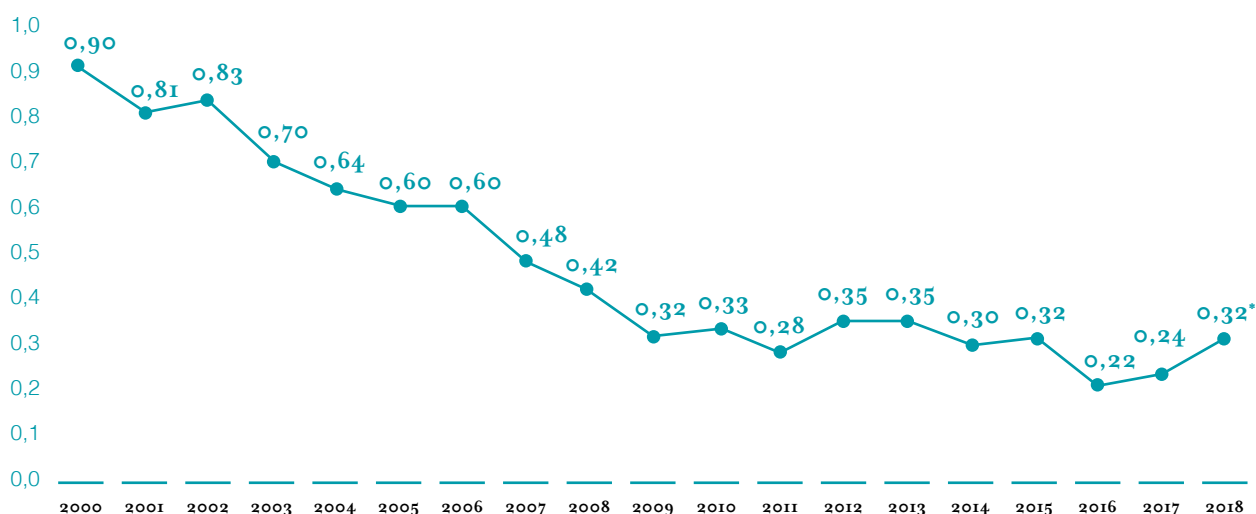
### 3. SICUREZZA

Fin dalla privatizzazione Atlantia ha investito gran parte delle sue risorse per ammodernare la rete autostradale, investendo sulla qualità e sicurezza della rete, con risultati significativi evidenziati dall'andamento positivo registrato nel corso degli anni dagli indici<sup>7</sup> relativi alla mortalità e alla soddisfazione del cliente. Tali investimenti restano una priorità per Atlantia anche per i prossimi anni.

#### Sicurezza in autostrada

I risultati ottenuti sulla rete autostradale italiana del gruppo, considerando il trend di lungo periodo del tasso di mortalità sono tangibili. Il dato 2018 risente degli effetti del crollo del Ponte Morandi avvenuto ad agosto 2018.

#### Mortalità sulla rete italiana del Gruppo



\* 0,23 escludendo l'evento di Genova.

<sup>7</sup> Indice di mortalità definito come n. morti/100 milioni di km percorsi; Indice di incidentalità definito come n. incidenti/100 milioni di km percorsi.



Per quanto riguarda i principali dati sulla sicurezza delle società autostradali estere, nel 2018 si registra:

### Brasile

- Triangulo do Sol: mortalità pari a 2,42 nel 2018 (2,08 e 2,14 nei due anni precedenti); incidentalità pari a 79 nel 2018 (80 e 79 nei due anni precedenti);
- Rodovia MG050: mortalità pari a 0,75 nel 2018 (1,30 e 1,28 nei due anni precedenti); incidentalità pari a 21 nel 2018 (23 e 32 nei due anni precedenti);
- Rodovias das Colinas: mortalità pari a 3,11 nel 2018 (2,81 e 2,98 nei due anni precedenti); incidentalità pari a 84 nel 2018 (88 e 93 nei due anni precedenti).

### Los Lagos

- Il tasso di mortalità sulla rete gestita risulta nel 2018 pari a 2,17 (1,19 e 1,53 nei due anni precedenti);
- Il tasso di incidentalità è pari a 45,7 (44,9 e 42,7 nei due anni precedenti).

### Gruppo Costanera

- Il tasso di mortalità globale sulla rete gestita dal gruppo in Cile sulla rete gestita risulta nel 2018 pari a 0,62 (0,48 e 0,63 nei due anni precedenti);
- Il tasso di incidentalità è pari a 44,2 (47,2 e 49 nei due anni precedenti).

#### Situazioni di emergenza in ambito autostradale

	2017	2018
Eventi nevosi (ore neve/km)	139.619	181.234
Allagamenti (numero eventi)	280	542
Incendi (numero eventi)	2220	842
Ore di chiusura	1808,767	2337,5
Ore di traffico bloccato	422,2	371,79

### Stalexport

- Il tasso di mortalità è pari a 0,20 nel 2018 (0,31 nel 2017, 0,33 nel 2016);
- Il tasso di incidentalità sulla rete della società polacca è pari a 45,9 (53,6 nel 2017)<sup>8</sup>.

### Gestione delle emergenze

La gestione di eventi emergenziali è un aspetto importante della sicurezza e richiede l'adozione di sistemi di controllo, di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sui fruitori del servizio in una continua cooperazione tra soggetti interni ed esterni (Polizia stradale, Vigili del fuoco, Protezione civile ecc.). Il 2018 relativamente alle tipologie di emergenze di seguito riportate, ha segnato un incremento degli eventi emergenziali, imputabile principalmente agli eventi nevosi e agli allagamenti, (vedi tabella seguente).

<sup>8</sup> Per omogeneità con i dati del Gruppo si è considerato anche per Stalexport l'incidentalità globale e non quella "con conseguenze" come nel 2017.

## Sicurezza aeroportuale

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

### Fiumicino

Il 20 dicembre 2016 è stato rilasciato all'aeroporto di Fiumicino il primo certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0001, in conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio e alle relative norme attuative del Regolamento (UE) n.139/2014. Per ottemperare ai requisiti del Regolamento il gestore effettua una attività di verifica di compliance sui processi principali del Management System del Gestore.

Nel corso del 2018 sono state eseguite 38 attività di Audit così suddivise:

- 14 audit su processi principali del Gestore;
- 5 audit diretti a società contrattualizzate;
- 19 audit diretti su altrettanti Apron Service Providers.

Sono inoltre state effettuate 7 ispezioni non programmate (inspection) scaturite a seguito di valutazioni del Safety and Compliance Monitoring Manager e dell'Accountable Manager circa criticità emergenti sullo Scalo.

Nel corso del 2018 il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito attività di Audit sui seguenti processi:

- Attività di prevenzione rischio wildlife strike;
- All weather operations;
- Pianificazione gestione delle emergenze;
- Servizio di soccorso e antincendio;
- Procedure di manutenzione delle infrastrutture aeroportuali;
- Procedura SMGCS;
- Attività di formazione e qualifica del personale;
- Safety Management System;
- Monitoraggio dei pericoli esterni al sedime aeroportuale;

Da queste sono stati formalizzati 4 rilievi e 19 osservazioni.

### Ciampino

In ottemperanza al certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0012 rilasciato il 31 luglio 2017 e ai regolamenti attuativi fino a dicembre 2018 sono stati svolte dal Compliance Monitoring di ADR:

- 21 verifiche programmate a processi/procedure principali del Management System del Gestore;
- 4 verifiche straordinarie al processo di manutenzione mezzi di handler operanti sullo scalo a seguito di eventi di safety;
- 1 verifica straordinaria sul processo di addestramento del personale ad una società di rifornimento operante sullo scalo a seguito di un evento di safety;
- 6 verifiche programmate a prestatori di servizi di assistenza operanti sullo scalo.

Inoltre, nel corso del 2018 il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito attività di Audit sui seguenti processi/procedure:

- Ispezioni airside da parte della sicurezza operativa;
- Attività di prevenzione rischio wildlife strike;
- Safety Management System;
- Protezione dei radar, dei sistemi di aiuto alla navigazione e degli equipaggiamenti aeroportuali;
- Programmi di prevenzione delle runway incursion ed excursion;
- All weather operations;
- Data collection AVL;
- Manutenzione pavimentazioni, AVL, marking, mezzi ADR, sistema di drenaggio;
- Operazioni invernali.

Da queste sono stati formalizzati 11 rilievi (Livello 2) e 8 osservazioni (Livello 3).

## Gestione delle emergenze

Il Gestore aeroportuale in linea con le previsioni del regolamento 139/2014, ha finalizzato il progetto di revisione ed integrazione dei piani di emergenza dell'aeroporto di Fiumicino in un unico documento: il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Nel piano è evidenziato, tra gli altri, il compito per il gestore di elaborare e proporre un programma annuale di esercitazioni su scala totale e parziale al Emergency Response Committee (ERC), un comitato formalmente istituito, coordinato dal Gestore Aeroportuale e composto da esperti e rappresentanti di enti e società coinvolti nella gestione delle emergenze aeroportuali

I principali compiti dell'ERC sono:

- identificazione e revisione periodica degli scenari di emergenza aeroportuali;
- assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di emergenza;
- attuazione del de-briefing delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti ai piani di emergenza definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento che ogni soggetto, per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione della emergenza;



- condivisione e approvazione di tutte le parti del PEA e dei suoi aggiornamenti previsti dal reg 139/2014;

All'Emergency Response Committee si sono accreditati formalmente gli enti pubblici ed i soggetti privati direttamente coinvolti nella gestione di eventi critici sul sedime aeroportuale.

Per l'anno 2018 il programma ha previsto l'organizzazione di una Esercitazione su scala totale per allerta aeromobile che, di concerto la Direzione Marittima della Capitaneria di porto – 3° M.R.S.C. del Lazio, è stata sviluppata simulando uno scenario finalizzato all'attivazione simultanea dei rispettivi piani di emergenza.

## Monitoraggio dei livelli di sicurezza

### Fiumicino

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

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

La classificazione e l'analisi delle segnalazioni ricevute dal SMS, con l'obiettivo del costante miglioramento dei livelli di sicurezza dello scalo, ha portato nel corso degli anni ad una sensibile riduzione degli eventi incidentali sul sedime. Nell'ambito del Safety Board e del Safety Committee, vengono condivisi annualmente, alcuni Safety Performance Indicator e i relativi target sono periodicamente monitorati secondo la regolamentazione vigente. Il safety board definisce tali target e i relativi valori di allerta. La scelta è basata sulle performance ottenute in un determinato periodo di riferimento precedente (annuale o pluriennale). Nel caso di superamento di un determinato livello di allerta in uno specifico periodo di monitoraggio, appropriate azioni di mitigazione vengono valutate nell'ambito del Safety Board/Safety Committee ed

eventualmente messe in atto a fronte di un'analisi specifica volta ad analizzare le cause del trend anomalo.

### Ciampino

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

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

## Sicurezza delle operazioni airside

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

### ACA

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

## 4. QUALITÀ DEL SERVIZIO

### Categorie di clienti

#### In autostrada

- Clienti privati (pendolari e viaggiatori occasionali): circa 16 milioni di persone all'anno;
- Operatori economici (autotrasportatori e clienti business): circa 5 milioni di persone all'anno.

Di questi, i Frequent traveller (persone che viaggiano almeno 1 volta al mese) sono 16 milioni di persone, pari a circa il 76% della clientela totale costituita dai clienti privati e dagli operatori economici. La società Autostrade per l'Italia mette a disposizione dei propri clienti il più grande call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità. Il servizio è attivo 24 ore su 24 tramite un pool di operatori telefonici e notiziari automatici (IVR) differenziati su base territoriale, aggiornati ogni 5 minuti.

#### In aeroporto

Gli aeroporti del Gruppo hanno servito quasi 63 milioni di passeggeri, oltre 46 milioni di passeggeri internazionali e circa 240 mila tonnellate cargo complessive.

### Dettaglio passeggeri in aeroporto

	Voli nazionali			Voli internazionali			Totale			Totale
	Fiumicino	Ciampino	ACA	Fiumicino	Ciampino	ACA	Fiumicino	Ciampino	ACA	
In partenza	5.687.578	119.428	2.409.268	15.732.448	2.815.411	4.511.888	21.420.026	2.934.839	6.921.156	<b>31.276.021</b>
In arrivo	5.815.550	118.324	2.416.626	15.759.543	2.786.574	4.498.672	21.575.093	2.904.898	6.915.298	<b>31.395.289</b>
Totale	11.503.128	237.752	4.825.894	31.491.991	5.601.985	9.010.560	42.995.119	5.839.737	13.836.454	<b>62.671.310</b>

**Movimenti aeromobili<sup>9</sup>**

Numero totale di movimenti aeromobili per scopo e fascia oraria

Aeroporti	Giorno (07:00-19:59)				Notte (20:00-06:59)				Totale complessivo
	Passeggeri	Cargo	Altro	Totale	Passeggeri	Cargo	Altro	Totale	
<b>Fiumicino</b>									
Voli nazionali	36.326	235	50	<b>36.611</b>	13.362	274	42	<b>13.678</b>	<b>50.289</b>
Voli internazionali	39.523	50	37	<b>39.610</b>	10.256	315	51	<b>10.622</b>	<b>50.232</b>
Voli internazionali partenza	81.115	121	34	<b>81.270</b>	22.001	243	50	<b>22.294</b>	<b>103.564</b>
Voli internazionali arrivo	78.867	259	30	<b>79.156</b>	24.323	113	57	<b>24.493</b>	<b>103.649</b>
<b>Totale</b>	<b>235.831</b>	<b>665</b>	<b>151</b>	<b>236.647</b>	<b>69.942</b>	<b>945</b>	<b>200</b>	<b>71.087</b>	<b>307.734</b>
<b>Ciampino</b>									
Voli nazionali	498	4	4.471	<b>4.973</b>	211	6	413	<b>630</b>	<b>5.603</b>
Voli internazionali	503	2	4.383	<b>4.888</b>	221		578	<b>799</b>	<b>5.687</b>
Voli internazionali partenza	12.353	9	3.514	<b>15.876</b>	3.759	752	327	<b>4.838</b>	<b>20.714</b>
Voli internazionali arrivo	11.607	245	3.240	<b>15.092</b>	4.488	525	537	<b>5.550</b>	<b>20.642</b>
<b>Totale</b>	<b>24.961</b>	<b>260</b>	<b>15.608</b>	<b>40.829</b>	<b>8.679</b>	<b>1.283</b>	<b>1.855</b>	<b>11.817</b>	<b>52.646</b>
<b>ACA</b>									
Voli nazionali	31.689	1		<b>31.690</b>	4.156	201	199	<b>4.556</b>	<b>36.246</b>
Voli internazionali	31.404	9	2	<b>31.415</b>	4.232	193	198	<b>4.623</b>	<b>36.038</b>
Voli internazionali partenza	37.190	2	1	<b>37.193</b>	8.468	2	1	<b>8.471</b>	<b>45.664</b>
Voli internazionali arrivo	36.233	3		<b>36.236</b>	9.623	-	1	<b>9.624</b>	<b>45.860</b>
<b>Totale</b>	<b>136.516</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>136.534</b>	<b>26.479</b>	<b>396</b>	<b>399</b>	<b>27.274</b>	<b>163.808</b>

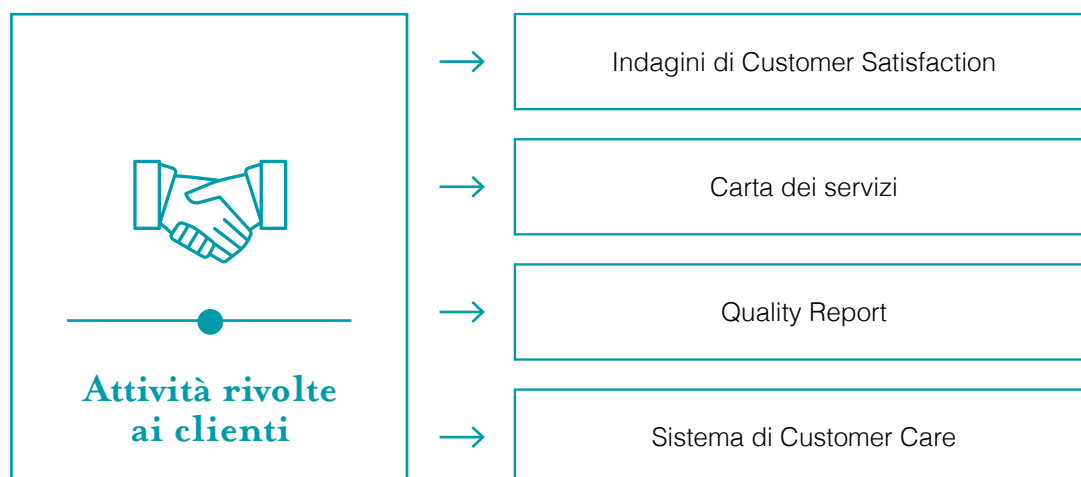
**Cargo: tonnellaggio 2018**

	Solo voli Cargo		Cargo su voli passeggeri		Totale	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
<b>Ciampino</b>						
In arrivo	10.185	11.389	59	36	<b>10.244</b>	<b>11.425</b>
In partenza	6.734	6.789	64	45	<b>6.798</b>	<b>6.833</b>
<b>Totale</b>	<b>16.919</b>	<b>18.178</b>	<b>123</b>	<b>81</b>	<b>17.042</b>	<b>18.258</b>
<b>Fiumicino</b>						
In arrivo	1.392	2.094	70.762	80.223	<b>72.155</b>	<b>82.318</b>
In partenza	1.600	2.186	112.144	121.376	<b>113.744</b>	<b>123.561</b>
<b>Totale</b>	<b>2.992</b>	<b>4.280</b>	<b>182.906</b>	<b>201.599</b>	<b>185.899</b>	<b>205.879</b>
<b>ACA</b>						
In arrivo	6.294	5.94	82	82	<b>6.376</b>	<b>6.027</b>
In partenza	9.030	9.399	82,5	82	<b>9.113</b>	<b>9.480</b>
<b>Totale</b>	<b>15.324</b>	<b>15.343</b>	<b>165,0</b>	<b>164</b>	<b>15.489</b>	<b>15.507</b>

<sup>9</sup> Per voli Cargo si intendono posta e cargo, mentre le categorie residuali rispetto a passeggeri, cargo e posta sono ad es. voli militari, stato, ferry, posizionamenti.



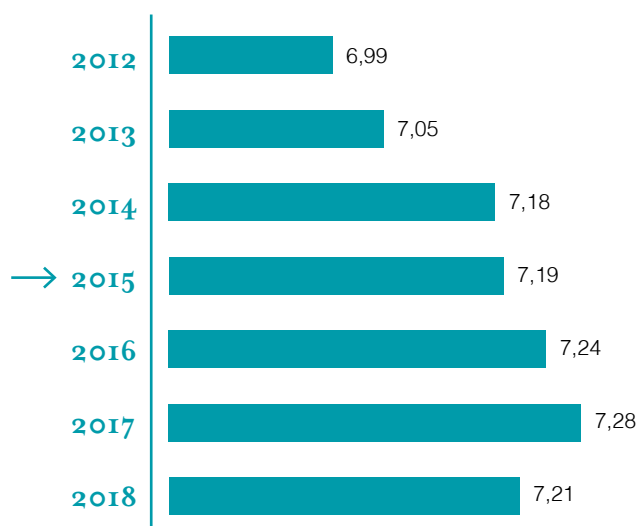
## Le attività rivolte ai clienti



### Indagini di Customer Satisfaction

- La soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction e sintetizzata nel Customer Satisfaction Index (CSI) relativo ai Frequent Traveller, ossia la clientela che viaggia in autostrada almeno una volta al mese.
- Le indagini vengono realizzate 2 volte l'anno da un istituto specializzato, su un campione delle diverse tipologie di clienti: viaggiatori occasionali, business, pendolari e camionisti.
- Oggetto di analisi sono la sicurezza, la viabilità, le aree di servizio, i caselli e sistemi di pagamento. Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale.
- Nel 2018 il Customer Satisfaction Index dei Frequent Traveller è pari a 7,21, valore che risente di quanto accaduto a Genova.

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



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



## Indicatori di qualità

Customer satisfaction frequent traveller	2017	2018
<b>SICUREZZA</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	77	58,5
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,5	7,33
<b>INFORMAZIONI DI VIABILITÀ</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	74,5	73,1
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,29	7,23
<b>CASELLI</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	78,8	75,7
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,46	7,21
<b>SISTEMI DI PAGAMENTO</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	87	83,4
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	8,15	7,94
<b>VIABILITÀ</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	58,5	63,5
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,64	6,83
<b>AREE DI SERVIZIO</b>		
% dei clienti soddisfatti (giudizio $\geq$ 7 - scala 1:10)	74,8	73,5
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,27	7,15
<b>CSI TOTALE FREQUENT TRAVELLER</b>	<b>7,28</b>	<b>7,21</b>

Nota: I dati in tabella fanno riferimento ad Autostrade per l'Italia S.p.A.

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

Lungo la rete di Autostrade per l'Italia il PISM index (Numero di incidenti avvenuti nei punti a incidentalità superiore alla media per mld di Km percorsi) è risultato pari a 36,2 in marginale aumento (1.441 incidenti nel 2018, 1.295 nel 2017) ma in linea con gli obiettivi dichiarati (valori inferiori a 40).

Il dato relativo al Total Delay work, che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, ha registrato circa 167.000 ore.

### Quality Report

Il quality report è uno strumento di monitoraggio della qualità erogata nelle principali componenti del servizio autostradale e viene realizzato sia per Autostrade per l'Italia S.p.A. (dal 2009) sia per tutte le società autostradali italiane del Gruppo. Per ogni indicatore viene stabilito un obiettivo annuale il cui raggiungimento viene monitorato mensilmente, al fine di valutare l'efficacia degli interventi realizzati per il miglioramento della qualità del servizio. Nel complesso gli indicatori nel 2018 hanno registrato un incremento o comunque si sono mantenuti su livelli di eccellenza.

		2017	2018
Entrate/Uscite automatiche e Telepass	Numero di transiti tra due auto chiusure delle uscite automatiche e di cassa (h24)	4.750	4.979
MCR	% di richieste con tempi di attesa oltre i 20"	4,17	3,21
Informazioni telefoniche sul traffico	% di chiamate evase da operatore - Traffico	99,84	99,65
Informazioni telefoniche Telepass	% di chiamate evase da operatore - Telepass	97,90	98,50
Risposta ai reclami	Tempo medio di risposta ai reclami provenienti da mail e web (giorni)	2,00	2,20

### Carta dei Servizi



- La Carta dei Servizi descrive le componenti del servizio e i relativi risultati ottenuti in termini di qualità erogata. Tutte le società autostradali italiane controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A. pubblicano annualmente una propria Carta dei Servizi, uniformata negli standard qualitativi e nei principi dichiarati [www.autostrade.it/it/chi-siamo/profilo](http://www.autostrade.it/it/chi-siamo/profilo)
- La Carta dei Servizi fornisce diverse informazioni sul servizio offerto<sup>10</sup>, tra cui la descrizione della rete gestita dalla società, le attività di manutenzione e i piani di potenziamento dell'infrastruttura, la sicurezza stradale, il calcolo del pedaggio e le modalità di pagamento, i servizi per il comfort dei viaggiatori disponibili nelle Aree di Servizio, i reclami e i rimborsi, le procedure di conciliazione e altri contenuti utili al cliente.

<sup>10</sup> Riferimenti: "Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali" MIT n. 102 del 19.02.2009 "Istruzioni Operative" - ANAS 29.01.2010.

**Indagini di Customer Satisfaction in aeroporto**

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

<b>FIUMICINO</b>			
<b>Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti)</b>		<b>2017</b>	<b>2018</b>
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	92,0	95,0
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	93,9	97,6
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	93,3	97,0
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette	90,5	92,3
	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	86,9	93,4
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	94,3	94,5
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	96,6	97,9
Servizi aggiuntivi	Negozi/edicole: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	90,0	91,5
	Bar/ristoranti: Percezione su disponibilità/qualità/prezzi	89,0	92,1
Servizi di informazione al pubblico	Disponibilità monitor informazioni sui voli	91,7	95,8
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	80,8	88,8
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità del personale	92,4	94,9
Servizi sportello/varco	Percezione coda al check-in	90,3	92,0
	Percezione coda al controllo passaporti	90,9	90,5
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi	90,6	92,0
	Presenza segnaletica esterna chiara , comprensibile ed efficace	90,8	94,9

CIAMPINO			
Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti)		2017	2018
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	88,4	90,2
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	92,1	93,7
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	88,2	91,3
	Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette		89,2
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	80,9	87,2
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	90,6	92,8
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	92,8	95,4
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	84,3	87,7
Servizi aggiuntivi	Negozi/edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	68,0	73,5
	Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	74,3	75,1
Servizi di informazione al pubblico	Disponibilità monitor informazioni sui voli	90,0	95,1
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	78,8	85,1
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità del personale	91,1	94,1
Servizi sportello/varco	Percezione coda al check-in	91,4	92,7
	Percezione coda al controllo passaporti	92,9	93,5
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno/taxi		85,7
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	81,9	93,2

I risultati raggiunti nel 2018 pongono l'aeroporto di Fiumicino al vertice tra gli aeroporti europei comparabili per dimensioni in merito alla qualità in ogni fase dell'esperienza di viaggio. Lo scalo è stato infatti riconosciuto da ACI – Airports Council International (associazione internazionale che misura, attraverso interviste ai passeggeri, la qualità percepita in oltre 250 aeroporti nel mondo) quale miglior aeroporto europeo tra quelli con oltre 25 milioni di passeggeri all'anno.

Nel 2018 è arrivato un ulteriore riconoscimento sul fronte della qualità dei servizi ai passeggeri da parte dell'ACI per l'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, che per la prima volta nelle classifiche mondiali dell'associazione, si è attestato al primo

posto tra gli hub del "mondo occidentale" nel gradimento dei viaggiatori a livello globale, superando tutti gli scali americani ed europei con più di 40 milioni di passeggeri.

Anche nell'aeroporto di Ciampino sono state avviate numerose iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, il cui risultato è stato un forte incremento della qualità percepita, con oltre il 91% dei passeggeri che si è dichiarato complessivamente soddisfatto.

In termini di qualità erogata, la tabella di seguito riportata evidenzia performance in crescita e generalmente al di sopra degli standard obiettivo.



	Unità di misura	2017 <sup>11</sup>	2018	Standard
<b>FIUMICINO</b>				
Attesa in coda al banco <i>check-in common</i> per voli non sensibili, entro 12 minuti	%	93,6	94,4	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 5 minuti per voli non sensibili	%	97,9	97,3	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti in ambito nazionale	%	91,6	93,7	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 24 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	96,3	98,7	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito <i>Extra-Schengen</i>	%	96,1	98,9	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 23 minuti in ambito nazionale	%	92,4	94,1	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 32 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	94,5	96,7	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 34 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (narrow body)</i>	%	95,3	96,2	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 40 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (wide body)</i>	%	81,9	87,5	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	77,2	75,7	77
<b>CIAMPINO</b>				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	93,4	89,6	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 7 minuti	%	96,1	98,9	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti	%	89,2	97,1	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 25 minuti	%	86,5	82,5	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	85,2	74,1	85

Per quanto riguarda la qualità del servizio offerta da ACA, gli Aeroporti della Costa Azzurra sono certificati ISO 9001 e conducono dal 1997 regolari indagini sulla soddisfazione dei clienti coinvolgendo i principali soggetti economici aeroportuali: passeggeri, compagnie aeree, service providers.

I risultati delle indagini vengono regolarmente analizzati e presentati e costituiscono la base per ulteriori politiche di miglioramento. L'indagine condotta nel terzo trimestre del 2018 fa rilevare un livello di soddisfazione globale di 7,73 (+0,03 rispetto al trimestre precedente).

<sup>11</sup> Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria consolidata 2017, i dati del 2017 per i processi relativi alla riconsegna bagagli e al check-in (Fiumicino) sono stati ricalcolati in base ai nuovi standard della Carta dei servizi 2018.

### Sistema di Customer Care

Il sistema di Customer Care del gruppo mira a:

- migliorare la soddisfazione del cliente mediante la creazione di un rapporto trasparente e aperto;
- risolvere i reclami ricevuti riconoscendo e prestando attenzione alle esigenze e alle aspettative dei reclamanti;
- fornire ai reclamanti un processo di trattamento dei reclami efficace e facile da utilizzare;
- aumentare la fiducia nella capacità dell'organizzazione di migliorare il servizio al cliente;
- analizzare e valutare i reclami ai fini della qualità del servizio.

A questo scopo, tutti i reclami se fondati, cioè riferiti a disservizi, disfunzioni o inefficienze evidenziati dal reclamante ed effettivamente riscontrati in ambito aziendale ricevono una risposta che dee essere esaustiva e definitiva a prescindere dalle modalità di ricezione che possono essere: lettera, fax, telegramma, e-mail, WEB form, telefono.

Le principali fasi del processo si articolano in:

- Ricezione e presa in carico
- Gestione e classificazione
- Risposta
- Monitoraggio e reportistica con individuazione di eventuali azioni migliorative

Nel corso del 2018 i reclami inerenti le attività autostradali italiane sono stati pari a 14.064 (11.230 nel 2017), di cui 4.247 afferenti Telepass (4.934). L'incremento è principalmente dovuto all'aumento dei reclami per le operazioni di pagamento lungo la rete di ASPI e per la voce altro della Tangenziale di Napoli, che contiene le contestazioni relative alle azioni poste in essere per il recupero dei mancati pagamenti. *Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.*

Le società autostradali estere nel 2018 hanno ricevuto 3.742 reclami sostanzialmente in linea con i dati dello scorso anno (3.576). *Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.*

Nel 2018 gli aeroporti del gruppo hanno gestito 6.358 reclami, (5.864 lo scorso anno), di cui 5.759 relativi ad ADR.



Numero di reclami aeroportuali	2017	2018
Suggerimento	92	99
Richiesta informazioni	3.521	3.537
Parcheggi	614	940
Bus navetta	32	69
Carrelli	11	10
Informazioni	66	109
Check-in	47	49
Controllo sicurezza, passaporto e dogana	383	457
Attività commerciali	47	25
Ristorazione e Bar	63	63
Servizi telematici, postali e bancari	8	50
Servizi igienici	24	12
Comfort aerostazioni	75	52
Infrastrutture mobili	10	14
Assistenza bagagli e deposito bagagli	193	190
Oggetti smarriti	192	190
Collegamenti	30	22
Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	66	43
Altro	390	427
<b>TOTALE</b>	<b>5.864</b>	<b>6.358</b>



## 5. RAPPORTI CON LA COMUNITÀ

### Iniziative e investimenti nella Comunità

#### La strategia per la cittadinanza di impresa si esprime:

- nei benefici che derivano dall'esecuzione di opere infrastrutturali, e dall'orientamento sostenibile in tutte le fasi di gestione delle infrastrutture
- con lo sviluppo di un sistema di mobilità volto alla sicurezza, 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 2018 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 2,5 milioni di euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale e donazioni.

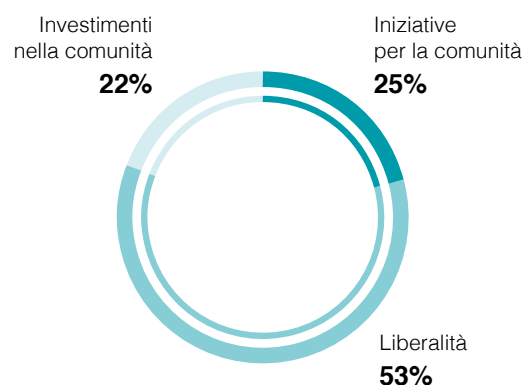
### Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono ammontate nel 2018 a circa 1,2 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese, una serie di sponsorizzazioni di eventi sportivi, tra cui il Giro d'Italia, culturali, scientifici e sociali.

### Investimenti nella comunità

Nel 2018 è stato erogato circa 1 milione di euro per la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione e coinvolgimento della Comunità.

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





### **Opere compensative ed espropri**

Nel 2018 sono stati investiti anche circa 24 milioni di euro in opere a vantaggio del territorio. Sono costituite prevalentemente da opere di valorizzazione ambientale, riqualifiche o realizzazioni ex novo di viabilità esterne all'asse autostradale, nuovi svincoli richiesti dal territorio e altri interventi (es. parchi, scuole, piste ciclabili ecc.). L'ammontare erogato per espropri è stato pari a circa 57 milioni di euro.

Tutti i dati riportati in merito a liberalità, investimenti, iniziative per la comunità, opere compensative ed espropri sono al netto delle spese e investimenti sostenuti nell'area genovese a seguito del crollo del Ponte Morandi, per i quali si fa riferimento alla specifica sezione "Atlantia per Genova".

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

È proseguito nel 2018 il Prosegue il Progetto "Sei in un Paese meraviglioso", arricchito dalla collaborazione con la Commissione Nazionale per l'Unesco e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Il progetto, che costituisce una best practice consolidata, ha l'obiettivo di portare il viaggiatore alla scoperta del patrimonio artistico, culturale, ambientale ed enogastronomico italiano, trasformando le aree di servizio in una vetrina della bellezza del Paese.

Anche l'aeroporto Leonardo da Vinci, situato in un'area di grande di interesse archeologico, paesaggistico e culturale, offre la possibilità di visitare i numerosi siti circostanti, arricchendo di valore e conoscenza l'esperienza aeroportuale.

ACA dichiara esplicitamente tra i propri obiettivi lo sviluppo del territorio regionale circostante.

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

Per gli eventi significativi in ambito regolatorio, oltre alla sezione dedicata a Genova nel presente Bilancio Integrato, si rinvia a quanto riportato nella Relazione Finanziaria di Atlantia.

## 7. SUPPLY CHAIN

### Politica di gestione della catena di fornitura

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

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

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

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

Le società del Gruppo adottano dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 (le società italiane) e dei Compliance Program (le società estere) che definiscono i protocolli di controllo anche sui processi relativi alla catena di fornitura. Presidi organizzativi sono stati istituiti per vigilare sul funzionamento, l'efficacia e l'osservanza di tali documenti.

Il Gruppo ha inoltre formalizzato e diffuso una Policy Anticorruzione ([www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione)) che integra il quadro organico delle regole di prevenzione e contrasto alla corruzione già vigenti nel Gruppo (in linea con i requisiti previsti dalla UNI ISO 37001). Ciascuna società operativa ha nominato un responsabile Anticorruzione che assicura il monitoraggio costante del rischio corruzione.



Nel 2018 Atlantia e le Società del Gruppo hanno adottato anche un Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo che trova applicazione anche alle persone che svolgono la loro attività lavorativa nell'ambito del Gruppo in forza di rapporti contrattuali di consulenza, di appalto o di collaborazione a qualsiasi titolo.

L'Ethics Officer di Gruppo ha il compito di vigilare sul rispetto dei principi definiti nel Codice Etico e gestire le eventuali segnalazioni di presunta violazione dello stesso, nonché della Policy Anticorruzione e dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01, dei Compliance Program ecc.

Reclami per violazione delle norme e delle procedure vigenti e segnalazioni di condotte illecite o irregolarità, possono essere inviati anche online attraverso la nuova piattaforma digitale di "Whistleblowing" ([www.atlantia.it/it/corporate-governance/whistleblowing](http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/whistleblowing)), introdotta nel 2018 e aperta a dipendenti, collaboratori, fornitori e altri soggetti in rapporti d'affari con la Società. La piattaforma è gestita da un soggetto specializzato, terzo e indipendente rispetto al Gruppo Atlantia. Per dettagli si rimanda al paragrafo "Governance/Sistema di controllo interno" e alla sopracitata pagina del sito web di Atlantia dove è possibile trovare il riferimento anche alla policy di Whistleblowing.





## Modello di gestione sostenibile della catena di fornitura

### Organizzazione e procedure

Tutte le società del Gruppo dispongono di strutture interne deputate alla gestione della catena di fornitura e del processo di procurement, nonché di procedure interne che definiscono competenze, responsabilità e iter di approvazione e formalizzazione del processo di approvvigionamento. Nel 2014, inoltre, è stato istituito il Comitato Tecnico di Coordinamento Acquisti (CTA) di Atlantia che ha il compito di:

- ottimizzare e uniformare le politiche nei confronti dei fornitori;
- definire strategie di procurement efficaci di Gruppo, in particolar modo per le categorie merceologiche comuni;
- adottare nuovi standard per la mitigazione dell'impatto in termini di sostenibilità della catena di fornitura; e per allinearsi alle Best Practices nazionali e internazionali in materia.

Il CTA è composto dai responsabili acquisti delle principali società del Gruppo e dal Direttore Group Controlling & Risk Management di Atlantia in qualità di Presidente.

### Rischi nella catena di fornitura

Sulla base di quanto definito dalle linee guida metodologiche di Risk Management e dalla relativa procedura di Gruppo recepita dalle singole Società, annualmente viene effettuato il processo di identificazione, valutazione e gestione dei rischi anche relativamente alla catena di fornitura. L'attività, che si svolge attraverso il contraddittorio tra Risk Officer (nominati in ciascuna

società) e Risk Owner (responsabili della gestione della catena di fornitura), ha portato all'individuazione ed alla valutazione delle seguenti principali tematiche di rischio:

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

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

## Mappa della supply chain

Per l'eterogeneità dei business gestiti dalle società del Gruppo, la catena di approvvigionamento ha una struttura particolarmente eterogenea. I principali fornitori del Gruppo sono, infatti, imprese di prodotti e servizi, imprese di costruzione e manutenzione di infrastrutture stradali e aeroportuali, di ingegneria e architettura, operatori di elettronica, elettrotecnica e informatica, operatori di telecomunicazioni, imprese di logistica.

Nel 2018 il Gruppo ha impiegato circa 9.400 fornitori e subfornitori<sup>12</sup> e il volume ordinato è suddiviso tra Italia per il 71%, Francia per il 14%, sud America per l'8%, altri paesi per il 7%. Nei limiti del reperimento di beni e servizi, il ricorso a fornitori locali<sup>13</sup> è avvenuto nel 2018 per il 96%<sup>14</sup> dei casi.

<sup>12</sup> Fornitori e subfornitori attivi: si fa riferimento al valore dell'ordinato nell'anno cioè la somma degli importi affidati per tutti i contratti (lavori, fornitore, servizi, ecc.) sottoscritti nel corso dell'anno. Nel conteggio dei fornitori attivi e del valore della spesa non vengono considerati i movimenti Intercompany.

<sup>13</sup> Si intendono quei fornitori della stessa nazionalità dell'impresa acquirente/appaltante.

<sup>14</sup> Ponderato sul valore della spesa annuale.

Paesi	Numero di fornitori attivi	Valore della spesa in euro
Italia	4.489	865.014.612
Francia	1.510	166.310.261
Brasile	344	64.589.828
Cile	1.048	34.898.550
Polonia	1.149	38.229.853
USA	425	23.832.787
Altro	256	21.346.103
<b>Totale</b>	<b>9.221</b>	<b>1.214.221.994</b>
<b>Numero di subfornitori attivi</b>	<b>205</b>	

Sono stati identificati 76 fornitori critici e 1 subfornitore critico per i quali sono stati emessi nell'anno ordini per un valore di circa 156 milioni di euro (13% del valore complessivo della spesa annua registrata). Atlantia definisce fornitore "critico", l'impresa che dispone di tecnologie e know-how tecnici e/o organizzativi, specifici e/o unici, eventualmente, ma non necessariamente, comprovati da brevetti e certificazioni, con il quale le società del Gruppo instaurano un rapporto di forte dipendenza e pertanto il ricorso ad un diverso fornitore comporterebbe rilevanti impatti economici e/o organizzativi e/o di continuità operativa.

La mappatura dei fornitori critici è un processo continuativo che viene effettuato dalle strutture deputate alla gestione della supply chain, con il supporto delle strutture richiedenti, per ogni nuova fornitura e per quelle esistenti attraverso periodiche

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

Tali fornitori sono monitorati con cadenza annuale attraverso un processo di analisi di eventi significativi e parallelamente viene effettuata un'attività di scouting continuativa del mercato anche attraverso incontri con possibili fornitori alternativi emergenti.



## Processo di selezione, valutazione e verifica dei fornitori

I fornitori sono individuati tramite l'albo fornitori delle singole società o attraverso gara pubblica.

In fase di iscrizione, i soggetti sono tenuti alla compilazione di un questionario nel quale vengono inserite le principali informazioni sulla Società tra cui i dati anagrafici, la tipologia di attività, la struttura organizzativa e societaria e informazioni di sostenibilità. Il processo è informatizzato su quasi la totalità delle imprese del gruppo ed è onere ed obbligo dei fornitori mantenere aggiornati i dati e la documentazione inserita, nonché comunicare tutte le variazioni che siano influenti ai fini dell'iscrizione. Presso alcune società operative del Gruppo Atlantia è presente il Comitato Albo Fornitori con la responsabilità di monitorare il processo di qualifica ed approvare l'eventuale sospensione o cancellazione per mancato aggiornamento dei dati dichiarati, negligenza e inadempimento, inadeguatezza, perdita dei requisiti di iscrizione ecc.

Inoltre, alcune società operative del Gruppo Atlantia, al fine di integrare il processo di qualificazione e valutazione delle imprese iscritte all'Albo fornitori, hanno adottato un sistema di Vendor Rating, quale strumento di valutazione dei fornitori sia in fase di qualifica sia a livello prestazionale, attraverso l'assegnazione di punteggi sulla base di indicatori economici, di certificazioni possedute e delle prestazioni erogate.

Delle imprese attive nel 2018, 3.363 sono state valutate in base a criteri di sostenibilità (di cui il 92% rispetto a criteri ambientali e criteri sociali e il 100% rispetto al tema anti-corruzione). Di queste, 35 sono fornitori e subfornitori critici.

Per quanto riguarda gli inviti a gara, i fornitori vengono selezionati in primo luogo tra i fornitori iscritti all'Albo per la categoria merceologica richiesta dalla procedura e con un fatturato compatibile all'importo dell'aggiudicazione; il panel può essere integrato attraverso un processo di scouting di mercato.

È garantita, inoltre, la rotazione dei fornitori in base al numero di inviti ricevuti in precedenti procedure di affidamento, escludendo i fornitori valutati negativamente, sospesi o cancellati e quelli di dimensioni non idonee alla specifica procedura di gara.

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

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

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

Per 51<sup>15</sup> gare aggiudicate nel 2018 ad offerta economicamente più vantaggiosa, i criteri ambientali e sociali hanno costituito un elemento nel sistema di premialità in 11 gare, che hanno rappresentato circa il 26% del valore a base d'asta.

### Verifiche

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

Nel corso del 2018 sono stati risolti 2 contratti e sono stati messi in atto 16 provvedimenti per inadempienza contrattuale.

Per i fornitori più rilevanti, vengono effettuati degli audit volti anche a verificare il rispetto degli impegni in materia di sostenibilità. Gli audit vengono svolti *in situ* (es. visita degli stabilimenti del fornitore) o presso le sedi delle Società del Gruppo Atlantia. Durante gli interventi di audit vengono effettuate apposite interviste con le figure apicali della Società, formalizzate di questionari sottoscritti dal fornitore. Gli esiti degli interventi di audit vengono archiviati dalle strutture interne delle Società operative del Gruppo coinvolte nel processo acquisti. Nel 2018 sono stati condotti 81 audit di sostenibilità, di cui 14 su fornitori critici e 12 su fornitori a maggior rischio relativamente ad aspetti ESG.

<sup>15</sup> Perimetro di riferimento: Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma.

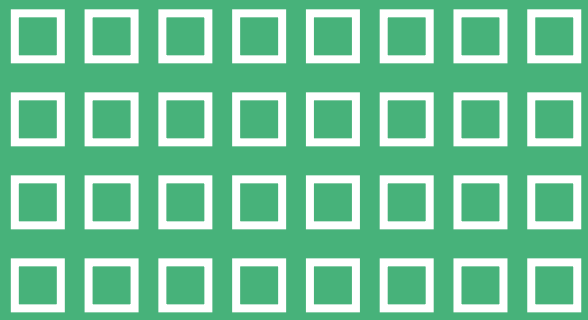
### Sviluppo di azioni congiunte con i fornitori

#### Principali attività 2018

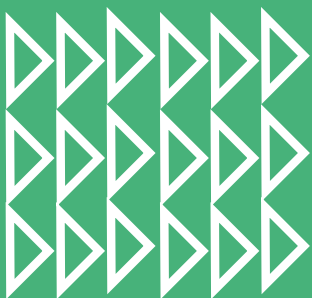
Autostrade per l'Italia: proseguita l'iniziativa Safety Academy rivolta agli appaltatori, prestatori di servizi e fornitori. L'iniziativa ha l'obiettivo di promuovere la cultura della sicurezza all'interno della catena di valore fornitore-cliente, accompagnando le imprese nel campo degli interventi legati alla sicurezza del lavoro e prestando loro un supporto gratuito. Il progetto prevede un percorso formativo "train the trainers" per mettere a disposizione risorse e competenze necessarie ai fini del progetto. In collaborazione con i fornitori, vengono individuate azioni di miglioramento e il fabbisogno formativo dei loro lavoratori.

Aeroporti della Costa Azzurra: La società ha partecipato al Forum nazionale degli acquisiti pubblici 2018 che riunisce oltre 200 responsabili acquisti e gare, appaltatori e fornitori per discutere questioni relative ai processi di approvvigionamento, allo sviluppo sostenibile, alle innovazioni nel campo della supply chain management e condividere best practices.

Società Nascentes da Geraiss: anche nel 2018 la società ha organizzato una giornata di formazione con tutti i dipendenti dei propri fornitori, affrontando diverse tematiche (salute, sicurezza, ambiente, gestione dell'operatività autostradale) e aumentando il coinvolgimento tra società e imprese della catena di fornitura.



## 5. CAPITALE NATURALE





# 1. KEY FIGURES

	2017	2018	Var. %
<b>Consumo energetico per tipologia (TJoule)</b>	<b>3.172</b>	<b>3.473</b>	<b>9,5%</b>
Benzina	34	27	-19,4%
GPL	35	33	-6,6%
Gasolio/Diesel	675	549	-18,6%
Energia elettrica	1.281	1.258	-1,8%
Gas naturale/Metano	1.045	1.543	47,6%
Olio combustibile	91	53	-41,6%
Energia termica	5	5	-7,8%
Etanolo	6	5	-19,0%
<b>Consumo energetico/fatturato (TJoule/euro)</b>	<b>531,08</b>	<b>570,42</b>	<b>7,4%</b>
<b>Costo dell'energia (euro/000)</b>	<b>91.675</b>	<b>86.681</b>	<b>-5,4%</b>
% costi operativi	4,01	3,02	-24,7%
<b>Emissioni di CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>220.148</b>	<b>230.051</b>	<b>4,5%</b>
Totale emissioni dirette (Scope 1)	120.272	135.271	12,5%
Totale emissioni indirette (Scope 2)	99.876	94.780	-5,1%
Emissioni Scope 2 market based	78.199	86.175	10,2%
<b>Emissioni CO<sub>2</sub>/fatturato (g/euro)<sup>1</sup></b>	<b>36,9</b>	<b>37,8</b>	<b>2,4%</b>
Emissioni di CO <sub>2</sub> evitate (t)	14.308	14.536	1,6%
<b>Fonti rinnovabili: Energia elettrica prodotta (MWh)</b>	<b>13.370</b>	<b>11.914</b>	<b>-10,9%</b>
<b>Rifiuti prodotti (t)<sup>2</sup></b>	<b>507.153</b>	<b>3.040.509</b>	<b>n.c.</b>
% di rifiuti riciclati/recuperati	93,3	99,9	7,1%
di cui pericolosi	2.062	2.355	14,2%
di cui da lavori	451.047	2.995.788	n.c.
di cui da attività di esercizio	56.106	44.721	-20%
Sali fondenti e fluidi de-icing (t)	67.811	153.886	126,9%
<b>Prelievi idrici (m<sup>3</sup> x 1.000)<sup>3</sup></b>	<b>4.924</b>	<b>4.710</b>	<b>-4,3%</b>
% acqua riciclata	41	48	18,6%
<b>Spese ed investimenti a rilevanza ambientale (euro/000)</b>	<b>118.226</b>	<b>111.273</b>	<b>-5,9%</b>
Acqua, suolo e paesaggio	51.784	39.591	-23,5%
Attività di trattamento e gestione dei rifiuti	16.200	16.415	1,3%
Attività di trattamento delle emissioni (in atmosfera, in acqua ecc.)	6.152	3.254	-47,1%
Rumore	20.857	15.985	-23,4%
Bonifiche ambientali e interventi di remediation	7.086	11.536	62,8%
Impianti energia, rinnovabili e interventi di efficienza energetica	1.272	1.891	48,6%
Altri costi di gestione (formazione, consulenze, monitoraggi, assicurazioni, ecc.)	7.032	12.586	79,0%
Studi di Impatto ambientale e VIA, studi ambientali specialistici	7.842	10.015	27,7%

**abertis** 1.506 TJ consumo energetico 112.591 tCO<sub>2</sub> 1.821 MWh da fonti rinnovabili

Si riportano a titolo informativo alcuni indicatori del Gruppo Abertis, acquisito a fine ottobre 2018 ma non incluso nelle informazioni riportate nel presente capitolo, come maggiormente dettagliato nel paragrafo "processo di predisposizione del Bilancio" in appendice.

1 Emissioni di CO<sub>2</sub>/fatturato: Scope 1 = 23,19 (2017) e 22,22 (2018); Scope 2= 16,72( 2017) e 15,57 (2018).

2 Incremento dovuto ad attività straordinarie, descritte nel paragrafo "Consumo di risorse e gestione dei rifiuti".

3 In linea con l'indicatore GRI Standard GRI 303 Water and Effluents 2018, rispetto allo scorso anno sono indicati i prelievi idrici e non i consumi.



## 2. RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

La sostenibilità ambientale, intesa come tutela e valorizzazione dei territori attraversati dalle infrastrutture e riduzione dell'impatto sull'ambiente di tutte le attività aziendali, è al centro delle politiche di sviluppo del gruppo Atlantia. L'impegno di Atlantia per l'ambiente prevede l'individuazione di idonee soluzioni tecniche, tecnologiche, gestionali e organizzative per la salvaguardia del capitale naturale, la mitigazione degli impatti negativi attuali e prevedibili generati dal business, l'implementazione di soluzioni innovative anche andando oltre, ove possibile, gli standard prefissati dalle normative vigenti.

Il Gruppo si impegna a formare e sensibilizzare i lavoratori sulle tematiche ambientali, attivando iniziative per diffondere le conoscenze e rafforzando l'attività di comunicazione interna. Anche nei confronti di fornitori, appaltatori e subappaltatori, Atlantia promuove attività di sensibilizzazione e coinvolgimento al fine di allinearne i loro comportamenti agli standard richiesti. Una parte importante dell'impegno ambientale del Gruppo è dedicato alla comunicazione trasparente e al confronto con le Istituzioni, associazioni ed enti pubblici e privati che si occupano di tutela dell'ambiente, al fine di individuare strategie condivise e sviluppare iniziative di responsabilità ambientale e sociale. Atlantia si impegna a rafforzare l'attività di controllo delle prestazioni ambientali, individuando efficaci indicatori ed effettuando attività di monitoraggio, verifica ed ispezione, per valutare periodicamente l'efficacia dei sistemi, la loro adeguatezza rispetto ai cambiamenti e per definire azioni ed obiettivi volti al costante miglioramento delle prestazioni.

Nei processi decisionali di lungo periodo e in tutte le fasi dell'attività del Gruppo, dalla progettazione di nuove opere, allo sviluppo di nuovi servizi, dalla logistica, all'esercizio delle infrastrutture gestite e la loro manutenzione, dalle operazioni di due diligence e di partnership, a quelle di sviluppo del business, l'orientamento di fondo è quello di assicurare il miglior grado di

compatibilità ambientale, il miglioramento continuo e l'utilizzo responsabile delle risorse, coniugando crescita economica e salvaguardia del patrimonio naturale.

Le società del Gruppo Atlantia implementano sistemi di gestione ambientale certificati secondo standard internazionali riconosciuti (certificazione ISO 14001 e ISO 50001), prevedendo procedure interne e norme operative che definiscono le modalità e le responsabilità per l'identificazione e la valutazione degli aspetti ambientali ed energetici (es. utilizzo di risorse idriche, scarichi, rifiuti, emissioni, rumore, contaminazioni, utilizzo di risorse energetiche, efficienza energetica ecc.), e i criteri per la gestione dell'attività di sorveglianza, la pianificazione di obiettivi di miglioramento.

### Long Term Goals

- Ridurre l'impronta di carbonio
- Ridurre l'impronta ambientale
- Mitigare l'impatto acustico sui territori interessati dalle infrastrutture gestite

### Obiettivi di Sviluppo Sostenibile UN



## 3. POLITICA ENERGETICA

L'impegno sul tema dell'energia per il Gruppo Atlantia si traduce nel perseguire nel tempo un miglioramento delle proprie prestazioni energetiche in termini di efficienza, risparmio energetico e di generazione da fonti rinnovabili.

Tale approccio consente di ottenere benefici anche in termini di monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, sia dirette che indirette, e più in generale sull'approccio al tema dei cambiamenti climatici, per il quale si rimanda ai paragrafi successivi. Le principali fonti energetiche del Gruppo sono rappresentate da combustibili - direttamente utilizzati per il riscaldamento e condizionamento dei fabbricati, il funzionamento di impianti, macchinari di manutenzione, automezzi di servizio e gruppi elettrogeni - e da energia elettrica per l'illuminazione e il funzionamento di vari sistemi e apparecchiature.

Nel 2018 sono stati consumati 3.473 TJoule fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio, benzina, etanolo ed energia termica. Il dato fa registrare un aumento di circa il 9.5% rispetto ai consumi dell'anno precedente, dovuto principalmente ad un maggior consumo del metano che alimenta la centrale di cogenerazione a servizio dell'aeroporto di Fiumicino, che ha registrato un aumento della produzione di energia elettrica (+ 17% rispetto allo scorso anno) per soddisfare il maggior fabbisogno dell'aeroporto.

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

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

Per entrambi gli scali gestiti dalla società Aeroporti di Roma e per l'aeroporto di Nizza gestito dalla società Aeroporti della Costa Azzurra è operativo un Sistema di Gestione dell'energia certificato ISO 50001.

### Efficienza Energetica

Nel 2018 sono proseguiti gli interventi nel campo dell'illuminazione, con il largo impiego della tecnologia LED, sia nelle gallerie autostradali che negli aeroporti oltre che negli edifici, che hanno portato a minori consumi di energia elettrica per circa 8,5 GWh.

Nel campo della climatizzazione la gestione automatizzata e flessibile delle temperature presso l'aeroporto di Fiumicino ha consentito di ottenere risparmi pari a 7,3 GWh elettrici e 14,2 GWh termici.

Sono poi proseguite le iniziative sugli edifici per il contenimento delle dispersioni di calore e gli investimenti per l'ammodernamento degli impianti con macchinari a maggiore efficienza, come gruppi frigoriferi e come la conversione da gasolio a metano di centrali termiche.

### Produzione da cogenerazione

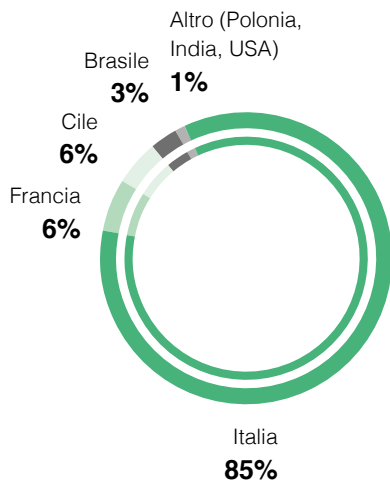
All'interno del Gruppo significativa è la produzione energetica combinata (energia elettrica, termica, frigorifera), con l'aeroporto di Fiumicino servito da una centrale alimentata a metano, che consente di soddisfare quasi completamente il fabbisogno energetico dell'aeroporto e con i tre impianti di Autostrade per l'Italia presso la Direzione generale di Roma e il CED di Calenzano (FI). Nel 2018 sono stati prodotti 165.963 MWh di energia elettrica e 61.702 MWh di energia termica, quasi totalmente assorbiti dall'aeroporto di Fiumicino.

### Fonti rinnovabili

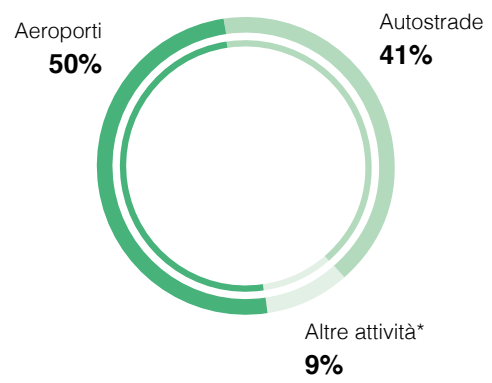
Sul fronte delle energie rinnovabili, nel corso dell'anno gli impianti fotovoltaici hanno prodotto circa 11,9 GWh di energia elettrica, di cui il 41% è auto-consumata in sito e sono stati inoltre prodotti dagli impianti del gruppo anche 0,4 GWh di energia termica, totalmente auto-consumata.



### Consumo di energia per Paese



### Consumo di energia per attività



Nota: rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

## 4. CONSUMO DI RISORSE E GESTIONE DEI RIFIUTI

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

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

(t)	2016	2017	2018	Var. % 17/18	% riciclaggio 2018
Rifiuti da lavori	527.074	451.047	2.995.788	+ 564%	99,9%
Rifiuti da attività di esercizio	52.498	56.106	44.721	- 20%	50,1%
<b>Totale</b>	<b>579.571</b>	<b>507.153</b>	<b>3.040.509</b>	<b>+ 500%</b>	<b>99%</b>

Nel 2018 Pavimental, società del gruppo specializzata nella costruzione e manutenzione delle pavimentazioni stradali ed autostradali oltre che aeroportuali, è stata coinvolta in operazioni straordinarie per volumi lungo la rete autostradale e presso l'aeroporto di Fiumicino, che hanno portato a produrre rifiuti da lavori relativi a terre e rocce da scavo per un totale di circa 3 milioni di tonnellate, contro le 507 mila tonnellate dello scorso anno. Tutte le terre movimentate sono state reimpiegate sul posto come da piani di recupero sia di Autostrade per l'Italia che di Aeroporti di Roma, approvati dall'autorità competente.

In particolare nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia della tratta Barberino-Firenze Nord lungo l'Autostrada A1 Milano-Napoli, a seguito principalmente dello scavo della Galleria Santa Lucia (un foro da 17 mt. di diametro e 3.000 metri circa di scavo meccanizzato), sono state movimentate 2.450.000 tonnellate di terre e rocce da scavo. Per quanto riguarda i lavori presso l'Aeroporto di Fiumicino per la realizzazione dell'Hub Est (Area di imbarco A, ampliamento Terminal 1 e avancorpo Terminal 1, estensione piazzali aeromobili), sono state prodotte circa 98 mila tonnellate di terre e rocce da scavo.

Nel corso dell'anno, inoltre, sono state prodotte circa 245 mila tonnellate di asfalto fresato proveniente dalla manutenzione della pavimentazione stradale ammalorata. Di queste il 55% è stato inviato a recupero presso ditte specializzate, il 15% riutilizzato per la produzione di nuovo conglomerato bituminoso negli impianti fissi e mobili di proprietà delle società del gruppo, e un ulteriore 6% ceduto a imprese esterne per il loro processo di produzione.

Il 98,5% dei rifiuti prodotti è pertanto dovuto ai lavori di costruzione e manutenzione effettuati in ambito autostradale con conseguente produzione di rifiuti misti da attività di demolizione e costruzione, su tutti terre e rocce e anche miscele bituminose. Queste categorie di rifiuto presentano quantità estremamente variabili di anno in anno in quanto collegate principalmente ai piani di investimento. Sono comunque rifiuti quasi totalmente inviati a processi di recupero e riciclaggio.

Escludendo la parte relativa ai "lavori", la quantità di rifiuti prodotti nel 2018 fa registrare un totale di circa 44.721 tonnellate, in riduzione del 20% rispetto al 2017.

È proseguito, nei due scali romani di Fiumicino e Ciampino, il programma di raccolta differenziata. Nello scalo di Fiumicino il servizio ha consentito di raggiungere la percentuale di circa 86% di rifiuti avviati a recupero (84% nel 2017). Il sistema tariffario degli utenti serviti dal "porta a porta" è volto ad incoraggiare gli utenti ad una maggiore differenziazione dei propri rifiuti. Nell'aeroporto di Ciampino la percentuale di rifiuti avviati a recupero è salita al 61%, in netto aumento rispetto al 2018 (36%). Nel 2018 è stato avviato il monitoraggio delle performance ambientali dei sub-concessionari food & beverage serviti dal "porta a porta" attraverso la redazione di specifica reportistica che mette in relazione il fatturato e le superfici sub-concesse con la produzione di rifiuti dei singoli punti vendita, anche attraverso un'analisi a campione dei sacchetti di rifiuto indifferenziato per verificare la percentuale di rifiuto "differenziabile".

Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite i servizi municipali



di nettezza urbana e ditte specializzate e autorizzate, che si occupano anche delle attività di recupero/riciclaggio<sup>4</sup>.

Per quanto riguarda gli aeroporti francesi, nel 2018 è stato distribuito ai dipendenti ACA e a terzi un opuscolo con le istruzioni per lo smistamento dei rifiuti, al fine di accrescere la consapevolezza sul tema oltre che per illustrare il centro di riciclaggio dell'aeroporto al fine di ottimizzarne l'uso. Anche la segnaletica del centro di riciclaggio è stata rinnovata. Infine, dal 2018 vengono differenziati anche i rifiuti biologici. ACA differenzia carta, cartone, vetro, legno, metallo, rifiuti verdi (vegetazione), rifiuti alimentari e rifiuti domestici, mentre i rifiuti pericolosi sono trattati secondo rigidi regolamenti e la maggior parte di essi sono inviati ai centri di termovalorizzazione comunali.

Con riferimento al consumo di risorse, nel 2018 sono stati acquistati ingenti quantitativi di sali fondenti per le operazioni invernali lungo le autostrade, in particolare 148.755 tonnellate di cloruri di sodio, più che raddoppiati rispetto al 2017, oltre a 5 mila tonnellate di cloruri di calcio, per affrontare le condizioni meteorologiche avverse di inizio anno. Nel 2018 infatti le ore neve hanno registrato un incremento del 30% sull'anno precedente.

Inoltre per le operazioni aeroportuali sono stati acquistati 215 mila litri di fluidi de-icing.

A livello di Gruppo, nel 2018 si sono verificati 35 sversamenti con materiale pericoloso, di cui 24 lungo le concessionarie autostradali, principalmente a seguito di incidenti autostradali e a perdite di carico (in particolare 750 litri di carburanti, 77.500 kg di rifiuti tra cui fanghi, imballaggi, miscele bituminose e 55 tonnellate di terre e rocce da scavo contaminate) con un costo totale per attività di remediation di oltre 150.000€.

Sul fronte aeroportuale si sono verificati 11 sversamenti di carburante Avio, per un totale di 980 litri.

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

<sup>4</sup> Per la gestione e il trasporto dei rifiuti speciali, pericolosi e non, le cui quantità sono riportate nella precedente tabella key figures, le società del Gruppo si avvalgono di operatori privati specializzati in possesso dei requisiti necessari. Tali requisiti sono verificati e accertati prima della stipula degli incarichi e dei contratti con i fornitori, richiedendo anche la necessaria documentazione comprovante e il possesso dei titoli abilitativi all'esercizio dell'attività del fornitore.

## 5. CARBON FOOTPRINT

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

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

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

	2017	2018
Autotrazione	46.137	35.337
Generatori	1.398	3.042
Riscaldamento	12.622	11.158
Cogenerazione	46.712	76.154
Impianti	13.403	9.580
<b>Totale emissioni dirette (Scope 1)<sup>5</sup></b>	<b>120.272</b>	<b>135.271</b>
<b>Emissioni indirette (Scope 2)</b>	<b>99.876</b>	<b>94.780</b>
Emissioni CO <sub>2</sub> da fenomeni di congestionamento autostradale	23.377	27.350
Emissioni fuggitive e perdite T&D	7.565	14.200
Acquisto e trasporto di materiali per lavori stradali <sup>6</sup>	155.219	168.051
Acquisto e trasporto di cloruri	17.890	33.080
Emissioni di CO <sub>2</sub> del ciclo LTO <sup>7</sup>	456.189	589.865
Viaggi dei dipendenti	2.225	3.432
<b>Totale emissioni (Scope 3)</b>	<b>662.465</b>	<b>835.978</b>

5 Dati 2017 di Scope 1 ricalcolati a seguito di un consolidamento successivo alla chiusura del bilancio 2017 e a un aggiornamento dei fattori di emissione. Per il valore riportato nella DNF 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita).

6 I dati 2017 sono stati ricalcolati a seguito di un consolidamento successivo alla chiusura del bilancio 2017. Per il valore riportato nella DNF 2017 si rinvia al documento pubblicato sul sito internet di Atlantia [www.atlantia.it/sostenibilita](http://www.atlantia.it/sostenibilita).

7 Le emissioni di CO<sub>2</sub> del ciclo LTO per gli aeroporti francesi fanno riferimento all'anno precedente, in quanto sono calcolati dalla DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) e i dati 2018 non saranno pubblicati prima di giugno 2019.



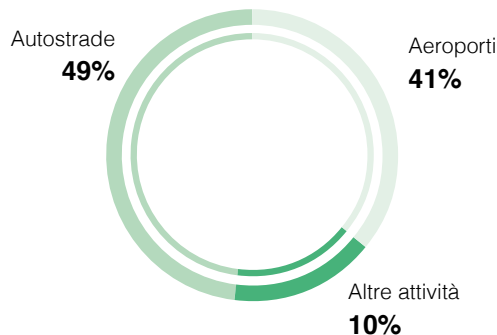
Il Gruppo partecipa dal 2004<sup>8</sup> al Carbon Disclosure Project (CDP), una delle più importanti piattaforme globali di raccolta e condivisione di informazioni relative alle performance ambientali delle imprese.

Nel 2018 Atlantia ha prodotto circa 230 mila tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), in aumento del 4,5% rispetto al 2017, ma un aumento contenuto grazie ad un efficientamento dei propri consumi energetici, se si

considera che nello stesso periodo si è registrato un incremento di consumi del 9,5% come riportato nel paragrafo Politica Energetica.

Prendendo il valore totale al netto della quota di energia verde dichiarata/certificata da alcuni fornitori del Gruppo la CO<sub>2</sub> totale emessa scende a 221 mila tonnellate. Ad esempio infatti gli aeroporti di Nizza, Cannes e Saint Tropez gestiti da ACA Aéroports de la Côte d'Azur utilizzano il 100% di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili.

#### Emissioni di GHG per attività



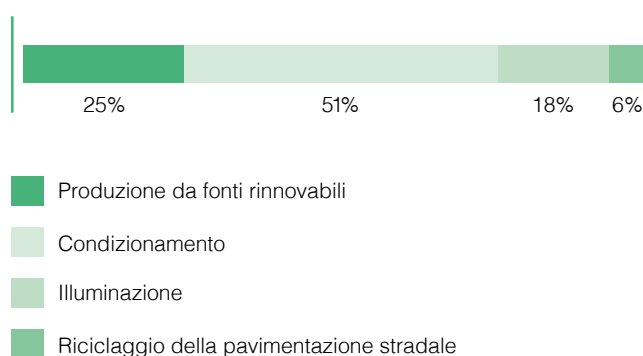
Nota: rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

<sup>8</sup> Fino al 2009 come Gruppo Autostrade per l'Italia.



Le azioni condotte in particolar modo sul tema energia, descritte nel paragrafo Politica Energetica hanno consentito di evitare nel 2018 l'emissione in atmosfera di oltre 14.536 tonnellate di CO<sub>2</sub>, la maggior parte delle quali risparmiate attraverso iniziative sugli impianti di condizionamento.

### Emissioni di CO<sub>2</sub> evitate



Il Gruppo determina, nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint, una stima delle emissioni indirette (c.d. di tipo Scope 3) per alcuni ambiti sui quali può esercitare un'azione di tipo indiretto e intervenire eventualmente con azioni di mitigazione. I risultati sono riepilogati nella tabella precedente.

Si fa riferimento, ad esempio, alle emissioni di gas clima-alteranti dovute ai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete autostradale<sup>9</sup> e, per le attività aeroportuali, alla cosiddetta fase di Landing and Take Off (atterraggio, rullaggio e decollo) degli aeromobili. Le emissioni degli aeromobili infatti, collegate ai movimenti all'interno dell'aeroporto e nelle sue vicinanze, costituiscono una delle maggiori fonti emissive indirette di CO<sub>2</sub> che riguardano le attività aeroportuali. La movimentazione interna (taxi in e taxi out) è l'unica fase, infatti, sulla quale le società di gestione aeroportuale possono esercitare un'azione di tipo indiretto, attraverso la gestione logistica dei runway.

Altre emissioni indirette che vengono calcolate sono quelle relative all'acquisto e trasporto di materiali per lavori stradali e di cloruri per le operazioni invernali lungo le autostrade.

Infine vengono calcolate anche le emissioni indirette relative ai viaggi dei dipendenti.

Tutti gli aeroporti gestiti dal Gruppo Atlantia sono "carbon neutral", come confermato dalla certificazione Airport Carbon Accreditation ([www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)) promossa da ACI Europe per promuovere comportamenti virtuosi nella lotta ai cambiamenti climatici e ottenuta sia da Aeroporti di Roma che da Aéroports de la Côte d'Azur per i propri aeroporti. A partire dal 2018 infatti anche l'aeroporto di Roma Ciampino ha ottenuto il massimo livello della certificazione, Neutrality, che prevede la compensazione delle emissioni dirette ed indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "carbon credit". Nel 2018 sono stati acquistati certificati di tipo Gold Standard e Voluntary Carbon Standard.

Aéroports de la Côte d'Azur inoltre partecipa ad un gruppo di lavoro con altri operatori aeroportuali ed enti statali per mettere a punto uno strumento di autodiagnosi sulla vulnerabilità degli aeroporti rispetto ai cambiamenti climatici. Lo strumento è in fase di test sulle piattaforme per valutarne l'adeguatezza e l'efficacia.



<sup>9</sup> Calcolato attraverso l'indicatore delle ore perse in coda "Total delay" sulla rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.



## 6. RUMORE

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

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

Il risanamento acustico è attuato mediante:

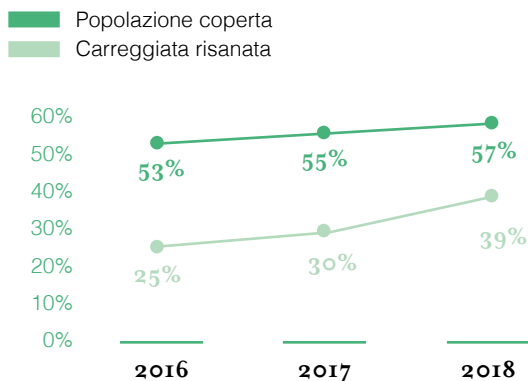
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stesa di asfalto drenante presente sull'83%<sup>10</sup> della rete autostradale italiana del Gruppo, originariamente utilizzato per migliorare i livelli di sicurezza stradale ma che porta evidenti benefici in termini di riduzione dell'inquinamento acustico;
- interventi lungo la via di propagazione del rumore dalla

sorgente al ricettore, come le barriere antirumore il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo;

- interventi diretti sul ricettore.

### Ambito autostradale

La società Autostrade per l'Italia è impegnata in un Piano di Risanamento Acustico che prevede 300 macrointerventi lungo tutta la rete in gestione (700 comuni e 14 regioni) e che ha una durata di 15 anni (2007–2022). A fine 2018 il programma ha raggiunto un livello di copertura del 57% della popolazione interessata e un risanamento della carreggiata giunto al 39%, con un notevole incremento rispetto al 30% del 2017 a seguito del completamento dell'unico macrointervento previsto per l'intera Regione Puglia, caratterizzata da tratte autostradali a basso volume di traffico.



Nel 2018 sono stati installati ulteriori 7,6 km di barriere antirumore lungo la rete gestita dal Gruppo, per una copertura complessiva pari a 397,6 km.

### Barriere antirumore in ambito autostradale

	2016	2017	2018
Rete di Autostrade per l'Italia (km)	330	341	347
Altre società autostradali (km)	49	49	50,6
<b>Totale</b>	<b>379</b>	<b>390</b>	<b>397,6</b>

<sup>10</sup> Livello di copertura massimo consentito

### Ambito aeroportuale

Sul fronte degli aeroporti il tema del rumore è particolarmente regolamentato e costanti sono i rapporti con le Istituzioni, il territorio e le compagnie aeree.

Gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale e li collega con i dati e la traiettoria del velivolo che li ha generati. Ad oggi sono presenti 16 centraline fisse a Fiumicino e 9 a Ciampino, che verranno incrementate nel numero, allo scopo di coprire le aree con una rete più fitta di sensori. Di volta in volta, in funzione di particolari esigenze, vengono effettuati controlli con centraline rilocabili (5 in totale per i due scali). Il sistema in esercizio nel corso del 2018 è stato aggiornato attraverso l'implementazione di un nuovo hardware e di un software più evoluto per la gestione delle centraline. Al fine di ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinamento acustico, Aeroporti di Roma ha consolidato la costruttiva collaborazione con ENAV, la società che gestisce il traffico aereo civile in Italia, al fine di porre in essere, compatibilmente con le esigenze meteo e di operatività, alcuni nuovi interventi di carattere operativo allo scopo di contenere, per quanto possibile, il rumore in alcune aree "critiche" e per lo scalo di Ciampino ha presentato il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR) per mitigare gli effetti del rumore.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono stati tra i primi scali in Italia a istituire le Commissioni Aeroportuali (a cui partecipano anche ENAC, ENAV, Ministero dell'Ambiente, enti locali di competenza, ARPA e compagnie aeree) previste

dalla normativa, i cui compiti sono la definizione delle procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione degli indici finalizzati alla classificazione dell'aeroporto.

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

Per Aéroports de la Côte d'Azur la mitigazione degli impatti acustici delle operazioni aeroportuali rappresenta uno dei principali obiettivi ambientali.

Dal 2000 l'aeroporto di Nizza si è dotato di un sistema di rilevazione che consente di ottimizzare il livello del rumore. I dati raccolti sono disponibili presso l'"Espace Riverain" nel Terminal 1 e pubblicati mensilmente online. Questo stesso sistema è presente anche a Cannes Mandelieu dal 2011. Una delle azioni principali messe in atto per la riduzione dell'inquinamento acustico è l'installazione di prese per l'alimentazione elettrica (400 Hz) e di un sistema di pre-condizionamento per gli aeromobili dell'aviazione commerciale. Presso l'aeroporto di Cannes Mandelieu sono state intraprese numerose azioni, una delle quali consiste nella modifica delle traiettorie di decollo e atterraggio degli elicotteri al fine di ridurre la superficie delle aree sorvolate. La continuità di questi impegni e azioni è assicurata nella "Carta di buona condotta" firmata nel 2016.



## 7. PRELIEVI IDRICI

Il tema della riduzione dei consumi di acqua è un'importante area di impegno delle società del Gruppo, che opera principalmente in Paesi in cui il livello di stress idrico non è elevato<sup>11</sup>.

Se da una parte si cerca di ridurre il più possibile i prelievi di risorse idriche, dall'altra l'obiettivo è di massimizzare il recupero e il riciclo dell'acqua impiegata per usi industriali.

Nel 2018 a livello di Gruppo sono stati prelevati 4,7 milioni di metri cubi di acqua, in riduzione del 4,3% rispetto allo scorso anno, dei quali 4 milioni considerati "fresh water"<sup>12</sup>, ossia acqua che può essere impiegata per gli utilizzi finali senza necessità di trattamenti.

In termini di utilizzo, il 64% dei prelievi è riconducibile al settore aeroportuale, dove i volumi dei passeggeri in transito e il numero degli addetti delle diverse società che vi operano, rendono l'utilizzo di acqua sia per uso potabile sia per uso industriale, un fattore significativo d'impatto ambientale.

Il 14% circa dei prelievi complessivi di acqua sono invece attribuibili alle società operative nell'area di Santiago del Cile, ove le condizioni meteo climatiche richiedono un maggiore utilizzo di acqua per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio e per l'irrigazione di aree verdi municipali date loro in gestione nell'ambito degli accordi di concessione.

Un 3% circa è invece ascrivibile ai lavori di ampliamento alla terza corsia della A1 tra Barberino e Firenze Nord dove volumi significativi di acqua sono stati necessari ai fini del raffreddamento della fresa TBM impiegata nello scavo meccanizzato della galleria Santa Lucia.

I prelievi sono principalmente da acquedotto e da falda acquifera, e per questi ultimi è attivo un sistema di monitoraggio continuo degli impianti e della qualità delle acque, con un controllo del livello piezometrico di falda per seguirne l'evoluzione e l'eventuale inquinamento da acqua di mare.

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

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

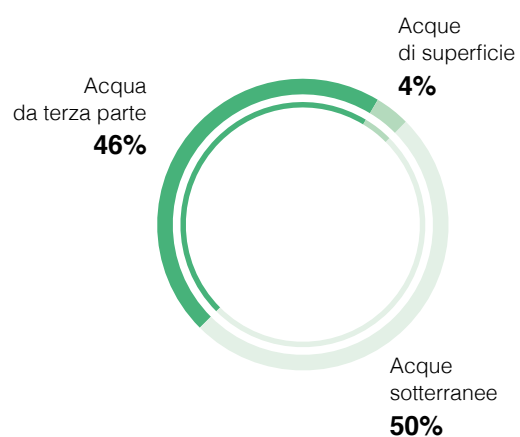
Presso l'aeroporto di Fiumicino è attivo un sistema di trattamento delle acque di scarico del depuratore a fanghi attivi che consente il riutilizzo di quote significative dell'acqua impiegata in usi industriali, 14 impianti di prima pioggia e 4 impianti di disoleazione che depurano le acque raccolte nelle piste e nei piazzali da eventuali sostanze inquinanti prima dell'immissione nel corpo idrico recettore. Nel 2018 anche l'aeroporto di Nizza ha un sistema di trattamento e recupero e nel complesso i 2 aeroporti hanno recuperato 2,2 milioni di metri cubi di acqua, pari a circa il 56% del totale prelevato.

A livello di Gruppo nel 2018 è stato recuperato circa il 48% dell'acqua prelevata.

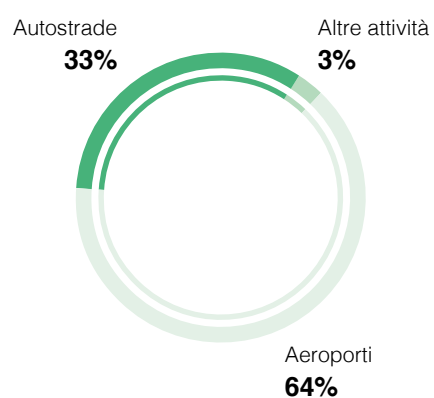
<sup>11</sup> Fonte <http://waterriskfilter.panda.org>

<sup>12</sup> Come da definizione riportata nelle linee guida GRI 303 Water and Effluents 2018: "acqua con concentrazione di residuo fisso al di sotto dei 1.000 mg/l".

Fonti di approvvigionamento idrico

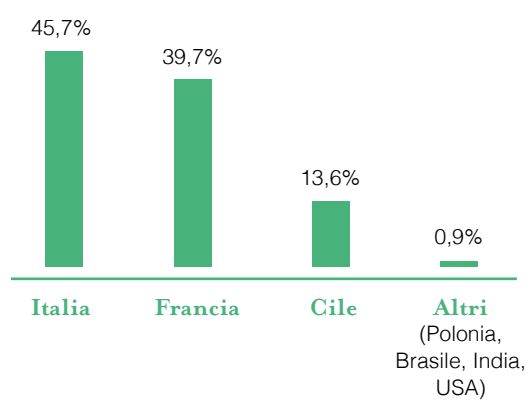


Prelievi per attività



Nota: rientrano in "Altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC

Prelievi idrici per Paese





## 8. MONITORAGGIO E CRITICITÀ AMBIENTALI

Dalla progettazione delle opere alla loro fase di esercizio, viene eseguita l'attività di monitoraggio ambientale. Nel 2018 si può rilevare un aumento del numero complessivo di rilievi ambientali rispetto all'anno precedente (9.074 rispetto ai 5.405), dovuto principalmente all'avvio, da parte di Autostrade per l'Italia, delle attività di ante operam relative alla Gronda di Genova - adeguamento del nodo stradale ed autostradale di Genova, dove le attività di monitoraggio per il solo settore idrico sotterraneo hanno supportato l'implementazione del modello idrogeologico del Progetto Esecutivo del medesimo intervento, per un totale di 3.344 misure eseguite.

Sono proseguiti i monitoraggio di Autostrade per l'Italia per il lotto 2 del tratto Barberino – Firenze Nord e del lotto 1 della tratta Firenze sud-Incisa.

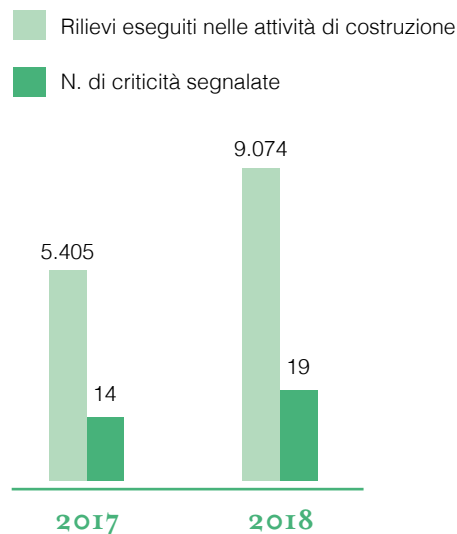
In generale il 68% dei monitoraggi hanno riguardato il settore idrico sotterraneo.

Nel corso del 2018 ci sono state 19 segnalazioni di criticità ambientali, 12 delle quali relative al superamento delle soglie previste per i parametri delle acque superficiali in merito a idrocarburi nei sedimenti, torbidità, ph e conducibilità.

Il numero delle segnalazioni è comunque contenuto grazie all'attenzione da parte delle Direzioni Lavori e delle figure preposte al controllo quali i Referenti Ambientali ed ad una maggiore sensibilità delle Imprese Appaltatrici alle problematiche ambientali.

Anche nel 2018 non sono state comminate sanzioni monetarie o non monetarie per non conformità a leggi o regolamenti in materia ambientale. Con riferimento, inoltre, ad azioni legali e procedimenti penali in materia ambientale non si segnalano casi passati in giudicato.

### Rilievi ambientali e criticità segnalate











# APPENDICE

---

<b>Processo di predisposizione del Bilancio</b>	<b>128</b>
<b>Dati analitici</b>	<b>130</b>
<b>Tabella di raccordo: aspetti materiali - Indicatori GRI Standards</b>	<b>139</b>
<b>Tabella di raccordo: GRI - Global Compact</b>	<b>142</b>
<b>GRI Content Index</b>	<b>144</b>
<b>Tabella di raccordo: GRI – Sustainable Development Goals</b>	<b>148</b>
<b>Assurance</b>	<b>151</b>
<b>Contatti</b>	<b>154</b>



# 1. PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEL BILANCIO

Il presente Bilancio descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

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

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

Tra i fatti di maggior rilievo avvenuti nel corso del 2018 si evidenzia che nel mese di ottobre 2018 Atlantia ha finalizzato l'investimento congiunto con ACS e Hochtief, costituendo la società Abertis Holdco S.A. di cui detiene il 50%+1 delle azioni. Abertis Holdco detiene il 100% di Abertis Participaciones S.A., che a sua volta detiene il 98,7% di Abertis.

Il perimetro dei dati e delle informazioni economico-finanziarie è il medesimo di quello dell'area di consolidamento utilizzata per il Bilancio consolidato<sup>1</sup>. Il perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali, invece, risulta immutato dallo scorso anno non includendo il Gruppo Abertis, per il quale si è ritenuto, alla luce del ridotto arco temporale dall'acquisizione, di avviare il consolidamento delle informazioni di carattere non finanziario a partire dal 1 gennaio 2019.

Eventuali ulteriori limitazioni di perimetro sono espressamente indicate nel testo e non compromettono la corretta comprensione dell'attività d'impresa.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati e delle informazioni nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, i dati vengono rappresentati a consuntivo sulla base di trend biennali, salvo dove esplicitato in tabella.

Il Bilancio Integrato 2018 è la settima relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council ([www.theiirc.org/international-ir-framework/](http://www.theiirc.org/international-ir-framework/)) e redatta in conformità con i GRI Sustainability Reporting Standards pubblicati nel 2016 dal GRI – Global Reporting Initiative, secondo l'opzione "in accordance core"

In appendice al documento è presente il "GRI Content Index" con il dettaglio dei contenuti rendicontati in conformità al GRI. Per alcune informazioni, come indicato nel suddetto indice, si fa esplicito rimando ad altri documenti aziendali<sup>2</sup>.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base a un processo strutturato di analisi di materialità, volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business nonché l'importanza degli stessi per gli stakeholder e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità connessi.

Il processo adottato per definire la matrice di materialità 2018, ha previsto un approccio differente rispetto a quello degli anni precedenti, grazie all'utilizzo del software Datamaran che ha consentito un'analisi automatizzata di milioni di informazioni disponibili da fonti pubbliche, inclusi report aziendali, normative, iniziative volontarie, news e social media, fornendo una prospettiva esterna di rischi e opportunità regolatori, strategici e reputazionali.

Il documento, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 7 marzo 2019, è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A..

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

Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale "Sostenibilità", mediante utilizzo del sistema informativo CIR (Corporate Integrated Reporting) per la gestione



1 Per la lista delle società del Gruppo consolidate si rimanda alla sezione "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Atlantia" dell' allegato 1 alla Relazione Finanziaria Annuale di Atlantia al 31 dicembre 2018.

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

dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management. In caso di stime degli indicatori, esse sono opportunamente identificate ed è fornita la modalità di calcolo 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.. Per il calcolo delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> (Capitale naturale) sono state utilizzate le seguenti fonti informative: ISPRA tabella parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas a effetto serra ai sensi del D. Lgs. n. 30 del 2013, Fattori di emissione ISPRA per la produzione e il consumo di energia elettrica in Italia; National Center of Emission Balancing and Management (KOBIZE/NCEBM) per la Polonia; Department for Environment Food & Rural Affairs - Greenhouse Gas Conversion Factor Repository; IPPC EF Database.

Nel presente Bilancio sono indicate con le seguenti abbreviazioni:

- "ASPI": la società Autostrade per l'Italia S.p.A., capogruppo operativa in ambito autostradale
- "ADR": il gruppo Aeroporti di Roma che gestisce e sviluppa gli scali romani di Fiumicino e Ciampino
- "ACA": il gruppo Aéroports de la Côte d'Azur che gestisce gli scali di Nizza, Cannes e Saint Tropez in Francia.

### Settori operativi

Al 31 dicembre 2018, oltre alle società del gruppo Abertis, considerate in questo Bilancio solo per la parte economico-finanziaria, la composizione dei settori operativi del Gruppo Atlantia è la seguente:

- **attività autostradali italiane:** include le attività delle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Si evidenzia, inoltre, che tale settore include anche le attività di società (AD Moving, Giove Clear, Essediesse, Autostrade Tech);
- **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 delle relative

holding di diritto estero. Tale settore include, inoltre, la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene prevalentemente partecipazioni in Sud America;

- **attività aeroportuali italiane:** include le attività aeroportuali di Aeroporti di Roma, titolare della concessione per la gestione e per l'ampliamento degli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino e quelle delle relative controllate;
- **attività aeroportuali estere:** include le attività aeroportuali delle società che fanno capo a Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), la società che gestisce (direttamente o tramite società controllate) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez e il network internazionale di operazioni di assistenza a terra Sky Valet, oltre alla società Azzurra Aeroporti (controllante di ACA);
- **Altre attività** comprende:
  - la Capogruppo Atlantia, holding di partecipazioni in società controllate e collegate operanti nella costruzione e gestione di autostrade, aeroporti e infrastrutture di trasporto, di sosta o intermodali, o in attività connesse alla gestione del traffico autostradale e aeroportuale;
  - Telepass ed Electronic Transaction Consultants società operanti nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento;
  - Spea Engineering e Pavimental, società di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture.

### Determinazione dei valori "su base omogenea"

L'espressione "su base omogenea", utilizzata nel Bilancio per il commento delle variazioni di taluni dati economico-finanziari consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati eliminando alcuni elementi dai dati consolidati 2017 e 2018, tra cui variazioni dell'area di consolidamento, variazioni dei tassi di cambio dei saldi di società consolidate con valuta funzionale diversa dall'euro, eventi e/o operazioni non anche strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due esercizi a confronto. Per un approfondimento si rimanda al Capitolo "Andamento economico-finanziario del gruppo" della Relazione finanziaria annuale 2018 di Atlantia.



## 2. DATI ANALITICI

### La gestione dei reclami

ASPI	N. di reclami		N. di reclami	
	2017	%	2018	%
Stato dell'infrastruttura	390	5,21	533	6,42
Viabilità / Traffico / informazione	539	7,20	367	4,42
Aree di servizio	152	2,03	176	2,12
Operazioni di pagamento ai caselli	1.222	16,31	2.788	33,56
Comportamento del personale	254	3,39	196	2,36
Violazione della privacy	-	-	-	-
Telepass	-	-	-	-
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	1.111	14,83	267	3,21
Contratti Telepass	3.629	48,44	3.838	46,20
Vendite telefoniche Telepass	194	2,59	142	1,71
Altro (specificare)				
<b>Totale</b>	<b>7.491</b>	<b>100,00</b>	<b>8.307</b>	<b>100,00</b>

Altre concessionarie italiane	N. di reclami		N. di reclami	
	2017	%	2018	%
Stato dell'infrastruttura	6	0,16	5	0,09
Viabilità / Traffico / informazione	29	0,78	38	0,66
Aree di servizio	-	-	-	-
Operazioni di pagamento ai caselli	3.015	80,64	3.266	56,73
Comportamento del personale	12	0,32	13	0,23
Violazione della privacy	2	0,05	-	-
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	10	0,27	36	0,63
Contratti Telepass	3	0,08	4	0,07
Vendite telefoniche Telepass	-	-	-	-
Altro	662	17,71	2.395	41,60
<b>Totale</b>	<b>3.739</b>	<b>100,0</b>	<b>5.757</b>	<b>100,00</b>

Concessionarie autostradali estere	N. di reclami		N. di reclami	
	2017	%	2018	%
Stato dell'infrastruttura	938	26,23	1.113	29,74
Viabilità / Traffico / informazione	630	17,62	474	12,67
Aree di servizio	148	4,14	117	3,13
Operazioni di pagamento ai caselli	772	21,59	682	18,23
Comportamento del personale	595	16,64	651	17,40
Violazione della privacy	-	-	1	0,03
Relazione con il cliente (Web/Call center/Punto blu ecc.)	11	0,31	-	-
Contratti Telepass	181	5,06	354	9,46
Vendite telefoniche Telepass	-	-	-	-
Altro	301	8,42	350	9,35
<b>Totale</b>	<b>3.576</b>	<b>100,0</b>	<b>3.742</b>	<b>100,00</b>

Per società autostradale del Gruppo	N. di reclami		N. di reclami	
	2017	%	2018	%
Raccordo autostradale Valle d'Aosta	6	0,16	2	0,03
Società Autostrade Meridionali	2139	57,21	2.620	45,51
Società Autostradale Tirrenica	101	2,70	52	0,90
Tangenziale di Napoli	1455	38,91	3.047	52,93
Traforo Monte Bianco	38	1,02	36	0,63
<b>Totale</b>	<b>3.739</b>	<b>100,00</b>	<b>5.757</b>	<b>100</b>
Colinas	891	24,92	1.415	37,81
MG050	854	23,88	784	20,95
Triangolo	704	19,69	575	15,37
Costanera	331	9,26	224	5,99
Los Lagos	174	4,87	194	5,18
India	300	8,39	397	10,61
Stalexport	322	9,00	153	4,09
<b>Totale</b>	<b>3.576</b>	<b>100,00</b>	<b>3.742</b>	<b>100,00</b>



## Dati di organico

Organico per qualifica e genere	2017		2018	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Dirigenti	257	36	255	35
Quadri	820	269	819	274
Impiegati	4.791	2.511	4.770	2.544
Esattori	2.263	1.076	2.192	1.069
Operai	3.890	832	3.789	849
<b>Totale</b>	<b>12.021</b>	<b>4.724</b>	<b>11.825</b>	<b>4.771</b>

Organico per Paese e genere	2017		2018	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
<b>Totale Italia</b>	<b>9.517</b>	<b>3.209</b>	<b>9.451</b>	<b>3.343</b>
Brasile	1.005	680	1.029	681
Cile	686	142	541	113
Polonia	150	185	155	181
Stati Uniti	237	245	221	194
Francia	423	263	420	257
Altri Paesi	3	-	8	2
<b>Totale estero</b>	<b>2.504</b>	<b>1.515</b>	<b>2.374</b>	<b>1.428</b>
<b>Totale Gruppo</b>	<b>12.021</b>	<b>4.724</b>	<b>11.825</b>	<b>4.771</b>

Turnover	2017				2018			
	Assunzioni	%	Cessazioni	%	Assunzioni	%	Cessazioni	%
Uomo	1.156	10,2%	868	7,7%	779	7,1%	1.080	9,8%
Donna	506	12,5%	384	9,4%	417	10,3%	414	10,2%
Fino a 30 anni	549	44,5%	315	25,5%	419	39,6%	346	32,7%
30-50 anni	868	12,4%	462	6,6%	618	9,1%	571	8,4%
Oltre 50 anni	245	3,4%	475	6,6%	159	2,2%	577	8,0%
Italia	445	3,9%	439	3,8%	449	3,9%	534	4,7%
Francia	50	7,4%	34	5,0%	52	7,8%	64	9,6%
Polonia	29	13,7%	31	14,6%	46	18,4%	8	3,2%
Cile	508	62,0%	164	20,0%	115	18,5%	322	51,9%
Brasile	339	20,1%	284	16,9%	353	20,7%	327	19,1%
Stati Uniti	290	60,2%	299	62,0%	181	43,6%	238	57,3%
Altri paesi	1	33,3%	1	33,3%	-	0,0%	1	10,0%

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

## Salute e Sicurezza sul lavoro 2018 - Indici per Paese

		2018	Uomo	Donna
Cile	Indice frequenza infortuni (1)	4,0	4,4	1,4
	Indice frequenza infortuni (2)	19,8	21,8	7,1
	Indice giornate lavoro perse	96	78	179
	Tasso assenteismo	9.663	8.697	14.015
Brasile	Indice frequenza infortuni (1)	2,2	2,9	1,1
	Indice frequenza infortuni (2)	11,2	14,6	5,7
	Indice giornate lavoro perse	62	94	10
	Tasso assenteismo	6.499	6.714	6.147
Polonia	Indice frequenza infortuni (1)	1,0	1,4	0,7
	Indice frequenza infortuni (2)	5,2	7,1	3,4
	Indice giornate lavoro perse	27	60	2
	Tasso assenteismo	21.588	9.138	31.517
Stati Uniti	Indice frequenza infortuni (1)	1,0	1,7	-
	Indice frequenza infortuni (2)	4,8	8,5	-
	Indice giornate lavoro perse	1	2	-
	Tasso assenteismo	7	13	-
Francia	Indice frequenza infortuni (1)	3,0	4,4	0,5
	Indice frequenza infortuni (2)	14,9	21,9	2,6
	Indice giornate lavoro perse	122	183	20
	Tasso assenteismo	12.750	11.741	14.439

Nota: Non si sono verificati infortuni né fenomeni di assenteismo nella società indiana del Gruppo. Lo stesso vale per il personale femminile negli Stati Uniti.

(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.



## Formazione 2018

Ore di formazione erogata per tipologia e qualifica		Totale	Ore medie 2018	Ore medie 2017
<b>Dirigenti</b>	Uomini	3.844	15,1	14
	Donne	991	28,3	19,3
	<b>Totale</b>	<b>4.835</b>	<b>16,7</b>	<b>14,7</b>
<b>Quadri</b>	Uomini	17.767	21,7	22,9
	Donne	5.830	21,3	15,8
	<b>Totale</b>	<b>23.597</b>	<b>21,6</b>	<b>21,1</b>
<b>Impiegati</b>	Uomini	125.378	18	17
	Donne	54.165	15	16,4
	<b>Totale</b>	<b>179.543</b>	<b>17</b>	<b>16,8</b>
<b>Operai</b>	Uomini	59.503	15,7	15,3
	Donne	4.685	5,5	8,4
	<b>Totale</b>	<b>64.187</b>	<b>13,8</b>	<b>14,1</b>
<b>Totale</b>	<b>Uomini</b>	<b>206.492</b>	<b>17,5</b>	<b>16,8</b>
	<b>Donne</b>	<b>65.671</b>	<b>13,8</b>	<b>15</b>
	<b>Totale</b>	<b>272.162</b>	<b>16,4</b>	<b>16,3</b>

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

## Formazione erogata nel 2018 per tipologia





## Relazioni industriali

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori. L'82,5% dei dipendenti del Gruppo è coperto da accordi collettivi nazionali. Il 45% dei lavoratori è, inoltre, iscritto a organizzazioni sindacali. Nell'anno 2018, nel Gruppo, sono state raggiunte con le Organizzazioni Sindacali diverse intese.

Con riferimento al comparto autostradale italiane, le più significative hanno riguardato soprattutto il rinnovo della contrattazione di secondo livello, che ha portato alla determinazione di un nuovo piano di automazione, alla definizione di una nuova figura professionale di "Esattore-Operatore di stazione", strumentale all'attuazione di un nuovo modello di gestione delle stazioni e dell'esazione e alla definizione del premio di produttività per l'anno 2018.

È stato inoltre sottoscritto l'accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale per il personale della società Giove Clear.

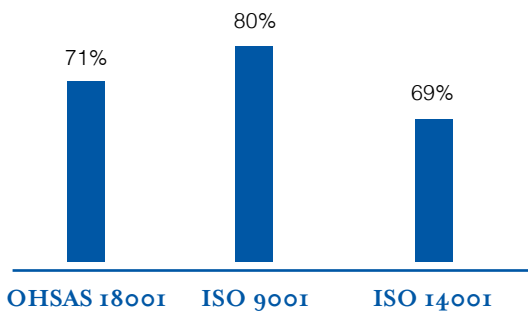
Con riferimento al comparto aeroportuale, il confronto con le parti sociali si è sviluppato principalmente sulle seguenti tematiche:

- premio di risultato: rinnovo dell'accordo triennale con l'introduzione di nuovi criteri di calcolo e consuntivazione;
- stabilizzazione dei contratti a tempo determinato della società Airport Cleaning in contratti a tempo indeterminato ed introduzione di una nuova flessibilità per le assunzioni nei periodi di maggiore traffico;
- istituzione dei "Permessi solidali", che introducono un meccanismo di solidarietà tra i dipendenti del gruppo;
- internalizzazione dell'attività di antincendio e della relativa struttura di coordinamento sullo scalo di Fiumicino.

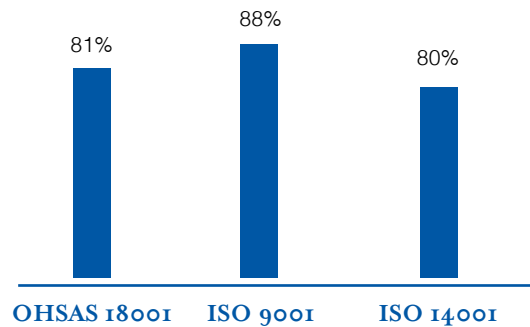


## Certificazioni nel 2018<sup>1</sup>

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



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



<sup>1</sup> Per la ISO 14001 sono state considerate le società del Gruppo rilevanti da un punto di vista ambientale.

### Pavimental

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

### Autostrade per l'Italia

Autostrade per l'Italia S.p.A. è certificata UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012. Processo certificato: Costruzioni edili e delle opere di ingegneria civile in generale e relative opere impiantistiche, opere di presidio e di difesa ambientale e di ingegneria naturalistica. Per la tipologia ispettiva:- Ispezioni sulla progettazione delle opere, di cui al D.Lgs. n. 163 del 12.04.2006 allegato XXI - art. 28. La società è inoltre certificata UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per i servizi IT erogati dai Data Center centrali.

### Aeroporti di Roma

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

### Fiumicino Energia

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

### Aeroporti della Costa Azzurra

L'aeroporto di Nizza è certificato ISO 50001 per la gestione dello scalo. Tutti e tre gli scali gestiti, Nizza, Cannes Mandelieu e Golfe de Saint Tropez possiedono la certificazione ACA Airport Carbon Accreditation.

## Criticità ambientali rilevate e interventi attivati nel 2018

Componente	Località	Criticità rilevata	Intervento
<b>Rumore</b>	Firenze Sud - Incisa Lotto 1 nord: realizzazione pali di grande diametro carreggiata sud e compattazione area di deposito Piscinale	Superamento limite di immissione emissione e differenziale diurno	Sostituzione dei macchinari con livelli di potenza sonora ridotti
<b>Acque superficiali</b>	Firenze Sud - Incisa Borro San Giorgio	Abbassamento anomalo livello di soggiacenza	Rifornimento di acqua tramite autobotte alla proprietà
<b>Acque superficiali</b>	Barberino - Firenze Nord Fosso Baccheraia	Possibile interferenza fra la captazione e i tiranti di ancoraggio della paratia GA01, interferenza a cui potenzialmente ricondurre il danneggiamento della pompa	Rifornimento di acqua tramite autobotte alla proprietà
<b>Acque sotterranee</b>	Firenze Sud - Incisa Pozzo proprietà Giusti	Superamento soglie di azione per il parametro N ammoniacale e idrocarburi nei sedimenti	In riferimento agli idrocarburi nei sedimenti è stato anticipato lo svuotamento della briglia sul Baccheraia. In riferimento all'azoto ammoniacale l'impresa dichiara il corretto funzionamento del depuratore e la registrazione di un loro valore inferiore alle soglie; si decide pertanto di ripetere il rilievo
<b>Acque sotterranee</b>	Barberino - Firenze Nord Pozzo proprietà Cabras	Superamento soglie di azione per il parametro torbidità	L'Impresa dichiara di aver comunicato preventivamente l'inizio delle lavorazioni in alveo alla Regione Toscana. L'Appaltatore ha inoltre comunicato che si sarebbe impegnato ad eseguire delle strategie di mitigazione per ridurre l'apporto di solidi sospesi.
<b>Acque superficiali</b>	Bagno a Ripoli (Cavalcavia 04)	Sversamento accidentale	Messa in sicurezza di emergenza
<b>Acque superficiali</b>	Bagno a Ripoli (Piscinale)	Sversamento accidentale	Messa in sicurezza di emergenza
<b>Assetto del territorio</b>	Polonia	Contaminazione di terra per motivo di ribaltamento di escavatore dal carrellone	La terra contaminata è stata portata in discarica



### Fornitori valutati a maggior rischio secondo parametri ESG nel 2018

	Fornitori	Subfornitori critici
Imprese della supply chain (attive durante l'anno) a rischio sostenibilità	254,0	1,0
di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri sociali	221,0	1,0
di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri ambientali	229,0	1,0
di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri di anticorruzione	252,0	1,0

### 3. TABELLA DI RACCORDO: ASPETTI MATERIALI – INDICATORI GRI STANDARDS

Tematiche materiali	Indicatori GRI Standards	Aspetti materiali GRI Standards	Perimetro di materialità	
			Interno	Esterno
<b>Anticorruption &amp; bribery</b>	205-1	Operations assessed		
	205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures		
	205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken		
<b>Health &amp; safety and wellbeing</b>	403-1	Workers representation in formal joint management-worker health and safety committees		
	403-2	Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities	Gruppo	Dipendenti Fornitori
	403-3	Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation		
<b>Product &amp; service safety</b>	416-1	Assessment of the health and safety impacts of product and service categories		
	416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	Società operative	Società Dipendenti
<b>Customer satisfaction</b>	102-2	Activities, brands, products, and services		
	102-42	Identifying and selecting stakeholders	Gruppo	Società Clienti
	102-43	Approach to stakeholder engagement		
	102-44	Key topics and concerns raised		
<b>Energy efficiency</b>	302-1	Energy consumption within the organization		
	302-2	Energy consumption outside the organization	Gruppo	Società
	302-3	Energy intensity		
	302-4	Reduction of energy consumption		
<b>Waste management</b>	306-2	Waste by type and disposal method		
	306-3	Significant spills	Gruppo	Società
	306-4	Transport of hazardous waste		
	306-5	Water bodies affected by water discharges and/or runoff		
<b>Governance</b>	102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior		
	102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	Gruppo	Società Istituzioni Comunità finanziaria
	102-18	Governance structure		



Tematiche materiali	Indicatori GRI Standards	Aspetti materiali GRI Standards	Perimetro di materialità	
			Interno	Esterno
<b>Climate change &amp; air quality</b>	305-1	Direct (Scope1) GHG emission	Gruppo	Istituzioni Società
	305-2	Energy indirect (Scope2) GHG emission		
	305-3	Other indirect (Scope3) GHG emission		
	305-4	GHG emissions intensity		
	305-5	Reduction of GHG emissions		
	305-7	Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions		
<b>Water management</b>	303-1	Interactions with water as a shared resource	Gruppo	Società
	303-3	Water withdrawal		
<b>Customer privacy &amp; information security</b>	418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	Gruppo	Clienti Società
<b>Labor rights</b>	401-1	New employee hires and employee turnover	Gruppo	Dipendenti Fornitori
	401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees		
	401-3	Parental leave		
	402-1	Minimum notice periods regarding operational changes		
	405-1	Diversity of governance bodies and employees		
	405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men		
	406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken		
	407-1	Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk		
<b>Stakeholder inclusion</b>	102-21	Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics	Gruppo	Dipendenti Società Istituzioni Comunità finanziaria Ambiente Fornitori Clienti
	102-40	List of stakeholder groups		
	102-42	Identifying and selecting stakeholders		
	102-43	Approach to stakeholder engagement		
	102-44	Key topics and concerns raised		
<b>Talent &amp; development</b>	404-1	Average hours of training per year per employee	Gruppo	Dipendenti

### 3. Tabella di raccordo: Aspetti materiali – Indicatori GRI Standards

Tematiche materiali	Indicatori GRI Standards	Aspetti materiali GRI Standards	Perimetro di materialità	
			Interno	Esterno
<b>Talent attraction &amp; retention</b>	404-2	Programs for upgrading employee skills and transition	Gruppo	Dipendenti
	404-3	Percentage of employees receiving regular performance		
<b>Long term value &amp; business development</b>	102-14	Statement from senior decision-maker	Gruppo	Dipendenti Comunità finanziaria
	102-15	Key impacts, risks, and opportunities		
	203-1	Infrastructure investments and services supported		
	203-2	Significant indirect economic impacts		
	204-1	Proportion of spending on local suppliers		
<b>Transparency</b>	102-38	Annual total compensation ratio	Gruppo	Dipendenti Società Istituzioni Comunità finanziaria Fornitori Clienti
	102-39	Percentage increase in annual total compensation ratio		
	201-1	Direct economic value generated and distributed		
	201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change		
	201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans		
	201-4	Financial assistance received from government		
	415-1	Political contributions		



## 4. TABELLA DI RACCORDO GRI - GLOBAL COMPACT

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
<b>Diritti umani</b>	Principio 1: Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti	Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; 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"	412-2, 410-1,411-1, 412-1,103-2, 413-1, 413-2, 403-2, 403-3, 403-4
	Principio 2: Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici nell'abuso dei diritti umani	Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; Modello ex Dlgs 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	412-3, 414-1, 414-2
<b>Lavoro</b>	Principio 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	102-41, 402-1, 407-1
	Principio 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	409-1
	Principio 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	408-1
	Principio 6: Alle imprese è richiesta l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione	Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; 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	102-8, 202-1, 202-2, 401-1, 401-3, 404-1,404-3, 405-1, 405-2, 406-1



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

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
Ambiente	Principio 7: Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali	Sistemi di Gestione Ambientale; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, verifiche e monitoraggi ambientali; impatto ambientale valutato dalla fase di progettazione alla fase di gestione in esercizio di una infrastruttura; piani pluriennali di risanamento acustico, ottimizzazione delle attività per garantire un minor consumo di risorse ambientali	201-2, 301-1, 302-1, 303-1, 305-1, 305-2, 305-3, 305-6, 305-7
	Principio 8: Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale	Riutilizzo e riciclo di rifiuti; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, investimenti in energie rinnovabili, investimenti in soluzioni di efficientamento energetico, carbon footprint, mitigazione dell'impatto ambientale per trasporto, iniziative di promozione della responsabilità ambientale, tutela della biodiversità	103-2, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308
	Principio 9: Alle imprese è richiesto di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente	Investimenti in energia rinnovabili; investimenti in tecnologie per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e delle infrastrutture gestite, investimenti in tecnologie di riciclo dei materiali impiegati	302-4, 302-5, 305-5
Lotta alla corruzione	Principio 10: Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti	Codice Etico; Ethics Officer; Modello ex Dlgs 231; Sistema di Controllo Interno; formazione su tema dell'anticorruzione	102-16, 102-17, 205-1, 205-2, 205-3, 415-1



## 5. GRI CONTENT INDEX

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

Indicatori GRI Standards: General disclosure	Descrizione	N. pagina	Note / Omissioni
102-1	Name of the organization	12	
102-2	Activities, brands, products, and services	10, 11, 61, 93-100	
102-3	Location of headquarters	154	
102-4	Location of operations	10, 11, 13-16	
102-5	Ownership and legal form	17	
102-6	Markets served	10, 11, 13-16	
102-7	Scale of the organization	51, 73, 132, <a href="http://www.atlantia.it/it/investor-relations/titolo-borsa">www.atlantia.it/it/investor-relations/titolo-borsa</a>	
102-8	Information on employees and other workers	73, 132 – 135	
102-9	Supply chain	105-109	
102-10	Significant changes to the organization and its supply chain	128, 129	
102-11	Precautionary Principle or approach	24 - 31	
102-12	External initiatives	44, 45	
102-13	Membership of associations	46, 47	
102-14	Statement from senior decision-maker	5	
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	18, 19, 23	
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	33, 40, <a href="http://www.atlantia.it/it/corporate-governance">www.atlantia.it/it/corporate-governance</a>	
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	29, 30, 37-39	
102-18	Governance structure	34-36	
102-21	Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics	46, 47	
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	36, 37	
102-23	Chair of the highest governance body	36, 37	
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	35	
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	41	
102-35	Remuneration policies	41, Relazione sulla remunerazione 2018	
102-36	Process for determining remuneration	41, 74, Relazione sulla remunerazione 2018	
102-38	Annual total compensation ratio	Il rapporto è pari a 60. L'indicatore è calcolato sul perimetro Italia	
102-39	Percentage increase in annual total compensation ratio	Il rapporto è pari a -0,04. L'indicatore è calcolato sul perimetro Italia	
102-40	List of stakeholder groups	46, 47	
102-41	Collective bargaining agreements	135	
102-42	Identifying and selecting stakeholders	46, 47	
102-43	Approach to stakeholder engagement	46, 47	
102-44	Key topics and concerns raised	46, 47, 101	
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	128, 129	
102-46	Defining report content and topic Boundaries	128, 129	
102-47	List of material topics	44, 45	

Indicatori GRI Standards: General disclosure	Descrizione	N. pagina	Note / Omissioni
102-48	Restatements of information	54, 87, 100, 117, 129	
102-49	Changes in reporting	128	
102-50	Reporting period	128, 129	
102-51	Date of most recent report	Pubblicato su <a href="http://www.atlantia.it">www.atlantia.it</a> ad aprile 2018	
102-52	Reporting cycle	128, 129	
102-53	Contact point for questions regarding the report	154	
102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	128, 129	
102-55	GRI content index	144 – 147	
102-56	External assurance	151 – 153	

Material issues: specific disclosures	Descrizione	N. pagina	Note / Omissioni
<b>Anticorruption and bribery</b>			
103	Management Approach	25, 30, 40, 139	
205-1	Operations assessed	39, 40	
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	Il CdA di Atlantia è stato informato della nuova Policy anticorruzione nella seduta di ottobre 2018. La Policy viene comunicata a tutto il Personale e resa disponibile sulla intranet aziendale delle società del gruppo. Ciascuna Società del Gruppo pianifica e gestisce autonomamente l'attività di formazione obbligatoria in materia monitorando che il percorso formativo pianificato sia fruito da tutto il personale	
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	40	
<b>Health &amp; safety and wellbeing</b>			
103	Management Approach	29, 37, 74, 81, 139	
403-1	Workers representation in formal joint management-worker health and safety committees	81	
403-2	Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities	82, 133	La disaggregazione per genere richiesta dall'indicatore sarà implementata nel 2019
403-3	Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation	81	
<b>Product and service safety</b>			
103	Management Approach	7, 89 – 92, 139	
416-1	Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	89 – 92	
416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	104	
<b>Customer satisfaction</b>			
103	Management Approach	88, 101, 139	Si vedano general disclosures: 102-2, 102-42, 102-43, 102-44
<b>Energy efficiency</b>			
103	Management Approach	112, 113, 139	






Material issues: specific disclosures	Descrizione	N. pagina	Note / Omissioni
302-1	Energy consumption within the organization	111	
302-2	Energy consumption outside the organization	117	
302-3	Energy intensity	111	
302-4	Reduction of energy consumption	113	
Waste management			
103	Management Approach	115, 116, 139	
306-2	Waste by type and disposal method	111, 115, 116	
306-3	Significant spills	116	
306-4	Transport of hazardous waste	111, 116	
306-5	Water bodies affected by water discharges and/or runoff	122, 123	
Governance			
103	Management Approach		Si vedano general disclosures: 102-16, 102-17, 102-18
Climate change & air quality			
103	Management Approach	112, 113 117, 118, 140	
305-1	Direct (Scope1) GHG emission	111	
305-2	Energy indirect (Scope2) GHG emission	111	
305-3	Other indirect (Scope3) GHG emission	117	
305-4	GHG emissions intensity	111	
305-5	Reduction of GHG emissions	113	
305-7	Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions	Per significatività si riportano le emissioni della centrale di cogenerazione operativa sul sedime aeroportuale di Fiumicino. Emissioni di NOx in kg: 23151,6 (2018); 21527,5 (2017); Emissioni di SOx in kg: 946 (2018); 755,6 (2017); Emissioni di PM10 in kg: 240,4 (2018); 235,7 (2017). Per le altre attività del gruppo le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative	
Water management			
103	Management Approach	122, 140	
303-1	Interactions with water as a shared resource	122, 123	
303-3	Water withdrawal	111, 121, 123	
Customer privacy & information security			
103	Management Approach	27, 28, 35, 37, 39, 80, 130, 140	
418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	Non si sono verificati casi di perdita o furto di dati personali. Si segnala un solo reclamo relativo a violazione della privacy in una delle società estere del Gruppo	
Labor rights			
103	Management Approach	40, 78, 80, 140	
401-1	New employee hires and employee turnover	76, 132	
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	84, 85	
401-3	Parental leave	85	
402-1	Minimum notice periods regarding operational changes	Il periodo di preavviso minimo per il lavoratore in caso di cambiamenti di natura organizzativa è compreso tra 60 e 90 giorni per le società autostradali e aeroportuali italiane ed estere del gruppo e tra 20 e 30 giorni per le società operative nell'ambito	

Material issues: specific disclosures	Descrizione	N. pagina	Note / Omissioni
		delle attività di ingegneria e costruzione/ manutenzione. L'indicazione relativa al periodo minimo è riportata nei contratti collettivi nazionali	
405-1	Diversity of governance bodies and employees	36, 76 -78	
405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	78	
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken	40	
407-1	Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk	31, 105, 106, 138	
Stakeholder inclusion			
103	Management Approach		Si general disclosures: 102-21 (p. 46,47), 102-40 (p.46,47), 102-42 (p.46,47), 102-43 (p.46,47), 102-44 (p.46,47,101)
Talent & development			
103	Management Approach	74, 140	
404-1	Average hours of training per year per employee	80, 81, 134	
Talent attraction & retention			
103		84, 141	
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition	29, 74, 79, 80	
404-3	Percentage of employees receiving regular performance	80	
Long term value and business development			
103	Management Approach	141	Si vedano general disclosures: 102-14, (p.5), 102-15 (p.18,19,23)
203-1	Infrastructure investments and services supported	19, 51, 61, 63, 64, 66 – 70	
203-2	Significant indirect economic impacts	61, 103, 104, 106	
204-1	Proportion of spending on local suppliers	106	
Transparency			
103	Management Approach	141	Si vedano general disclosures: 102-38, 102-39
201-1	Direct economic value generated and distributed	54, 55	
201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	26, 27	
201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans	85	
201-4	Financial assistance received from government	Ricevuti finanziamenti dallo Stato per circa 35 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia, sussidi, e altri contributi minori (32 milioni nel 2016, 63 milioni nel 2015)	
415-1	Political contributions	Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici	



## 6. TABELLA DI RACCORDO: GRI – SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS




La seguente tabella è predisposta sulla base del documento di raccordo elaborato nell’ambito del progetto SDG Compass (ultimo aggiornamento 2017). La tabella considera gli obiettivi su cui il business del Gruppo ha maggiore impatto, di cui è data evidenza anche all’interno del report, e gli indicatori GRI rendicontati per materialità.

<b>3 SALUTE E BENESSERE</b>  <b>Ensure healthy lives and promote wellbeing for all at all ages</b>		
GRI 403: Occupational Health and Safety	403-2	Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities
	403-3	Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation
GRI 306: Effluents and Waste	306-2	Waste by type and disposal method
	306-3	Significant spills
	306-4	Transport of hazardous waste
GRI 305: Emissions	305-1	Direct (Scope1) GHG emission
	305-2	Energy indirect (Scope2) GHG emission
	305-3	Other indirect (Scope3) GHG emission
	305-7	Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions
<b>6 ACQUA PULITA E SERVIZI IGIENICO-SANTARI</b>  <b>Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all</b>		
GRI 303: Water	303-1	Interactions with water as a shared resource
	303-3	Water withdrawal
GRI 306: Effluents and Waste	306-2	Waste by type and disposal method
	306-3	Significant spills
<b>8 LAVORO DECENTO E CRESCITA ECONOMICA</b>  <b>Promote sustained, inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all</b>		
GRI 102: General Disclosures	102-8	Information on employees and other workers
	102-41	Collective bargaining agreements
GRI 403: Occupational Health and Safety	403-1	Workers representation in formal joint management–worker health and safety committees
	403-2	Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities
	403-3	Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation
GRI 302: Energy	302-1	Energy consumption within the organization
	302-2	Energy consumption outside the organization
	302-3	Energy intensity
	302-4	Reduction of energy consumption
GRI 303: Water	303-3	Water withdrawal
GRI 401: Employment	401-1	New employee hires and employee turnover
	401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees
	401-3	Parental leave
GRI 402: Labor Management Relations	402-1	Minimum notice periods regarding operational changes

## 6. Tabella di raccordo: GRI – Sustainable Development Goals

GRI 405: Diversity and Equal Opportunity	405-1	Diversity of governance bodies and employees
	405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men
GRI 406: Non-discrimination	406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken
GRI 407: General Disclosures	407-1	Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk
GRI 404: Training and Education	404-1	Average hours of training per year per employee
	404-2	Programs for upgrading employee skills and transition
	404-3	Percentage of employees receiving regular performance
GRI 201: Economic Performance	201-1	Direct economic value generated and distributed
<b>9</b> IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	<b>Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation</b>	
GRI 201: Economic Performance	201-1	Direct economic value generated and distributed
GRI 203: Indirect Economic Impacts	203-1	Infrastructure investments and services supported
<b>11</b> CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	<b>Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable</b>	
GRI 203: Indirect Economic Impacts	203-1	Infrastructure investments and services supported
<b>12</b> CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	<b>Ensure sustainable consumption and production patterns</b>	
GRI 302: Energy	302-1	Energy consumption within the organization
	302-2	Energy consumption outside the organization
	302-3	Energy intensity
	302-4	Reduction of energy consumption
GRI 306: Effluents and Waste	306-2	Waste by type and disposal method
	306-3	Significant spills
	306-4	Transport of hazardous waste
GRI 402: Labor Management Relations	402-1	Minimum notice periods regarding operational changes
GRI 305: Emissions	305-1	Direct (Scope1) GHG emission
	305-2	Energy indirect (Scope2) GHG emission
	305-3	Other indirect (Scope3) GHG emission
	305-7	Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions
GRI 303: Water	303-3	Water withdrawal
GRI 204: Procurement Practices	204-1	proportion of spending on local suppliers



 <b>Take urgent action to combat climate change and its impacts</b>		
GRI 302: Energy	302-1	Energy consumption within the organization
	302-2	Energy consumption outside the organization
	302-3	Energy intensity
	302-4	Reduction of energy consumption
GRI 306: Effluents and Waste	306-2	Waste by type and disposal method
	306-3	Significant spills
	306-4	Transport of hazardous waste
	306-5	Water bodies affected by water discharges and/or runoff
GRI 305: Emissions	305-1	Direct (Scope1) GHG emission
	305-2	Energy indirect (Scope2) GHG emission
	305-3	Other indirect (Scope3) GHG emission
	305-4	GHG emissions intensity
	305-5	Reduction of GHG emissions
	305-7	Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions
GRI 201: Economic Performance	201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change
 <b>Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all and build effective, accountable and inclusive institutions at all levels</b>		
GRI 102: General Disclosures	102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior
	102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics
	102-21	Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics
GRI 205: Anti-corruption	205-1	Operations assessed
	205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures
	205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken
GRI 416: Customer Health and Safety	416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services
GRI 418: Customer Privacy	418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data
GRI 406: Non-discrimination	406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken
GRI 415: Public Policy	415-1	Political contributions
 <b>Strengthen the means of implementation and revitalize the global partnership for sustainable development</b>		
GRI 203: Indirect Economic Impacts	203-2	Significant indirect economic impacts



## 7. ASSURANCE



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

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

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE  
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI  
DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON  
DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018**

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

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Atlantia S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 7 marzo 2019 (di seguito "DNF").

**Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

© Deloitte & Touche S.p.A.



# Deloitte

2

## Responsabilità della società di revisione

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

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

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

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

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

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Atlantia S.p.A. e con il personale di Autostrade per l'Italia S.p.A, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A, AB Concessoès SA e Aéroports de la Côte D'Azur S.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.



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

- a livello di capogruppo e società controllate:
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, divisioni e siti, Atlantia S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A, AB Concessoës SA e Aéroports de la Côte D'Azur S.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

### Richiamo d'informativa

Si richiama l'attenzione sull'informativa riportata nel paragrafo "Atlantia per Genova" in merito al crollo del Ponte Polcevera e alle iniziative intraprese dal Gruppo Atlantia a seguito di tale evento. Le nostre conclusioni non includono rilievi con riferimento a tali aspetti.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Fabio Pompei**  
Socio

Roma, 27 marzo 2019

## 7. CONTATTI

### Atlantia S.p.A.

#### **Sede legale**

Via A. Nibby, 20 - 00161 Roma - Italia

Tel: +39 06 44172699

E-mail:

[csr@atlantia.it](mailto:csr@atlantia.it)

[investor.relations@atlantia.it](mailto:investor.relations@atlantia.it)

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

#### **Sede operativa**

Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma - Italia

Tel: +39 06 4363.1

Fax: +39 06 43634090

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

Tel: +39 06 43634794

Fax: +39 06 43632299



Link web attivi

Coordinamento editoriale  
zero3zero9 (Milano)

Grafica  
19novanta communication partners (Roma)



Atlantia 

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