







A4
139



INDICE

Lettera agli stakeholder	5
A. Profilo di Gruppo	7
B. Analisi di materialità e di stakeholder engagement	27
C. Carta degli impegni 2016	39
D. Capitali	
1. Capitale finanziario	43
2. Capitale infrastrutturale	49
3. Capitale umano	63
4. Capitale sociale	75
5. Capitale naturale	101
E. Appendice	
Processo di predisposizione del Bilancio	114
Carta degli impegni per la sostenibilità 2015	116
Dati analitici	124
GRI Content Index	136
Tabella di raccordo GRI - Global Compact	144
Assurance	146
Contatti	148



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI/G4-I

Signori Stakeholder,

I risultati raggiunti dal Gruppo nel 2015 rafforzano il ruolo di Atlantia quale player globale, leader nella gestione delle infrastrutture di trasporto autostradale e aeroportuale, in un contesto caratterizzato da una moderata ripresa ma ancora condizionato da persistenti fattori di incertezza a livello mondiale.

Il 2015 è stato l'anno dell'inaugurazione della Variante di Valico, una delle più importanti infrastrutture realizzate in Europa negli ultimi 20 anni. È l'opera simbolo del piano di investimenti di Autostrade per l'Italia e della volontà di ripresa del Paese in grado di risolvere uno dei principali colli di bottiglia del sistema infrastrutturale nazionale.

Per le attività aeroportuali, si è registrata una forte accelerazione degli investimenti da parte di Aeroporti di Roma, giunti a 335 milioni di euro (pressoché raddoppiati rispetto al 2014). I due aeroporti, Fiumicino e Ciampino, con oltre 46 milioni di passeggeri, hanno poi raggiunto un nuovo record di traffico, nonostante le limitazioni della capacità operativa dello scalo di Fiumicino nel periodo dal 7 maggio al 18 luglio 2015, in conseguenza dell'incendio al Terminal 3.

L'anno che si è concluso è stato caratterizzato dal susseguirsi di eventi che testimoniano la forte crescita dell'interesse a livello globale sui temi della sostenibilità: la pubblicazione dell'enciclica papale sull'ambiente, la Conferenza mondiale sul clima di Parigi, la definizione degli Obiettivi Globali per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) su cui tutti i grandi player stanno convergendo.

In questo contesto il Gruppo ha proseguito con determinazione il proprio impegno. Atlantia è stata inclusa per il settimo anno consecutivo nei Dow Jones Sustainability World Indexes e nel FTSE4Good, i principali indici a livello internazionale che richiedono performance di sostenibilità sempre più elevate, in coerenza con i principi del Global Compact (cui il Gruppo aderisce dal 2004). Anche nel 2015 abbiamo ottenuto la certificazione "Top Employers" a riconoscimento dell'eccellenza nella gestione delle risorse umane, ambito nel quale il Gruppo ha visto crescere l'organico di oltre 800 unità.

Un'altra area di eccellenza è quella della reportistica e comunicazione verso gli stakeholder: è infatti il quarto anno che realizziamo un Bilancio Integrato seguendo i principi del framework definito dall'International Integrated Reporting Council. Nell'edizione di quest'anno è stato compiuto un rilevante sforzo di sintesi per rendere il documento più snello e facilmente leggibile, senza intaccarne la completezza e la chiarezza nei contenuti. Lo standard adottato e il sistema di rendicontazione messo in atto ci permettono di anticipare gli effetti della Direttiva 2014/95/UE che prevede, a partire dall'esercizio 2017, l'integrazione delle informazioni non-finanziarie nelle relazioni annuali finanziarie.

Risultati positivi sono stati raggiunti nell'ambito della sicurezza: nessun infortunio mortale sul lavoro, riduzione del tasso di incidentalità sulla rete autostradale, in particolar modo nei punti con indici sopra la media. Positivi anche i risultati raggiunti in ambito aeroportuale.

È ulteriormente migliorato il livello di soddisfazione della clientela autostradale (Customer Satisfaction Index), giunto a livelli eccellenti, e sono state potenziate le iniziative di coinvolgimento e informazione, tra tutte il Canale TV "My Way", che fornisce in tempo reale aggiornamenti sul traffico in modalità innovativa.

Una crescente attenzione è stata dedicata alla valorizzazione del patrimonio artistico e culturale dei territori con l'estensione del Progetto "Sei in un paese meraviglioso" lungo la rete autostradale e la realizzazione di 10 puntate sul canale televisivo Sky Arte HD dedicate al Progetto. Inoltre, è stato realizzato il progetto "Navigare il territorio" per la valorizzazione dell'area archeologica di "Portus" limitrofa all'aeroporto di Fiumicino.

Sul fronte della tutela dell'ambiente sono proseguite le iniziative per la mitigazione dell'impatto acustico e la riduzione dei consumi energetici; si sono ridotti i consumi idrici ed è stata incrementata la quota parte di rifiuti riciclati.

Questi i principali risultati che hanno contraddistinto il nostro 2015. Continuare a creare valore per tutti gli stakeholder, nel rispetto delle specificità dei contesti nazionali e internazionali in cui operiamo, resta la nostra sfida per i prossimi anni.

Fabio Cerchiai
Presidente

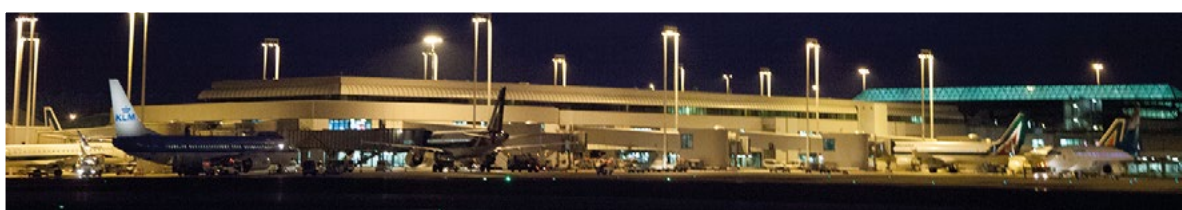
Giovanni Castellucci
Amministratore Delegato





PROFILO DEL GRUPPO

1. Chi siamo: Atlantia nel mondo	9
2. Storia del Gruppo	II
3. Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo	12
4. La strategia per la creazione di valore	14
5. Presidio dei rischi	16
6. Contesto operativo	18
7. Governance	20



1. CHI SIAMO: ATLANTIA NEL MONDO

GRI/G4-4,6,8

Player globale nella gestione delle infrastrutture di trasporto



5.027 km

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



**2 scali
aeroportuali**

con oltre 100 compagnie
aeree e 240 rotte



**Primo
operatore
mondiale**

nel telepedaggio
e nell'infomobilità



**Oltre 46
milioni di
passeggeri
all'anno**

negli aeroporti di Roma



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



**Oltre 15.000
persone
nel mondo**



GRI/G4-9

Performance 2015: highlight

Performance economico-finanziaria

- Fatturato: 5.304 milioni di euro
- EBITDA: 3.215 milioni di euro
- Patrimonio netto: 8.483 milioni di euro
- Investimenti: 1.488 milioni di euro

Sicurezza e qualità del servizio

- Incidentalità mortale sulla rete autostradale italiana gestita:
- 0,32 morti per milione di km percorsi
 - Customer Satisfaction Index (Autostrade per l'Italia S.p.A.): 7,20
 - Indice sintetico di miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri aeroportuali, secondo la metodologia del Contratto di Programma:
 - +17,36% (Fiumicino)
 - +7,14% (Ciampino)

Ambiente

Emissioni di CO₂: 227.362 t
Emissioni CO₂ evitate: 7.214 t
Barriere antirumore: 370 km
Consumi energetici: 2.903 TJoule
Riciclo/recupero rifiuti: 83%

2. STORIA DEL GRUPPO

GRI/G4-3



1950

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



1990

Telepass: primo sistema al mondo di esazione dinamica



1999

La Società Autostrade viene **privatizzata**



2005

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



2007

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



2012

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



2013

Il Gruppo entra nel **settore aeroportuale**



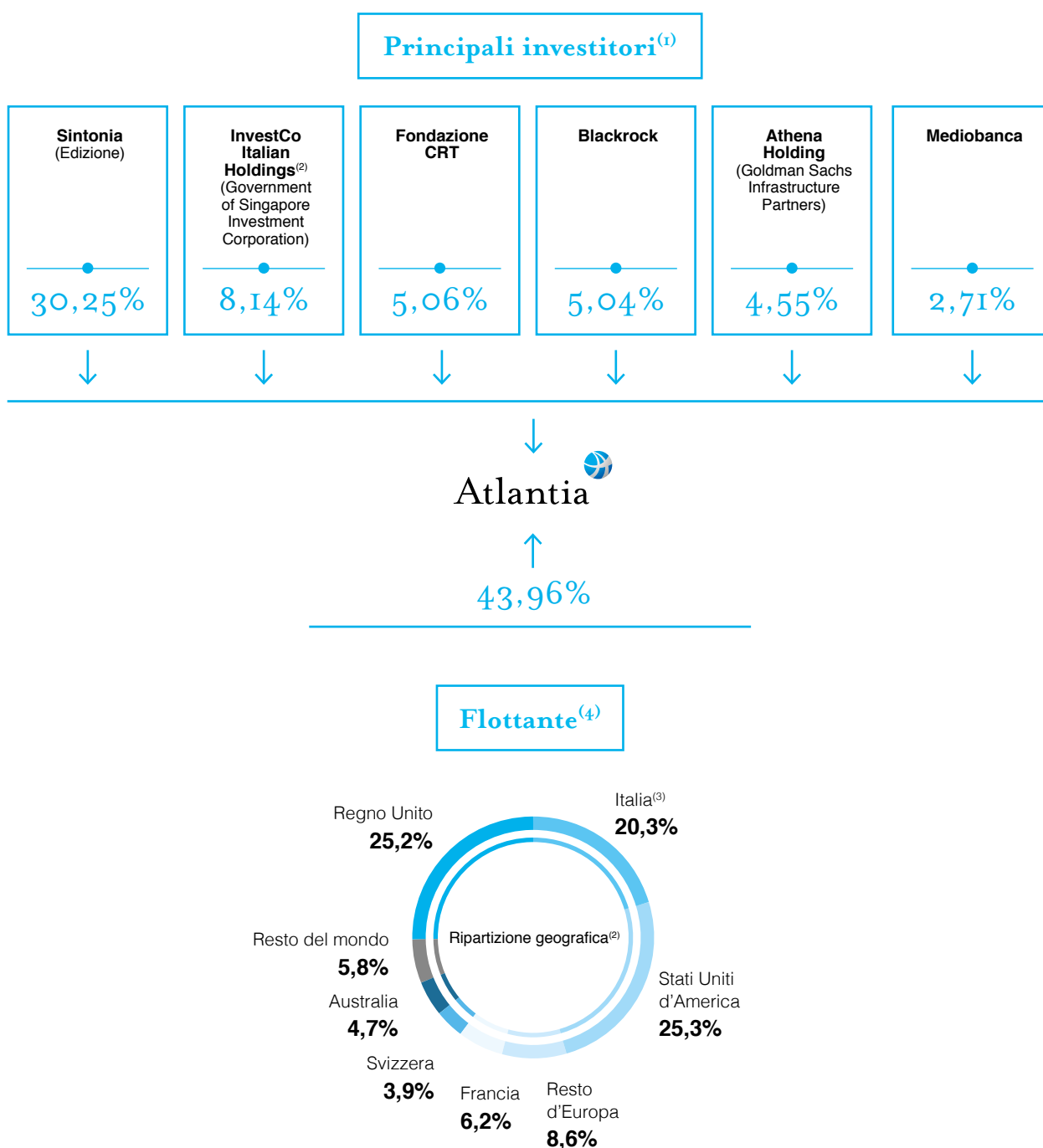
2015

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



3. STRUTTURA ORGANIZZATIVA E AZIONARIATO DEL GRUPPO

GRI/G4-7



(1) Fonte: Consob (dati al 31 dicembre 2015).

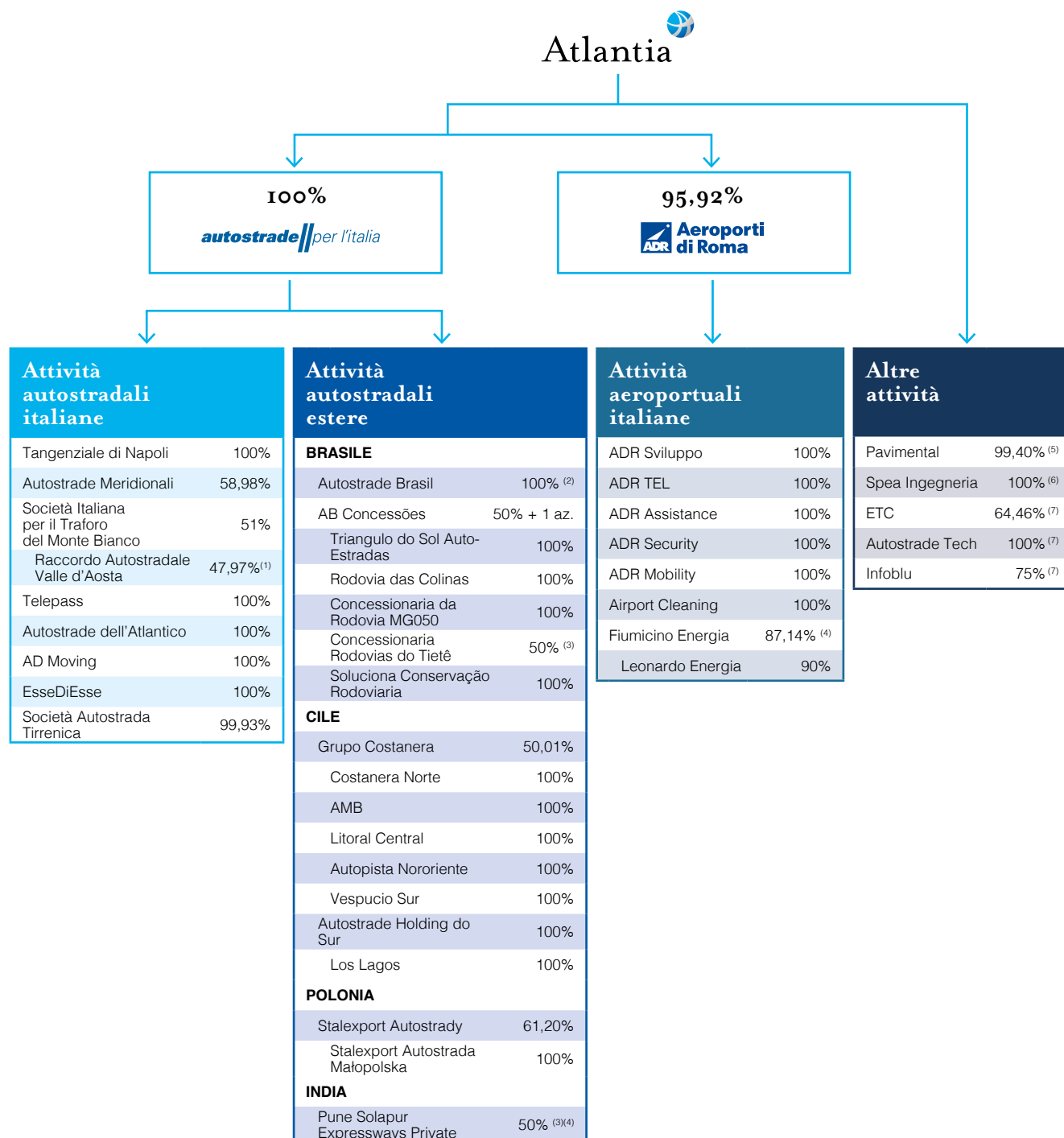
(2) Include 0,082% detenuta direttamente da Government of Singapore Investment Corporation.

(3) Include investitori retail.

(4) Esclude le azioni proprie detenute da Atlantia S.p.A. pari allo 0,29% del capitale. Fonte: Thomson Reuters (dati al 31 dicembre 2015).

3. Struttura organizzativa e azionariato del Gruppo

GRI/G4-4, 17



(*) Rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2015.

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

(2) Società detenuta da Autostrade dell'Atlantico al 41,14%, da Autostrade Holding do Sur al 33,86% e da Autostrade Portugal al 25%.

(3) Società non consolidata.

(4) Società detenute direttamente da Atlantia.

(5) Società detenuta al 59,40% da Atlantia, al 20% da Autostrade per l'Italia e al 20% da Aeroporti di Roma.

(6) Società detenuta al 60% da Atlantia, al 20% da Autostrade per l'Italia e al 20% da Aeroporti di Roma.

(7) Società detenuta da Autostrade per l'Italia.



4. LA STRATEGIA PER LA CREAZIONE DI VALORE

GRI/G4-8, 9

La nostra Missione

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



I nostri principi guida

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



Business Model

Financing

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

Servizi

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

Tecnologia

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

Investimenti

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



Gli Outcome

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

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

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



5. PRESIDIO DEI RISCHI

GRI/G4-2

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

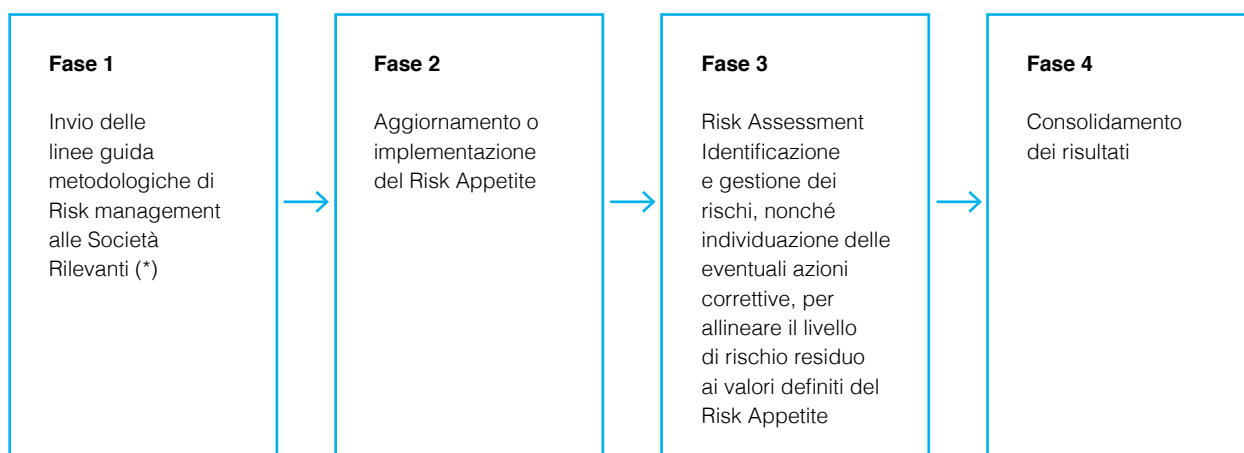
Le tappe principali

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

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

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

Fasi del processo di Risk Management GRI/G4-I4



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

Business Risk Model

GRI/G4-I4

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

Rischio finanziario

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

Rischio regolatorio

Rischi legati alla gestione dei rapporti con il Concedente e/o altri Enti Istituzionali e al contesto istituzionale in cui il Gruppo opera.

Rischio di compliance

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

Rischio business (operativo)

Rischi legati alla gestione operativa dei servizi autostradali e aeroportuali finalizzata alla prevenzione di eventi che potrebbero avere impatti significativi sulla sicurezza della circolazione autostradale e del trasporto aereo e sulla continuità del servizio all'utenza.

Rischio business (sviluppo)

Rischi legati ai piani di sviluppo e di diversificazione del Gruppo, sia nella realizzazione degli interventi in corso in contesti in crescita, sia in nuovi investimenti di diversificazione che il Gruppo potrebbe realizzare.



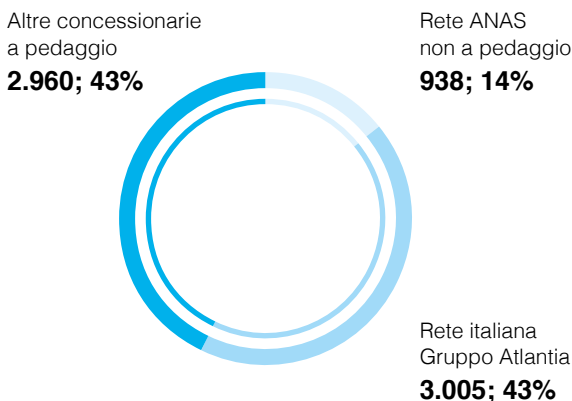
6. CONTESTO OPERATIVO

G4-DMA: Market presence

Rete autostradali - Italia



Rete autostradale italiana e operatori (km)



Andamento del traffico

L'andamento del traffico sulla rete è influenzato da una serie di fattori, riconducibili principalmente alla situazione socio-economica che incide sulla domanda di mobilità, sia delle persone (per lavoro, tempo libero), sia delle merci. La modalità di soddisfazione di tale domanda è agganciata a variabili quali l'esistenza di mezzi di trasporto alternativi al trasporto su strada, la presenza di una rete stradale non a pagamento concorrenziale e l'andamento del costo dei carburanti.

Nel 2015, sulla rete autostradale italiana del Gruppo, il traffico (48.086 milioni veicoli x km) è cresciuto del 3,0% rispetto al 2014, generando un incremento dei ricavi da pedaggio stimabile in 90 milioni di euro (compreso l'effetto positivo derivante dal mix di traffico).

Rete autostradali - Estero

L'espansione all'estero del Gruppo è orientata verso Paesi a elevato potenziale di crescita (Brasile, Cile e India), caratterizzati da fattori favorevoli relativi al quadro demografico, al livello di motorizzazione, alla concentrazione di risorse naturali e materie prime, alla stabilità politica e all'affidabilità del sistema regolatorio: tali aspetti sono potenzialmente collegati a forti potenzialità di crescita del PIL nel medio-lungo termine e quindi della mobilità.

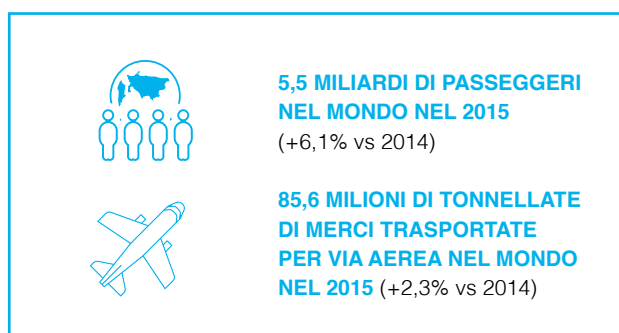
BRASILE	Lunghezza della rete autostradale: circa 98.000 km (22% in concessione) Gruppo Atlantia: 1.538 km (quarto operatore nazionale)
CILE	Lunghezza della rete autostradale: 6.500 km (49% in concessione) Gruppo Atlantia: 313 km
INDIA	Lunghezza della rete autostradale: circa 3,3 milioni di km (seconda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

G4-DMA: Market presence

Andamento del traffico

Sulla rete delle concessionarie autostradali estere nel 2015 il traffico complessivamente è cresciuto dell'1,9% rispetto al 2014, con andamenti differenziati nei diversi Paesi (ritmi particolarmente elevati in Cile, +6,7%, e in Polonia, +8,6%, mentre in Brasile si è registrata una riduzione (-2,1%) a causa del proseguimento della fase di rallentamento dell'economia). Il trend ha determinato, rispetto al 2014, un incremento dei ricavi da pedaggio pari a 41 milioni di euro.

Trasporto aereo



Settore aeroportuale

Aeroporti di Roma si posiziona al sesto posto in Europa per passeggeri trasportati, mentre nel mercato italiano Fiumicino è al primo posto per traffico passeggeri. Le attività di ADR si articolano in due business unit: aviation (attività "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) e non aviation (servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori all'interno degli Aeroporti di Roma, attività di real estate). Nel corso del 2015, il traffico passeggeri nel sistema aeroportuale romano ha visto transitare oltre 46 milioni di passeggeri (+6,1% rispetto al 2014, soprattutto grazie al segmento UE), risultato ancor più significativo se si considera il periodo di limitazioni della capacità operativa che ha riguardato lo scalo di Fiumicino a seguito dell'incendio al Terminal 3 (7 maggio-18 luglio)¹. In particolare, sullo scalo di Fiumicino il traffico passeggeri è aumentato del 4,8%, mentre su quello di Ciampino del 16,1% (anche a seguito del parziale riposizionamento dei voli a seguito dell'incendio). Positivi sono anche i risultati relativi alla capacità offerta (+1,7% dei movimenti; +3,1% dei posti offerti; +2,9% del tonnellaggio degli aeromobili). Riguardo alla distribuzione dei passeggeri per area geografica, nel 2015, la crescita più significativa riguarda il Medio Oriente (+16,5%) e l'Europa UE (+9,7%), mentre calano le aree dell'Africa (-16,6%) e del Centro / Sud America (-1,6%).

(1) Per maggiori informazioni, cfr. Sezione eventi significativi in ambito legale e concessorio della Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.

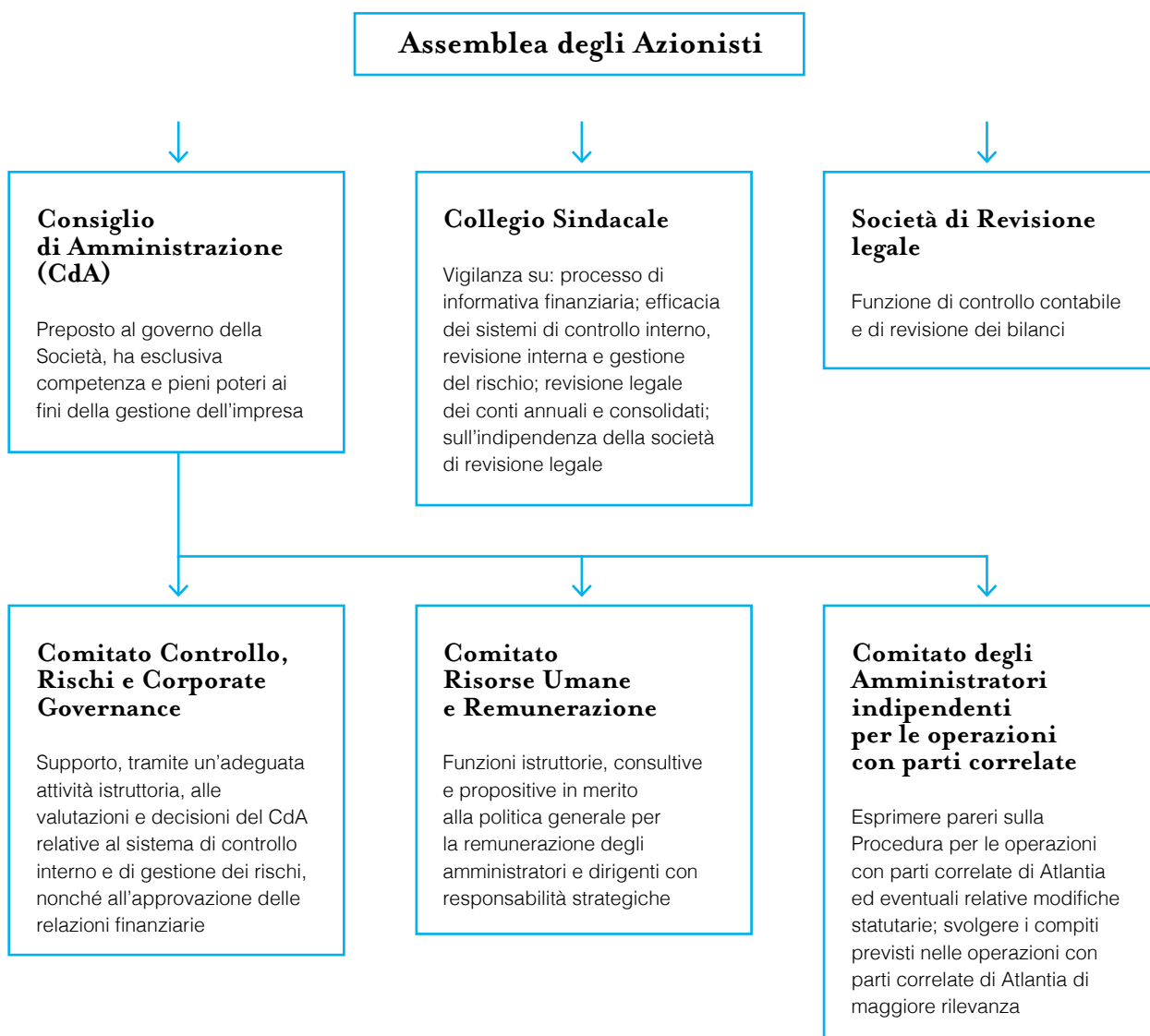


7. GOVERNANCE

GRI/G4-34,35,52

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

Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia



GRI/G4-34,38,39,40,44

Il Consiglio di Amministrazione è nominato sulla base di liste presentate dai soci, secondo la procedura delineata nello Statuto. Le liste presentate devono contenere un'esauriente informativa circa le caratteristiche personali e professionali dei candidati, il possesso dei requisiti di indipendenza, l'inesistenza di cause di ineleggibilità o incompatibilità, e assicurare l'equilibrio tra i generi. I soci che detengono una quota di partecipazione nel capitale sociale, tale da consentire la presentazione di una lista, possono chiedere al CdA uscenti orientamenti e indicazioni sulle tipologie di figure professionali la cui presenza in Consiglio sia ritenuta opportuna.

Per ulteriori informazioni sul sistema di Corporate Governance, rispetto a quanto riportato e alla composizione dei comitati interni al Consiglio di Amministrazione, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2015 (www.atlantia.it/it/corporate-governance).

Il CdA in carica al 31 dicembre 2015 è composto da 15 Amministratori, di cui 13 non esecutivi e 2 esecutivi (l'Amministratore Delegato e il Presidente). 7 Amministratori non esecutivi hanno il requisito

di indipendenza². Il processo di autovalutazione del CdA relativo al 2015 conferma che questo organismo è in linea con i requisiti previsti e attesi dalla normativa vigente e da quanto previsto ai fini dell'Autodisciplina. Tale autovalutazione è stata svolta nei mesi di gennaio e febbraio 2016 e si riferisce all'esercizio 2015 e ha avuto per oggetto i seguenti aspetti: composizione del Consiglio di Amministrazione, funzionamento e compiti del Consiglio di Amministrazione, Comitati interni al Consiglio di Amministrazione, e metodo di valutazione. Per il dettaglio degli esiti del processo di autovalutazione si rimanda alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2015 (www.atlantia.it/it/corporate-governance). (GRI/G4-44).

Dal 2012 lo Statuto di Atlantia prevede che il riparto degli Amministratori da eleggere sia effettuato in base a un criterio che assicuri l'equilibrio tra i generi, in ottemperanza a quanto stabilito dal TUF (D.Lgs. n. 58/98 e successive modificazioni e integrazioni). Al 31.12.2015 la composizione per genere è invariata rispetto al biennio precedente con un componente femminile del 27%.

Nome e cognome	Carica in Atlantia	Anni in carica	% di partecipazione	Numero di altri incarichi (*)
Fabio Cerchiai (e)	Presidente	6	100%	8
Giovanni Castellucci (e)	Amministratore Delegato	10	100%	2
Carla Angela (i)	Amministratore	3	100%	0
Gilberto Benetton	Amministratore	13	92%	3
Carlo Bertazzo	Amministratore	3	100%	3
Bernardo Bertoldi (i)	Amministratore	3	100%	14
Matteo Botto Poala	Amministratore	2	100%	4
Alberto Clò (i)	Amministratore	13	100%	3
Gianni Coda (i)	Amministratore	3	92%	3
Massimo Lapucci	Amministratore	3	100%	1
Lucy P. Marcus (i)	Amministratore	3	92%	0
Giuliano Mari (i)	Amministratore	7	100%	2
Valentina Martinelli	Amministratore	3	100%	0
Monica Mondardini (i)	Amministratore	4	58%	4
Clemente Rebecchini	Amministratore	3	100%	4

(e): esecutivi; (i) indipendenti.

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

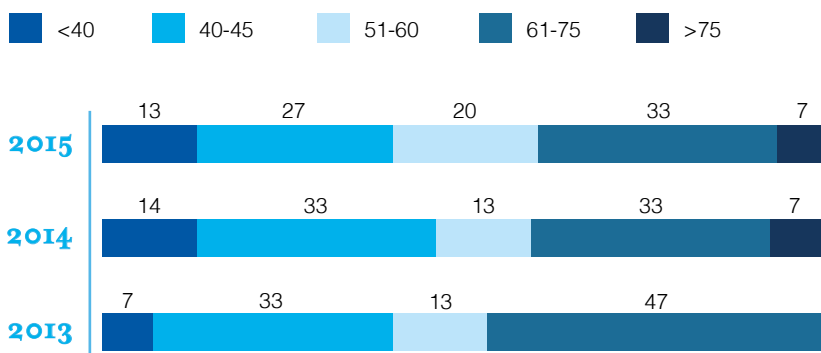
(2) Ai sensi dell'articolo 2.2 del Codice di Autodisciplina, se Atlantia appartiene all'indice FTSE-MIB, almeno un terzo del Consiglio di Amministrazione è costituito da Amministratori indipendenti. In ogni caso gli Amministratori indipendenti non sono meno di due.



Profilo del Gruppo

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

Composizione per classi di età del CdA al 31.12.2015 (%)



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

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

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

Inoltre, per consentire agli Amministratori di svolgere in maniera informata il proprio ruolo, il Presidente della Società ha posto in essere una serie di iniziative, volte ad accrescere la conoscenza della realtà e delle dinamiche aziendali e a fornire un aggiornamento sull'evoluzione del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento. In particolare, nelle date del 21 gennaio, 11 giugno e 16 ottobre 2015 sono state organizzate delle giornate c.d. di "induction" nelle quali sono state fornite ai Consiglieri e Sindaci una serie di informazioni sulla gestione dei

rischi e monitoraggio relativo; sulle linee di sviluppo del Gruppo; sulla situazione e sulle prospettive di ADR S.p.A. con particolare riferimento all'Aeroporto di Fiumicino.

Le materie oggetto di discussione e comprese nell'ordine del giorno, fatta salva la procedura per la gestione di informazioni riservate o price sensitive, sono oggetto di preventiva e adeguata informativa e istruttoria documentali, anche sul contenuto della parte che sarà oggetto di deliberazione. Il materiale informativo viene di norma trasmesso agli Amministratori almeno tre giorni prima della data della riunione cui si riferisce. In tema di conflitto di interesse, nel CdA i singoli Consiglieri sono chiamati a dichiarare (ai sensi dell'art. 2391 Codice Civile) l'eventuale interesse sulle proposte e la presenza di eventuali conflitti, valutando anche se allontanarsi o meno dalla riunione.

Per una gestione attenta alla creazione di valore per gli Azionisti e gli stakeholder in generale, alle riunioni del CdA possono essere chiamati a partecipare anche altri soggetti esterni al Consiglio, come uditori o con funzioni di supporto o di consulenza. Per questioni di coerenza con la disciplina societaria vigente, non sono previsti specifici meccanismi per gli azionisti di minoranza e per i dipendenti per fornire raccomandazioni o indicazioni al CdA.

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



G4-DMA: Non-discrimination, G4-DMA: Anti-corruption, G4-DMA: Human Rights Grievance mechanisms, G4-DMA: Grievance mechanisms for impacts on society, G4-DMA: Assessment for human rights
G4-45,46,47,56,57,58,HR2,HR3,HR4,HR9,HR12,SO11

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è l'insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi prefissati. Le linee di indirizzo del sistema sono definite dal Consiglio di Amministrazione che ne valuta almeno annualmente l'adeguatezza e l'efficacia.

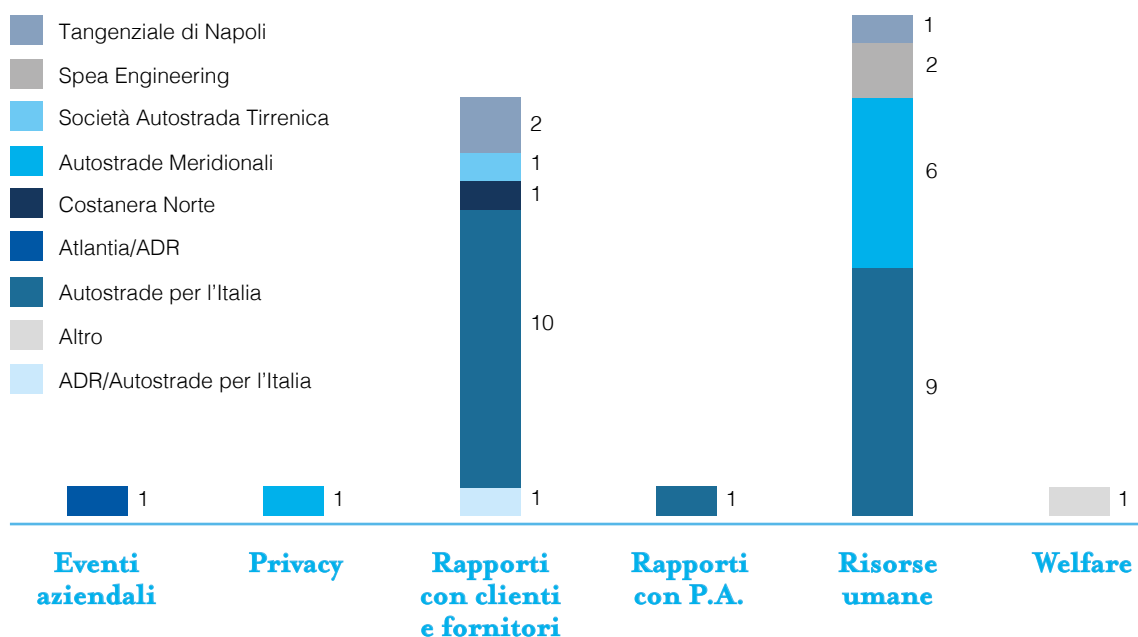
Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ha contribuito a implementare il sistema di controllo interno della Società, ed è oggetto di costante analisi e adeguamento al fine di assicurarne la coerenza con l'evoluzione normativa e le modifiche organizzative. Di tale Modello fa parte il Codice Etico, adottato e diffuso all'interno di tutte le società del Gruppo (www.atlantia.it/it/corporate-governance/etico.html), in cui sono definiti i valori ai quali il Gruppo si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici e operativi rilevanti (il Codice è stato aggiornato nel 2015 per allinearne i contenuti al mutato contesto normativo di riferimento). Tutti i dipendenti e coloro che cooperano all'esercizio delle imprese delle società del Gruppo sono tenuti al rispetto delle regole aziendali e dei precetti stabiliti nel Codice Etico.

L'Ethic Officer è l'organismo appositamente preposto alla divulgazione, alla diffusione e alla verifica dell'osservanza del Codice Etico di Gruppo (www.atlantia.it/it/corporate-governance/ethic-officer.html). La segnalazione di possibili violazioni del Codice Etico, da parte di chiunque ne venga a conoscenza, può essere attuata tramite canali raccomandati (www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico.html); inoltre è stata formalizzata e diffusa una apposita procedura ("Segnalazioni all'Ethic Officer"), che si applica ad Atlantia S.p.A. e alle società controllate direttamente e indirettamente, italiane ed estere.

Segnalazioni all'Ethic Officer nel 2015

- 76 segnalazioni pervenute: 37 inerenti (sospette condotte non conformi a quanto stabilito nel Codice Etico) e 39 non inerenti.
- Per tutte le segnalazioni inerenti completata la fase istruttoria (in 7 casi affidata alla Direzione Internal Audit di Gruppo).
- In 6 casi: adottati provvedimenti disciplinari.
- In 3 casi segnalazioni archiviate (in quanto al vaglio delle Autorità Giudiziarie/Inquirenti).
- Nessun caso di discriminazione segnalato.

Distribuzione delle segnalazioni inerenti per tipologia e società (2015)





G4-DMA: Anti-corruption, G4-DMA: Human Rights Grievance mechanisms, G4-36,37,48,51,52,53,SO3,SO5

La Direzione Internal Audit di Gruppo, nel corso del 2015, ha svolto le sue attività di verifica sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi effettuando, per tutte le società del Gruppo, interventi specifici sul controllo dei rischi relativi ai lavori, alle manutenzioni, alle procedure di affidamento, alle tematiche ambientali, alla compliance al D. Lgs. 81/08 in tema di salute e sicurezza sul lavoro, all'IT e Finanza. La Direzione Internal Audit ha svolto anche verifiche sulle società controllate estere per la prevenzione dei fenomeni corruttivi e l'idoneità dei presidi di controllo. La Direzione Internal Audit, nel corso dell'anno, ha assicurato il supporto agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e all'Ethic Officer svolgendo, per lo stesso, sia verifiche su tematiche specifiche che, ove richiesto, supporto tecnico/operativo.

Anticorruzione

Il Gruppo ha formalizzato e implementato un set di norme e presidi di controllo per prevenire possibili fenomeni di corruzione, con particolare riferimento ad aspetti connessi alla gestione di incarichi professionali e consulenze, di flussi finanziari, omaggi, donazioni e sponsorizzazioni, selezione e politiche del personale. In particolare nel corso del 2015:

- è stato predisposto un aggiornamento del Codice Etico di Gruppo al fine di allinearne i contenuti al mutato contesto normativo di riferimento;
- è stato avviato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001 di Atlantia;
- è stata erogata una sessione formativa rivolta ai soggetti apicali di Autostrade per l'Italia e delle società da essa controllate (Direttori ASPI, AD delle controllate ASPI, Direttori di Tronco e Direttori Generali delle controllate ASPI) in merito ad aspetti salienti del D. Lgs. 231/2001 e alle principali novità normative introdotte nel Decreto. Complessivamente nel Gruppo sono state erogate circa 2.200 ore di formazione su tematiche collegate alla corruzione (Risk Management, Corruption and bribery ecc.)
- con riferimento alle società estere, è stato sviluppato e distribuito un corso e-learning sui principi anti-corruzione e sui contenuti e i principi trattati all'interno del Codice Etico.

Nel 2015 sono stati svolti 15 interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione. Non si segnalano casi di corruzione, né di violazione dei diritti umani.

Politica di remunerazione del Gruppo

La politica di remunerazione del Gruppo ha l'obiettivo di perseguire, a fronte di una performance sostenibile dell'azienda, condizioni di equità all'interno dell'organizzazione e di competitività rispetto ad altre realtà aziendali di settori comparabili per business e dimensione. La struttura retributiva è basata su diverse componenti con l'obiettivo di attrarre, trattenere e motivare le risorse qualificate e premiare il raggiungimento degli obiettivi di performance stabiliti e allineati agli interessi degli azionisti. Per informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti nel 2015 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione si rinvia alla "Relazione sulla Remunerazione 2015".

Governance della Sostenibilità

Atlantia ha istituito volontariamente alcuni organismi deputati specificamente 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, promuovendo i principi e i valori dello sviluppo sostenibile all'interno del Gruppo, proponendo obiettivi, programmi e iniziative inerenti i temi di CSR, definendo e monitorando gli obiettivi annuali e pluriennali di sostenibilità. Le attività suddette vengono periodicamente portate al vaglio del Consiglio di Amministrazione che approva tra l'altro gli obiettivi di sostenibilità e l'annuale documento di rendicontazione. Il Comitato esamina e recepisce anche istanze provenienti da altri organismi istituiti al fine di garantire il più adeguato presidio della sostenibilità, quali il Comitato tecnico di coordinamento acquisti e l'Ethic Officer. Anche nelle singole società del Gruppo sono state istituite apposite strutture operanti sui temi della sostenibilità, tra queste, in particolare: il Comitato di Sostenibilità di ADR, lo Steering Committee Salute e Sicurezza e Ambiente di Autostrade per l'Italia e il Comitato per i progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale.

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

Comitato per la Sostenibilità di Atlantia - Composizione al 31.12.2015

Chiara Mio (Presidente)	Università Ca' Foscari di Venezia
Giovanni Castellucci	Amministratore Delegato di Atlantia
Francesco Fabrizio Delzio	Direttore Relazione Esterne, Affari Istituzionali e Marketing di Atlantia
Gennarino Tozzi	Direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia
Monica Cacciapuoti	Direttore Risorse Umane di Gruppo di Atlantia
Giancarlo Guenzi	Chief Financial Officer di Atlantia
Marco Pace	Direttore Group Controlling di Atlantia
Gianpiero Giacardi	Direttore Centrale Risorse di Autostrade per l'Italia
Roberto Mengucci	Direttore Estero di Autostrade per l'Italia
Lorenzo Lo Presti	Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma
Lorenzo Cavina	Responsabile Ambiente e sostenibilità di Aeroporti di Roma
Simonetta Giordani	Responsabile Rapporti Istituzionali e Sostenibilità di Atlantia (Segretario)





ANALISI DI MATERIALITÀ E DI STAKEHOLDER ENGAGEMENT

1. Analisi di materialità

28

2. Stakeholder engagement

32



1. ANALISI DI MATERIALITÀ

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

Per l'individuazione delle tematiche materiali (significative per il Gruppo e i suoi stakeholder) da includere e approfondire in questo Bilancio Integrato è stato effettuato un aggiornamento del processo di analisi di materialità con una metodologia conforme alle indicazioni contenute nelle nuove linee guida GRI G4 emesse nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI) e nel framework dell'International Integrated Reporting Committee (IIRC).

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

1. Attività preliminari

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

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

2. Rilevazione interna

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

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

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

Relativamente al livello di maturità della tematica, sono state proposte tre livelli: Istituzionalizzata, fondata, latente/emergente¹.

3. Rilevazione esterna

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

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

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

4. Confronto delle indicazioni raccolte

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

- ciascun punto rappresenta una tematica oggetto di indagine;
- il posizionamento delle tematiche materiali è il risultato dell'im-

(1) Tematica Istituzionalizzata: oggetto di regolamentazione sia a livello nazionale che internazionale. Forti aspettative degli stakeholder, responsabilità e azioni del Gruppo ben definite.

Tematica fondata: tema preso in analisi e che raccoglie un interesse evidente da parte dei principali stakeholder. Inizia a essere definito un primo quadro regolatorio.

Tematica latente/emergente: guidata principalmente dalle percezioni da parte di opinion leader e attivisti. Limitate aspettative degli stakeholder del Gruppo e non esiste un quadro regolatorio ben definito. La tematica è sotto analisi per comprendere impatti reali/potenziati.



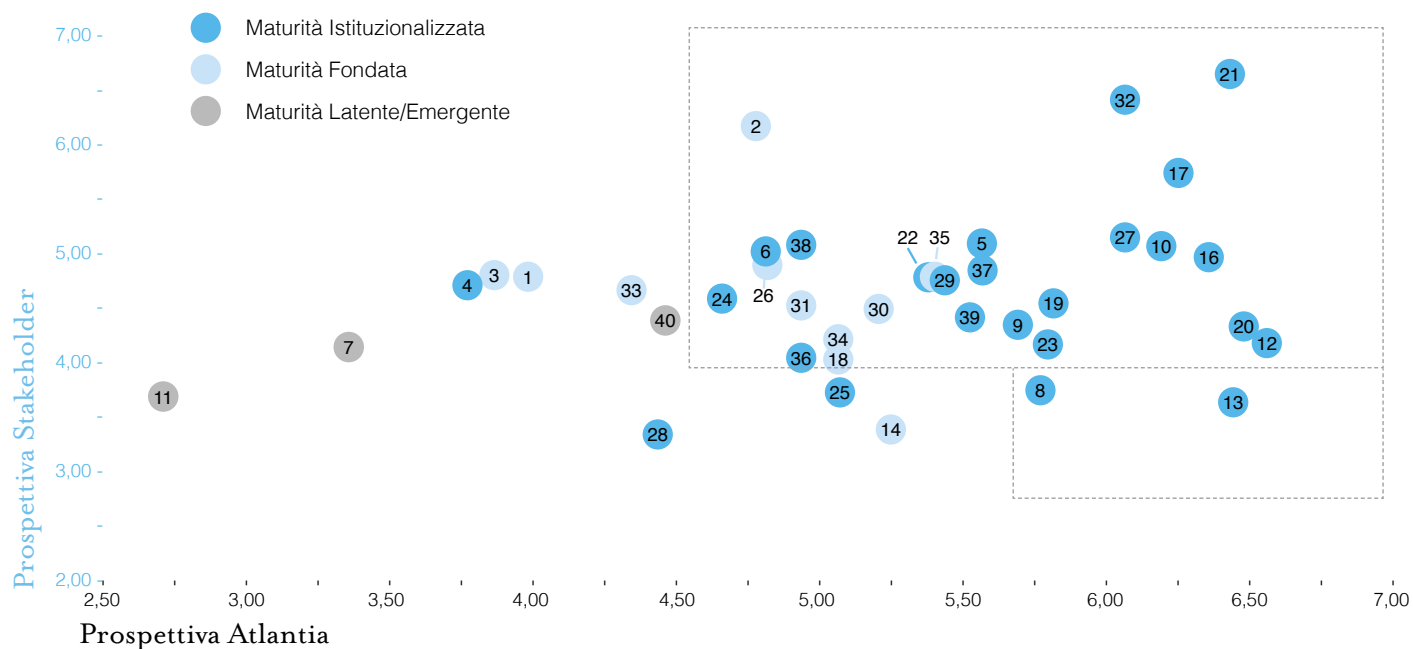
portanza attribuita a ciascuna di esse a livello di organizzazione interna e dagli stakeholder esterni coinvolti;

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

Al fine di individuare al meglio l'ambito di materialità da considerare, sono state definite due soglie di materialità. In particolare, si è scelta come soglia la mediana della scala da 1 a 7, incrementando di 0,5 punti la soglia relativa alla prospettiva interna,

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

Matrice di materialità



Alta rilevanza

2 - Efficiamento energetico della tecnologia
5 - Rifiuti e sostanze pericolose
6 - Acqua
8 - Tutela del territorio
9 - Inquinamento acustico
10 - Compliance a leggi e regolamenti in materia ambientale
12 - Cambiamenti del quadro regolatorio
13 - Andamento del traffico (autostradale e aeroportuale)
15 - Continuità delle concessioni
16 - Piano di investimenti
17 - Qualità del servizio e customer satisfaction
18 - Intermodalità
19 - Rischio strategico
20 - Continuità del servizio e gestione delle emergenze
21 - Sicurezza stradale e aeroportuale

22 - Marketing e comunicazione
23 - Strategia e trasparenza fiscale
24 - Rispetto della concorrenza
26 - Ricerca e sviluppo
27 - Lotta alla corruzione
29 - Gestione del capitale umano
30 - Formazione
31 - Performance management
32 - Salute e sicurezza sul lavoro
34 - Sustainable supply chain
35 - Comunità e cittadinanza di impresa
36 - Reclami e contenzioso
37 - Diritti umani
38 - Privacy e non discriminazione dei clienti
39 - Procedura espropri
40 - Diritti delle popolazioni locali

Media rilevanza

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

Bassa rilevanza

11 - Carburanti alternativi
28 - Politica di remunerazione



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

Tematiche materiali	Aspetti materiali GRI-G4	Indicatori GRI-G4	Perimetro di materialità	
			<i>Interno</i>	<i>Esterno</i>
26- Ricerca e sviluppo	Overall; Customer Health and Safety; Indirect economic impacts	G4-EN31 / G4-PR2 / G4-EC7	Gruppo	n.d.
27- Lotta alla corruzione	Anti-Corruption	G4-SO3 / G4-SO4 / G4-SO5	Gruppo	Fornitori, Società
29- Gestione del capitale umano	Employment; Economic performance; Market Presence	G4-LA1 / G4-LA2 / G4-LA3 / G4-EC2 / G4-EC5 / G4-EC6	Gruppo	n.d.
30- Formazione	Training and Education	G4-LA9 / G4-LA10 / G4-LA11	Gruppo	n.d.
31- Performance management	Employment	G4-LA1 / G4-LA2 / G4-LA3	Gruppo	n.d.
32- Salute e sicurezza sul lavoro	Occupational Health and Safety	G4-LA5 / G4-LA6 / G4-LA7 / G4-L8 / CRE6 / AO9	Gruppo	Società, Comunità
34- Sustainable supply chain	Products and Services; Indirect Economic Impact; Procurement Practices; Supplier Human Right Assessment; Supplier Assessment for Impacts on Society; Grievance Mechanisms for Impacts on Society; Supplier Environmental Assessment; Supplier Assessment for Labor Practices	G4-EN27 / G4-EN28 / G4-EC8 / G4-EC9 / G4-HR11 / G4-SO9 / G4-SO10 / G4-SO11 / EN32 / EN33 / LA14 / LA15	Gruppo	Fornitori, Comunità
35- Comunità e cittadinanza d'impresa	Local Communities	G4-SO1 / G4-SO2	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
36- Reclami e contenzioso	Labor Practices Grievance Mechanisms; Environmental Grievance Mechanisms; Human Rights Grievance Mechanisms; Grievance Mechanisms for Impacts on Society	G4-LA16 / G4-EN34 / G4-HR12 / G4-SO11	Gruppo	Fornitori, Società
37- Diritti umani	Investment; Non-discrimination; Freedom of Association and Collective Bargaining; Child Labor; Forced or Compulsory Labor; Security Practices; Assessment; Supplier Human Rights Assessment	G4-HR1 / G4-HR2 / G4-HR3 / G4-HR4 / G4-HR5 / G4-HR6 / G4-HR7 / G4-HR9 / G4-HR10 / G4-HR11	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
38- Privacy e non discriminazione dei clienti	Customer Privacy	G4-PR8	Gruppo	Società, Comunità
39- Procedura espropri	Local Communities	CRE7 / AO8	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità
40- Diritti delle popolazioni locali	Indigenous Rights	G4-HR8	Gruppo	Istituzioni, Società, Comunità



2. STAKEHOLDER ENGAGEMENT

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



Principi guida

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



Obiettivi

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

Il processo di individuazione degli stakeholder più rilevanti avviene valutando i rischi e le opportunità proprie dello specifico stakeholder, il suo posizionamento in base alla sua disponibilità e capacità al dialogo, alla reputazione e alle sue potenzialità di influenzare l'attività del Gruppo. A livello centrale sono interlocutori indispensabili i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente, dei beni e delle attività culturali e del turismo; gli organi parlamentari - nelle fasi di discussione di nuove proposte normative di settore - le Autorità di vigilanza e controllo; gli organismi tecnici a livello governativo.

Particolare rilevanza assumono anche i rapporti con gli stakeholder locali, regioni e comuni, nonché le soprintendenze, i territori e le comunità al fine di garantire una pianificazione dello sviluppo del territorio condivisa. Esempio virtuoso in questo senso è il Débat Public - coinvolgimento della comunità sulla realizzazione dell'opera "Gronda di Genova" - a seguito del quale, nel 2015, è stato completato in meno di 100 giorni l'iter della Conferenza dei Servizi per il progetto del Passante di Genova.

Le modalità di rapporto con i principali stakeholder costituiscono oggetto di una serie di codici di comportamento e di procedure interne, finalizzate a garantire trasparenza e correttezza relazionale. Inoltre, il Gruppo ha istituito specifici organismi di controllo e implementato strumenti di comunicazione al fine di rafforzare e ampliare il coinvolgimento a livello centrale e locale, creando un dialogo continuo su numerosi temi.

Per gli stakeholder Istituzioni, Media, Associazioni dei consumatori e Clienti, il coordinamento dell'attività è assicurato dalla Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing.

Nel corso del 2015 il Gruppo ADR ha proseguito l'attività di stakeholder engagement finalizzata alla realizzazione del Piano di sviluppo aeroportuale di Fiumicino, con l'obiettivo di: mitigare i conflitti con il territorio e conseguire maggior consenso sull'ampliamento dell'aeroporto, migliorare la percezione e aumentare l'interesse sulle attività dell'aeroporto a livello locale e nazionale.

(2) Organismo istituito da Autostrade per l'Italia. Si riunisce di norma bimensilmente.

(3) Svolte di norma semestralmente dalle società autostradali e quotidianamente presso gli scali aeroportuali.

(4) Si riunisce con cadenza bisettimanale con la partecipazione di compagnie aeree, ADR e Handler

(5) La Consulta è un organismo che ha la finalità di esprimere pareri o suggerimenti riguardo alla politica sulla sicurezza adottata da Autostrade per l'Italia, per l'individuazione di iniziative, progetti e soluzioni per il costante miglioramento degli standard di sicurezza nei luoghi di lavoro.

(6) Le società del Gruppo partecipano alle seguenti fondazioni, associazioni di categoria e non nazionali e internazionali: AISCAT (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio), ACI (Airport Council International), ACA (Airport Carbon Accreditation - ACA è un programma volontario e indipendente istituito dall'ACI e gestito dalla società di consulenza WFP), Assoaeroporti (Associazione delle Società di Gestione Aeroportuale Italiane) IBTTA (International Bridge Tunnels and Turnpike Association), Confindustria, Unindustria (Unione degli industriali e delle imprese di Roma), ANIMA per il sociale nei valori d'impresa, IGI

GRI/G4-15,16,SO1

Stakeholder	Organismi e strumenti di engagement
CLIENTI • Clienti privati • Compagnie aeree • Operatori economici • Frequent traveller • Associazioni consumatori	Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio ² Indagini di customer satisfaction ³ Carte dei servizi Call Center Viabilità e Commerciale Sito Internet, social media, canali tv e radio, e-mail dedicate al cliente Comitato aeroportuale ⁴
DIPENDENTI • Risorse umane • Organizzazioni sindacali	Consulta per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro ⁵ Incontri periodici con il vertice aziendale Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali Ethic Officer Portale "Autostrade Talent" Portale "Welfare" Counselling Workshop tematici Performance management Opinion survey, individuazione di nuove iniziative di welfare
INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA • Azionisti • Analisti finanziari	Assemblee degli azionisti Group meeting Conference call Web casting Incontri one-to-one e collettivi
ISTITUZIONI • Stato • Associazioni di categoria ⁶ • Autorità • Enti concedenti	Audizioni parlamentari sul recepimento delle Direttive Appalti e Concessioni, sulle Concessioni Autostradali e sulla riforma del Codice della Strada Seminari, tavoli di lavoro (tra cui: Il nuovo Codice della Strada e la Delega per il nuovo Codice degli Appalti pubblici e dei Contratti di Concessione) e think tank Dialogo con la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Interrogazioni parlamentari Fact book istituzionale per promuovere una corretta percezione dell'attività del Gruppo Incontri presso Associazioni di categoria "Airport Quality Club" ⁷ per il confronto delle performance di qualità erogata
FORNITORI • Fornitori di beni e servizi • Appaltatori e subappaltatori	Ethic Officer Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori Tavolo permanente per la sicurezza nei cantieri della Variante di Valico (ASPI) Audit e sopralluoghi/ispezioni
COMUNITÀ E AMBIENTE • Territorio e Istituzioni locali • Società civile • Media • Università e centri di ricerca	Osservatori ambientali Conferenze e comunicati stampa Rapporti con i media e le Istituzioni locali tramite la struttura "Relazioni Esterne Territoriali" Sito Internet e social media Progetto "Sei in un paese meraviglioso" per la valorizzazione delle eccellenze del territorio, con la realizzazione anche di 10 puntate su Sky Arte HD Tavoli di lavoro e collaborazione con organizzazioni nazionali e internazionali: partecipazione a momenti di confronto e convegni su temi di CSR, con testimonianze dirette sui temi dell'integrated Reporting e Climate change Partecipazione a gruppi di lavoro della Fondazione Global Compact Network Italia (GCNI): GDL Reporting, GDL Supply Chain Organizzazione dell'evento "COP21: and then what?" della GCNI, sugli esiti del vertice di Parigi e discussione sugli scenari futuri Framework "Atlantia per la Conoscenza" collaborazione principali università italiane) Laboratorio infrastrutture (Partnership Autostrade per l'Italia - Università Bocconi)

(Istituto Grandi Infrastrutture), AIPCR (Associazione mondiale della strada), Fondazione Global Compact Network Italia, Arel (Agenzia di ricerche e legislazione), Istituto Bruno Leoni, Astrid (Fondazione per l'analisi, gli studi e le ricerche sulla riforma delle istituzioni democratiche e sull'innovazione nelle amministrazioni pubbliche), Associazione Italiadecide, Associazione Civita, Fondazione Nuovi Mecenati, Symbola, CCE (Conseil de coopération économique), ABCR (Associazione dei concessionari autostradali brasiliani), ANCE, OICE (organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica), SITEB (Associazione italiana bitumi e asfalto).

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





CARTA DEGLI IMPEGNI 2016

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

Nel declinare la sua carta impegni per i prossimi anni, il Gruppo ha scelto di collegare le proprie azioni con gli SDGs più affini al proprio core business.



Per ulteriori informazioni:

<https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>



8



LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena occupazione e il lavoro dignitoso per tutti

Materialità

35 - Comunità e cittadinanza di impresa
37 - Diritti umani

29 - Gestione del capitale umano
30 - Formazione

20 - Continuità del servizio e gestione delle emergenze
32 - Salute e sicurezza sul lavoro

32 - Salute e sicurezza sul lavoro

9



INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione

Materialità

16 - Piano di investimenti
17 - Qualità del servizio e customer satisfaction

16 - Piano di investimenti
35 - Comunità e cittadinanza di impresa

21 - Sicurezza stradale e aeroportuale

16 - Piano di investimenti
2 - Efficientamento energetico della tecnologia

11



CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili

Materialità

8 - Tutela del territorio
35 - Comunità e cittadinanza di impresa

9 - Inquinamento acustico

9 - Inquinamento acustico

18 - Intermodalità

17 - Qualità del servizio e customer satisfaction
35 - Comunità e cittadinanza di impresa
37 - Diritti umani

Azioni

Realizzazione di iniziative rivolte all'infanzia e all'adolescenza finalizzate alla valorizzazione delle competenze individuali e allo sviluppo della "cultura del fare" anche tramite l'attivazione di laboratori di manualità artigianale.

Favorire, attraverso le academy interne delle società del Gruppo, la diffusione del know how tecnico e delle competenze distintive per promuovere l'aggiornamento e la crescita professionale delle risorse.

Implementazione di corsi di formazione e-learning sulla salute e sicurezza e sulla gestione delle emergenze in aeroporto per l'aggiornamento periodico dei lavoratori.

Implementazione di un progetto nelle sedi operative territoriali di Autostrade per l'Italia finalizzato alla gestione della sicurezza attraverso il protocollo BB-S (Behaviour Based Safety) che promuove e incentiva i comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro per la riduzione degli infortuni.

Azioni

Adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità attraverso investimenti in ambito autostradale e aeroportuale in Italia e all'estero.
Obiettivo 2016: 1,1 miliardi di euro

Studio di una metodologia per l'analisi funzionale degli interventi prioritari in ambito infrastrutturale, che considera indicatori di redditività, di sostenibilità ambientale e opportunità per il territorio.

Miglioramento continuo degli standard di sicurezza attraverso interventi infrastrutturali, organizzativi e campagne di sensibilizzazione/formazione.

Progettazione del molo A di Fiumicino e dell'aviazione generale di Ciampino con livelli di eccellenza sotto il profilo della sostenibilità, in conformità con gli standard LEED livello gold

Azioni

Sviluppo dei territori attraversati dalla rete autostradale e dell'area circostante l'aeroporto di Fiumicino attraverso iniziative per la valorizzazione del patrimonio naturale, culturale e del turismo.

Prosecuzione degli interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico di Autostrade per l'Italia, attraverso la realizzazione di ulteriori 32 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 56 milioni di euro e il raggiungimento del 54,5% della popolazione interessata dal Piano.

Definizione di una metodologia per l'individuazione dei periodi dell'anno nei quali è maggiore il rischio di superamento dei limiti acustici nell'area aeroportuale e implementazione di un modello di simulazione a supporto di azioni per la mitigazione dell'impatto.

Sviluppo dell'intermodalità: progettazione di aree di collegamento modale in prossimità di grandi centri urbani e industriali e potenziamento del trasporto collettivo da e verso gli aeroporti.

Progetto per il miglioramento della qualità del servizio in aeroporto mediante la personalizzazione dell'assistenza offerta a passeggeri con particolari esigenze e a ridotta mobilità.



12



CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI

Garantire modelli di consumo
e produzione sostenibili

Materialità

34 - Sustainable supply chain

34 - Sustainable supply chain

2 - Efficientamento energetico
della tecnologia

5 - Rifiuti e sostanze pericolose
8 - Tutela del territorio

6 - Acqua
8 - Tutela del territorio

13



AGIRE PER IL CLIMA

Adottare misure urgenti per
combattere i cambiamenti
climatici e le loro conseguenze

Materialità

3 - Emissioni GHG (Green House
Gases) e cambiamenti
climatici

17



PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rilanciare il partenariato globale
per lo sviluppo sostenibile

Materialità

35 - Comunità e cittadinanza
di impresa

Azioni

Supply chain: integrazione della procedura aziendale ADR che definisce i comportamenti ambientali da adottare da parte dei fornitori operatori, con la richiesta di una informativa sulle azioni di sostenibilità messe in atto e inserimento nei capitolati di gara dell'obbligo del rispetto della procedura aziendale.

Supply chain: intensificazione del sistema di audit di sostenibilità pre-announced e/o unannounced e di follow up.

Realizzazione di iniziative per il risparmio elettrico e termico: interventi sugli impianti di riscaldamento, condizionamento e illuminazione presso ADR. Target 2016: stima di risparmio pari a 4.000 MWh termici/anno (4% del consumo totale) e 2.700 MWh elettrici (1,8% del consumo totale).

Implementazione di un progetto nelle sedi operative territoriali di Autostrade per l'Italia finalizzato alla gestione della sicurezza attraverso il protocollo BB-S (Behaviour Based Safety) che promuove e incentiva i comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro per la riduzione degli infortuni.

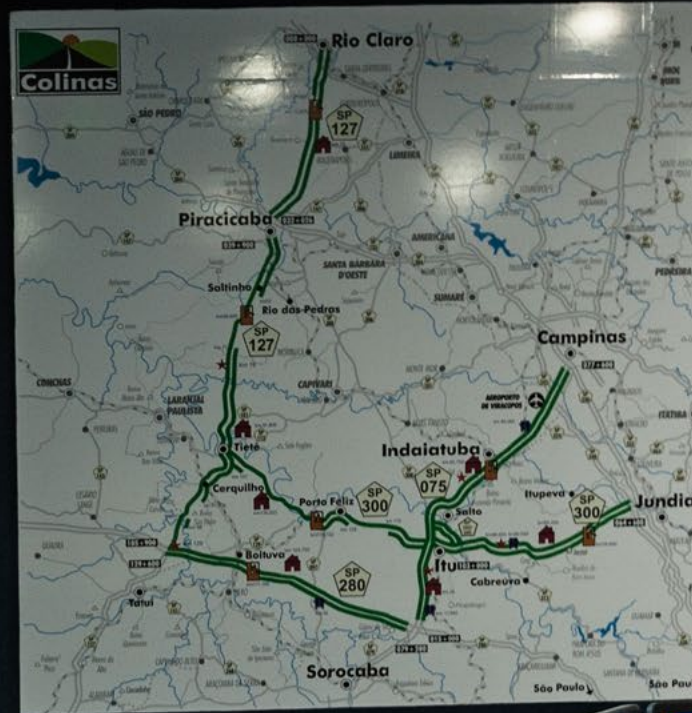
Risparmio idrico in aeroporto: riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero con un obiettivo di un ulteriore -3% nel 2016

Azioni

Riduzione del 6% al 2020 delle emissioni dirette di CO₂ collegate alle attività di Autostrade per l'Italia rispetto alla carbon footprint 2015 (valutazione isoperimetro 2020-2015).

Azioni

Rafforzamento dei rapporti con gli stakeholder della comunità accademica e del mondo ambientale e partecipazione a tavoli di confronto sui temi di sviluppo sostenibile e responsabilità d'Impresa.





CAPITALI

1. Capitale finanziario 43
2. Capitale infrastrutturale 49
3. Capitale umano 63
4. Capitale sociale 75
5. Capitale naturale 101



1. CAPITALE FINANZIARIO

A. KEY FIGURE

G4-DMA: Economic performance

(Dati consolidati)

(milioni di euro)	2014	2015	Var. %	Var. % su base omogenea ^(*)
Totale ricavi ⁽¹⁾	5.083	5.304	4,3%	+6%
Totale costi operativi netti	-1.914	-2.089	9,1%	+8%
Margine operativo lordo (EBITDA) ⁽²⁾	3.169	3.215	1,5%	+5%
Risultato operativo (EBIT) ⁽³⁾	1.933	2.212	14,4%	+7%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.262	1.438	13,9%	
Risultato delle attività operative in funzionamento	709	968	36,5%	+25%
Utile dell'esercizio	773	975	26,1%	+27%
Utile dell'esercizio, Gruppo	740	853	15,3%	+24%
Cash flow operativo	2.079	2.105	1,3%	11%
Investimenti	1.100	1.488	35,3%	
Patrimonio netto	8.263	8.483	2,7%	
Indebitamento finanziario netto	10.528	10.387	-1,3%	
Capitale investito netto	18.791	18.870	0,4%	
Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo	9,1	8,0	-12,1%	
Credit rating del Gruppo				
Standards & Poor's	BBB+	BBB+		
Moody's	Baa1	Baa1		
Fitch Ratings	A-	A-		

(*) Per la definizione di Base omogenea si rimanda al paragrafo Processo di predisposizione, scopo e perimetro del bilancio in appendice.

(1) I ricavi del conto economico riclassificato consolidato si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per materie prime e materiali, dei costi per servizi, del costo per il personale, degli altri costi operativi e degli oneri finanziari relativi a servizi di costruzione e a esclusione dei ricavi per opere a carico dei subconcessionari, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci dei costi operativi e degli oneri finanziari, anche tramite l'indicazione di specifiche voci dedicate alle componenti capitalizzate.

(2) L'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, variazione operativa dei fondi e altri stanziamenti rettificativi.

(3) L'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA: ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, variazione operativa dei fondi e altri stanziamenti rettificativi. Inoltre, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è evidenziata in una riga specifica nella gestione finanziaria nel prospetto riclassificato, mentre è compresa nei ricavi nel prospetto di conto economico del bilancio consolidato.

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

(milioni di euro)	Attività autostradali italiane		Attività autostradali estere		Attività aeroportuali italiane		Atlantia e altre attività ⁽¹⁾		Elisioni e rettifiche		Totale Gruppo Atlantia ⁽²⁾	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Dati "Reported"												
Ricavi verso terzi	3.764	3.659	546	541	803	751	191	132	-	-	5.304	5.083
Ricavi intersettoriali	13	19	-	-	1	-	569	452	-583	-471	-	-
Totale ricavi	3.777	3.678	546	541	804	751	760	584	-583	-471	5.304	5.083
EBITDA	2.314	2.261	407	412	450	466	44	30	-	-	3.215	3.169
FFO (Cash Flow Operativo)	1.471	1.417	330	320	320	337	-16	5	-	-	2.105	2.079
Investimenti ⁽²⁾	967	774	172	156	318	151	41	18	-10	1	1.488	1.100
Dati "Adjusted" ⁽³⁾												
EBITDA Adjusted	2.314	2.261	493	489	450	466	44	30	-	-	3.301	3.246
FFO Adjusted	1.471	1.417	363	346	320	337	-16	81	-	-	2.138	2.181

(1) Il dato 2015 di tale settore include il contributo della società ADR Engineering, fusa nel corso dell'esercizio in Spea Ingegneria Europea (ora Spea Engineering) e quindi classificata nel settore "Atlantia e altre attività". Per il dato di confronto, e sino all'1 gennaio 2015, data di efficacia della fusione, ADR Engineering è classificata nel settore "Attività aeroportuali italiane".

(2) La voce include gli investimenti in attività in concessione, investimenti in attività materiali e investimenti in altre attività immateriali, così come presentati nel Rendiconto finanziario consolidato.

(3) Per i commenti sulle principali grandezze economico-finanziarie consolidate e le relative variazioni si rinvia al capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

Analisi dei ricavi (vs. 2014)

I ricavi da pedaggio 2015 (3.836 milioni di euro) crescono del 4% rispetto al 2014. Su base omogenea, i ricavi da pedaggio aumentano di 192 milioni di euro (+5%) per via di:

- incrementi tariffari 2015 per le concessionarie italiane del Gruppo (per Autostrade per l'Italia +1,46%), con un impatto positivo stimabile in 39 milioni di euro;
- incremento del traffico sulla rete italiana (+3,0%), equivalente a circa +90 milioni di euro;
- maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (+41 milioni di euro) per effetto principalmente dell'incremento del traffico in Cile (+6,7%) e Polonia (+8,6%) e degli adeguamenti tariffari riconosciuti alle concessionarie nel corso del 2014 e del 2015 come previsto dai rispettivi contratti di concessione, parzialmente compensati dalla contrazione del traffico in Brasile (-2,1%).

I ricavi per servizi aeronautici (565 milioni di euro) aumentano di 45 milioni di euro rispetto al 2014 (+9%).

I ricavi per lavori su ordinazione e altri ricavi operativi sono pari a 903 milioni di euro e si incrementano di 18 milioni di euro rispetto al 2014 (885 milioni di euro). Sulla variazione incidono negativamente

i proventi rilevati da Aeroporti di Roma nel 2014, gli effetti sulle royalty delle aree di servizio di Autostrade per l'Italia degli accordi con alcuni affidatari, cui si aggiungono le minori una tantum percepite e i minori proventi registrati a seguito della devoluzione gratuita dei fabbricati pertinenti ai contratti giunti a scadenza. Tali partite sono in parte compensate dall'iscrizione, nel 2015, di un provento di Aeroporti di Roma determinato sulla base della migliore stima del risarcimento assicurativo riferibile alla copertura dei costi di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio sostenuti in conseguenza dell'incendio al Terminal 3 e della sopravvenienza attiva rilevata nel 2015 da Tangenziale di Napoli a seguito della definizione di un procedimento giudiziario relativo a un esproprio.

Le variazioni dei costi operativi netti 2015 pari a 175 milioni di euro (+9%) sono dovute a:

- maggiori costi esterni gestionali (+95 milioni di euro). Sulla variazione incidono principalmente i costi per gli interventi necessari a seguito dell'incendio del Terminal 3 e i minori oneri per accordi transattivi definiti con alcuni affidatari delle aree di servizio. Su base omogenea i costi esterni gestionali aumentano di 70 milioni di euro per via di:
 - maggiori costi di manutenzione (+23 milioni di euro) per le attività autostradali e per garantire migliore qualità del servizio in abito aeroportuale;

G4-DMA: Economic performance

- incremento degli altri costi esterni gestionali (+47 milioni di euro) correlati ai maggiori costi di Pavimental, Autostrade Tech, Telepass ed ETC legati all'incremento delle attività, i maggiori costi per franchigie su sinistri, i costi sostenuti per la comunicazione istituzionale di Autostrade per l'Italia a supporto dell'emissione, a giugno 2015, del prestito obbligazionario destinato a investitori retail e i maggiori altri costi aeroportuali. Tali costi sono in parte compensati dai maggiori margini sui servizi di costruzione realizzati dalle strutture tecniche interne al Gruppo e dagli effetti legati all'internalizzazione delle attività di pulizia aeroportuale;
- maggiori oneri concessori per 15 milioni di euro (+3%), principalmente per i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie italiane;
- costo del lavoro in aumento, al netto dei costi capitalizzati, del 9% (+65 milioni di euro). A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, il costo del lavoro al lordo della quota capitalizzata è di 866 milioni di euro con un incremento di 79 milioni di euro (+10%) rispetto al 2014 (787 milioni di euro). Su base omogenea il costo del lavoro al lordo della componente capitalizzata è pari a 859 milioni con un incremento di 72 milioni di euro (+9,1% rispetto al 2014), dovuto a:
 - maggior costo medio unitario (+3%) principalmente legato agli oneri dai rinnovi contrattuali, dai piani di incentivazione del management e dagli incentivi all'esodo delle società italiane, in parte bilanciati dall'inserimento in Airport Cleaning e nelle società brasiliane di personale con differente regime contrattuale;
 - incremento di 855 unità medie, escluso il personale interinale (+6,1%).

Risultati e altri componenti economici

Il margine operativo lordo (EBITDA), 3.215 milioni di euro, aumenta di 46 milioni di euro rispetto al 2014. Su base omogenea il margine operativo lordo si incrementa di 147 milioni di euro (+5%). L'incremento è influenzato negativamente dalla perdita di ricavi conseguente alla ridotta operatività di Fiumicino conseguente all'incendio al Terminal 3.

Il risultato operativo (EBIT), pari a 2.212 milioni di euro, si incrementa di 279 milioni di euro (+14%) prevalentemente a causa del differente valore dei tassi di interesse utilizzati per l'attualizzazione dei fondi per accantonamenti alla fine di ciascun esercizio (determinando una variazione complessiva tra i due esercizi pari a 236 milioni di euro). Su base omogenea il risultato operativo si incrementa di 143 milioni di euro (+7%), per l'aumento dell'EBITDA, e per l'effetto combinato di:

- un impatto positivo derivante dall'aggiornamento della stima degli interventi previsti nei piani di manutenzione dei fondi ripristino e sostituzione di infrastrutture autostradali e dei fondi per rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per complessivi 40 milioni di euro;
- minori accantonamenti al fondo rischi, essenzialmente per vertenze in corso, per 16 milioni di euro;
- maggiori ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore per 65 milioni di euro

Gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni diminuiscono per un importo di circa 60 milioni di euro rispetto al 2014 (116 milioni di euro) e sono pari a 56 milioni di euro. Su base omogenea, si registra un incremento di 3 milioni di euro.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei proventi, sono pari a 792 milioni di euro e si incrementano di 172 milioni di euro rispetto al 2014 (620 milioni di euro). La variazione risente degli oneri finanziari netti per le operazioni non ricorrenti realizzate nel 2015, complessivamente pari a 234 milioni di euro, in particolare riferibili al riacquisto parziale di taluni prestiti obbligazionari di Atlantia e all'acquisto del prestito obbligazionario di Romulus Finance erogato ad Aeroporti di Roma. Su base omogenea, il saldo si riduce di 55 milioni di euro essenzialmente a seguito dei seguenti fattori:

- i minori interessi passivi e oneri finanziari netti delle società operanti in Italia (86 milioni di euro), prevalentemente in relazione alla riduzione dell'indebitamento finanziario netto medio rispetto al 2014 e del costo del debito conseguito tramite il rimborso del prestito obbligazionario di Atlantia di importo nominale pari a 2.094 milioni di euro, effettuato a giugno 2014, e le citate operazioni finanziarie non ricorrenti;
- i maggiori interessi attivi e proventi finanziari netti (10 milioni di euro) delle società operanti in Brasile e in Cile;
- le minori rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni (8 milioni di euro) che accolgono in entrambi gli esercizi le svalutazioni della partecipazione e delle attività finanziarie riconducibili a Compagnia Aerea Italiana (già Alitalia - Compagnia Aerea Italiana), pari a 36 milioni di euro nel 2015 e 44 milioni di euro nel 2014;
- i proventi finanziari rilevati nel 2014 da parte di Autostrade do Brasil (50 milioni di euro) in relazione agli accordi sottoscritti con il gruppo Bertin nell'ambito dell'acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012.

Gli oneri fiscali del 2015 sono pari a 470 milioni di euro e registrano una variazione in diminuzione di 83 milioni di euro (-15%) rispetto al 2014 (553 milioni di euro) di euro. Su base omogenea si registra un decremento di 26 milioni di euro.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (853 milioni di euro, in crescita del 15%), su base omogenea è pari a 1.019 milioni di euro e si incrementa di 195 milioni di euro (+24%).

La gestione operativa 2015 ha generato un cash flow operativo (FFO) di 2.105 milioni di euro, in aumento di 26 milioni di euro (+1%). Su base omogenea l'FFO presenta un incremento di 226 milioni di euro (+11%) per effetto della gestione operativa e dei minori oneri finanziari netti del 2015.

La situazione finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2015 presenta un indebitamento netto complessivo pari a 10.387 milioni di euro (-141 milioni di euro rispetto al 31.12.2014). Al netto del consolidamento di SAT, che ha comportato un aumento dell'indebitamento pari a 274 milioni di euro, la riduzione risulta pari a 415 milioni di euro.

Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.

Per maggiori dettagli sui dati consolidati (conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario), cfr. Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.



C. DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO INTEGRATO

G4-ECr

Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID)

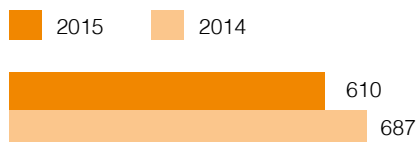
Grandezza con valenza informativa di carattere sociale che misura la ricchezza (economico-finanziaria) prodotta dall'azienda con riferimento agli interlocutori che partecipano alla sua distribuzione.

Nel 2015 sono stati generati 3.080 milioni di euro di Valore Aggiunto, con un incremento di circa il 10% rispetto al 2014; sull'incremento di valore creato incidono i maggiori ricavi da pedaggio (+4%), maggiori ricavi da servizi aeronautici (+9%) e da attività di costruzione (+35%). Il Valore Aggiunto risulta distribuito agli stakeholder del Gruppo, nel seguente modo:



ai finanziatori

il 20% del totale a titolo di remunerazione dei prestiti contratti (al netto dei proventi finanziari), pari a circa 610 milioni di euro



agli azionisti

il 24% del valore aggiunto integrato, mediante la distribuzione di dividendi per circa 725 milioni di euro



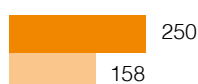
a favore dello Stato

(in Italia e all'estero) circa 494 milioni di euro (16% del totale) come imposte dirette, indirette, imposte differite. Lo stakeholder Stato ha percepito, inoltre, circa 477 milioni di euro a titolo di oneri concessori



all'impresa

una quota dell'8% del totale, corrispondente a circa 250 milioni di euro, pari all'autofinanziamento generato, calcolato come differenza tra utile di periodo e dividendi distribuiti



ai dipendenti

una quota del 32% del totale (1.001 milioni di euro) per salari, stipendi, trattamento di fine rapporto, accantonamenti per il personale, compensi di amministratori, oneri sociali e altri costi

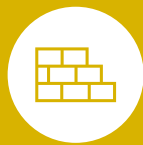


Prospetto di determinazione del VAID

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 accessorie¹.

(migliaia di euro)	2015	2014	Var. 2015/2014
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	6.682.460	6.108.267	9%
Ricavi da pedaggio	3.835.930	3.677.679	4%
Ricavi per servizi aeronautici (ricavi Aviation)	565.312	519.979	9%
Ricavi da attività di costruzione	716.412	530.502	35%
Ricavi per lavori su ordinazione	106.467	69.319	54%
Altri ricavi e proventi	1.458.339	1.310.788	11%
B) COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE	-2.486.086	-2.370.541	5%
Consumi di materie prime, sussidiarie, di consumo, costi di acquisto di merci	-378.510	-341.955	11%
Costi per servizi	-1.457.839	-1.141.158	28%
Costi per godimento di beni di terzi	-16.466	-14.576	13%
Fondi di accantonamento	-74.911	-349.868	-79%
Oneri diversi di gestione	-558.360	-522.984	7%
Valore aggiunto caratteristico lordo	4.196.374	3.737.726	12%
C) COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI	-199.869	47.360	n.s.
Valore aggiunto globale lordo	3.996.505	3.785.086	6%
- Ammortamenti	-916.892	-875.964	5%
Valore aggiunto globale netto	3.079.613	2.909.122	5,9%

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



2. CAPITALE INFRASTRUTTURALE

G4-4,6,EC7,EC8

Principali indicatori	2014	2015	Var. % 2015/2014
RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE (KM)	4.987	5.027	0,8%
Italia	2.965	3.005	1,3%
Autostrade per l'Italia	2.855	2.855	
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	6	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	32	
Tangenziale di Napoli	20	20	
Autostrade Meridionali ¹	52	52	
Società Autostrada Tirrenica ²	-	40	
Esteri	2.022	2.022	0,0%
Brasile ³	1.538	1.538	
Cile	313	313	
India ⁴	110	110	
Polonia	61	61	
AEROPORTI GESTITI	2	2	
ALTRE ATTIVITÀ (RETE CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO - KM)	6.794	6.901	1,6%
Italia - Telepass (km)	5.800	5.907	1,8%
USA - Electronic Transaction Consultants (km)	994	994	0,0%
TOTALE INVESTIMENTI (MILIONI DI EURO)	1.103	1.475	33,7%
Attività autostradali in Italia	774	967	24,9%
Piano Finanziario 1997	277	370	33,6%
IV Atto Aggiuntivo 2002	216	268	24,1%
Investimenti in Grandi Opere altre concessionarie	14	14	0,0%
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	224	250	11,6%
Investimenti Società Autostrada Tirrenica ²	-	15	
Investimenti in beni materiali	26	36	38,5%
Investimenti in altri beni immateriali	17	14	-17,6%
Attività aeroportuali in Italia (gruppo Aeroporti di Roma)⁵	173	336	94,2%
Interventi su Terminal e moli	34	82	141,2%
Area di imbarco E/F (Avancorpo e 3° BHS)	51	80	56,9%
Interventi su piste e piazzali	25	69	176,0%
Interventi su sottosistemi bagagli e impianti aeroportuali	11	47	327,3%
Interventi su sistemi tecnologici e reti	17	12	-29,4%
Altro	35	46	31,4%
Attività autostradali estere⁶	156	172	10,3%

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

(2) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente con scadenza al 2040. Società consolidata a partire dal 30 settembre 2015.

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

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

(5) Comprensivi degli investimenti a carico ENAC per 18 milioni di euro nel 2015 e 22 milioni di euro nel 2014.

(6) La voce include gli investimenti in attività in concessione, investimenti in attività materiali e investimenti in altre attività immateriali, così come presentati nel prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto nella Relazione Finanziaria Annuale 2015 consolidata di Atlantia.

VARIANTE DI VALICO, UNA DELLE PIÙ IMPORTANTI INFRASTRUTTURE D'EUROPA

G4-EC7

Il 23 dicembre 2015, Autostrade per l'Italia ha inaugurato la Variante di Valico, l'opera principe del Piano di investimenti in Grandi Opere del 1997 per il miglioramento della capacità della rete autostradale in esercizio.

Il potenziamento del tratto appenninico dell'A1, tra Bologna Casalecchio e Barberino, rappresentava, infatti, un intervento prioritario data l'importanza strategica per il collegamento tra Nord e Sud del Paese e la mobilità di persone e merci tra l'Europa e il Mediterraneo.

La Variante di Valico è una delle più importanti infrastrutture realizzate in Europa negli ultimi 20 anni:

- 59 km di rete potenziati, di cui 32 in variante
- 41 viadotti
- 41 gallerie (pari alla metà del tracciato)
- 4,1 miliardi di investimenti, interamente a carico di Autostrade per l'Italia.

La storia

- Al 1982 risale la prima proposta progettuale dell'allora Società Autostrade.
- Nel 1986, l'approvazione del Piano Generale dei Trasporti recepisce il potenziamento dell'autostrada.
- Nel 1992, il progetto viene approvato dalle Regioni ai fini localizzativi e dall'ANAS in linea tecnica.
- Nel 1996 il Governo approva l'intervento di potenziamento.
- Nel 1997 Autostrade e ANAS firmano la nuova convenzione, con la quale viene estesa la concessione autostradale dal 2018 al 2038 e viene assunto l'impegno a realizzare - senza alcun aggravio di tariffa - il potenziamento dell'A1 tra Firenze e Bologna con la costruzione di un nuovo tratto in variante, più moderno ed efficiente, denominato Variante di Valico.
- Nel 2006 viene rilasciata l'ultima autorizzazione amministrativa per lo sviluppo dell'opera.
- Nel 2010 è stato completato lo scavo della Galleria di Base (9 km), opera simbolo della Variante di Valico.
- Nel 2014 si concludono i lavori in tutte le gallerie della Variante di Valico con l'abbattimento dell'ultimo diaframma (galleria di Val di Sambro).
- Il 23 dicembre 2015, l'opera viene aperta al traffico.

Il costo dell'opera, interamente a carico di Autostrade per l'Italia, in questi anni è passato da 2,5 a 4,1 miliardi di euro a consuntivo per effetto di un aumento del costo delle materie prime, di modifiche normative, di iter e prescrizioni autorizzative e per affinamenti progettuali.

La Variante di Valico permette ai viaggiatori di attraversare l'Appennino su un tracciato alternativo di 32 km, realizzato con una quota di Valico più bassa di 226 metri rispetto a quello già esistente, che consente un risparmio di almeno 15 minuti sui tempi di percorrenza e la riduzione di circa 100 milioni di litri di carburante complessivamente in un anno.





La Variante di Valico rappresenta, inoltre, un primato tecnologico italiano anche per la complessità degli interventi realizzati in uno dei territori morfologicamente e geologicamente più complessi d'Europa. Per i lavori di scavo dei tratti in galleria è stata utilizzata la fresa TBM (Tunnel Boring Machine) di proprietà di Toto Costruzioni, la prima fresa scudata con un diametro di 15,62 m, una lunghezza complessiva di 110 m e un costo che si aggira intorno ai 50 milioni di euro.

L'uso di questa tecnologia ha consentito:

- un ritmo di lavoro circa 10 volte superiore rispetto alle tecniche tradizionali;
- un elevato grado di sicurezza degli operatori in galleria;
- maggiori garanzie di qualità.

I lavori della Variante di Valico, il cui tracciato interessa 8 comuni dell'Emilia-Romagna e della Toscana, hanno previsto parallelamente la realizzazione e il finanziamento da parte di Autostrade per l'Italia di una serie di interventi a favore del territorio tra cui:

- il potenziamento delle viabilità locali e opere di collegamento;
- la realizzazione di gallerie artificiali antirumore;
- la costruzione di scuole e impianti sportivi;
- il recupero di beni culturali e naturali;
- la realizzazione di interventi per la tutela e la mitigazione degli impatti ambientali.

Fondamentale è stata, e continua a essere, l'attività di monitoraggio per la quale nel 2002 sono stati istituiti gli Osservatori ambientali delle Regioni Toscana ed Emilia-Romagna, sotto la supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Gli Osservatori costituiscono il primo organismo previsto in Italia da un accordo tra le parti interessate per monitorare i possibili impatti, sull'ambiente e sulle comunità locali, legati alla fase di realizzazione delle infrastrutture e controllare l'adempimento di quanto pattuito o prescritto all'atto dell'approvazione del progetto.

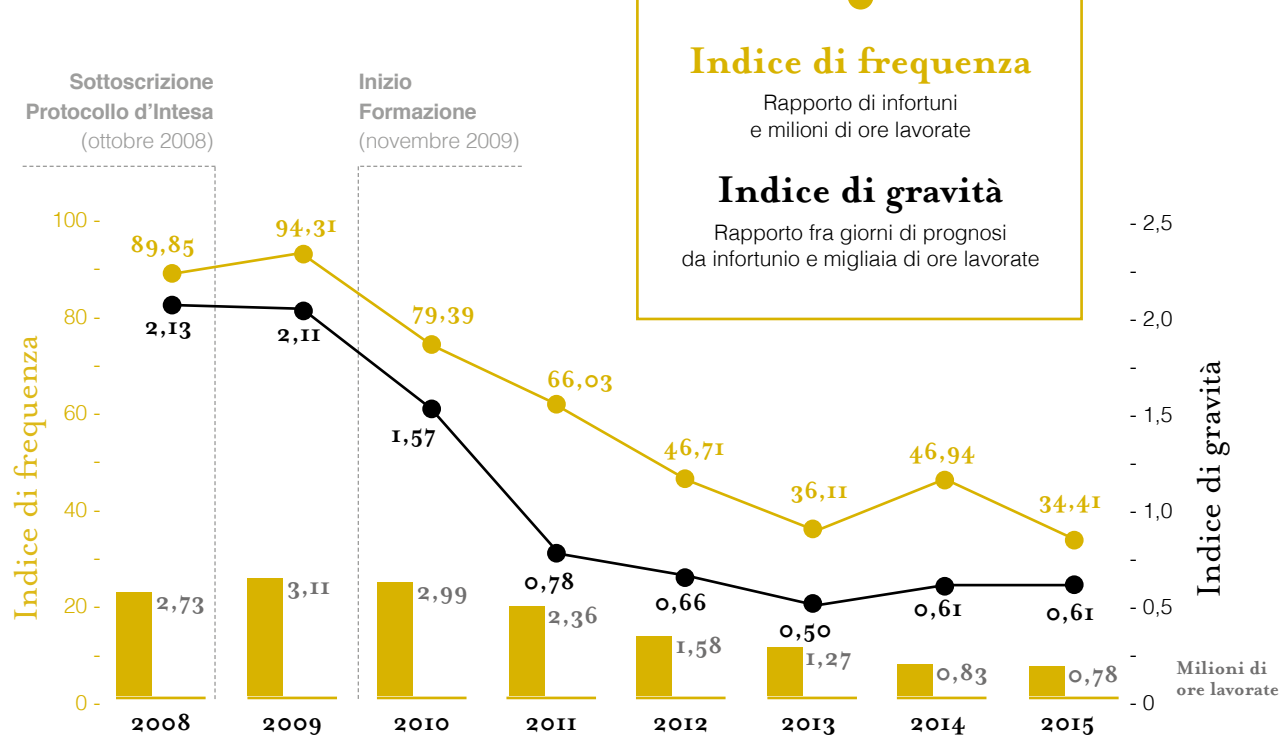
La Variante di Valico è stata anche un importante banco di prova per la sperimentazione di strumenti innovativi in ambito di sicurezza sul lavoro. Nel 2008 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Provincia, Autostrade, imprese appaltatrici, Organizzazioni sindacali di categoria, Regione Emilia-Romagna, Azienda USL di Bologna, Direzione territoriale del lavoro, INAIL,

Vigili del Fuoco, 118 e Comuni coinvolti, con il quale è stato adottato un sistema di controllo delle presenze sui cantieri e di registrazione e analisi dei "quasi infortuni", cioè quelle situazioni di pericolo potenziale e/o di carenza delle procedure di sicurezza. Il sistema prevede che la segnalazione sia effettuata direttamente dai lavoratori opportunamente formati e sensibilizzati sulle politiche e le buone pratiche per la sicurezza sul lavoro.

Questo modello ha portato a una riduzione significativa degli indici infortunistici sui cantieri della Variante di Valico con un calo del 62% dell'indice di frequenza degli infortuni e del 71% dell'indice di gravità nel periodo 2008-2015.

Evoluzione degli indicatori di sicurezza nei cantieri

Lotti 5A-5B-6-7 della Variante di Valico

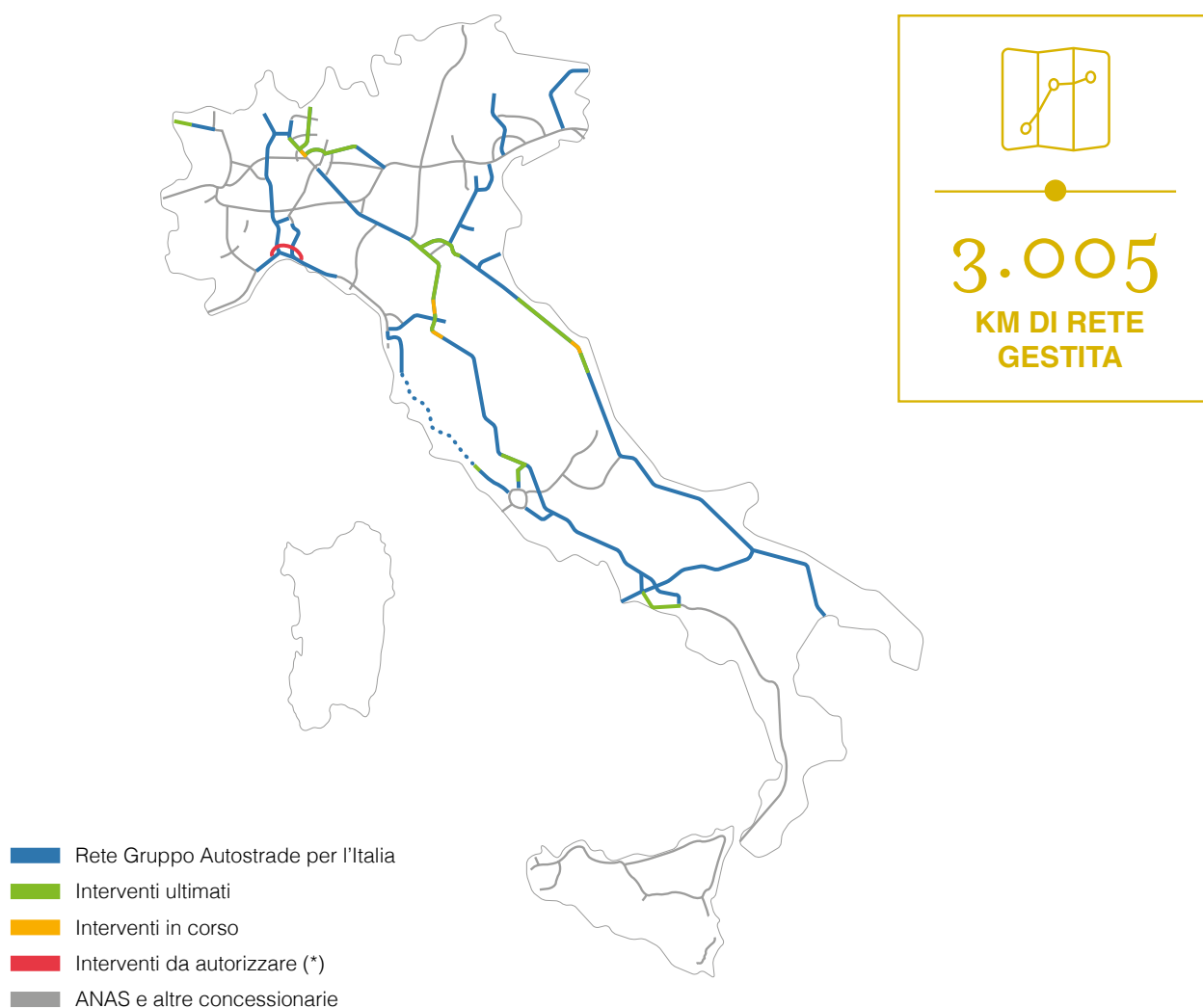


INFRASTRUTTURE IN ITALIA

Attività autostradale

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

Il Gruppo Autostrade per l'Italia ha in corso di realizzazione un programma di investimenti (vedi tabella seguente) per il miglioramento della capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionali, al fine di assicurare una crescente sicurezza della mobilità e migliori livelli di servizio.





G4-EC8

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

Piani	Km totali	Km aperti	Stima investimento totale (mld euro) ¹	Lavori completati (mld euro)
Piano Finanziario del 1997	233	197	6,8	5,5
IV Atto Aggiuntivo 2002 (2004)	270	213	7,4	3,4
Convenzione Unica 2007 ²	325	0	5,0	0,0
Ulteriori interventi ²	0	0	2,0	0,3
Società controllate	32	32	1,0	0,9
Società Autostrada Tirrenica ³	205	4	1,4	0,2
TOTALE GRUPPO ITALIA	1.065	446	23,6	10,3

(1) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2015, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi del Piano Finanziario 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri Investimenti.

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

(3) Società consolidata a partire dal 30 settembre 2015.

Per quanto riguarda il Piano Finanziario del 1997, al 31 dicembre 2015, con l'apertura della Variante di Valico, circa l'81% dei lavori è stato eseguito (84% in termini di km di intervento). Sono stati inoltre avviati i lavori del lotto 1 dell'ampliamento alla terza corsia tra Barberino e Firenze Nord e delle opere di completamento fuori asse autostradale della tratta Firenze Nord-Firenze Sud della A1.

Con riferimento al Piano del IV Atto Aggiuntivo, che è finalizzato in particolar modo al potenziamento della rete autostradale in prossimità di alcune grandi aree metropolitane e lungo la dorsale adriatica, al 31 dicembre 2015, oltre il 46% dei lavori è stato già eseguito (79% in termini di km di intervento). La principale opera per contenuti tecnici ed economici del IV Atto Aggiuntivo è il potenziamento del Nodo di Genova, opera che rappresenterà, di fatto, un raddoppiamento del tratto di autostrada A10 in prossimità della città di Genova.

Infine, si evidenzia il programma di interventi relativo all'autostrada Civitavecchia-Livorno. La Società Autostrada Tirrenica (SAT), società nuovamente acquisita dal Gruppo a settembre 2015, ha in corso la realizzazione dell'estensione della tratta in gestione da Civitavecchia a Tarquinia il cui avanzamento al 31 dicembre 2015 è di circa il 90%. Il completamento dell'intera tratta da Tarquinia a Livorno (per un investimento totale stimato in 1,2 miliardi di euro) è invece subordinato alla stipula di un atto aggiuntivo alla Convenzione Unica che avrà luogo solo al verificarsi dei presupposti tecnici, economici e finanziari da accertare congiuntamente con il Concedente.

Per maggiori informazioni sul piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana in concessione si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.

Piano Finanziario del 1997

A8 MILANO-VARESE

Tratta Milano-Gallarate:
ampliamento alle 3^a e 4^a corsia

• Importo (milioni di euro)	65,0
• Km oggetto d'intervento	28,7
• Km aperti al traffico	28,7

A1 MILANO-NAPOLI

Tratta Modena-Bologna:
ampliamento alla 4^a corsia

• Importo (milioni di euro)	180,0
• Km oggetto d'intervento	31,6
• Km aperti al traffico	31,6

A14 BOLOGNA-TARANTO

Tangenziale di Bologna:
realizzazione della 3^a corsia dinamica

• Importo (milioni di euro)	59,0
• Km oggetto d'intervento	13,7
• Km aperti al traffico	13,7

A1 MILANO-NAPOLI

Tratta Casalecchio-Sasso Marconi:
ampliamento alla 3^a corsia

• Importo (milioni di euro)	83,0
• Km oggetto d'intervento	4,1
• Km aperti al traffico	4,1

A1 MILANO-NAPOLI

Tratta Barberino-Incisa:
ampliamento alla 3^a corsia

• Importo (milioni di euro)	2.059,0
• Km oggetto d'intervento	58,5
• Km aperti al traffico	21,9

A1 MILANO-NAPOLI

Variante di Valico

• Importo (milioni di euro)	4.097,0
• Km oggetto d'intervento	58,7
• Km aperti al traffico	58,7

A1 MILANO-NAPOLI

Tratta Orte-Roma Nord:
ampliamento alla 3^a corsia

• Importo (milioni di euro)	192,0
• Km oggetto d'intervento	37,8
• Km aperti al traffico	37,8

- Rete Autostrade per l'Italia
- Tratte soggette a potenziamento
- ANAS e altre concessionarie

Ulteriori interventi: 27 milioni di euro. Lavori di ampliamento del ponte sul Volturmo, attraversamento del Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati, realizzazione Svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).



IV Atto Aggiuntivo 2002 (2004)

A9 LAINATE-COMO-CHIASO

Tratta Lainate-Como Grandate:
ampliamento alla 3ª corsia

• Importo (milioni di euro)	345,0
• Km oggetto d'intervento	23,2
• Km aperti al traffico	23,2

A4 MILANO-BRESCIA

Tratta Milano Est-Bergamo:
ampliamento alla 4ª corsia

• Importo (milioni di euro)	514,0
• Km oggetto d'intervento	33,6
• Km aperti al traffico	33,6

A8 MILANO-VARESE

Tratta tra la barriera di Milano Nord
e l'Interconnessione di Lainate:
ampliamento alla 5ª corsia
Collegamento Nuova Fiera di Milano

• Importo (milioni di euro)	297,0
• Km oggetto d'intervento	8,2
• Km aperti al traffico	6,0

A14 BOLOGNA-TARANTO

Tratta Rimini Nord-Porto S. Elpidio:
ampliamento alla 3ª corsia
Nuovo svincolo di Montemarciano
Nuovo svincolo di Porto S. Elpidio

• Importo (milioni di euro)	2.541,0
• Km oggetto d'intervento	154,7
• Km aperti al traffico	134,6

PASSANTE DI GENOVA




Gronda di Ponente:
adeguamento, potenziamento
e altri interventi

• Importo (milioni di euro)	3.256,0
• Km oggetto d'intervento	34,8
• Km aperti al traffico	-

A1 MILANO-NAPOLI

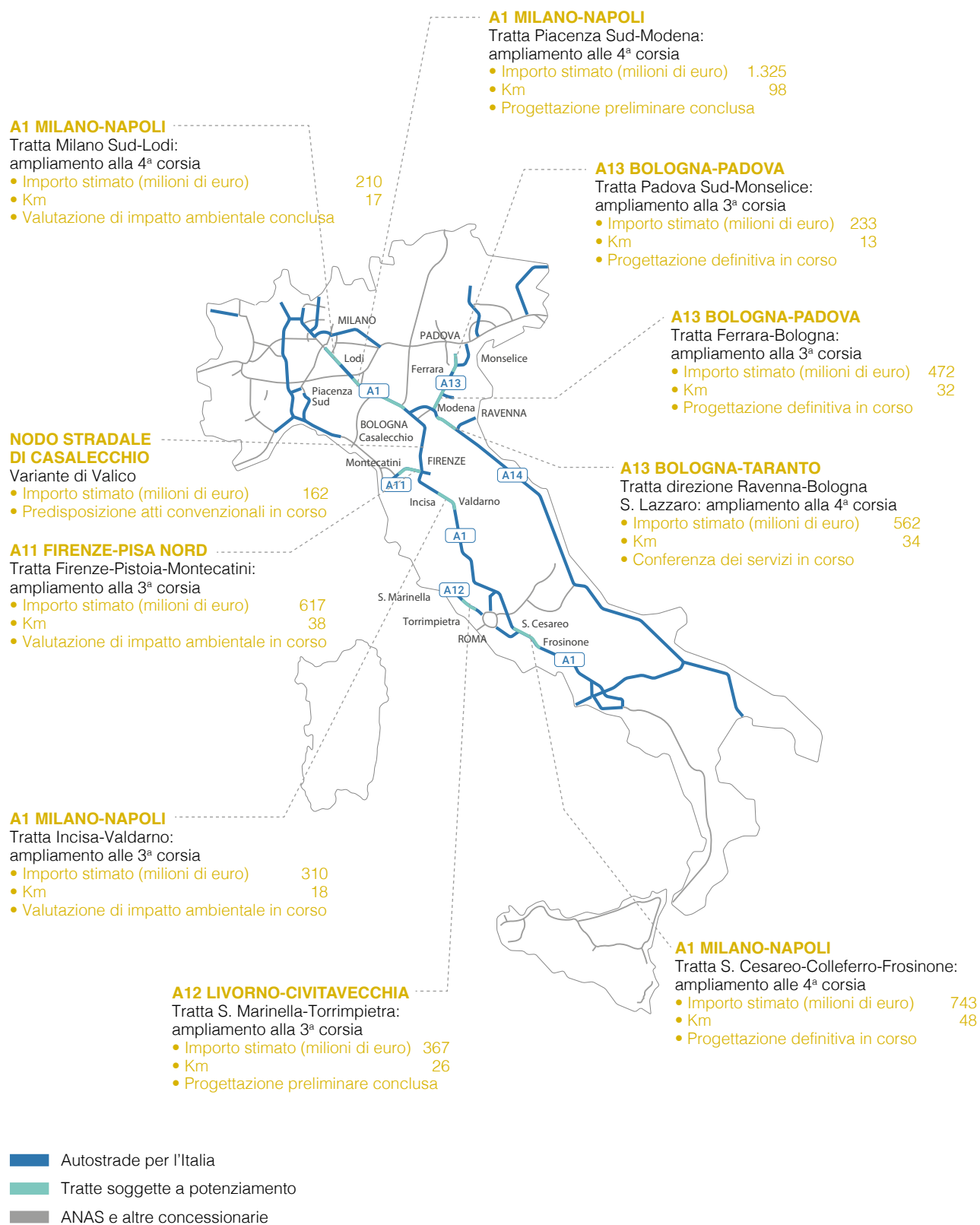
Tratta Fiano Romano-Settebagni:
adeguamento 3ª corsia
Nuovo svincolo Castelnuovo di Porto

• Importo (milioni di euro)	129,0
• Km oggetto d'intervento	15,9
• Km aperti al traffico	15,9

-  Autostrade per l'Italia
-  Tratte soggette a potenziamento
-  ANAS e altre concessionarie

Ulteriori interventi: 342 milioni di euro. Lavori in corso di affidamento per lo svincolo Maddaloni; lavori in corso per il Piano Sicurezza Gallerie e lo svincolo di Padova Zona Industriale; lavori ultimati sullo svincolo di Villamarzana, svincolo di Ferentino, svincolo di Guidonia e svincolo di Rubicone.

Convenzione Unica 2007





Attività aeroportuale

- Il più importante sistema aeroportuale italiano.
- 2 aeroporti: 4 terminal (Fiumicino), 2 terminal (Ciampino), oltre 46 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.

2015 ha registrato una forte accelerazione degli investimenti da parte di Aeroporti di Roma, che ammontano a 336 milioni di euro (+163 milioni di euro rispetto al 2014). Fra i principali interventi, si segnala il completamento dei lavori di riqualifica di Pista 3 e quelli per la realizzazione della zona de-icing presso la testata di Pista 1; lavori di adeguamento della hall arrivi landside del Terminal 3 e quelli di miglioramento estetico e funzionale della zona di collegamento landside fra Terminal 1 e Terminal 2, nonché quelli del corridoio arrivi dell'area di imbarco D; lavori di riqualifica del sottopasso stradale del Terminal 3.

Sono in fase di completamento, inoltre, gli interventi di riqualifica ed estensione dei "Piazzali 200" nell'area est dell'aerostazione e i lavori di riqualifica del sottopasso stradale del Terminal 1. Per informazioni di dettaglio sui piani di investimento aeroportuale, cfr. Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.

INFRASTRUTTURE ALL'ESTERO

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

Gli investimenti delle società controllate estere nel 2015 risultano pari a 182,8 milioni di euro (+13,1% rispetto al 2014) dovuti in particolare a investimenti delle società Costanera Norte e Nascente das Gerais (circa 130 milioni di euro complessivamente).

Per maggiori dettagli sulle infrastrutture gestite da Autostrade per l'Italia all'estero: www.autostrade.it/it/worldwide/presenza-nel-mondo



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 Atlantia Bertin Concessões S.A., costituita con il gruppo Bertin (Atlantia detiene il 50% + 1 azione).



Le società concessionarie controllate operanti in Brasile, Triângulo do Sol, Rodovias das Colinas e Rodovia MG050, hanno in corso programmi di investimento per il potenziamento delle tratte autostradali gestite. La Società Concessionaria Rodovias do Tietê non è consolidata al 31.12.2015. Per informazioni di dettaglio si rimanda al paragrafo Attività autostradali estere della Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.



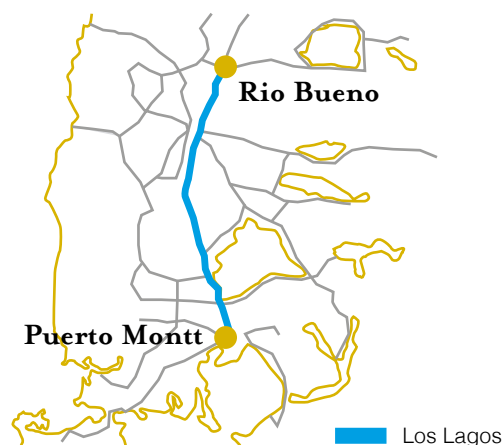
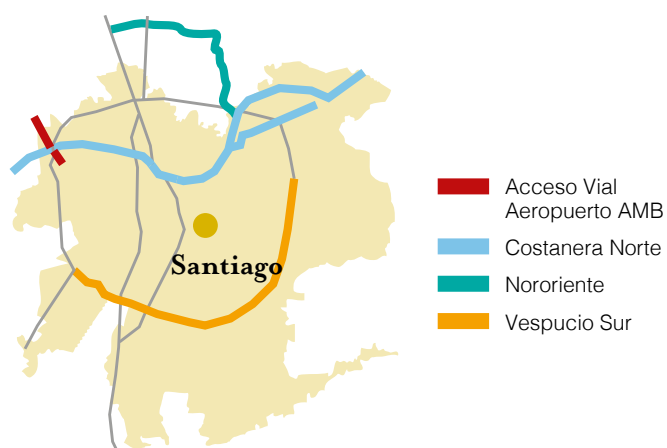
Cile

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

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.

La concessionaria Costanera Norte ha sottoscritto con lo Stato cileno il Programma Santiago Centro Oriente (c.d. "CC7") che prevede la realizzazione di 7 interventi volti a eliminare i principali colli di bottiglia sulla tratta in concessione. A fine 2015 è stato eseguito circa il 52% degli investimenti previsti.

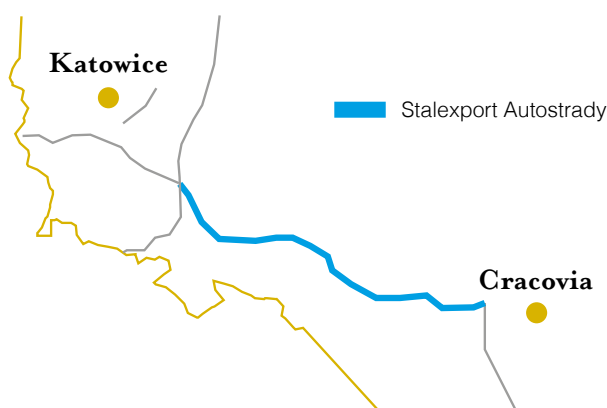


Polonia

- 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.

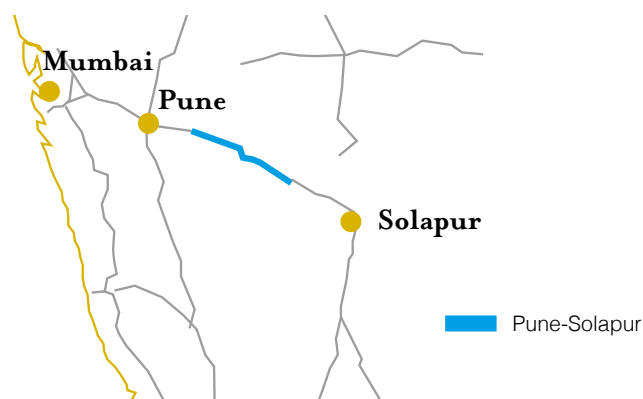
Allo stato attuale è in corso la realizzazione della seconda e ultima fase del piano di investimenti e manutenzioni.



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. Nel mese di gennaio 2015 sono entrati in esercizio anche i rimanenti 25 km ampliati da due a quattro corsie.



RETI CON SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO

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



3. CAPITALE UMANO

Principali indicatori	2014	2015	Var. 2015/2014
Organico complessivo	14.828	15.659	5,6%
A tempo indeterminato	13.688	14.406	5,2%
A tempo determinato	1.140	1.253	9,9%
Suddivisione dell'organico per paese	14.828	15.659	5,6%
Italia	11.876	12.538	5,6%
Polonia	318	320	0,6%
Brasile	1.400	1.561	11,5%
Cile	787	738	-6,2%
Stati Uniti	444	500	12,6%
India	3	2	-33,3%
Presenza femminile nel Gruppo	3.995	4.326	8,3%
Italia	2.800	3.092	10,4%
Eestero	1.195	1.234	3,3%
A tempo indeterminato	3.411	3.707	8,7%
A tempo determinato	584	619	6,0%
Organico medio (include il personale interinale)	13.661	14.600	6,9%
Personale interinale medio	49	55	12,2%
Organico per qualifica	14.828	15.659	5,6%
Dirigenti	236	243	3,0%
Quadri	974	989	1,5%
Impiegati	6.561	6.932	5,7%
Operai	3.613	4.075	12,8%
Corpo esattoriale	3.444	3.420	-0,7%
Costo del lavoro (milioni di euro)	787	859	9,1%
Ore di formazione erogata	173.443	226.593	30,6%
Mobilità orizzontale	721	902	25,1%
Mobilità verticale	383	635	65,8%
Turnover del personale a tempo indeterminato			
Cessazioni	1.388	1.465	5,5%
- uomini	887	1.060	19,5%
- donne	501	405	-19,2%
- fino a 30 anni	532	475	-10,7%
- 30-50 anni	600	655	9,2%
- oltre 50 anni	256	335	30,9%
- in Italia	276	336	21,7%
- all'estero	1.112	1.129	1,5%
Assunzioni	1.885	2.132	13,1%
- uomini	1.338	1.441	7,7%
- donne	547	691	26,3%
- fino a 30 anni	652	677	3,8%
- 30-50 anni	906	1.136	25,4%
- oltre 50 anni	327	319	-2,4%
- in Italia	545	840	54,1%
- all'estero	1.340	1.292	-3,6%
Risorse Full time / % su totale organico	12.341 / 83%	12.836 / 82%	4,0%
Risorse Part time / % su totale organico	2.487 / 17%	2.823 / 18%	13,5%



ORGANICO E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

G4-DMA: Employment

Nel 2015 Atlantia ha incrementato l'organico (+6%) in un contesto macroeconomico particolarmente difficile e ha anche aumentato la stabilità dell'occupazione (i dipendenti part-time al 31.12.2015 rappresentano l'8% dell'organico del Gruppo, una percentuale sostanzialmente dimezzata rispetto al 2014). Resta sostanzialmente stabile la suddivisione della forza lavoro tra Italia (80%) e estero (20%) rispetto all'anno precedente.

L'aumento dell'organico totale è riconducibile prevalentemente a: operazioni di internalizzazione di attività, quali la gestione delle pulizie negli scali aeroportuali di Fiumicino e Ciampino e la prosecuzione del progetto per la manutenzione ordinaria delle concessionarie brasiliane Triangulo do Sol e Colinas, le nuove assunzioni del Gruppo Aeroporti di Roma legate alla realizzazione del piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma e le azioni di miglioramento dell'assistenza ai passeggeri, l'avvio di nuove commesse della società Pavimental.

A questo si aggiungono le persone della Società Autostrada Tirrenica entrata nel perimetro di consolidamento dal 30 settembre 2015.

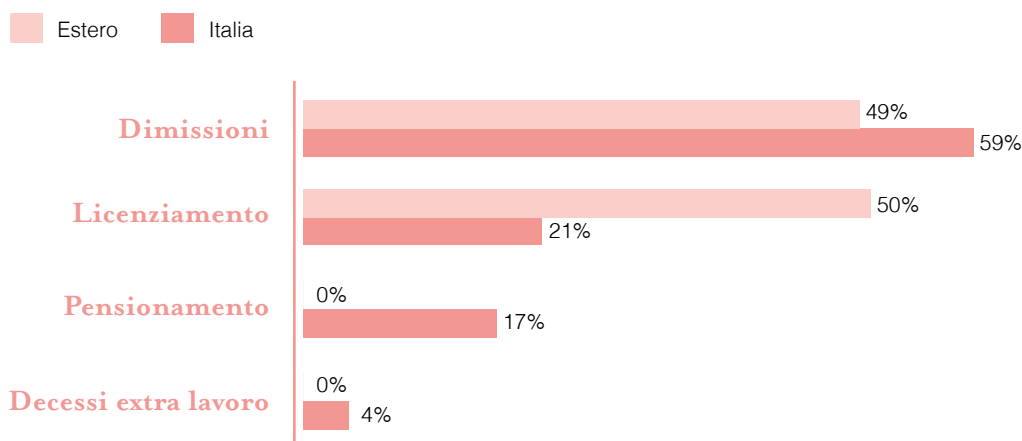
In merito al turnover si riscontra un saldo positivo per entrambi i generi (+286 donne; +381 uomini). Il saldo è positivo anche

rispetto all'area geografica (Italia ed estero), con il mercato estero che presenta (soprattutto in Sud America) una maggiore flessibilità e quindi variazioni più significative in entrata e in uscita rispetto al mercato italiano.

Il costo del lavoro su base omogenea, al lordo della quota capitalizzata, è pari a 859 milioni di euro con un incremento di 72 milioni di euro (+9,1%) rispetto al 2014, dovuto all'aumento dell'organico medio e del costo medio unitario per i rinnovi contrattuali, i piani di incentivazione del management e gli incentivi all'esodo.

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

Cause di cessazione del rapporto di lavoro nel 2015



I dati sono riferiti ai contratti a tempo indeterminato e le percentuali sono calcolate rispetto al totale cessazioni Italia e estero.



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

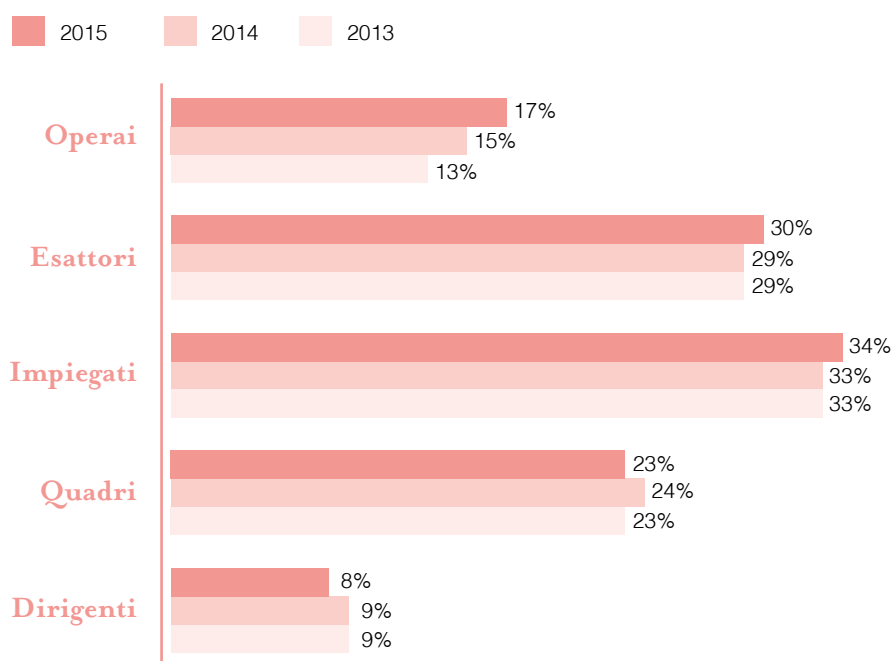
DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

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

Genere

Al 31.12.2015 sono 4.326 le donne nel Gruppo, pari al 27,6% dell'organico, e in incremento dell'8,5% rispetto al 2014. Considerando solo le società controllate all'estero, le donne in organico rappresentano il 39,5% circa della forza lavoro.

Presenza femminile per qualifica



Il rapporto del salario base tra uomo e donna per inquadramento è pari a 1 e si registra una sostanziale similarità anche per quanto riguarda la remunerazione tra uomo e donna all'interno delle categorie di inquadramento¹.

Qualifica	Rapporto remunerazione Donna/Uomo
Top Manager	0,64
Dirigenti	0,79
Quadri	0,96
Impiegati	0,92
Esattori / Operai	0,86

(1) I dati relativi a salari e remunerazioni uomo/donna si riferiscono al perimetro Italia (Atlantia, Gruppo ASPI in Italia, ADR, Spea, Pavimental).



G4-LA3

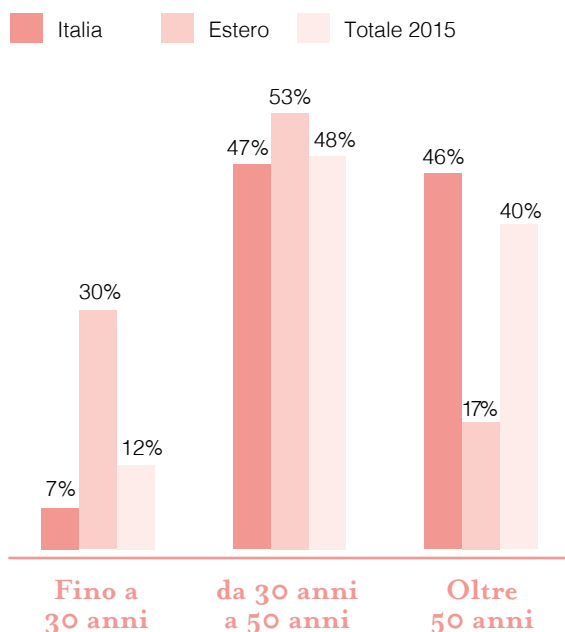
Atlantia, inoltre, offre misure supplementari destinate ai dipendenti e ai loro figli a sostegno della genitorialità e di supporto al reinserimento post congedo. Il tasso di rientro² medio dal congedo parentale è pari al 91%.

Età e anzianità aziendale

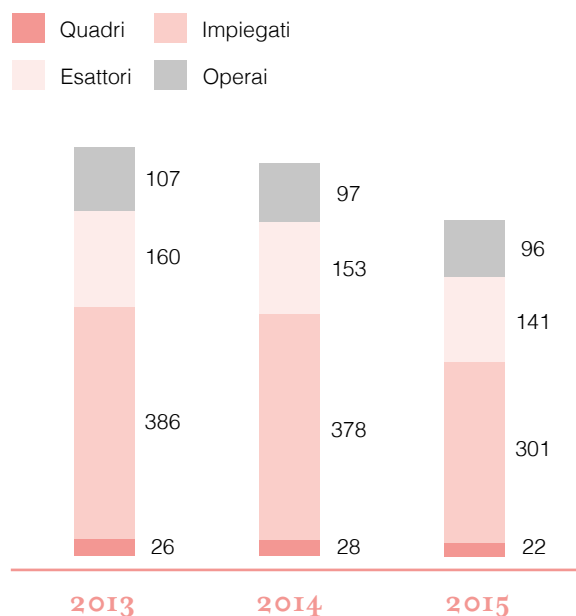
L'età e l'anzianità media del Gruppo si confermano stabili con valori pari a, rispettivamente, 45 e 14 anni.

Rispetto al 2014 diminuisce di tre punti percentuali l'organico appartenente alla fascia d'età compresa tra 30 e 50 anni, viceversa si registra un aumento di personale di età inferiore a 30 anni e superiore ai 50.

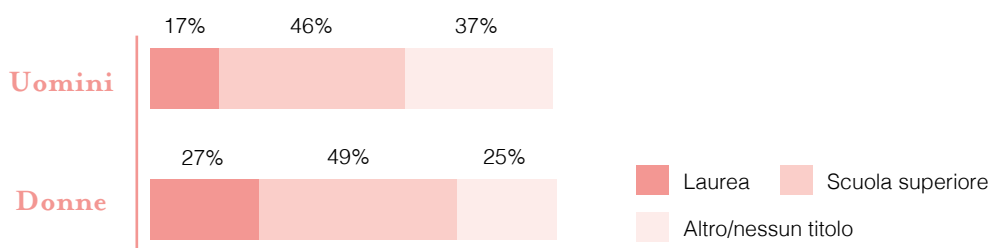
Organico per fasce di età



Categorie protette



Scolarizzazione (ripartizione dell'organico 2015 per titolo di studio)



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



INVESTIMENTI SUL CAPITALE UMANO

G4-DMA: Employment

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

Agli strumenti interni utilizzati e strutturati in base alla seniority e alle competenze richieste, si affiancano importanti collaborazioni e partnership con il mondo accademico come per il progetto "Atlantia per la Conoscenza", principale canale di selezione junior e di promozione dell'employer branding aziendale, che ha previsto, anche nel 2015, progetti multidisciplinari, tavole ro-

tonde, seminari tematici con i principali centri universitari e di ricerca italiani, e il supporto a studenti attraverso l'erogazione di borse di studio e l'assegnazione di project work aziendali.

La Direzione Risorse Umane di Gruppo, anche nel 2015, 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 del Gruppo e viene effettuata garantendo condizioni in linea con il percorso professionale della risorsa e le prospettive del nuovo ruolo. Nel 2015 la percentuale di copertura delle posizioni aperte con candidati interni è stata del 41%³.



Nel 2015 il Gruppo ha continuato a investire sulla promozione dello sviluppo professionale e formativo dei colleghi, in particolare con un focus privilegiato sui driver di "Qualità del Servizio" e "Sicurezza", valori fondamentali e prioritari del Gruppo Atlantia.

Tra le iniziative in linea con tale focus, si evidenzia "Atlantia for value", un programma finalizzato all'integrazione del patrimonio "culturale" del Gruppo e alla trasformazione dei valori (Cliente,

Ambiente e Sicurezza) in azioni e risultati tangibili per il business. In particolare, sono stati svolti 3 workshop tematici coinvolgendo circa 140 persone.

Nel corso del 2015 è stato realizzato il progetto "Talent Upgrade", che ha previsto un programma di incontri tra Amministrato Delegato di Gruppo e giovani Professional, con l'obiettivo di condividere le sfide competitive dell'Azienda, approfondire le

(3) Percentuale calcolata su intero perimetro considerando l'organico a tempo indeterminato. La percentuale sale al 64% se si fa riferimento al solo perimetro Italia.



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

aspirazioni professionali e cogliere stimoli e idee per individuare azioni per un più efficace e veloce sviluppo professionale dei "neo inseriti".

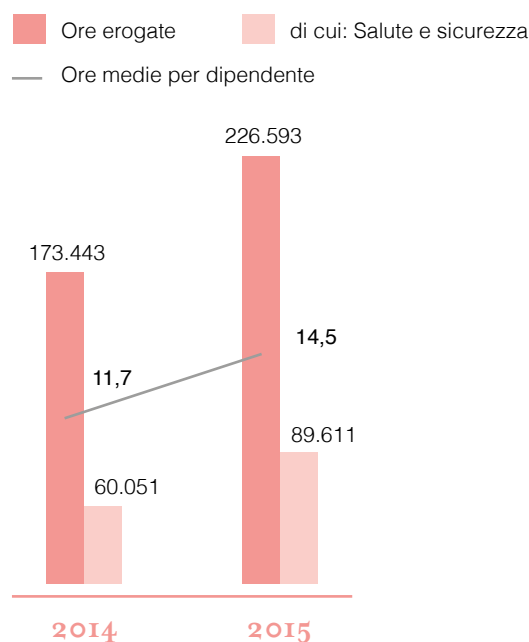
Nell'anno è stato, inoltre, attivato il programma di formazione e di sviluppo Expo Challenge, finalizzato a sviluppare competenze di project management, di comunicazione efficace, negoziazione, problem solving, gioco di squadra e gestione degli imprevisti.

Ulteriori strumenti e programmi di Talent Management adottati nel 2015 sono stati:

- Il Performance Management: la valutazione annuale delle performance è la base essenziale per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. Il sistema di PM offre ai dipendenti maggiore trasparenza e opportunità di feedback puntuali da parte del responsabile, contribuendo in tal modo a una maggiore interconnessione tra produttività, motivazione e fiducia verso l'organizzazione. Nel 2015 i dipendenti che hanno preso parte a un processo di valutazione sono stati 4.321, il 30% dell'organico a tempo indeterminato (23% è stata la copertura per gli uomini e 51% per le donne)⁴. In particolare, 3.499 dipendenti, di cui il 96% tra Quadri e Impiegati, hanno preso parte al processo di Performance Management.
- Gli Assessment Manageriali: percorso di valutazione e sviluppo per figure professionali con crescente ed espressa responsabilità di processi e di coordinamento di risorse.
- Il Business Game: un percorso di valutazione e sviluppo dedicato alle figure Professional del Gruppo con performance eccellenti e con un'esperienza professionale fino a 5 anni, volto a misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e a consolidare la professionalità richiesta dal ruolo ricoperto oltre alla definizione di piani di sviluppo personalizzati.
- Programmi di coaching individuali e di inserimento al ruolo professionale.

La formazione rappresenta una leva per la crescita professionale delle risorse, per l'innovazione dei processi e per la realizzazione degli obiettivi del Gruppo. Ciò trova conferma dall'incremento del 31% delle ore di formazione erogate nel 2015 rispetto

all'anno precedente e del 25% dell'investimento sostenuto che nel 2015 è stato di circa 2,5 milioni di euro (di cui 44% finanziati da Fondi Interprofessionali per la formazione continua).



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

Inoltre, oltre 1.000 dipendenti hanno ricevuto nel 2015 una formazione specifica sulla "security"⁵, affrontando anche l'aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività. Atlantia ha inoltre erogato circa 4.832 ore di formazione a partner d'affari (fornitori di beni, servizi e appaltatori), il 46% del quale in materia ambientale e sul tema della tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, e il restante 54% come formazione professionale.

(4) Include anche il numero di dipendenti valutati con strumenti differenti dal Performance Management system (es. 360° feedback).

(5) Circa il 100% dei dipendenti addetti alla security, per un totale di circa 9.600 ore erogate.



SICUREZZA SUL LAVORO

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

G4-LA5, LA6, LA7, CRE6, HR2

La tutela della salute e sicurezza sul lavoro rappresenta uno dei principali obiettivi del Gruppo, che si concretizza nell'adozione di idonee metodologie di valutazione del rischio incidenti e malattie professionali⁶, e di misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura, in particolar modo quelle più esposte in quanto impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture.

In particolar modo sull'elemento fondamentale della prevenzione, gioca da sempre un ruolo di primo piano l'attività di sensibilizzazione e formazione (+49% le ore di formazione erogate sulla salute e sicurezza nel 2015) e il coinvolgimento attivo dei lavoratori anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo infortuni.

Tutti questi aspetti trovano integrazione nel Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, adottato già da diversi anni

e che definisce procedure, responsabilità, obiettivi e strumenti per la realizzazione della "Politica della Sicurezza" di Gruppo e il miglioramento continuo delle performance in tale ambito, nel rispetto della normativa-paese vigente.

Con riferimento all'intero perimetro di Gruppo, il 71% circa (+4% rispetto al 2014) dei dipendenti opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza certificato secondo lo standard internazionale BS OHSAS 18001. Inoltre, il 56,5% dei lavoratori del Gruppo è rappresentato in un Comitato per la Salute e Sicurezza (+20% rispetto al 2014).

Per quanto concerne i dati infortunistici, si evidenzia che l'incremento nel 2015 degli indici di frequenza e gravità è collegato in particolare agli eventi connessi con l'incendio che ha interessato il 7 maggio 2015 parte del Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino. Tali eventi hanno riguardato stati di malessere che sono stati comunque classificati come infortuni sul lavoro.

Indici di Gruppo	2013	2014	2015
Indice frequenza infortuni (TI) ⁷	4,3	4,6	6,5
Indice frequenza infortuni (TI2) ⁸	21,5	22,9	32,4
Indice giornate di lavoro perse (IG) ⁹	95	84	110
Tasso assenteismo (TA) ¹⁰	12.015	10.499	11.578
Numero infortuni ¹¹	409	566	825
di cui mortali	2	1	-

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

(7) 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.

(8) 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.

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

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

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



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

Nel corso del 2015 Autostrade per l'Italia ha esteso l'iniziativa dei Safety Walk alle imprese appaltatrici, per sensibilizzare i loro dipendenti sui comportamenti sicuri e l'importanza della prevenzione. Negli incontri che hanno coinvolto oltre 25 imprese, è stato utilizzato l'approccio metodologico BBS (Behaviour Based Safety) che valorizza le buone performance sulla sicurezza non come "obbligo" imposto ma come valore individuale.

Nel corso dell'anno, Autostrade per l'Italia ha inoltre proseguito la partecipazione al gruppo di lavoro tra INAIL, Consel e Imprese a rete, il cui lavoro ha portato all'approvazione e pubblicazione nel mese di settembre delle "Linee di Indirizzo per l'implementazione dei sistemi di gestione per la salute e sicurezza nelle imprese a rete SGSL - AR - Edizione 2015".

La Società ha partecipato, anche nel 2015, alle iniziative organizzate dal tavolo interaziendale delle imprese a rete su base nazionale che vede anche la partecipazione di Ferrovie dello Stato, RFI, ANAS, ENEL, ENI, Poste Italiane, Vodafone, Telecom Italia, SNAM, Terna, Assicurazioni Generali, Ericsson, Ansaldo e altre, per lo scambio di esperienze in tema di salute e sicurezza e lo sviluppo di iniziative comuni.

Aeroporti di Roma ha portato avanti, anche nel 2015, diverse iniziative a supporto del miglioramento del sistema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, tra cui si segnalano: la riorganizzazione del Servizio Prevenzione e Protezione, l'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi, le istruzioni di lavoro in sicurezza e del Piano di Emergenza Aeroportuale (PET) al quale ha fatto seguito una specifica attività formativa e di addestramento e l'integrazione dei sistemi di comunicazione degli stati di allarme.

Nel corso dell'anno sono state, inoltre, intensificate le e simulazioni di emergenza.

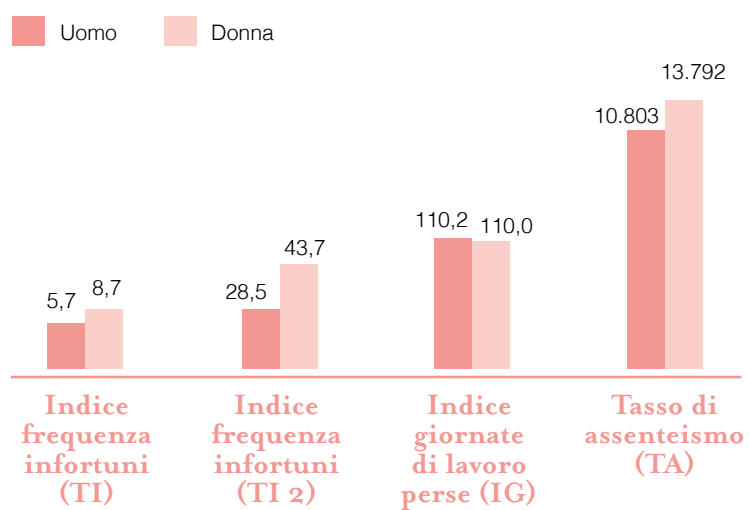
La società Pavimental nel 2015 ha implementato, in fase sperimentale sulla Unità Operativa di Barberino Infrastrutture, la "Procedura di Qualificazione sulla Sicurezza", finalizzata a creare un sistema di monitoraggio e classificazione delle imprese esterne di subappalto e dei lavoratori impegnati sulla base di una serie parametri relativi a agli aspetti di salute e sicurezza sul lavoro.

La società Los Lagos adotta un programma di prevenzione rischi sulla salute e sicurezza denominato "PEC Programa de Empresa Competitiva" che richiede una serie di interventi raggruppati da implementare al fine di ottenere un miglioramento nella gestione dei rischi.

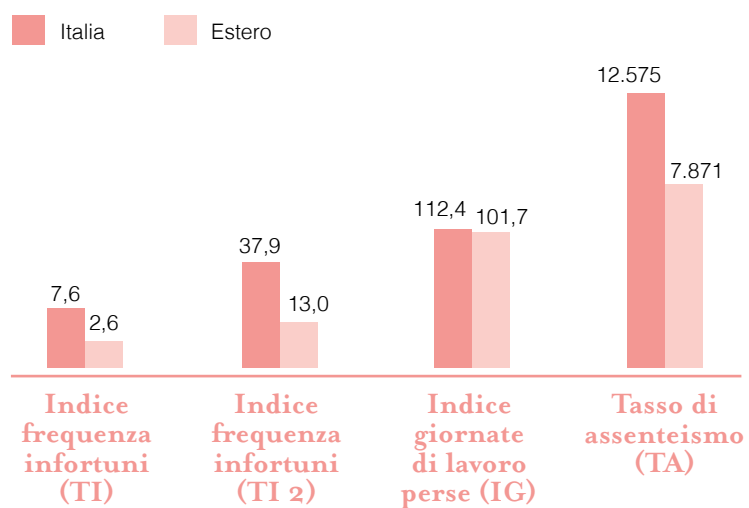
Per ottenere la certificazione è necessario raggiungere una percentuale di efficienza superiore all'85% valutata attraverso audit. Nel 2015 Los Lagos ha raggiunto un risultato di conformità del 100%.

G4-LA6

Indici di Gruppo 2015 disaggregati per genere



Indici di Gruppo 2015 disaggregati per Paese





SISTEMA RETRIBUTIVO E DI INCENTIVAZIONE

G4-EC3, LA2

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

Per tutti i dipendenti, la retribuzione si articola su componenti fisse e variabili e sull'utilizzo di differenti leve di rewarding (incentivi monetari, di natura finanziaria e benefit) e di facilitazione 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 sistema MBO (Management by Objectives), che prevede su base annuale un'incentivazione monetaria variabile in base al raggiungimento di obiettivi aziendali e individuali, ha coinvolto nel 2015 il 100% dei Dirigenti, il 79% dei Quadri e il 23% degli Impiegati¹².

Il sistema prevede anche la definizione di obiettivi collegati a tematiche di sostenibilità (efficienza energetica, sicurezza su strada, soddisfazione dei clienti, sicurezza sul lavoro etc.).

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

Sono presenti, inoltre, Piani di incentivazione a lungo termine, basati su strumenti finanziari, dedicati agli amministratori e ai dipendenti con responsabilità di maggior rilievo.

Componente variabile a lungo termine

Piani attivi	Beneficiari
Stock Option 2011	66
Stock Grant 2011	65
Stock Grant MBO	10
Phantom Stock Option 2014	78

Tali incentivi di lungo termine sono destinati al 100% del Top Management e al 32% dei Dirigenti del Gruppo¹³.



Ulteriori dettagli su: www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html

(12) (13) I dati si riferiscono al perimetro Italia. (Atlantia, Gruppo ASPI in Italia, ADR, Spea, Pavimental).

INIZIATIVE A FAVORE DEI DIPENDENTI

G4-DMA: Employment, G4-DMA: Transport

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

HEALTH CARE

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

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

PEOPLE CARE

Iniziative di engagement e "time saving"

- Convenzioni e strumenti di sostegno al reddito in termini di utility e servizi
- Portali intranet/internet dedicati alla diffusione di tutte le informazioni organizzative e di servizio per i dipendenti
- Consulenza legale e fiscale per questioni personali e familiari dei dipendenti
- Strumenti di partecipazione attiva a community web sui temi della promozione sociale, del volontariato e del benessere
- Laboratorio teatrale per i dipendenti con l'obiettivo di devolvere il ricavato della rappresentazione finale a onlus attive sul territorio

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
- 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
- Car pooling
- Asilo nido e convenzioni scolastiche
- Orientamento scolastico e universitario per i figli dei dipendenti
- Counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza per malattia, maternità, etc e/o per migliorare il benessere organizzativo
- Strumenti di flexible working e telelavoro domiciliare
- Family day

Nel 2015 le iniziative di welfare di Gruppo hanno generato complessivamente un risparmio economico per i dipendenti stimato in circa 27,6 milioni di euro. Grande rilevanza ha acquisito il sostegno al "secondo pilastro" della previdenza complementare. La misura di contribuzione praticata a favore dei dipendenti cresce progressivamente e raggiunge nel 2015 circa 4 milioni di euro e 5.488 beneficiari.

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

Per approfondimenti sui sistemi retributivi: Relazione sulla Remunerazione 2015 di Atlantia, documenti informativi redatti per ciascun piano e www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html.





4. CAPITALE SOCIALE

G4-DMA: Customer health and safety

Indicatori	2014	2015	Var. 2015/2014
Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro/000)	337.865	401.641	+18,9%
Spese e investimenti per la fluidità della rete autostradale (euro/000)	574.321	713.765	+24,3%
Spese e investimenti per i servizi al cliente autostradale (euro/000)	110.230	102.872	-6,7%
Fiumicino: percezione complessiva della regolarità del servizio (%)	91,7	88,9	-3,1%
Ciampino: percezione complessiva della regolarità del servizio (%)	80,5	80,0	-0,6%
Incidentalità mortale sulla rete italiana del Gruppo (n. morti/100 milioni km percorsi)	0,30	0,32	6,7%
Incidentalità globale sulla rete italiana del Gruppo (n. incidenti/100 milioni km percorsi)	31,8	31,6	-0,6%
Autostrade per l'Italia: Corporate reputation, giudizio overall sul target top 5%	82,0	82,0	-
Total Delay Work, ore perse per lavori lungo la rete autostradale (000)	319,9	220,9	-30,9%
Incidenti nei PISM (Punti Incidentalità Sopra la Media)	1.861	1.483	-20,3%



SICUREZZA

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

Garantire la sicurezza di coloro che utilizzano le infrastrutture del Gruppo è un obiettivo essenziale di Atlantia che si concretizza con l'adozione di procedure, comportamenti, tecnologie e investimenti, per assicurare ai clienti i migliori standard possibili. Un ruolo centrale di tale politica è dato dalla gestione delle emergenze, sia in ambito autostradale che aeroportuale.

Gestione delle emergenze

L'organizzazione di Autostrade per l'Italia è orientata a prevenire ogni tipologia di rischio e ad assicurare una gestione delle emergenze capace di garantire la transitabilità in sicurezza delle tratte autostradali anche in caso di eventi particolari. Il raggiungimento di tali obiettivi richiede l'adozione di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sul traffico, in una continua cooperazione tra soggetti interni ed esterni (Polizia stradale, Vigili del fuoco, Protezione civile ecc.). Le principali situazioni emergenziali sono causate da fenomeni quali: precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti, incendi, incidenti con coinvolgimento di merci pericolose.

Tra le diverse tipologie, quella legata alle precipitazioni nevose comporta il maggior numero di interventi. Nel 2015 gli eventi nevosi sono diminuiti del 19,2% rispetto al 2014 (con 62.947 ore neve per km¹ di estensione del fenomeno nel 2015 rispetto alle 77.874 del 2014).

La gestione della viabilità durante le precipitazioni nevose viene attuata da Autostrade per l'Italia con un ingente modello operativo che prevede, complessivamente:

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

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

Le principali iniziative intraprese sono state:

- rivisitazione delle linee guida per le operazioni invernali introducendo una "militarizzazione" di ruoli di presidio, compiti e responsabilità;
- introduzione di una nuova fase durante lo start up delle operazioni invernali identificata nel momento di valutazione degli impatti di ciascuna previsione meteo per identificare le più efficaci misure operative da attuare;
- costituzione del Servizio di Monitoraggio e Previsioni Meteo interno, per consentire:
 - una migliore interpretazione dei bollettini di previsione meteo emessi dalle fonti accreditate nazionali e locali, con valutazioni puntuali sui potenziali effetti alle quote autostradali;
 - un ottimale supporto all'operatività attraverso il continuo aggiornamento delle previsioni a breve termine (3/6 ore) e la consultazione degli strumenti di nowcasting;
- introduzione della nuova figura del "Gestore dell'informazione", dedicata esclusivamente all'informazione dell'utenza (sia in Direzione di Tronco sia a livello centrale) per un costante monitoraggio dei Pannelli a Messaggio Variabile e dei canali radio;
- svolgimento di esercitazioni con simulazione di eventi nevosi di rilevanza nazionale, atte a collaudare procedure e sistemi;
- installazione di 500 barriere sui rami di svincolo per impedire l'accesso in autostrada in caso di criticità.

L'escalation operativa nella gestione degli eventi nevosi avviene secondo una scala di "codici colore", ai quale corrisponde un preciso piano di comunicazione verso l'utenza.

Con riferimento alle ore di chiusura (escluse quelle per lavori) nel 2015 si è registrato un incremento del 44,8% rispetto al 2014. La principale causa risiede nell'aumento del numero di eventi con dinamiche complesse (tipo di veicoli coinvolti, conseguenze alle persone, tipo di merci trasportate) che hanno richiesto tempi di risoluzione più lunghi e, in alcuni casi, l'intervento di personale esterno specializzato (p.e. squadre speciali dei VVF). In particolare, nel corso del 2015 sono stati riscontrati 57 eventi di chiusura per incidente con durata superiore alle 3 ore contro i 29 eventi del 2014.

Dall'analisi di tali eventi non sono emersi elementi di ripetitività o riconducibili alla gestione operativa e alle caratteristiche dell'infrastruttura ma risultano come effetto di casuali fluttuazioni statistiche.

(1) L'indice ore neve x km viene calcolato tenendo conto di tutte le modifiche di estensione km di ciascun evento.

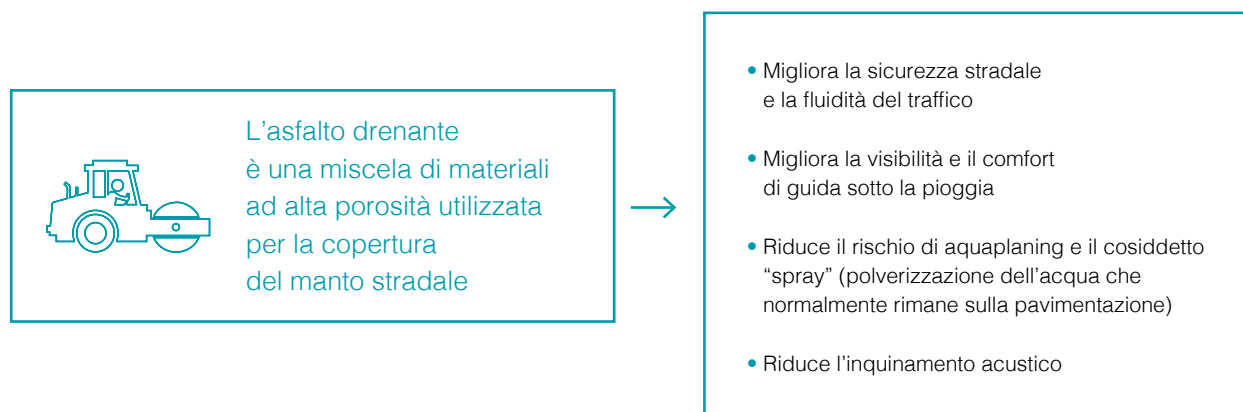
G4-DMA: Customer health and safety

Situazioni di emergenza 2015

Tipologia di situazione	N. eventi/ Durata		Variazione % su 2014	Ore di chiusura	Ore di traffico bloccato
Eventi nevosi	62.947	ore neve ¹	-19,2%	Ore totali: 458,3	Ore totali: 341,5
Allagamenti	244	eventi	-66,7%	(+44,8% su 2014)	(+2,2% su 2014)
Frane/smottamenti	26	eventi	-74,5%		
Incendi	1.501	eventi	+94,9%	Durata media: 2,0 ore	Durata media: 0,87 ore

(1) Per km di estensione del fenomeno.

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



Il programma di copertura con questo tipo di asfalto è avvenuto principalmente tra la privatizzazione e il 2007, quando è stata raggiunta una copertura del 74%. Dal 2008, gli interventi sono gradualmente diminuiti per via dei pochi difetti riscontrati e del raggiungimento del limite massimo di copertura della rete. Il livello di copertura attuale (83%) è la percentuale massima

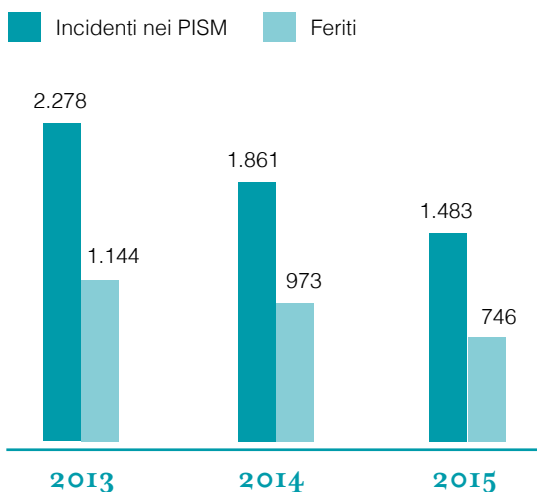
consentita. La parte rimanente comprende le zone su cui non è opportuno intervenire, come i tratti con criticità legate alle operazioni invernali, gallerie, tratti con pavimentazioni ad alta aderenza o tratte in cui sono previsti o in corso interventi di potenziamento e adeguamento.



G4-DMA: Customer health and safety

Riduzione degli incidenti nei Punti con Incidentalità Sopra la Media

L'adozione di misure preventive specifiche per la riduzione delle cause degli incidenti, ha consentito di ottenere una netta diminuzione degli incidenti nei Punti con Incidentalità Sopra la Media (PISM).



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

Stalexport

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) è pari a 0,12, mentre era 0,53 nel 2014 e 0,28 nel 2013.
- Il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) sulla rete della società polacca pari a 6,3 risulta nel 2015 in calo rispetto al 2014 (7,1) e in linea con il dato 2013 pari a 6,2.

Colinas

- Il tasso di mortalità (n. morti/100 milioni di km percorsi) sulla rete gestita risulta nel 2015 pari a 2,56 in calo rispetto al 2014 e 2013 (rispettivamente 2,76 e 3,46).
- Il tasso di incidentalità (n. incidenti/1 milione di km percorsi) è pari a 1, in calo rispetto agli anni precedenti: 1,23 nel 2014, 1,21 nel 2013.

Los Lagos

- Il tasso di mortalità (n.morti/100 milioni di km percorsi) nel 2015 si è ridotto fortemente essendo pari a 2,9 (5,29 nel 2014 e 6,56 nel 2013). Sale al contrario il tasso di incidentalità (n. incidenti/100 milioni di km percorsi) pari a 47,4 nel 2015 (32,07 nel 2014 e 34,14 nel 2013).

Rodovia MG050

- Lungo la rete viene rilevato il numero di incidenti classificato a seconda delle conseguenze sui viaggiatori: mortale, con feriti, con vittime illese. Il numero di incidenti fatali è nel 2015 pari a 38 (32 nel 2014); stabile quello con feriti, 482 nel 2015 a fronte di 483 incidenti nel 2014, in calo il numero di incidenti senza conseguenze, 832 nel 2015, 913 nell'anno precedente.

Miglioramento della fluidità del traffico: l'indice Total Delay



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

Il Total Delay (TD) è un indice sintetico rappresentativo dei livelli di servizio e di fluidità del traffico sulla rete. Dall'adozione dell'indice nel 2006 si registra un decremento del TD pari al 54% per via degli investimenti realizzati e della maggiore efficienza gestionale messa in atto.

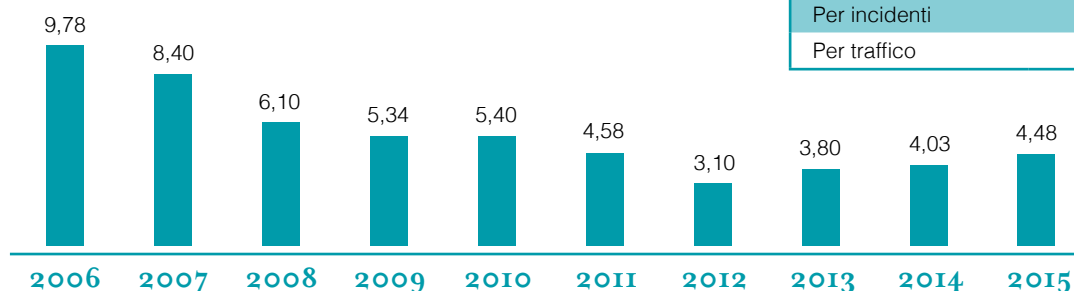
Nel 2015 il Total Delay (4,50 milioni di ore perse in coda) è aumentato di circa l'11% rispetto al 2014, principalmente per l'aumento del traffico e delle ore perse per incidente.

G4-DMA: Customer health and safety

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

Andamento del Total Delay

(milioni di ore perse)



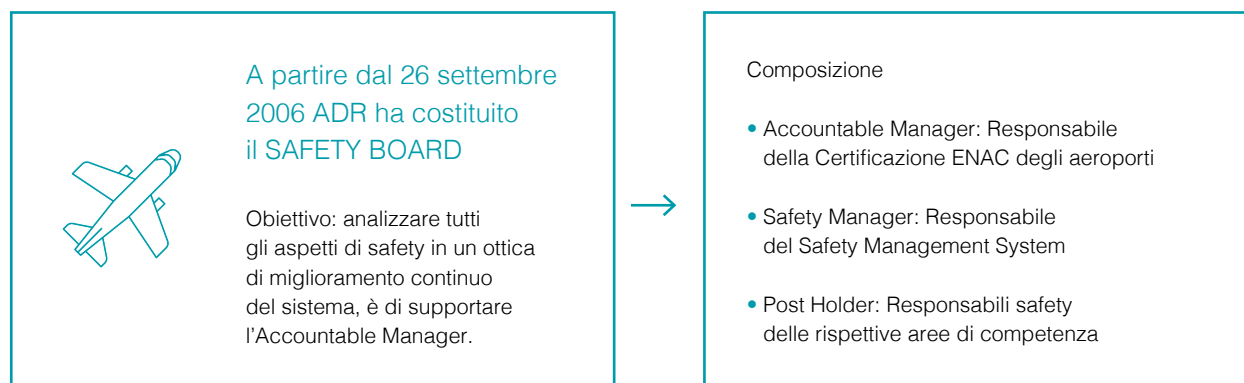
Total Delay	2015 vs 2014
Per lavori	-30,9%
Per incidenti	+29,4%
Per traffico	+1,4%

Sicurezza aeroportuale

Il 26 novembre 2015 è stato rinnovato il certificato dell'aeroporto di Fiumicino, in conformità con il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti emanato da ENAC nel 2003. Dal 2006 ADR si è dotata di un Safety Management System (SMS), un sistema di monitoraggio continuo degli standard di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, alimentato da un sistema per la raccolta e la gestione dei dati (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali.

Entrambi gli scali hanno costituito un Safety Committee, un or-

gano consultativo che coinvolge operatori/società (Compagnie aeree, handler, ENAV...) e gli enti pubblici presenti sullo scalo (ENAC, VVF) sui temi della sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili (airside). La sicurezza airside viene assicurata dalla Sicurezza Operativa di ADR, che svolge le attività di ispezione programmata e a richiesta (h24) dell'area di movimento aeromobili, controllo dei lavori in airside, gestione del piano neve, gestione delle operazioni in bassa visibilità, coordinamento delle attività di ADR in airside in occasione dell'attivazione del piano di emergenza per incidente aereo, allontanamento volatili e di altra fauna selvatica attraverso il servizio della Bird Control Unit (BCU) operativa h24, misurazione dell'azione frenante di pista, ecc.





G4-DMA: Customer health and safety

Indicatori di sicurezza aeroportuale (*)

Fiumicino	Unità misura	2013	2014	2015
Danneggiamento aeromobili	Rateo	0,116	0,093	0,105
Altri danneggiamenti	Rateo	0,195	0,253	0,178
Mancate precedenze	Rateo	0,079	0,064	0,127
Runway incursion	Rateo	0,070	0,042	0,044
Ciampino	Unità misura	2013	2014	2015
Danneggiamento aeromobili	Rateo	0,041	0,060	0,075
Altri danneggiamenti	Rateo	0,041	0,060	0,056
Mancate precedenze	Rateo	0,081	0,140	0,056
Runway incursion	Rateo	0,000	0,000	0,038

* Numero eventi ogni 1.000 movimenti aeromobili.

Piano di emergenza aeroportuale per incidente aereo

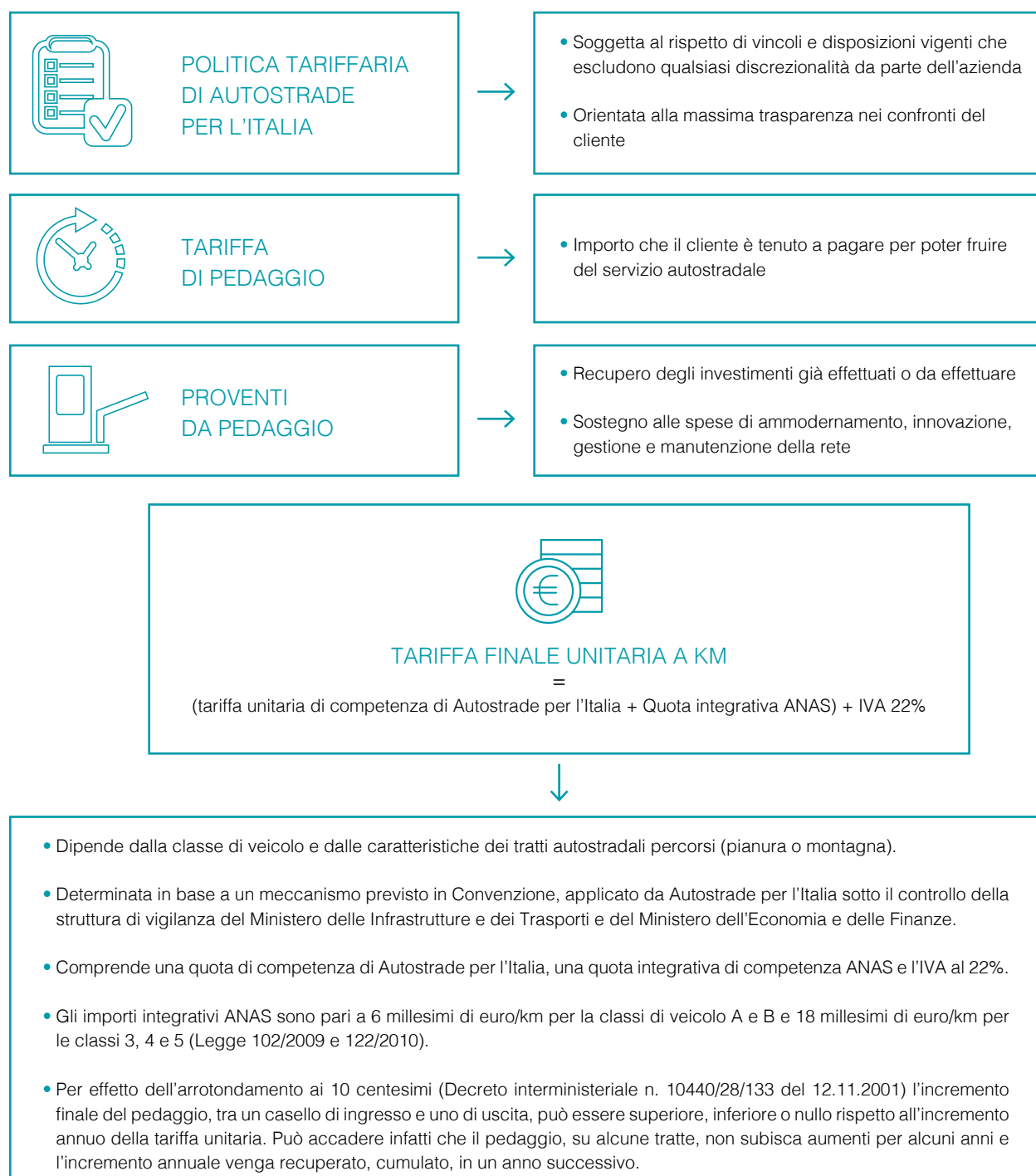
Nell'ambito delle attività di training per la gestione delle emergenze in aeroporto, nel corso del 2015 è stata effettuata a Fiumicino un'esercitazione di emergenza incidente aereo su scala parziale (22 settembre 2015) e una su scala totale (30 novembre 2015). Nel primo caso è stato simulato un incidente in fase di atterraggio (rottura carrello) volta a verificare il Piano di Assistenza alle Vittime di Incidenti aerei e loro familiari ("PAV"). Nell'esercitazione su scala totale, è stato simulato presso i piazzali 200 un incidente a un aeromobile MD80 (50 passeggeri a bordo,

oltre quattro membri dell'equipaggio) per incendio durante le operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo. Presso lo scalo di Ciampino è stata svolta un'esercitazione su scala totale il 4 novembre 2015 con l'obiettivo di verificare gli ultimi aggiornamenti apportati al Piano di Emergenza Aeroportuale ("PEA"). Durante l'esercitazione, è stato simulato l'incendio del motore destro di un aeromobile A-319, parcheggiato presso il piazzale militare con a bordo 33 persone (26 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio). A seguito degli esiti dell'esercitazione, nell'ambito del debriefing svolto il 6 novembre, sono state definite le modifiche della proposta di aggiornamento del PEA che risulta in ENAC per approvazione.



TARIFFE

Le tariffe in autostrada





La formula di adeguamento della tariffa

ADEGUAMENTO TARIFFARIO

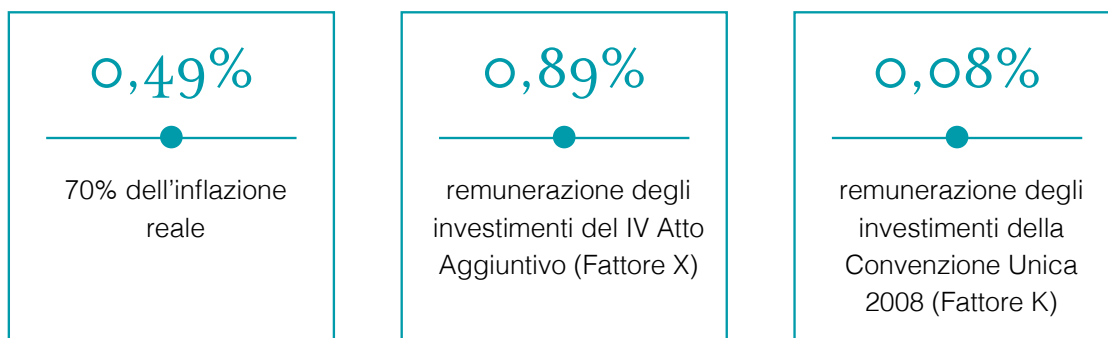
di Autostrade per l'Italia

=

70% $\Delta P\%$ Componente inflazione	+	(X% + K%) Componenti di investimento
---	---	--

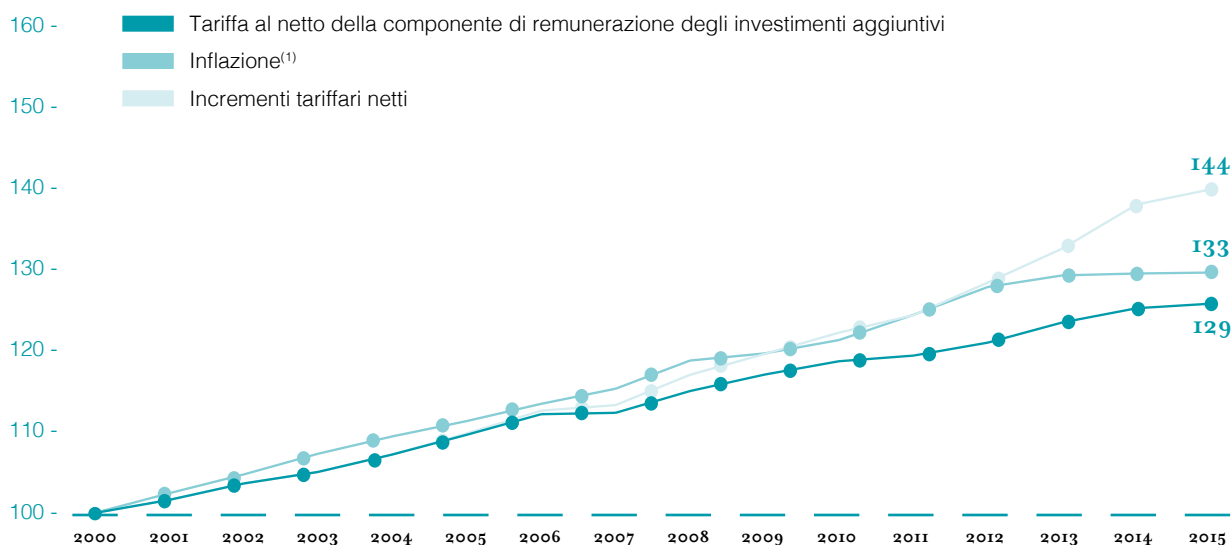
Per il 2015 l'adeguamento tariffario concesso ad Autostrade per l'Italia è stato di **1,46%**

composto da:



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

Inflazione e incrementi tariffari di Autostrade per l'Italia 2000-2015 (2000 = 100)



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

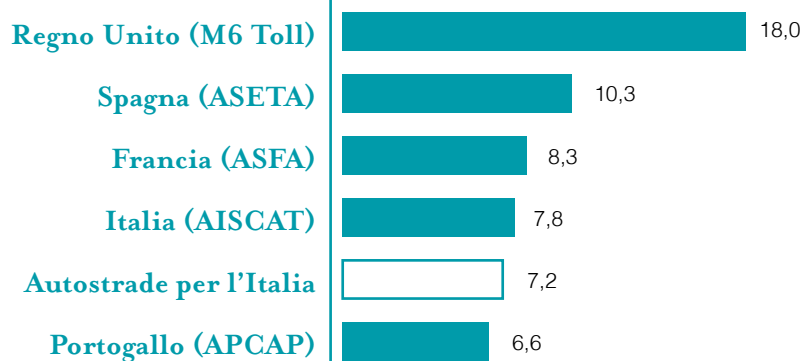
Adeguamenti tariffari delle società del Gruppo

Autostrade per l'Italia	1,46%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV) ⁽¹⁾	1,5%
Tangenziali di Napoli (TAN) ⁽¹⁾	1,5%
Autostrade Meridionali ⁽²⁾	-
Società Traforo del Monte Bianco ⁽³⁾	2,59%

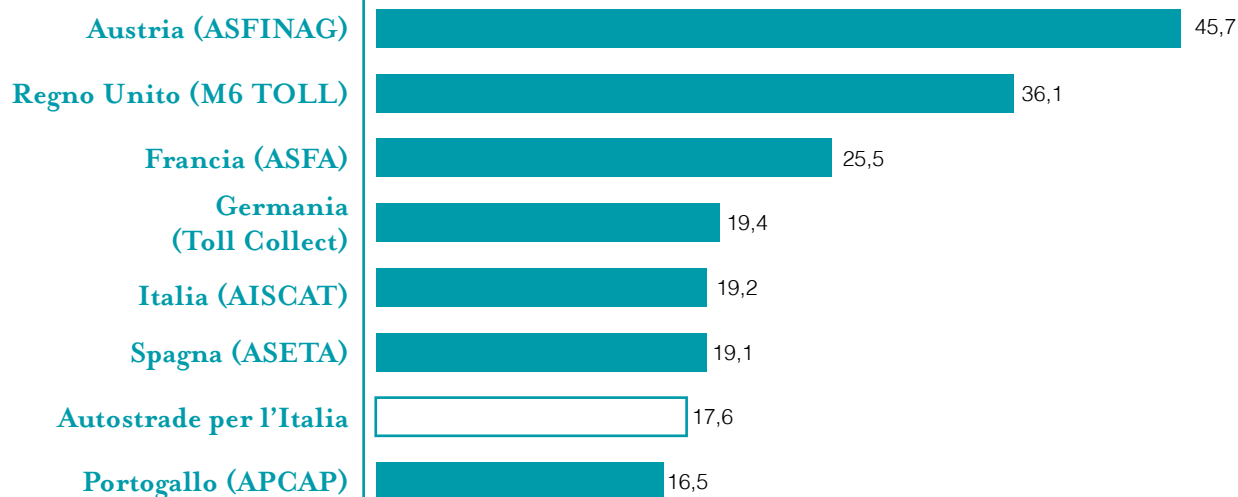
- (1) Le concessionarie RAV e TAN applicano la formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità. Per la RAV, in base al protocollo di intesa sottoscritto con il concedente, nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento del piano finanziario, l'incremento tariffario autorizzato, è determinato, in via provvisoria, all'1,5%, fermo restando che il recupero del minor incremento tariffario rispetto a quello spettante sarà previsto in sede di approvazione del piano finanziario. Il protocollo di intesa prevede, tra le misure di riequilibrio, anche la possibilità di attribuzione fino al 50% dell'extra-gettito incassato dalla Società Traforo del Monte Bianco, derivante dalle maggiorazioni tariffarie già adottate in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese. Per la società Tangenziale di Napoli, in base al protocollo di intesa sottoscritto con il concedente, nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento del piano finanziario, l'incremento tariffario autorizzato, è determinato, in via provvisoria, all'1,5%, fermo restando che il recupero del minor incremento tariffario rispetto a quello spettante sarà previsto in sede di approvazione del piano finanziario.
- (2) Alla società Autostrade Meridionali non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, motivato dalla scadenza della concessione al 31 dicembre 2012. La società ha già presentato ricorso per l'aumento tariffario non concesso per il 2014 e per il 2015.
- (3) La Società Traforo del Monte Bianco, in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, applica dal 1° gennaio 2015, in ottemperanza a quanto deliberato dalla Commissione Intergovernativa, un aumento pari al 2,59% complessivo, relativo per lo 0,19% alla componente inflattiva (media Italia e Francia) e per il 2,40% alle predette maggiorazioni tariffarie stabilite in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese.

Tariffa delle principali società autostradali in Europa: tariffa all'utente - Anno 2015 (Centesimi di euro/km)

Veicoli leggeri



Veicoli pesanti



Elaborazione ASPI su dati società concessionarie, AISCAT e ASECAP.

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



Società estere: variazioni tariffarie 2015

Cile

Concessionaria Los Lagos

Incremento delle tariffe del 9% dal 1° gennaio 2015, per effetto dei seguenti parametri:

- adeguamento all'inflazione 2014 (+5,7%);
- maggiorazione tariffaria premio sicurezza 2015 (+4,0%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2014, che era stato pari al +0,85%.

Concessionarie del Grupo Costanera

Incrementi delle tariffe determinati contrattualmente:

- +9,4% per Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororiente per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2014 (+5,7%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%;
- +7,3% per AMB per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2014 (+5,7%) e del fattore di maggiorazione dell'1,5%;
- +5,7% per Litoral Central, per l'effetto dell'adeguamento all'inflazione 2014 (+5,7%).

Brasile

A partire dal 1° luglio 2015, Triangulo do Sol e Colinas hanno incrementato le tariffe in misura pari al 4,11%, corrispondente alla variazione registrata dall'Indice Generale dei Prezzi di Mercato (IGP-M) nel periodo di riferimento giugno 2014-maggio 2015, mentre Rodovias do Tietê le ha incrementate dell'8,47%, pari alla variazione registrata dall'Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato (IPCA) nello stesso periodo di riferimento, come previsto dai rispettivi contratti di concessione.

A partire dal 24 giugno 2015, le tariffe applicate dalla concessionaria Rodovia MG050 sono state incrementate dell'8,17%, corrispondente alla variazione registrata dall'Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato registrato nel periodo maggio 2014-aprile 2015, come previsto dal contratto di concessione.

Polonia

A partire dal 1° marzo 2015 le tariffe in vigore lungo la rete di Stalexport sono state incrementate mediamente del 10,7%, in particolare da 9,0 a 10,0 zloty per i veicoli leggeri, da 15,0 a 16,5 zloty per i veicoli fino a 3 assi e da 24,5 a 26,5 zloty per quelli con più di 3 assi

Per ulteriori dettagli, si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Atlantia.

Tariffe aeroportuali

Il 21 dicembre 2012 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha approvato la "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di Programma" stipulata fra ENAC e ADR che ha sostituito la precedente convenzione di gestione del 1974. Tale atto 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 che permetterà 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;
- criteri stabiliti fino a fine Concessione per la determinazione delle tariffe sulla base dei costi effettivi dei servizi.

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

- metodo del price-cap (RAB-based) che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Vengono, inoltre, determinati valore della RAB iniziale al 01.01.2013 (1,8 miliardi di euro) che verrà aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria e valore della remunerazione sul capitale ammessa valevole per il primo sotto-periodo regolatorio (2012-2016);
- dual till in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra / al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC;
- revisione annuale ovvero quinquennale delle tariffe al fine del mantenimento della correlazione ai costi, come chiaramente definito dal Contratto di Programma con specifici contenuti e modalità per ogni scadenza.

Le tariffe in vigore dal 9 marzo 2013, anno di prima applicazione dell'Atto Unico, sono calcolate secondo i principi contenuti nel Contratto di Programma. Le regole del Contratto di Programma prevedono l'aggiornamento annuale delle tariffe al fine del mantenimento della correlazione fra ricavi dei servizi regolati e relativi costi. Il 23 novembre 2015 ENAC, con pubblicazione sul proprio sito web, ha confermato le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2016.



QUALITÀ DEL SERVIZIO

Categorie di clienti

In autostrada

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

In aeroporto

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

Dettaglio passeggeri in aeroporto G4-AOI

Numero totale dei passeggeri suddiviso in voli internazionali e nazionali							
	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale		Totale
	Fiumicino	Ciampino	Fiumicino	Ciampino	Fiumicino	Ciampino	
In Partenza	5.967.277	422.187	14.192.918	2.497.975	20.160.195	2.920.162	23.080.357
In Arrivo	6.034.043	423.734	14.268.970	2.490.305	20.303.013	2.914.039	23.217.052
Totale	12.001.320	845.921	28.461.888	4.988.280	40.463.208	5.834.201	46.297.409

Ripartizione dei passeggeri in partenza per utilizzo dell'aeroporto				
	Originanti	Transit*	Transfer**	Totale
Fiumicino				
Nazionali	3.467.041	49.845	2.500.236	6.017.122
Internazionali	11.305.617	179.637	2.887.301	14.372.555
Totale	14.772.658	229.482	5.387.537	20.389.677
Ciampino				
Nazionali	422.187	-	-	422.187
Internazionali	2.497.975	-	-	2.497.975
Totale	2.920.162	-	-	2.920.162

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

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



Movimenti aeromobili G4-AO2

Movimenti aeromobili per fascia oraria			
	Giorno (07:00-19:59)	Notte (20:00-06:59)	Totale
Fiumicino			
In arrivo	120.989	36.619	157.608
In partenza	119.673	37.939	157.612
Totale	240.662	74.558	315.220
Ciampino			
In arrivo	19.946	6.635	26.581
In partenza	20.214	6.361	26.575
Totale	40.160	12.996	53.156

Numero totale di movimenti aeromobili per scopo e fascia oraria									
Ambito	Giorno (07:00-19:59)				Notte (20:00-06:59)				Totale complessivo
	Pax	Cargo*	Altro**	Totale	Pax	Cargo*	Altro**	Totale	
Fiumicino									
Domestic	81.344	156	45	81.545	27.083	805	81	27.969	109.514
International	158.630	416	71	159.117	45.851	339	399	46.589	205.706
Totale	239.974	572	116	240.662	72.934	1.144	480	74.558	315.220
Ciampino									
Domestic	3.833	2	7.653	11.488	1.708	6	1.179	2.893	14.381
International	22.638	105	5.929	28.672	7.924	1.418	761	10.103	38.775
Totale	26.471	107	13.582	40.160	9.632	1.424	1.940	12.996	53.156

* Cargo e posta

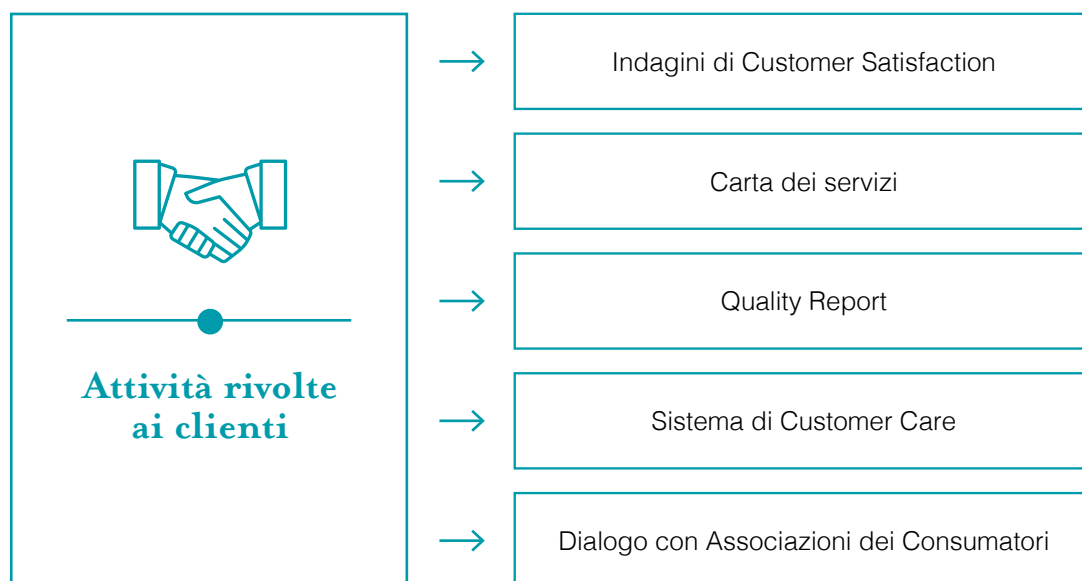
** Categorie residuali rispetto a passeggeri, cargo e posta (es. militari, stato, ferry, posizionamenti...)

Cargo: tonnellaggio 2015 G4-AO3

	Fiumicino	Ciampino
In arrivo	57.956	9.243
In partenza	87.062	6.513
Tonnellaggio Cargo complessivo	145.017	15.756

Per ulteriori dettagli: appendice/dati analitici

Le attività rivolte ai clienti

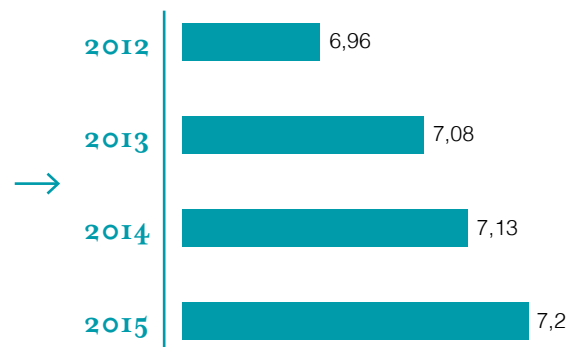


Indagini di Customer Satisfaction

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

Nel 2015 il Customer Satisfaction Index è pari a 7,2 ed è in crescita rispetto al 2014 (+1%)

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.



G4-PR5

Customer satisfaction	2012	2013	2014	2015
SICUREZZA				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	68,2	70,9	67,8	74,6
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,15	7,15	7,10	7,33
INFORMAZIONI DI VIABILITÀ				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	75,1	74,7	74,8	76,4
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,08	7,16	7,15	7,29
CASELLI				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	73,2	83,3	79,6	81,9
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,11	7,41	7,28	7,44
SISTEMI DI PAGAMENTO				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	80,1	88,8	88,7	87,9
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,49	7,96	8,15	8,05
VIABILITÀ				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	57,5	57,6	63,0	57,6
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,66	6,57	6,73	6,65
AREE DI SERVIZIO				
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	67,6	69,8	69,3	73,4
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,92	6,97	6,94	7,08
CSI totale	6,96	7,08	7,13	7,20

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

Quality Report

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

Nel 2015

- Lo strumento è stato modificato a partire dal 2014 per focalizzarsi sugli indicatori più rappresentativi di ogni componente del servizio autostradale
- 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 2015 sono migliori del 2014

Componente del servizio	Qualità erogata	2013	2014	2015
Sicurezza	Numero di incidenti avvenuti nei punti a incidentalità superiore alla media (PISM) per miliardi di km percorsi	59,3	51,1	40,01
Fluidità	Indice di fluidità: Total Delay Work	578.246	357.091	220.504
Entrate/Uscite Automatiche e Telepass	Numero di transiti tra due auto chiusure delle uscite automatiche e di cassa (h24)	2.419	2.407	2.883
MCR	% di richieste con tempi di attesa oltre i 30"	6,11	5,79	3,85
Informazioni telefoniche sul traffico	% di chiamate evase da operatore	97,54	99,11	99,53
Informazioni telefoniche Telepass	% di chiamate evase da operatore	92,0	95,7	98,6
Risposta ai reclami	Tempo medio di risposta ai reclami provenienti da mail e web (giorni)	3,6	2,6	1,9

Carta dei Servizi G4-SOI

- La Carta dei Servizi descrive le componenti del servizio e i relativi risultati ottenuti in termini di qualità erogata
- Tutte le società autostradali italiane controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A. pubblicano annualmente una propria Carta dei Servizi, uniformata negli standard qualitativi e nei principi dichiarati.

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

La Carta dei Servizi: contenuti

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

Riferimenti:

"Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali"
MIT n. 102 del 19.02.2009
"Istruzioni Operative" - ANAS 29.01.2010





G4-SO1

Dialogo con i clienti in autostrada

Consulta per la sicurezza e la qualità del servizio

Partecipanti

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

Obiettivo

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

Canale TV "My Way" su piattaforma satellitare Sky

- 30 collegamenti di 2 minuti in onda tutti i giorni dalle 7.10 alle 21.40, ogni 30 minuti
- 20 dirette in onda settimanalmente su sky TG 24
- Dirette straordinarie durante i periodi di festività, di esodo o di particolari criticità legate al traffico o eventi meteo
- Spazio dedicato al marketing territoriale "Sei in un paese Meraviglioso", a Telepass, e in generale ai temi della qualità del servizio

Obiettivo

Fornire in tempo reale aggiornamento sul traffico in autostrada e intorno alle grandi città grazie all'utilizzo di oltre 2 milioni di sensori mobili di Infoblu

G4-SOI

Progetto "Sei in un paese meraviglioso" in collaborazione con il Touring Club Italiano, Slow Food Italia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le Regioni



- 80 Aree di Servizio allestite con uno spazio interamente dedicato alla proposta di nuovi e originali itinerari turistici studiati ad hoc
- 280 proposte di itinerari in funzione del tempo a disposizione
- 114 cartelloni Touring che segnalano le bellezze del territorio attraversato
- 133 cartelloni di segnaletica in Aree di Servizio e in itinere
- 87 affissioni per la promozione del progetto in Aree di Servizio
- sezione dedicata su www.autostrade.it
- 24 Hi point
- 96 video delle experience trasmessi sul canale televisivo di Sky dedicato

Obiettivo

La scoperta e la valorizzazione del patrimonio artistico, culturale, ambientale ed enogastronomico italiano, trasformando le aree di servizio in una vetrina della bellezza del Paese



G4-PR5

Indagini di Customer Satisfaction in aeroporto

Le indagini di customer satisfaction sono condotte tramite interviste giornaliere con riferimento a una serie di indicatori definiti dall'ENAC. Per quanto riguarda Fiumicino le rilevazioni non sono state effettuate durante il periodo post incendio dal

7 maggio al 30 settembre. Pur facendo registrare livelli di soddisfazione dei clienti comunque elevati (88,9% a Fiumicino e 80,0% a Ciampino), i risultati del 2015 risentono indubbiamente dei problemi seguenti all'incendio del Terminal 3.

FIUMICINO					
Fattore di qualità	Indicatori ENAC	Unità di misura	2013	2014	2015: escluso periodo post incendio: 07.05-30.09.2015
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	% pax soddisfatti	92,0%	96,0%	89,6%
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	80,7%	87,8%	87,3%
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	87,4%	91,7%	88,9%
	Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette	% pax soddisfatti	62,5%	84,8%	85,6%
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	% pax soddisfatti	71,0%	88,5%	80,7%
	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% pax soddisfatti	88,8%	93,6%	89,9%
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	% pax soddisfatti	86,1%	93,5%	90,8%
	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	% pax soddisfatti	81,2%	87,6%	87,4%
Servizi aggiuntivi	Negozi / edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	81,3%	89,2%	82,7%
	Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	79,1%	85,9%	81,7%
Servizi di informazione al pubblico	Disponibilità monitor informazioni sui voli	% pax soddisfatti	79,0%	85,1%	85,0%
	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	% pax soddisfatti	79,8%	82,0%	78,9%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla cortesia del personale alle informazioni	% pax soddisfatti	84,8%	89,8%	82,0%
	Percezione sulla professionalità del personale alle informazioni	% pax soddisfatti	83,3%	88,5%	81,6%
Servizi sportello/varco	Percezione coda al check-in	% pax soddisfatti	89,0%	93,4%	88,4%
	Percezione coda al controllo passaporti	% pax soddisfatti	90,6%	94,7%	83,9%
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Disponibilità, frequenza, puntualità e collegamenti bus/treno /taxi	% pax soddisfatti	86,6%	91,1%	84,3%
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	% pax soddisfatti	88,5%	95,1%	84,3%

G4-PR5

CIAMPINO					
Fattore di qualità	Indicatori ENAC	Unità di misura	2013	2014	2015
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagaglio nell'ottica della sicurezza	% pax soddisfatti	90,7%	89,2%	82,3%
	Percezione sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	87,3%	86,3%	68,9%
Regolarità del servizio	Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	82,3%	80,5%	80,0%
	Percezione sulla disponibilità di carrelli portabagagli	% pax soddisfatti	84,7%	81,3%	66,0%
Comfort nella permanenza in aeroporto	Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% pax soddisfatti	87,0%	86,6%	84,6%
	Percezione sulla luminosità dell'aerostazione	% pax soddisfatti	86,1%	87,2%	87,8%
Servizi aggiuntivi	Percezione sulla rumorosità in aerostazione	% pax soddisfatti	79,9%	78,3%	78,3%
	Negozi / edicole: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	65,1%	71,7%	66,2%
Servizi di informazione al pubblico	Bar/ristoranti: percezione su disponibilità/qualità/prezzi	% pax soddisfatti	69,9%	72,9%	65,1%
	Disponibilità monitor informazioni sui voli	% pax soddisfatti	86,1%	85,6%	83,6%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla comprensibilità degli annunci	% pax soddisfatti	77,4%	76,6%	70,2%
	Percezione sulla cortesia del personale alle informazioni	% pax soddisfatti	82,5%	82,1%	83,5%
Servizi sportello/varco	Percezione sulla professionalità del personale alle informazioni	% pax soddisfatti	84,7%	83,7%	83,2%
	Percezione coda al check-in	% pax soddisfatti	79,1%	83,1%	81,8%
Integrazione modale (efficacia collegamenti città - aeroporto)	Percezione coda al controllo passaporti	% pax soddisfatti	94,7%	91,7%	88,4%
	Collegamenti stradali città/aeroporto	% pax soddisfatti	86,3%	80,7%	84,7%
	Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile ed efficace	% pax soddisfatti	88,0%	82,2%	75,9%

Nel corso del 2015, ADR ha innalzato gli standard previsti nella Carta dei Servizi su entrambi gli scali gestiti. Al fine di assicurare il rispetto di tali indicatori, ADR verifica giornalmente sia il livello di gradimento dei passeggeri che la qualità dei principali servizi erogati: accettazione, controllo del bagaglio a mano, riconsegna dei bagagli, puntualità dei voli in partenza.

Relativamente a Fiumicino, l'analisi dell'andamento dei livelli di qualità erogata evidenzia performance superiori allo standard previsto per i processi check-in, sia in ambito nazionale che internazionale, e controllo di sicurezza. Trend opposto hanno avuto i processi di riconsegna bagagli e puntualità dei voli

in partenza – per quest'ultimo indicatore, si segnala che le rilevazioni non sono state interrotte nel periodo di limitazioni operative dello scalo susseguente all'incendio – che fanno registrare valori al di sotto dello standard.

Sullo scalo di Ciampino si registra una situazione complessivamente stabile e coerente con la vocazione low cost dello scalo, fatta eccezione per il processo di controllo di sicurezza che evidenzia un significativo miglioramento, pur avendo innalzato lo standard rispetto all'anno precedente, passando dai 10 minuti del 2014 (nel 90% dei casi), agli 8 minuti del 2015 (nel 90% dei casi).



G4-PR5

	Unità di misura	2014 ⁽¹⁾	2015 ⁽²⁾	Standard
FIUMICINO				
Attesa in coda al banco check-in nazionale, entro 6 minuti	%	96,5	95,9	90
Attesa in coda al banco check-in internazionale, entro 15 minuti	%	90,3	95,4	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 10 minuti per i voli sensibili, entro 5 minuti gli altri voli	%	93,9	95,6	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	84,1	75,8	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	86,7	79,6	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	74,8	66,7	75
CIAMPINO				
Attesa in coda al banco check-in, entro 17 minuti	%	88,6	86,1	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 8 minuti	%	93,2	97,1	90
Riconsegna del primo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	91,0	90,9	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on entro tempi previsti	%	90,4	90,4	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	84,2	79,6	85

(1) Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2014, i dati 2014 per i processi sicurezza (Fiumicino e Ciampino) e riconsegna ultimo bagaglio (Ciampino) sono stati calcolati in base agli standard (Carta dei Servizi) in vigore dal 26 giugno 2015.

(2) A causa dell'incendio in data 7 maggio, i dati 2015 di Fiumicino non comprendono il periodo 7 maggio-30 settembre, a eccezione dell'indicatore relativo alla puntualità.

Sistema di Customer Care

Strumenti principali

- Call center Viabilità di Autostrade per l'Italia: il più grande call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità (tratte di competenza di Autostrade per l'Italia, Autostrada del Brennero, autostrade gestite da Strada dei Parchi). Il servizio è attivo 24 ore su 24 tramite un pool qualificato di operatori telefonici interni e notiziari automatici (IVR) differenziati su base territoriale, aggiornati ogni 5 minuti. Da settembre è stata modificata l'architettura del call center per far transitare le chiamate a un server e ottimizzare al capacità di ricezione
- Call Center Commerciale: dedicato ai clienti Telepass e Viacard
- Gestione dei reclami

Nel 2015

- **Call Center Viabilità:** 288.490 chiamate con una percentuale di risposta del 99,9%
- **Gestione reclami:** complessivamente il Gruppo ha gestito oltre 19.500 reclami
- Dei 6.192 reclami ricevuti da Autostrade per l'Italia il 46% è pervenuto tramite internet con un tempo medio di risposta di 1 giorno lavorativo.

Le società autostradali estere che hanno implementato un sistema di gestione dei reclami. Nel 2015 hanno ricevuto complessivamente 2.875 reclami (-24% sul 2014). Cfr. Sezione dati analitici in appendice per ulteriori approfondimenti.

Nei due aeroporti del Gruppo sono stati gestiti complessivamente 7.595 reclami, in aumento rispetto al 2014 (3.342 reclami gestiti) a causa soprattutto di richieste di supporto per le nuove procedure di ottenimento sconti ai parcheggi.

Motivo del reclamo (Fiumicino e Ciampino)	N. reclami 2012	N. reclami 2013	N. reclami 2014	N. reclami 2015
Suggerimento	119	129	153	135
Richiesta informazioni	1.554	1.300	1.355	3.184
Parcheggi	881	868	593	3.117
Bus navetta	15	5	20	31
Carrelli	9	9	16	9
Informazioni	47	39	77	95
Check-in	70	56	78	70
Controllo sicurezza, passaporto e dogana	263	132	121	210
Attività commerciali	37	23	19	33
Ristorazione e Bar	14	13	16	18
Servizi telematici, postali e bancari	5	3	7	12
Servizi igienici	41	24	16	30
Comfort aerostazioni	33	50	33	26
Infrastrutture mobili	3	6	4	10
Assistenza bagagli e deposito bagagli	207	223	365	247
Oggetti smarriti	263	239	188	136
Collegamenti	5	9	17	15
Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	22	44	24	36
Altro	263	236	240	182
TOTALE	3.851	3.408	3.342	7.596



RAPPORTI CON LA COMUNITÀ

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

Iniziative e investimenti nella Comunità

La strategia per la cittadinanza di impresa si esprime:

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



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



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



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

Liberalità

Nel 2015 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 885 mila euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale e donazioni.

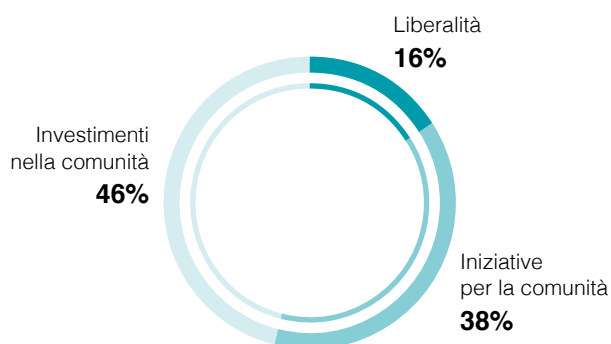
Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono ammontate nel 2015 a circa 2,1 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese, una serie di sponsorizzazioni di eventi sportivi, tra cui il Giro d'Italia 2015, culturali, scientifici e sociali.

Investimenti nella comunità

Nel 2015 sono stati erogati circa 2,5 milioni di euro per lavori complementari alle fasi di realizzazione delle nuove infrastrutture autostradali (rimboschimenti, rinaturalizzazioni, segnaletica ecc.) e per la realizzazione di iniziative di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento della Comunità.

Spese e investimenti per il territorio e la comunità



Opere compensative

Nel 2015 sono stati investiti in Italia anche circa 118,5 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.).

EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO REGOLATORIO

G4-PR2, G4-PR7, G4-SO1, G4-SO2, G4-SO7, G4-SO8, G4-HR12, G4-LA16, G4-En29, G4-DMA: Compliance, G4-DMA: Labour practices grievance mechanisms, G4-DMA: Local communities, G4-DMA: Anti-competitive behaviours, G4-DMA: Products and service labelling, G4-DMA: Marketing communications

Nel corso del 2015 non vi è nulla di rilevante da segnalare relativamente ad azioni legali riferite a concorrenza sleale, antitrust o pratiche monopoliste. Non sono state comminate sanzioni monetarie per non conformità a leggi o regolamenti, con riferimento anche a normative in materia ambientale o

afferenti la fornitura e l'utilizzo dei servizi erogati dalle Società del Gruppo.

Per il dettaglio degli eventi significativi si rinvia alla nota esplicativa in appendice.

SUPPLY CHAIN

G4-DMA: Procurement practices, G4-DMA: Indirect economic impacts, G4-DMA: Transport, G4-12



POLITICA DI GESTIONE DELLA CATENA DI FORNITURA



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

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

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

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

Nel corso del 2015 si è riunito sei volte il "Comitato Tecnico di Coordinamento Acquisti", istituito nel 2014, per ottimizzare e uniformare le politiche nei confronti dei fornitori, trattando diversi argomenti quali la definizione di una più efficace "procurement strategy" di Gruppo per le categorie merceologiche comuni, l'adozione di nuovi standard di Gruppo per la gestione di fornitori, l'impatto in termini di sostenibilità della catena di fornitura.



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

	Numero totale di fornitori di beni e servizi attivi durante l'anno / contratti in essere per Paese	Valore della spesa annua complessiva (euro)	Numero totale di appaltatori e sub appaltatori attivi durante l'anno / contratti in essere per Paese	Valore della spesa annua complessiva (euro)
Italia	4.326	1.000.517.145	545	878.243.595
Polonia	730	24.031.392	-	-
Francia	205	4.190.269	-	-
Brasile	900	168.895.050	305	161.539.801
Cile	6.468	115.188.399	12	5.416.839
Usa	297	18.839.138	31	14.859.558
India	20	2.865.346	20	2.646.231
Altro	30	58.276.712	1	1.779.553
TOTALE	12.976	1.392.803.451	914	1.064.485.577

Ogni fornitore del Gruppo, rispondendo anche per gli eventuali subappaltatori autorizzati, è tenuto a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo, e a impegnarsi a rispettare prescrizioni di carattere sociale e ambientale, in merito ad esempio alla tutela della salute e della

sicurezza nei luoghi di lavoro, e alle modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione. Per verificare il rispetto degli impegni in materia di sostenibilità da parte dei fornitori, sono stati anche svolti 42 audit specifici e delle campagne di formazione e sensibilizzazione degli stessi.

Numero di fornitori sui quali la società ha effettuato delle verifiche sul tema della tutela/rispetto dei diritti umani	223
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri ambientali	270
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a pratiche lavorative (salute e sicurezza, salari, ore di lavoro, pari opportunità, ecc.)	251
Numero di nuovi fornitori che sono stati valutati sulla base di criteri relativi a: corruzione, non conformità a leggi o regolamenti, concorrenza sleale e pratiche monopolistiche, contributi politici ecc.	243

Non sono state invece individuate situazioni critiche che abbiano richiesto l'implementazione di azioni di follow up post verifica.

L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manutenzione della rete a imprese esterne avviene per lo più attraverso

gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici previsti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative di settore nel rispetto di trasparenza e correttezza. L'individuazione degli aggiudicatari avviene in base ai criteri del



G4-DMA: Procurement practices

minor prezzo o del maggior vantaggio economico, a prescindere da altri criteri di preferenza. Al fine di promuovere lo sviluppo economico e favorire l'incremento dell'occupazione locale, le società del Gruppo cercano di ricorrere a fornitori locali, sempre

nei limiti della reperibilità di beni o servizi e dei vincoli di legge. Si tratta di una scelta strategica per contribuire alla creazione di valore per i territori e mitigare gli impatti della logistica.

Società	Distribuzione territoriale dei principali fornitori	Percentuale di spesa su fornitori nazionali
Autostrade per l'Italia	Italia	99%
Aeroporti di Roma	Italia	85%
Pavimental	Italia	100%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	Italia	46%
Spea Engineering	Italia	96%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Italia	100%
Triangulo do Sol	Brasile	100%
Gruppo Stalexport	Polonia	99%
Concessionaria da Rodovia MG 050	Brasile	100%
Sociedad Concesionaria de Los Lagos	Cile	98%
Rodovia das Colinas	Brasile	100%

Dati infortunistici della catena di fornitura

Nel corso dell'anno si sono verificati complessivamente 288 infortuni sul lavoro in Italia e all'estero, di cui 4 mortali.

Facendo riferimento al solo perimetro relativo ai lavori delle imprese appaltatrici delle opere assentite in concessione di Autostrade per l'Italia (data coverage del 57% calcolato come rapporto tra il totale degli investimenti nell'anno in nuove opere in Italia e il totale degli investimenti in Italia e all'estero), nel 2015

si registrano 89 infortuni con un incidente mortale e un indice di frequenza è del 26,6%.

Autostrade per l'Italia trasmette semestralmente alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali il dato relativo al numero di infortuni verificatisi in corso di esecuzione delle opere assentite in concessione e che hanno comportato assenza dal lavoro dell'infortunato di almeno un giorno, oltre quello di accadimento dell'evento.



5. CAPITALE NATURALE

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

Principali indicatori	2014	2015 ¹	Var. % 15/14
Consumi idrici (m³ x 1.000)²	4.308	4.288	-0,5%
Acqua riciclata (%)	32	32	0,0%
Consumi energetici per tipologia (TJoule)	2.709	2.903	7,2%
Gasolio	638	703	10,1%
Gpl	51	39	-23,8%
Metano	967	1.068	10,4%
Benzina	73	67	-7,1%
Olio combustibile	136	137	1,0%
Altro	6	5	-13,3%
Energia Elettrica	837	883	5,5%
Consumo energetico/fatturato (Joule/euro)	0,53	0,55	2,7%
Costo dell'energia (euro/000)	103.333	96.369	-6,7%
% costi operativi	5,4	4,6	-14,8%
Emissioni di CO₂ (t)	214.204	227.362	6,1%
Emissioni dirette (Scope 1) ³	140.623	148.931	5,9%
Emissioni indirette - consumo di energia elettrica (Scope 2) ⁴	73.581	78.431	6,6%
Emissioni Scope 2 - real⁵	n.d.	71.419	
Emissioni di CO₂/fatturato (g/euro)	42,14	42,87	1,7%
Emissioni di CO₂ evitate (t)	7.577	8.617	13,7%
Fonti rinnovabili: energia prodotta (MWh)	10.800	11.400	5,6%
Sali fondenti e fluidi de-icing (t)	70.848	72.420	2,2%
Rifiuti prodotti (t)	284.329	557.490	96,1%
di cui pericolosi	1.480	1.765	19,3%
% di rifiuti riciclati/recuperati	67	83	23,9%
Raccolta differenziata presso lo scalo di Fiumicino (%)	65	74	13,8%
Raccolta differenziata presso lo scalo di Ciampino (%)	21	34	61,9%
Numero di siti attrezzati per la raccolta differenziata in autostrada	65	71	9,2%
Spese e investimenti a rilevanza ambientale (euro/000)	132.458	143.671	8,5%
Aria, acqua, suolo e gestione dei rifiuti	41.822	68.985	64,9%
Rumore	56.242	48.097	-14,5%
Tutela del paesaggio	11.701	16.095	37,6%
Energia	10.139	3.893	-61,6%
Progettazioni e monitoraggi	12.554	6.601	-47,4%

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

(2) Il valore 2014 presenta delle differenze rispetto a quello comunicato nel Bilancio Integrato 2014 per effetto del perfezionamento del sistema di rilevazione dei dati di prelievo idrico;

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

(4) Dato calcolato con l'utilizzo di fattori di emissione aggiornati relativi ai mix energetici dei Paesi in cui è presente il Gruppo. Per tale motivo il valore relativo all'anno 2014 comunicato nella precedente Relazione Finanziaria Annuale è stato rideterminato. Fonti informative utilizzate per i fattori di emissione: ISPRA - Fattori di emissione per la produzione e il consumo di energia elettrica in Italia; Department for Environment Food & Rural Affairs - Greenhouse Gas Conversion Factor Repository; IPPC Emission Factor Database.

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



STRATEGIA AMBIENTALE

G4-DMA: Products and services, G4-EN26

L'adozione di politiche ambientali responsabili costituisce per Atlantia un investimento strategico per il futuro.

La sostenibilità ambientale, infatti, gioca un ruolo primario in tutte le fasi di sviluppo e di esercizio delle infrastrutture, che se rispettose della natura e dei valori culturali dei territori su cui insistono, migliorano la qualità della vita degli utenti e della comunità. Per tale motivo Atlantia è da sempre impegnata nell'individuazione di idonee soluzioni tecniche, gestionali e organizzative per la salvaguardia del capitale naturale e

la mitigazione degli impatti negativi generati dal business, soluzioni che spesso risultano innovative rispetto alle normative vigenti.

Per attuare la propria strategia ambientale, Atlantia ritiene fattori fondamentali lo sviluppo di collaborazioni con Istituzioni, organizzazioni pubbliche e private nello sviluppo di azioni volte alla tutela dell'ambiente e del territorio e allo sviluppo sostenibile e la sensibilizzazione e il coinvolgimento del capitale umano sulle tematiche ambientali e di responsabilità sociale.

- **Coniugare crescita economica con la salvaguardia del patrimonio ambientale**
- **Inclusione della tutela dell'ambiente nei processi decisionali di lungo periodo**
- **Implementazione di sistemi di gestione ambientale certificati secondo standard internazionali riconosciuti (79%⁶ il coverage della certificazione ISO 14001)**
- **Monitoraggio ambientale, compliance normativa e gestione delle criticità**
- **Miglioramento continuo del grado di compatibilità ambientale delle opere e utilizzo responsabile delle risorse**
- **Comunicazione delle performance ambientale e stakeholder engagement**

(6) Calcolato come % su fatturato

RUMORE

Le infrastrutture di trasporto (strade, aeroporti, ferrovie), e il traffico a esse connesso, sono le principali sorgenti di rumore ambientale e di clima acustico nelle aree urbane. Per tale motivo il Gruppo da una priorità alta al tema della protezione acustica con un impegno che ha origine sin dalle fasi di pianificazione e progettazione delle nuove opere, con lo sviluppo di metodologie, strumenti e soluzioni innovative per assicurare condizioni ambientali ottimali per i cittadini.

Il risanamento acustico è attuato mediante: 1) interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stesa di asfalto drenante presente sull'83%⁷ 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; 2) 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; 3) interventi diretti sul ricettore.

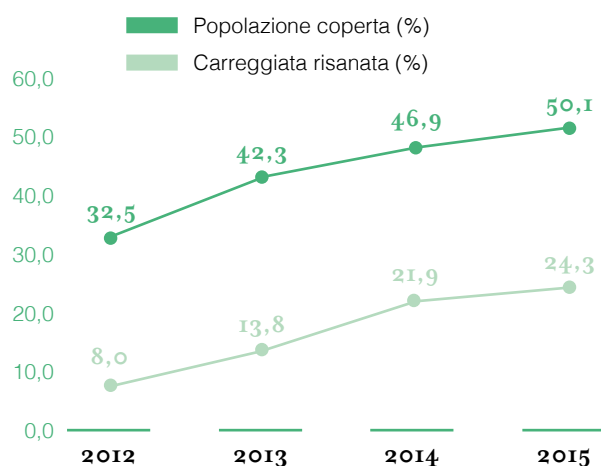
La società Autostrade per l'Italia è impegnata in un Piano di Risanamento Acustico che prevede 300 macrointerventi lungo tutta la rete in gestione (700 comuni e 14 regioni) e che ha una durata di 15 anni (2007–2022). A fine 2015 il programma ha raggiunto un livello di copertura del 50% della popolazione interessata e del 40% in termini di interventi effettuati, in linea con le tempistiche di completamento previsto per il 2022.

Barriere antirumore lungo la rete (km)

	2013	2014	2015
Rete di Autostrade per l'Italia	278	305	322
Altre società autostradali	41	44	48
Totale	319	349	370

Autostrade per l'Italia

Avanzamento del piano di risanamento acustico



(7) Livello di copertura massimo consentito

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

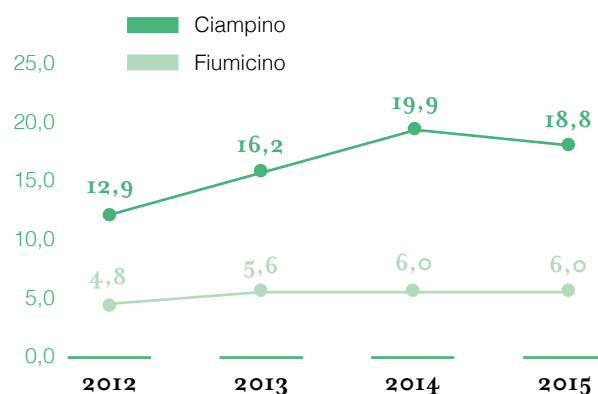
La società Aeroporti di Roma si è dotata, per i due scali di Fiumicino e Ciampino, di un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti e collega tali informazioni con i dati e la traiettoria dei velivoli che li hanno generati. Il numero di centraline è stato incrementato nel corso degli anni; nel 2015 le centraline sono 19 a Fiumicino e 10 a Ciampino.

Per entrambi gli scali è stata approvata la cosiddetta "zonizzazione acustica aeroportuale", in base alla quale sono state stimate e inviate alle autorità competenti le mappe delle "zone di superamento dei limiti acustici". Per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino, pur non essendo stati ancora evidenziati dei superamenti dei valori limite, sono tuttavia emerse delle criticità in alcune postazioni per le quali è in atto un approfondimento, mentre per lo scalo di Ciampino sono state messe in evidenza alcune zone di "superamento dei limiti", anche per effetto di una modifica alle procedure di decollo in direzione Sud introdotta da ENAC/ENAV successivamente all'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale. Nel mese di novembre 2015 per l'aeroporto di Ciampino è stata presentata una revisione del "Piano di contenimento e abbattimento 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.

Aeroporti di Roma

Rilevazioni rumore/movimenti aeromobili (x 1.000)





CONSUMI IDRICI

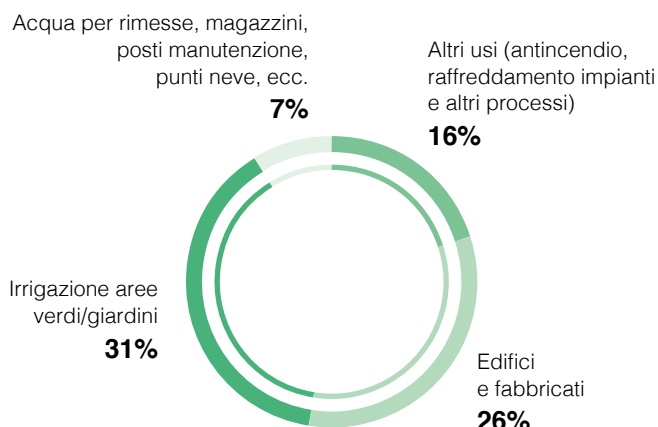
G4-DMA: Water, G4-DMA: Effluents and waste, G4-EN8, G4-EN9, G4-EN10, G4-AO4

Nel 2015 le società del Gruppo hanno consumato complessivamente circa 4,3 milioni di m³ di acqua, sostanzialmente in linea con il valore registrato l'anno precedente (-0,5% vs 2014), di cui il 71% in Italia, il 27% in Cile e il restante 2% negli altri paesi. Il 32% circa del consumo è rappresentato da acqua riciclata e riutilizzata in tre impianti della società Pavimental e, per la maggior parte, nelle operazioni dell'aeroporto di Fiumicino, grazie al suo impianto di depurazione.

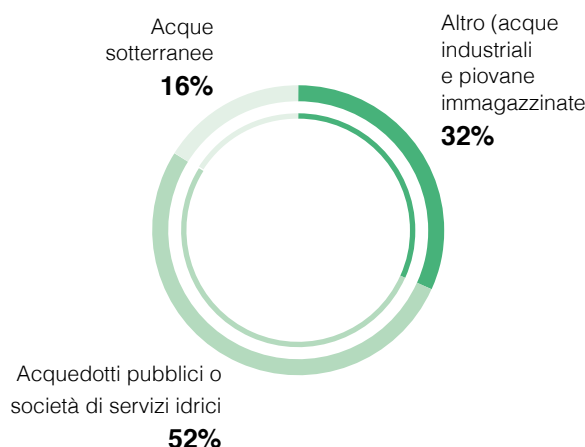
Un caso particolare è rappresentato dalle società operanti nell'area di Santiago del Cile. Le condizioni meteo climatiche particolari, stagione secca di lunga durata, richiedono un maggior utilizzo di acqua, in particolare per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio e per l'irrigazione di aree verdi municipali date in gestione alla società cilene del Gruppo nell'ambito degli accordi di concessione. Grande attenzione è riservata al monitoraggio e alle depurazione delle acque, in particolar modo al trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma autostradale, dalle zone di parcheggio e transito dei veicoli nelle aree di servizio, sulle piste e nei piazzali aeroportuali.

Le acque reflue vengono raccolte e trattate in appositi impianti al fine di assicurare i livelli di qualità richiesti dalle normative locali per il rilascio in ambiente. Lo scalo di Fiumicino possiede due impianti di depurazione biologica, 13 impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia, quattro impianti di disoleazione per il trattamento delle acque di dilavamento di piste e piazzali e quattro torri di raffreddamento. Tali impianti consentono di scaricare acque con una concentrazione di inquinanti ben al di sotto dei limiti di legge⁸.

Consumo di acqua per destinazione d'uso



Fonti di approvvigionamento



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

CONSUMO DI RISORSE E GESTIONE DEI RIFIUTI

G4-DMA: Effluents and waste, G4-DMA: Transport, G4-EN30

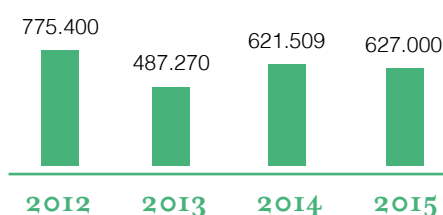
Il Gruppo impiega materie prime, semilavorati e prodotti, il cui impatto sull'ambiente va costantemente monitorato e limitato. I materiali maggiormente utilizzati sono materie da cava, bitumi, ferro e acciaio, cemento e prodotti utilizzati nelle operazioni di prevenzione della formazione di ghiaccio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

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

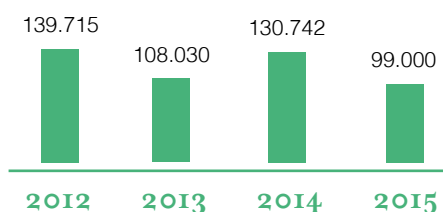
Nel 2015 sono stati riutilizzati circa 1,85 milioni di m³ di materiali da scavo (1,6 nel 2014), principalmente nei lavori di completamento della Variante di Valico, e in altri cantieri attivi della società Autostrade per l'Italia.

Nel corso dell'anno, inoltre, sono state prodotte circa 887 mila tonnellate di asfalto fresato proveniente dalla manutenzione della pavimentazione stradale ammalorata. Di queste circa l'82% è stato recuperato con diverse modalità: inviato a recupero presso ditte specializzate (65%); riutilizzato negli impianti fissi e mobili della società del gruppo Pavimental per produrre nuovo conglomerato bituminoso (14%); ceduto a imprese esterne per il loro processo di produzione (21%).

Conglomerato bituminoso prodotto in impianto (t)



Fresato recuperato in impianto (t)



2015

Percentuale di recuperato/riciclato aumentata all'83% (67% nel 2014)

Materiali /prodotti finiti acquistati	Tonnellate	Filiera
Materiali da cava e cemento	736.973	Manutenzioni, nuove opere
Conglomerato bituminoso e bitumi acquistati	727.050	Manutenzioni, nuove opere
Cloruri, sali e fluidi de-icing	72.420	Operazioni invernali
New jersey	7.516	Manutenzioni, nuove opere
Carta e toner	372	Uffici
Altro (termoplastico, vetro, vernici, diluenti, diserbanti ecc.)	1.487	Manutenzioni
Ferro e acciaio	224	Manutenzioni, nuove opere

I rifiuti del Gruppo nel 2015 ammontano a circa 557 mila tonnellate contro le 284 mila circa del 2014. L'aumento è dovuto all'incremento dei lavori autostradali e aeroportuali che hanno generato rifiuti misti da demolizioni e costruzioni, terre, rocce e miscele bituminose. Queste categorie di rifiuto rappresentano circa l'89%

del totale censito e presentano quantità estremamente variabili in quanto collegate principalmente ai lavori di potenziamento e nuova realizzazione di infrastrutture. Sono comunque rifiuti quasi totalmente inviati a processi di recupero e riciclaggio.

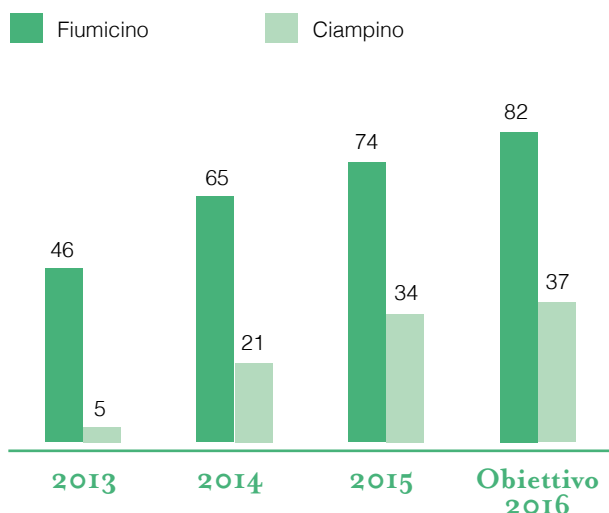
**G4-DMA: Effluents and waste, G4-EN22, G4-EN23, G4-EN24, G4-EN25**

Escludendo la parte relativa ai "lavori", la quantità di rifiuti prodotti nel 2015 si attesta su un valore di circa 41.100 tonnellate.

È proseguito, nei due scali gestiti dalla società ADR, il programma di raccolta differenziata. In particolare presso i terminal di Ciampino sono state messe in esercizio due aree di deposito rifiuti, appositamente attrezzate e con personale qualificato in presidio, che hanno determinato un significativo incremento della raccolta differenziata dei rifiuti, che è passata dal 21% del 2014 al 34%.

A Fiumicino la raccolta differenziata ha raggiunto a fine anno una percentuale del 74%.

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

Raccolta differenziata negli aeroporti (%)

Nel 2015 si sono verificati 9 sversamenti di materiale pericoloso principalmente a seguito di incidenti autostradali (in particolare carburanti, oli, terre e rocce contenenti sostanze pericolose, emulsioni) per una quantità totale di circa 38 tonnellate e un costo per attività di remediation di circa 44 mila euro. La gestione di tali eventi è disciplinata da apposite procedure interne che governano tutte le principali emergenze e la gestione dei rischi ambientali.

Gestione rifiuti (tonnellate)	2013	2014	2015
Rifiuti da lavori	77.486	243.365	516.386
Rifiuti da attività di esercizio	44.080	40.964	41.104
Totale rifiuti prodotti	121.566	284.329	557.490

POLITICA ENERGETICA

G4-DMA: Products and services

Tra i temi ambientali a cui viene dedicata particolare attenzione rientra certamente quello dell'energia, ambito sul quale si concentrano progetti e iniziative di diversa natura, finalizzati all'adozione di fonti energetiche rinnovabili, nonché allo studio e implementazione di soluzioni eco-efficienti sul piano dei consumi. L'impegno sul tema dell'energia trova rilevanti sinergie anche con le azioni condotte sul versante del monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni e più in generale sull'approccio al tema dei cambiamenti climatici.

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 2015 sono stati consumati 2.903 TJoule fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio, benzina ed etanolo. Il dato fa registrare un incremento del 7% circa rispetto ai consumi dell'anno precedente per effetto di un maggior utilizzo di metano e gasolio, solo in parte compensati da una diminuzione di consumo di benzina per autotrazione.

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

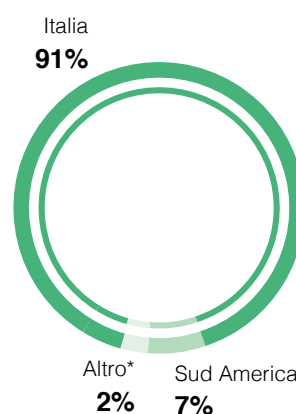
- l'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi;
- la realizzazione di progetti per la riduzione dei consumi energetici, sia operando su mezzi e impianti, sia attraverso l'efficientamento dei processi;
- lo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Tra le varie iniziative, la società Autostrade per l'Italia sta, da qualche anno, sperimentando applicazioni nel campo della produzione energetica combinata (energia elettrica, termica, frigorifera).

Nel 2015 ha completato i lavori di realizzazione dell'impianto di trigenerazione del quartier generale di Roma per il quale è stata avviata la fase di collaudo funzionale. In fase di completamento, viceversa, i lavori per l'impianto per l'edificio del Centro Elaborazione Dati della sede di Firenze. In esercizio, i due impianti consentiranno un ricavo da titoli di efficienza energetica (TEE) per 39.700 euro all'anno (per 5 anni dall'entrata in esercizio). Sempre in tale ambito, l'aeroporto di Fiumicino è servito da una centrale di cogenerazione alimentata a gas metano, che produce sinergicamente energia elettrica e termica a copertura di quasi la totalità del fabbisogno energetico dell'aeroporto.

Sono proseguiti, anche nel 2015, gli interventi nel campo dell'illuminazione, con il largo impiego della tecnologia LED, della climatizzazione, con l'installazione di impianti solari termici e le iniziative sugli edifici per il contenimento delle dispersioni di calore e la gestione automatizzata delle temperature, e infine i programmi di miglioramento impiantistico. Il piano di illuminazione LED in galleria di Autostrade per l'Italia prevede il raggiungimento di obiettivi quantitativi che consentono l'accesso al meccanismo dei Titoli di Efficienza Energetica (TEE). Anche per l'anno 2015 sono stati ottenuti 5.000 certificati bianchi pari a un controvalore di circa 554.000 euro. Per entrambi gli scali gestiti dalla società ADR è operativo il Sistema di Gestione dell'energia certificato ISO 50001. Questo prevede: un piano d'azione energetico continuamente aggiornato; la pianificazione degli interventi e degli investimenti; l'analisi e il monitoraggio dei trend energetici per il miglioramento delle performance. Aeroporti di Roma nel corso dell'anno ha portato a termine una serie di interventi che hanno portato a un risparmio energetico di 3.000 MWh/anno. Tra questi: la riqualifica degli impianti di condizionamento, la sostituzione di lampade con modelli al LED, l'installazione di nuovi ventilconvettori a inverter e la prosecuzione del Progetto Cascade⁹.

Consumo di energia 2015 per Paese



* Polonia, USA, India

(9) Per informazioni sul Progetto si rimanda alla sezione Dati analitici.

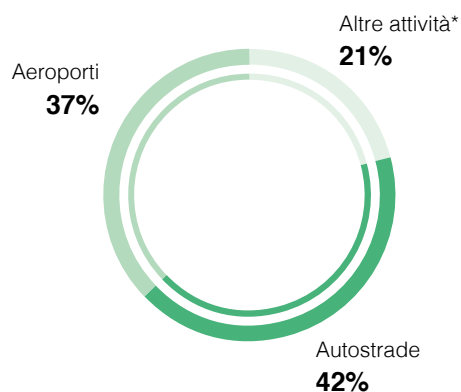


G4-DMA: Products and services

Sul fronte delle energie rinnovabili, nel corso dell'anno i 160 impianti fotovoltaici installati e in esercizio lungo la rete di Autostrade per l'Italia hanno prodotto circa 11.400 MWh di energia elettrica (di cui il 40% auto-consumata in sito) e hanno consentito di evitare a regime l'emissione in atmosfera di circa 3.694 tonnellate di CO₂. Questi investimenti consentendo un risparmio di circa 960 mila euro all'anno per tutta la vita utile degli impianti, oltre all'incentivo statale erogato dal GSE.

In ambito aeroportuale, presso la terrazza del Terminal 1 dello scalo di Fiumicino, è stata installata l'isola "Smart Grid", ovvero un insieme di impianti a fonte rinnovabile costituiti da un sistema fotovoltaico a concentrazione da 15 kW elettrici e 20 kW termici, un solare termodinamico per la produzione di energia termica da 7 kWt e due impianti micro-eolici da 3 kWe, tutti collegati a un sistema intelligente di accumulo e gestione dell'energia prodotta (l'impianto entrerà in esercizio nel 2016).

Consumo di energia 2015 per attività



* rientrano in quest'ambito le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

CARBON FOOTPRINT

G4-DMA: Products and services, G4-EC2

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

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

Carbon Footprint (CO ₂ eq tonnellate)	2014	2015
Autotrazione e generatori	36.768	47.941
Riscaldamento e cogenerazione	11.249	19.421
Cogenerazione	68.531	69.520
Lavori (mezzi speciali)	24.075	12.049
Totale emissioni dirette (Scope 1)	140.623	148.931
Emissioni indirette (Scope 2)¹²	73.581	78.431
Fenomeni di congestionamento del traffico autostradale	17.080	18.981
Emissioni fuggitive e perdite T&D	6.964	6.260
Acquisto e trasporto di materiali per lavori stradali	165.627	176.882
Acquisto e trasporto di sale e cloruri per operazioni invernali ¹³	6.390	16.883
Aeromobili (Landing and Takeoff)	448.864	452.815
Viaggi dei dipendenti (rail + air)	2.343	2.537
Totale emissioni (Scope 3)	647.268¹⁴	674.358

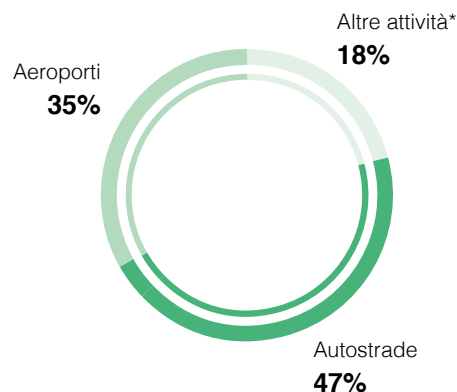
- interventi diretti per la ridurre la propria impronta di carbonio (Carbon Footprint).

Il Gruppo partecipa dal 2004¹⁰ al Carbon Disclosure Project (CDP), una delle più importanti piattaforme globali di raccolta e condivisione di informazioni relative alle performance ambientali delle imprese.

Nel 2015 Atlantia ha prodotto circa 227.362¹¹ tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), in incremento rispetto al 2014 di circa il 6% (91,4% in Italia). Le azioni condotte in particolar modo sul tema energia hanno comunque evitato nel 2015 l'emissione di oltre 7.200 tonnellate di CO₂.

Le stime sui calcoli delle emissioni di CO₂ in atmosfera relative agli anni 2013 e 2014 sono state rideterminate rispetto a quelle comunicate nei Bilanci del biennio precedente per l'aggiornamento condotto sui fattori di emissione relativi al mix energetico nazionale dei singoli paesi in cui Atlantia opera.

Emissioni di GHG 2015 per attività



* rientrano in quest'ambito le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

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

(11) 220.350 tonnellate di CO₂ reali, considerando il valore totale al netto della quota di energia verde dichiarata/certificata da alcuni fornitori del Gruppo.

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

(13) Il valore è stimato sulla base dei dati di logistica primaria e secondaria per l'approvvigionamento di cloruri di Autostrade per l'Italia S.p.A.

(14) Il dato differisce da quello pubblicato nel Bilancio Integrato 2014 per l'assenza del valore relativo ai viaggi dei dipendenti.



G4-DMA: Products and services

Il Gruppo determina, nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint, una stima delle emissioni (o da c.d. Scope 3) per alcuni ambiti sui quali può esercitare un'azione di tipo indiretto e intervenire eventualmente con azioni di mitigazione. Si fa riferimento, ad esempio, alle emissioni di gas clima-alteranti dovute ai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete autostradale¹⁵ e, per le attività aeroportuali, alla cosiddetta fase di Landing and Take Off (decollo, atterraggio e rullaggio) degli aeromobili. La movimentazione interna (taxi in e taxi out) è l'unica fase, infatti, sulla quale Aeroporti di Roma può esercitare un'azione di tipo indiretto, attraverso la gestione logistica dei runway. I risultati sono riepilogati nella tabella precedente.

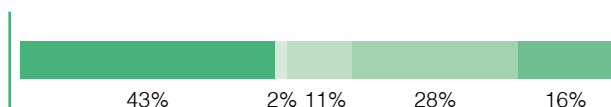
Aeroporti di Roma aderisce dal 2011 Airport Carbon Accreditation (ACA) di ACI Europe (Airport Council International), sistema di certificazione che prevede quattro livelli di accreditamento. Nel 2015 lo scalo di Fiumicino ha riconfermato il livello di accredita-

mento 3+ "Neutrality", compensando le emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti di produzione di energie rinnovabili e da progetti di implementazione di sistemi di illuminazione a risparmio energetico.

Inoltre, il sito di Ciampino ha ottenuto il livello 3 di accreditamento ACA "Optimisation", che prevede la quantificazione delle emissioni (anche indirette) e la dimostrazione dei miglioramenti assoluti o relativi delle performance conseguite.

A Fiumicino si è registrata una diminuzione delle emissioni assolute di CO₂ per passeggero del 5,42%, mentre nello scalo di Ciampino la diminuzione è stata più contenuta (0,1%). Tali risultati sono stati conseguiti grazie ad azioni di risparmio energetico e al miglioramento delle performance nella gestione dei rifiuti, in particolare con l'incremento della raccolta differenziata.

Emissioni di CO₂ evitate



- Impianti fotovoltaici (fonti rinnovabili)
- Interventi sull'illuminazione interna ed esterna
- Efficienza impianti di climatizzazione
- Riciclaggio della pavimentazione stradale
- Interventi in ambito aeroportuale

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

MONITORAGGIO E CRITICITÀ AMBIENTALI

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

Dalla progettazione delle opere alla loro fase di esercizio, viene eseguita l'attività di monitoraggio ambientale per lo più effettuata dall'ufficio di Monitoraggio Ambientale di Spea Engineering. Nel 2015 sono state condotte sulla rete di Autostrade per l'Italia campagne di misura per i settori antropico, idrico, naturale e geotecnico sulle tratte ormai consolidate della Variante di Valico (per cui è in corso di svolgimento anche il monitoraggio socio-economico) e di Firenze e sulle Autostrade A14, A4, A8, A8-A52 Rho-Monza, interconnessione A13-A4, e infine per i nuovi svincoli di Padova area industriale e Crespellano.

Inoltre, sono state condotte misure presso Aeroporti di Roma, per le opere di adeguamento dell'area aeroportuale di Fiumicino Sud.

Con riferimento al numero complessivo di rilievi eseguiti, si può rilevare una riduzione di circa il 12% rispetto all'anno precedente, riconducibile in particolare alla diminuzione delle attività a seguito del completamento dei lavori della Variante di Valico e in alcuni lotti dell'A14.

Per quanto riguarda le criticità ambientali, anche nel 2015 il trend registrato è in linea con quello rilevato nel corso degli ultimi anni con 7 segnalazioni rispetto alle 9 del 2014. Il numero ridotto rispetto ai primi anni è dovuto alla fase ormai avanzata dei lavori, a una maggiore attenzione da parte delle Direzioni Lavori e delle imprese appaltatrici alle problematiche ambientali. In caso di superamento dei limiti (soglie di azione) viene attivato il Gruppo di Crisi, per riportare i valori entro i limiti, intervenendo presso l'impresa appaltatrice, modificando le modalità operative o introducendo provvedimenti atti a mitigare l'impatto ambientale generato.

Con riferimento all'incendio del 7 maggio 2015 che ha interessato il Terminal 3 della scalo di Fiumicino, ADR ha intrapreso azioni orientate al ripristino dell'operatività aeroportuale nel rispetto prioritario della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente, incaricando nell'immediatezza una società specializzata per l'esecuzione delle attività emergenziali di bonifica e decontaminazione.

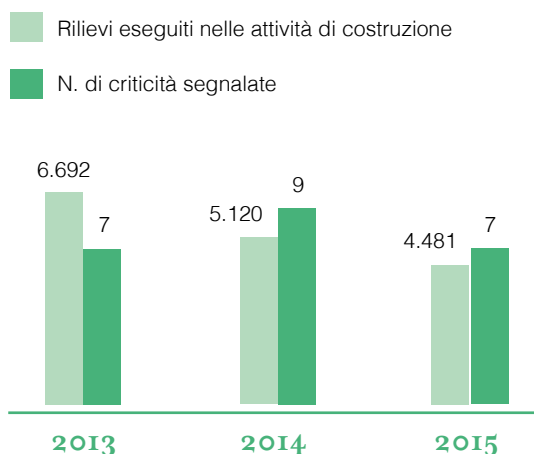
È stata, inoltre, commissionata alla società HSI Consulting il monitoraggio sulla qualità dell'aria con indagini tarate sulla ricerca degli agenti inquinanti presenti nelle situazioni post-incendio, per effetto della combustione, in conformità alle norme di riferimento nazionali e internazionali per casi simili e in base alle attività svolte sul territorio nazionale da Organismi Pubblici. La società Aeroporti di Roma ha reso noto che, sulla base dei monitoraggi della qualità dell'aria, i dati relativi agli agenti inquinanti, parametrati dalla legislazione nazionale (D. Lgs. 81/2008), si sono sempre rivelati inferiori ai limiti - tranne un solo giorno e per un solo agente (il toluene) in cui l'area interessata era chiusa al traffico per lavori di bonifica.

I risultati dei propri monitoraggi sono stati comunicati regolarmente da Aeroporti di Roma a passeggeri e a operatori.

Per informazioni di dettaglio si fa riferimento alla Relazione Finanziaria Annuale 2015 di Aeroporti di Roma.

Con riferimento a sanzioni monetarie per non conformità a leggi o regolamenti in materia ambientale, si evidenzia che nel 2015 non ne sono state comminate.

Rilievi ambientali e criticità segnalate







APPENDICE

Processo di predisposizione del Bilancio	114
Carta degli impegni per la sostenibilità 2015	116
Dati analitici	124
GRI Content Index	136
Tabella di raccordo GRI - Global Compact	144
Assurance	146
Contatti	148



PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEL BILANCIO

G4-I3, G4-I7, G4-I8, G4-22, G4-23, G4-28, G4-29, G4-30

Il presente Bilancio descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2015 si differenzia da quello al 31 dicembre 2014 per l'acquisizione del controllo della Società Autostrada Tirrenica (SAT) a seguito del perfezionamento, nel corso del mese di settembre 2015, dell'operazione di acquisto da parte di Autostrade per l'Italia di quote azionarie pari al 74,95% del capitale, in aggiunta alla quota già detenuta del 24,98% del capitale della stessa società, elevando la partecipazione complessiva al 99,93% del capitale.

La società in questione è stata considerata nei dati del presente Bilancio Integrato 2015 solo per il quarto trimestre 2015. Nel corso del 2015, inoltre, non sono state poste in essere operazioni con impatto significativo sui dati economico-finanziari del Gruppo, non ricorrenti atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

Il Bilancio Integrato 2015 è la quarta relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council (ultima release del 9 dicembre 2013 - www.theiirc.org/international-ir-framework/) e redatta in conformità alle linee guida del GRI G4 - Comprehensive option, e ai supplementi "Construction & Real Estate" applicato al settore autostradale e "Airport Operators" applicato alle attività aeroportuali.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base a un processo strutturato di analisi di materialità, volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business e la probabilità e magnitudo dei rischi/op-

portunità connessi. L'analisi ha considerato le finalità informative e gli interessi prevalenti degli stakeholder di riferimento, i temi, le best practice e gli aspetti ritenuti materiali dai principali competitor, le richieste dei principali standard di rendicontazione di riferimento, le esigenze conoscitive degli analisti finanziari, non finanziari e degli investitori socialmente responsabili (SRI) che periodicamente analizzano e valutano le performance del Gruppo.

Il documento, sottoposto al Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 6 maggio 2016, è stato assoggettato a revisione limitata da parte della società di revisione Deloitte. Il Bilancio è pubblicato in italiano e in inglese sul sito internet di Atlantia (www.atlantia.it/it/sostenibilita).



Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale "Sostenibilità", mediante schede di raccolta dati inviate alle funzioni aziendali responsabili, alle sedi territoriali e alle società rientranti nel perimetro di riferimento. I dati sono quelli che risultano dai diversi sistemi informativi aziendali, dalla contabilità generale al sistema di gestione del personale, dai sistemi territoriali alle procedure di acquisto. In caso di stime degli indicatori è fornita la modalità adottata. All'interno del testo sono state riportate note esplicative in caso di eventuali dati mancanti (difficoltà o impossibilità di reperimento, affidabilità del dato non soddisfacente), variazioni delle metodiche di calcolo/stima, variazioni di perimetro ecc.

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.



Determinazione dei valori “su base omogenea”

L'espressione “su base omogenea”, utilizzata nel Bilancio per il commento delle variazioni di taluni dati economici e finanziari consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati eliminando:

dai dati consolidati del 2015:

- la differenza tra i saldi in valuta estera del 2015 convertiti ai tassi di cambio medi del 2015 e gli stessi saldi convertiti ai tassi di cambio medi del 2014;
- il contributo nel quarto trimestre del 2015 di SAT;
- l'impatto complessivo, incluso il relativo effetto fiscale, registrato da Autostrade per l'Italia per i proventi rilevati a seguito delle devoluzioni gratuite di fabbricati di aree di servizio, il maggiore importo degli sconti (aumentati in misura rilevante a partire dal secondo semestre 2014) applicati sulle royalty delle aree di servizio, al netto dei corrispondenti oneri concessori, rispetto all'esercizio precedente, nonché gli oneri per accordi transattivi definiti con taluni affidatari delle aree di servizio;
- i proventi rilevati da Tangenziale di Napoli a seguito della definizione di un procedimento giudiziario avviato in anni precedenti, inclusi degli interessi maturati dall'inizio del procedimento, al netto dei relativi effetti fiscali;
- gli oneri netti registrati da Aeroporti di Roma in conseguenza dell'incendio del Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino, che includono: i costi per gli interventi di messa in sicurezza e salvataggio e l'accantonamento degli oneri stimati del costo di ricostruzione a nuovo delle aree impattate, a copertura parziale dei quali sono stati rilevati i rimborsi previsti dalla polizza assicurativa in essere, nonché l'accantonamento a un fondo rischi a seguito di una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la stessa società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità;
- l'impatto complessivo, incluso il relativo effetto fiscale, derivante dalle operazioni finanziarie non ricorrenti relative al ri-

acquisto parziale di taluni prestiti obbligazionari di Atlantia e all'acquisto del prestito obbligazionario di Romulus Finance da parte di Atlantia, che include anche gli oneri connessi alla definizione, nel mese di luglio 2015, di un accordo tra Aeroporti di Roma e AMBAC per l'estinzione della garanzia sul medesimo prestito obbligazionario;

- l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di attualizzazione applicati ai fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- i maggiori oneri fiscali connessi alla rideterminazione della fiscalità differita delle società italiane al 31 dicembre 2015 a seguito dell'approvazione della Legge di Stabilità 2016 che ha introdotto la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% a decorrere dal 1° gennaio 2017;

dai dati consolidati del 2014:

- l'impatto complessivo, incluso il relativo effetto fiscale, registrato da Autostrade per l'Italia per le una tantum percepite dagli affidatari delle aree di servizio oggetto di rinnovo e gli oneri per 19 accordi transattivi definiti con taluni affidatari delle stesse, oltre che per i proventi rilevati a seguito delle devoluzioni gratuite dei fabbricati di aree di servizio;
- i proventi e il relativo effetto fiscale rilevati da Aeroporti di Roma a seguito essenzialmente dell'incasso di crediti insinuati in privilegio verso l'amministrazione straordinaria di Alitalia, portati a perdita in esercizi precedenti;
- l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di attualizzazione applicati ai fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- il contributo di TowerCo al risultato del 2014 e la plusvalenza realizzata dalla sua cessione, entrambi classificati nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate” in applicazione dell'IFRS 5;
- gli oneri fiscali derivanti dagli effetti dell'approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014, che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali sul reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi.



CARTA DEGLI IMPEGNI PER LA SOSTENIBILITÀ 2015

Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Adeguamento delle infrastrutture alla domanda di mobilità	Investimenti del Gruppo in infrastrutture autostradali e aeroportuali: obiettivo 10 miliardi di euro	Investimenti sostenuti nel 2015 in infrastrutture autostradali e aeroportuali in Italia di oltre 1,2 miliardi di euro.
		<p>Gennaio-febbraio 2015 - Riacquisto di obbligazioni di Atlantia per 1 miliardo di euro di nozionale e 0,3 miliardi di euro di obbligazioni di ADR (A4 tranche in GBP).</p> <p>Giugno 2015 - bond retail ASPI da 750 milioni di euro con durata 8 anni all'1,28% YTM (al netto del Forward Starting Interest Rate Swaps). Forward Starting Interest Rate Swap per Autostrade per l'Italia (importo complessivo di 2,2 miliardi di euro, con una durata media di 7 anni e tasso medio dell'1,16%) e per ADR (importo complessivo di 0,3 miliardi di euro, con durata media di 10 anni e tasso medio dell'1,4%).</p> <p>Novembre 2015 - ASPI: nuove obbligazioni, la prima serie da 600 milioni di euro con durata 6 anni (rendimento effettivo a scadenza 1,16%) e la seconda da 500 milioni di euro della durata di 10 anni (rendimento effettivo a scadenza 1,912%).</p> <p>Dicembre 2015 - Rimborso di obbligazioni di Atlantia per 0,3 miliardi di euro di nozionale tramite Tender Offer. Operazione TAP da 50 milioni.</p>
Mantenimento di un rating di credito coerente con gli obiettivi di sviluppo e le esigenze finanziarie del gruppo nell'ambito di un quadro di adeguata remunerazione per gli azionisti	Ottimizzazione del costo del debito attraverso operazioni di rifinanziamento e liability management	<p>Nel 2015, su base omogenea, si registra una diminuzione degli oneri finanziari netti di 55 milioni di euro essenzialmente a seguito dei seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) i minori interessi passivi e oneri finanziari netti delle società operanti in Italia (86 milioni di euro), prevalentemente in relazione alla riduzione dell'indebitamento finanziario netto medio rispetto al 2014 e del costo del debito conseguito tramite il rimborso del prestito obbligazionario di Atlantia di importo nominale pari a 2.094 milioni di euro, effettuato a giugno 2014, e le operazioni finanziarie non ricorrenti di riacquisto di prestiti obbligazionari citate di seguito; b) i maggiori interessi attivi e proventi finanziari netti (10 milioni di euro) delle società operanti in Brasile e in Cile essenzialmente a fronte della maggior giacenza media e del maggior rendimento medio del credito a medio-lungo termine di AB Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos; c) le minori rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni (8 milioni di euro) che accolgono in entrambi gli esercizi le svalutazioni della partecipazione e delle attività finanziarie riconducibili a CAI; d) i proventi finanziari rilevati nel 2014 da parte di Autostrade do Brasil (50 milioni di euro).
	Valorizzazione degli asset in portafoglio e sviluppo di nuove opportunità di business	<p>Nel corso del 2015 e nei primi mesi del 2016 il Gruppo ha approfondito diverse opportunità di investimento all'estero e in Italia, a volte partecipando anche a processi competitivi. Tuttavia Atlantia non si è aggiudicata nessuna nuova opportunità di business in quanto, nell'attuale contesto di mercato altamente competitivo, i dossier studiati e le gare a cui il Gruppo ha partecipato non hanno mostrato un profilo di rischio/rendimento sufficientemente attrattivo.</p>



Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Valorizzare e sviluppare i talenti del Gruppo	"Talent Upgrade": realizzare a livello di Gruppo il piano di crescita dei Talenti	Nel corso del 2015 si è realizzato il progetto di "Talent Upgrade", attraverso l'inserimento di risorse interne di valore su posizioni di maggiore responsabilità, sia dando impulso e accelerazione agli abituali percorsi di crescita, sia creando opportunità attraverso disruption organizzative, anche forzate. Nel corso del 2015, 73 posizioni tra apicali, manageriali e middle management sono state ricoperte attraverso Talent Upgrade (oltre l'85% delle job vacancy). In tale quadro si inserisce la partecipazione diretta dell'AD di Gruppo che, nell'ultimo trimestre del 2015 e nel I° trimestre del 2016, è intervenuto personalmente attraverso una serie di incontri con i Professional del Gruppo, laureati e di età inferiore a 33 anni, al fine di conoscere le loro aspirazioni professionali individuali e stimolare idee per individuare azioni finalizzate a un più efficace e veloce sviluppo professionale.
	"Atlantia for Value": programma di cross-fertilization, volto a integrare il patrimonio "culturale" del Gruppo e a trasformare i valori (Cliente, Ambiente e Sicurezza) in azioni e risultati tangibili per il business	Relativamente al programma di cross-fertilization "Atlantia for Value", nel corso del 2015 sono stati progettati ed erogati workshop esperienziali, con il coinvolgimento di manager di diversi settori delle società del Gruppo, finalizzati a diffondere cultura, metodologie, best practice relativamente alle tematiche affrontate e favorire la cross fertilization, lo scambio e il confronto con colleghi appartenenti ad altre società del Gruppo. In particolare si sono svolti: - n. 2 workshop incentrati sulla centralità del Cliente. Risorse coinvolte: oltre 100, appartenenti a tutte le società del Gruppo; - n. 1 workshop incentrato sulla tutela dell'Ambiente. Risorse coinvolte: oltre 40, appartenenti a tutte le società del Gruppo.
	Armonizzazione e integrazione dei sistemi e metodologie HR di Gruppo (Sistemi di Incentivazione, Performance Management, Training & Development, Processi di Recruiting)	Con riferimento alle iniziative tese ad armonizzare i sistemi e le metodologie HR sono stati integrati gli strumenti di recruiting, assessment di valutazione e di sviluppo. È stato completato il processo di armonizzazione dei sistemi di incentivazione a breve e medio termine del Gruppo ed è proseguito quello relativo alle politiche retributive per il personale dirigente, con particolare riferimento ai processi di salary review, alle dotazioni aziendali e ai benefit, fornendo in coerenza indirizzi e linee guida per quadri e impiegati. Infine, è stato progettato e implementato un sistema informatico HR a livello di Gruppo, finalizzato all'integrazione dei diversi sistemi utilizzati nelle varie società con particolare riferimento alla gestione dei Sistemi di Incentivazione e di Performance Management. Il nuovo sistema ha agevolato l'integrazione a livello di Gruppo di tali processi pur consentendo di mantenere le specificità di ciascuna società. Nel corso del 2015, il nuovo sistema ha gestito, in maniera "distribuita" nelle varie società, il processo di assegnazione degli obiettivi MBO a livello di Gruppo, rivolto a circa 800 assegnatari tra dirigenti, quadri e impiegati.



Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza sul lavoro e tutela della salute	Estensione e miglioramento continuo dei sistemi di gestione per la salute e sicurezza secondo lo standard OHSAS 18001	<p>Rinnovata la certificazione del sistema di gestione della sicurezza OHSAS 18001 per le società del Gruppo: Autostrade per l'Italia, Telepass, Tangenziale di Napoli, Autostrade Tech, Pavimental, Spea, ADR e ADR security. Esteso, inoltre, il perimetro della certificazione OHSAS 18001 anche alla società Airport cleaning. Per la società Pavimental è stato realizzato il corso "Comportamenti sicuri – Costruire la cultura della Sicurezza", somministrato a circa 100 lavoratori, ed è stata attivata la procedura operativa di "Qualificazione sulla sicurezza" presso l'impianto di Barberino Infrastrutture, a seguito anche di una consultazione con ASL e Organizzazioni sindacali. Tale procedura premia i comportamenti virtuosi dei dipendenti sul lavoro.</p> <p>La società Aeroporti di Roma (ADR) ha implementato nel 2015 un sistema informatico per la gestione integrata di tutti gli infortuni (dipendenti ADR ed esterni) registrati dal pronto soccorso di Fiumicino. Nel corso del primo trimestre 2016 saranno svolte attività di formazione. La società ha inoltre implementato una piattaforma di e-learning per l'erogazione di corsi di formazione sul tema di salute e sicurezza. Attraverso la piattaforma è attualmente erogata la formazione iniziale - parte generale - sul tema salute e sicurezza.</p>
	Campagne di sensibilizzazione e/o formazione estese anche a dipendenti delle imprese della catena di fornitura	<p>La società Aeroporti di Roma ha potenziato il sistema di sorveglianza per la sicurezza sul lavoro e l'antincendio. Nel 2015 sono state effettuate complessivamente 1.469 ispezioni relative a cantieri, locali e spazi subconcessi nei terminal, luoghi di lavoro, piano emergenze terminal e campagne mirate. Le singole schede, prodotte a valle delle ispezioni, sono state trasmesse ai Responsabili competenti per le eventuali azioni correttive e sintetizzate in report mensili per Direzione.</p> <p>La società nel 2015 ha, inoltre, promosso una campagna di sensibilizzazione sul tema «Gestione delle Emergenze» in ambito aeroportuale, coinvolgendo sia operatori interni sia esterni attraverso, corsi di formazione (circa 500 partecipanti), distribuzione a tutti gli operatori aeroportuali di un "quick reference" con indicazioni e numeri utili in caso di emergenza e addestramento attraverso simulazioni di situazioni di emergenza (circa 60).</p> <p>Autostrade per l'Italia ha esteso il progetto "Safety Walk" (sensibilizzare il personale sui comportamenti sicuri) ai dipendenti delle imprese che operano sulla rete autostradale con l'obiettivo di ridurre il numero degli infortuni legati a cause comportamentali. In particolare nel 2015 sono state coinvolte oltre 25 imprese. Organizzate 2 sessioni formative per i Coordinatori per la Sicurezza della società Spea, sul controllo delle imprese affidatarie ed esecutrici dei lavori. Il piano di formazione è finalizzato al miglioramento delle performance di sicurezza nei cantieri.</p> <p>Nel 2015 la società Pavimental, parallelamente al sistema premiante per i lavoratori, ha avviato il progetto sperimentale per la qualificazione delle aziende in materia di sicurezza sull'Unità Operativa di Barberino Infrastrutture, attraverso valutazione e rating su aspetti di sicurezza sul lavoro dei fornitori.</p>

Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Aumento del grado di soddisfazione della clientela e miglioramento degli standard di qualità "integrata" del servizio	Miglioramento continuo della qualità erogata e percepita, attraverso il miglioramento ulteriore del rating annuo medio di Fiumicino (fonte ACI) e il miglioramento della customer satisfaction (fonte analisi CSI sui frequent traveller). Iniziative su autostrade e aeroporti per mettere il cliente al centro	<p>In Autostrade per l'Italia il CSI ha registrato un valore di 7,20 nuovo massimo storico (vs. 7,13 del 2014). Nel corso dell'anno sono stati implementati oltre 30 progetti specifici di miglioramento della qualità del servizio. L'approccio è stato quello di focalizzarsi sui singoli e puntuali aspetti di non qualità monitorando il relativo processo e tempo di risoluzione.</p> <p>In ADR è in corso una rivisitazione del sistema di monitoraggio della qualità (percepita e erogata) al fine di sviluppare il focus sulla gestione delle "non conformità" e aumentare la granularità del dato. A seguito dell'"incendio di Fiumicino (07.05.2015) le rilevazioni ACI sono state sospese; l'ultimo dato ACI (gennaio-aprile 2015 pari a 3,73), evidenziava un trend in miglioramento.</p>
	Riduzione delle code per lavori e del corrispondente indice di Total Delay Work (indicatore del "tempo perso" complessivo dai veicoli che attraversano tratte in cui sono presenti code o rallentamenti a causa di lavori), con effetto diretto sul miglioramento della qualità del servizio e indiretto sulla sicurezza stradale. Obiettivo 2015: riduzione di circa il 10% del TD work rispetto al 2014	<p>Al 31.12.2015 l'indice di Total Delay work ha fatto registrare una diminuzione del 30,9% rispetto al 2014. Ciò grazie a diverse iniziative tra cui il progetto di introduzione della tecnologia DRONE nella sorveglianza delle opere d'arte autostradali, tecnica che non comporta interferenze con il traffico autostradale.</p>
	Sviluppo e lancio della nuova App My Way, per migliorare la customer experience e la sicurezza dei clienti in viaggio sulla rete di Autostrade per l'Italia	<p>My Way è la prima App di Autostrade per l'Italia, gratuita e geolocalizzata, nata per accompagnare i clienti in viaggio e a lavoro con informazioni real time sul traffico, il Tutor, le telecamere e i servizi in autostrada. La App è stata lanciata a fine luglio 2015 e da allora è stata progressivamente arricchita di nuove funzionalità, fra cui l'indicazione del tempo di percorrenza e la sezione "Sei in un Paese Meraviglioso", che permette ai clienti di visualizzare su mappa tutti i percorsi suggeriti e scoprire tutte le tappe del progetto. È stata anche ulteriormente migliorata l'usabilità ed è stata progressivamente aumentata la copertura delle strade monitorate - soprattutto all'interno delle aree urbane di Roma e Milano - oggi pari a oltre 100.000 km totali. A dicembre 2015 l'applicazione era stata scaricata da oltre 450.000 clienti. A novembre, prima dell'inizio delle operazioni invernali, è stata lanciata My Way Truck, la versione dedicata agli autotrasportatori che, al 31.12.2015, ha registrato circa 6.000 download.</p>



Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Promozione del Gruppo Atlantia come player rilevante per lo sviluppo del Paese	<p>Promozione del progetto “Sei in un Paese meraviglioso” attraverso eventi dedicati (La repubblica delle idee, Panorama di Italia, Giro d'Italia etc.), trasmissioni TV (My Way, Sky Arte etc.) e articoli su stampa e web. Realizzazione a Fiumicino di iniziative per la promozione e la valorizzazione del territorio</p>	<p>È stato realizzato un programma televisivo in 10 puntate su Sky Arte HD dal titolo “Sei in un Paese Meraviglioso” che ha registrato consenso unanime e ascolti straordinari (fino a 1 milione per ogni puntata). Il progetto è stato protagonista in numerosissimi eventi esterni su tutto il territorio italiano, in particolare nell'ambito delle iniziative “Repubblica delle Idee” organizzata dal gruppo editoriale Espresso/Repubblica, e “Panorama d'Italia” del gruppo Mondadori e “Giro d'Italia” del gruppo RCS. Completato il progetto “Navigare il territorio” volto alla valorizzazione e promozione dell'antica cittadina romana “Portus”, limitrofa all'aeroporto di Fiumicino con un forte coinvolgimento delle scuole. L'iniziativa, durata circa 2 mesi (periodo estivo), ha registrato oltre 4.000 visitatori. Inoltre è attualmente in corso l'installazione di totem informativi a disposizione dei passeggeri mirati a promuovere gli eventi culturali nazionali (aree partenze) e locali (aree arrivi).</p>
	<p>Costruzione di una “nuova cultura delle infrastrutture” in particolare attraverso la pubblicazione e la creazione di dibattito intorno al “Manifesto Infrastrutture” ASPI-Bocconi, in partnership con l'Università</p>	<p>Autostrade per l'Italia ha promosso un dibattito di qualità, utile ai fini della creazione nel Paese di una nuova cultura delle infrastrutture, attraverso la divulgazione sui media più importanti del “Manifesto Infrastrutture” e il coinvolgimento di istituzioni e stakeholder.</p>
Miglioramento continuo degli standard di sicurezza	<p>Prosecuzione del programma di interventi per la riduzione degli incidenti nei Punti della rete autostradale con Incidentalità Superiore alla Media (PISM) al fine di ridurre il PISM index (rapporto tra il numero di incidenti avvenuti nei PISM e miliardi di km percorsi sulla rete) a un valore di circa 50 (52,65 nel 2014)</p>	<p>L'analisi sistematica dei fattori di incidentalità e l'adozione tempestiva di interventi puntuali di miglioramento hanno consentito di ottenere una diminuzione del PISM Index a un valore pari a 39, facendo registrare pertanto una riduzione del 25,9% rispetto al 2014.</p>
	<p>a) Revisione delle procedure di spazzamento per la riduzione dei rischi legati alla presenza di F.O.D. (Foreign Object Damages/Debris) in airside.</p> <p>b) Implementazione di investimenti per il miglioramento dei livelli di safety in apron.</p> <p>c) Modifica assetti regolamentari del settore operativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • avvio procedura di gara europea per applicazione limitazione operatori di handling; • avvio iter di conversione della certificazione di aeroporto in applicazione del Regolamento Europeo 139 (EASA). 	<p>a) Attività completata: nuova procedure certificata da ENAC ad aprile 2015 (MOV-17 e MOV-21)</p> <p>b) Attività completata: investimento per l'acquisto di 6 mezzi di spazzamento per un totale di 765.000 euro entrati in funzione da luglio 2015.</p> <p>c) Attività completata:</p> <ul style="list-style-type: none"> • avvio procedura di gara europea ad aprile 2015, aggiudicata in via provvisoria a dicembre 2015. Aggiudicazione “definitiva ed efficace” il 04.03.2016. • inviato piano di conversione a ENAC e iniziata prima riunione di kick-off processo di conversione il 20.10.2015. Istituito gruppo di lavoro ENAC/ADR. Avviate le ulteriori riunioni per la conversione del certificato.

Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Miglioramento della reputazione di Impresa attraverso il rafforzamento dei rapporti e il coinvolgimento degli stakeholder	Mantenimento del titolo Atlantia nei rating etici, collaborazione con istituzioni riconosciute sui temi della sostenibilità	Atlantia è stata inclusa nei prestigiosi indici etici FTSE4Good Global e Europe (London Stock Exchange group) e riconfermata nei seguenti: Dow Jones Sustainability Index World e Europe, ECPI Ethical, Ethibel EXCELLENCE Investment Register. Nel corso dell'anno è stata intensificata l'attività di networking con la partecipazione a diversi momenti di confronto e convegni su temi di CSR, anche con testimonianze dirette sui temi dell'Integrated Reporting e Climate change. La Società ha inoltre partecipato attivamente a due gruppi di lavoro della Fondazione Global Compact Italia: GDL Reporting, GDL Supply Chain.
Diffusione e verifica dei principi di Sostenibilità nella Supply Chain	Assessment di sostenibilità comune a tutti i nuovi fornitori e al 50% (in valore) dei fornitori esistenti già iscritti individuati secondo criteri di materialità	Implementato nuovo Albo fornitori che prevede un assessment di sostenibilità. Dal 01.01.2016 tale assessment verrà effettuato per tutti i nuovi fornitori. È stato identificato, secondo criteri di materialità, il pool di fornitori (43) ed è stato raggiunto il target prefissato (52,92%).
	Intensificazione del sistema di audit pre-announced e/o unannounced e di follow up	Nel corso del 2015 sono stati realizzati 41 audit su fornitori significativi.
Riduzione degli impatti sociali e ambientali generati dalla catena di fornitura	Engagement secondo criteri di materialità di imprese della supply chain per la mitigazione dell'impatto ambientale del trasporto su strada (emissione di gas a effetto serra, rumore, vibrazioni, incidenti)	Rilevato un risparmio nelle emissioni di CO ₂ emessa dalla flotte dei fornitori Pavimental (Euro 4-5-6) rispetto alle emissioni di riferimento (flotte Euro 3) pari al 4%.
	Mappatura dei fornitori di energia sulla base della quota di "green energy" garantita	Interpellato Gala (fornitore unico 2015 per ASPI) è emersa una quota media di energie rinnovabili pari al 43%. La percentuale fa riferimento al mix relativo all'anno 2014.
Rafforzare il presidio sui temi dell'integrità e anticorruzione	<ul style="list-style-type: none"> Promozione di attività formative per la diffusione della "cultura etica" attraverso i presidi formativi del Gruppo. Ottimizzazione dei tempi di evasione delle segnalazioni all'Ethic Officer. Omogeneizzazione della presenza dell'Ethic Officer e delle modalità di accesso nei siti web delle società del Gruppo. 	Aggiornati tutti i siti internet delle società italiane del Gruppo con il logo ufficiale dell'Ethic Officer e con la relativa procedura di segnalazione. Trasmessa dal General Counsel alle società controllate estere, in data 19.11.2015, una comunicazione a firma dell'Amministratore Delegato di Atlantia in cui è stato evidenziato: * il ruolo di Gruppo dell'Ethic Officer; * l'opportunità di inviare all'Ethic Officer copia delle segnalazioni pervenute alle società estere nonché delle relative valutazioni effettuate in merito alle stesse dall'organo designato; * la necessità di predisporre e rendere accessibili specifici strumenti di comunicazione con l'Ethic Officer.
	Estensione dell'attività di formazione sul tema dell'anticorruzione con ampliamento del perimetro alle società controllate estere	Nel mese di dicembre è stato attivato un corso e-learning in 3 lingue (Inglese, Portoghese e Spagnolo). Il corso è costituito da 4 lezioni (1. Anti-corruption principles, 2. Compliance tools adopted by the Group, 3. Contents of the Compliance Programme, 4. Ethical Code) e da un test finale orientato alla valutazione delle conoscenze acquisite con una soglia di superamento pari all'80%. Individuati 77 destinatari tra Executive e Manager delle società controllate estere.



Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Prosecuzione della riduzione dei consumi energetici grazie allo sviluppo di fonti rinnovabili di energia elettrica	Iniziativa per la produzione di energia da fonte rinnovabile e di risparmio energetico su impianti elettrici, di climatizzazione e illuminazione in ambito autostradale e aeroportuale. Obiettivo energetico complessivo: risparmio di 1.021 TEP/anno	Gli interventi nel 2015 nei campi dell'illuminazione, della climatizzazione e della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili consentono di risparmiare a regime 1.059 TEP/anno di energia contro le 1.021 pianificate.
	Completamento del sistema di trigenerazione presso la sede generale di Roma di Autostrade per l'Italia e realizzazione del sistema di trigenerazione del Centro Elaborazione Dati di Firenze, con un obiettivo complessivo di saving energetico annuale di circa 1.817 MWh a regime e 1.200 tonnellate di CO ₂ /anno	Completati i lavori di realizzazione dell'impianto di Roma e pianificato il collaudo funzionale in modalità estiva. Completata l'installazione dell'impianto previsto per l'edificio del CED Firenze e pianificata la fase di collaudo per la messa in esercizio.
Potenziamento delle azioni di contenimento e monitoraggio dell'inquinamento acustico nei territori circostanti	Prosecuzione degli interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico (PRA), attraverso la realizzazione di ulteriori 27 km lineari di barriere acustiche per un investimento complessivo di 48 milioni di euro, per un risanamento complessivo del 52,5% della popolazione interessata dal PRA	Nel 2015 sono stati installati 17 km di barriere acustiche sulla rete in esercizio di ASPI per un importo complessivo di 33 milioni di euro circa. La copertura della popolazione interessata al 31.12.2015 è pari al 50,1%. L'obiettivo non è stato pienamente conseguito a causa dell'allungamento dei tempi di decretazione ministeriale dei progetti esecutivi.
	Definizione del "Piano di mitigazione dell'inquinamento acustico su Fiumicino e Ciampino" (da condividere con ENAC) ed efficientamento delle attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico attraverso l'ammodernamento delle centraline di rilevazione rumore e l'implementazione di nuove strumentazioni software sia nello scalo di Fiumicino che di Ciampino	Attività completata. <ul style="list-style-type: none"> • Ciampino - Attività completata con la presentazione del piano di mitigazione alle autorità competenti a novembre 2015. • Fiumicino - Avendo riscontrato il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale non è stato presentato un piano di mitigazione ai sensi del D.M 29.11.2000. Si è invece predisposto, in via prototipale, uno strumento di simulazione e previsione del rumore aeronautico. <p>Attività completata: ammodernamento delle centraline di rilevazione rumore e implementazione di nuove strumentazioni software per la rilevazione dell'inquinamento acustico.</p> <p>Attività completata: miglioramento dell'indicatore Numero centraline rilevazione rumore/movimenti aeromobili x 1.000 del 2% su entrambi gli scali.</p>



Obiettivo	Azioni 2015	Risultati conseguiti
Incremento della percentuale di raccolta differenziata e gestione integrata della filiera dei rifiuti	Estensione delle attività correlate alla raccolta differenziata dei rifiuti con l'obiettivo di raggiungere l'80% della raccolta differenziata per lo scalo di Fiumicino e il 25% per Ciampino	Attività completata. <ul style="list-style-type: none"> • Fiumicino: % raccolta differenziata aveva raggiunto il 79% ad aprile; a valle dell'incendio del 7 maggio il dato annuo aggiornato scende al 74% a causa delle difficoltà operative nello scalo. • Ciampino: raccolta differenziata 2015 pari a 34,4%.
Riduzione dei consumi di acqua potabile e ottimizzazione della gestione e del trattamento dell'acqua piovana	Prosecuzione del trend di diminuzione dei consumi idrici in aeroporto con l'obiettivo di ridurre il consumo di acqua potabile per passeggero di un ulteriore 4%, attraverso sistemi di modulazione della portata d'acqua erogata in funzione dell'effettiva richiesta	Nel 2015 sono stati consumati 553.244 m³ di acqua potabile, dimezzando i consumi rispetto al 2008 e riducendo del 22% rispetto al 2014 l'indicatore litri/passeggero.
	Installazione di misuratori di portata in aeroporto per l'ottimizzazione della gestione della risorsa idrica e la mitigazione dei rischi relativi al cambiamento climatico	L'attività è stata completata e ha previsto l'installazione di 18 misuratori di portata collocati sui principali collettori e canali.
	Realizzazione di nuovi impianti di disoleazione per il trattamento dell'acqua piovana raccolta da piste e piazzali, separandola da eventuali componenti di idrocarburi prima dell'immissione nella rete idrica circostante	Realizzati tutti gli impianti di disoleazione previsti.
Ampliamento del perimetro oggetto di certificazioni internazionali ambientali	Estensione della certificazione ambientale ISO 14001 alla società controlla Airport Cleaning e implementazione del sistema di gestione ambientale per la Capogruppo Atlantia S.p.A.	Ottenuta la certificazione ISO14001 di Airport Cleaning. Ottenuta la certificazione del sistema di gestione ambientale ISO14001 di Atlantia.



DATI ANALITICI

Dati di traffico sulle tratte autostradali gestite in Italia e all'estero

Tratte autostradali	Veicoli x km (milioni)			Variazione % su 2014	VTMG ^(a) 2015
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali		
Autostrade per l'Italia	39.594	5.873	45.467	3,0%	43.637
Autostrade Meridionali	1.550	34	1.584	4,5%	84.082
Tangenziale di Napoli	841	76	917	0,7%	124.431
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	8	3	11	3,5%	5.225
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	88	19	107	5,6%	9.184
Totale concessionarie italiane	42.081	6.005	48.086	3,0%	44.445
Società Autostrada Tirrenica ^(b)	245	23	268	3,0%	18.346

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

(b) Società consolidata dal 30 settembre 2015.

	Traffico (milioni di km percorsi)			Traffico (migliaia di transiti)		
	2015	2014	Var. %	2015	2014	Var. %
Grupo Costanera						
Costanera Norte ^(*)	1.076	1.038	3,6%	255.788	248.021	3,1%
Nororient	79	73	8,3%	6.639	6.122	8,5%
Vespucio Sur	898	849	5,7%	292.678	277.706	5,4%
Litoral Central	111	99	12,3%	4.493	3.990	12,6%
AMB	23	22	2,6%	9.857	9.611	2,6%
Los Lagos	673	597	12,6%	17.385	16.033	8,4%
Totale	2.859	2.679	6,7%	586.841	561.483	4,5%

(*) Esclude i nuovi portali installati nel 2015.

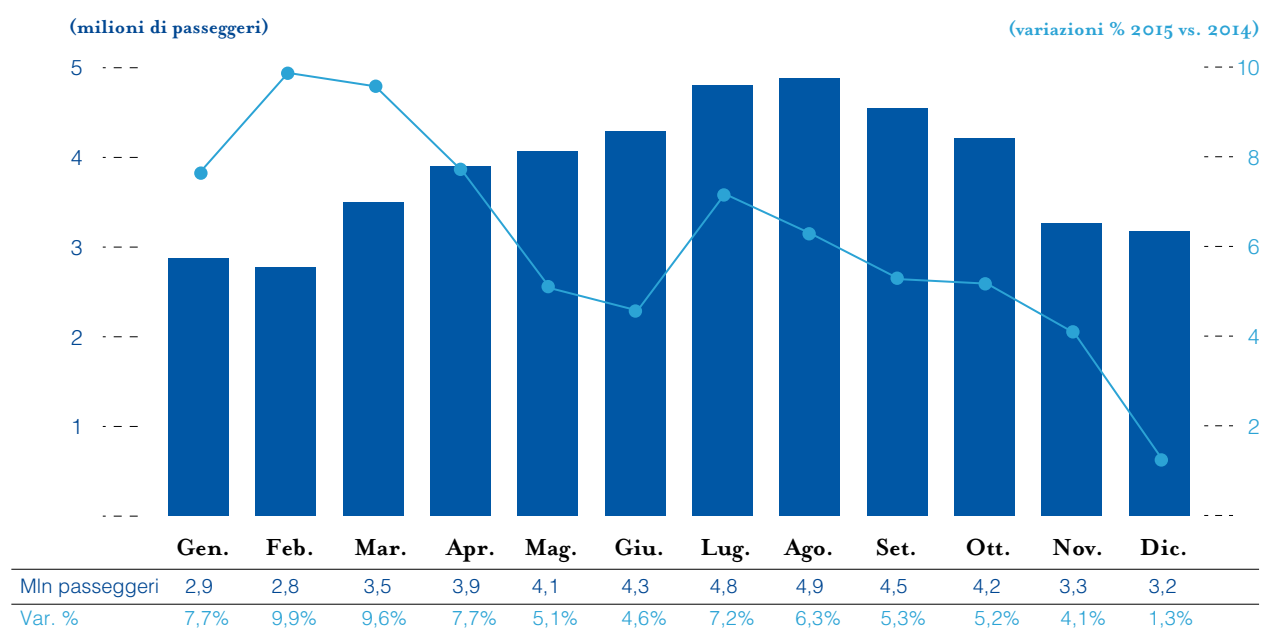
Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	2015	2014	Δ%
Movimenti (n.)	368.370	362.172	1,7%
Fiumicino	315.217	312.118	1,0%
Ciampino	53.153	50.054	6,2%
Passeggeri (n.)	46.297.409	43.648.394	6,1%
Fiumicino	40.463.208	38.623.400	4,8%
Ciampino	5.834.201	5.024.994	16,1%
di cui: imbarcati	23.080.357	21.730.973	6,2%
Fiumicino	20.160.195	19.209.331	5,0%
Ciampino	2.920.162	2.521.642	15,8%
Merci (t.)	153.883	150.297	2,4%
Fiumicino	138.235	134.687	2,6%
Ciampino	15.648	15.610	0,2%
Vettori (n.)			
Fiumicino	93	96	-3,1%
Ciampino	2	2	-
Destinazioni (n.)^(*)			
Fiumicino	213	206	3,4%
Ciampino	66	60	10,0%

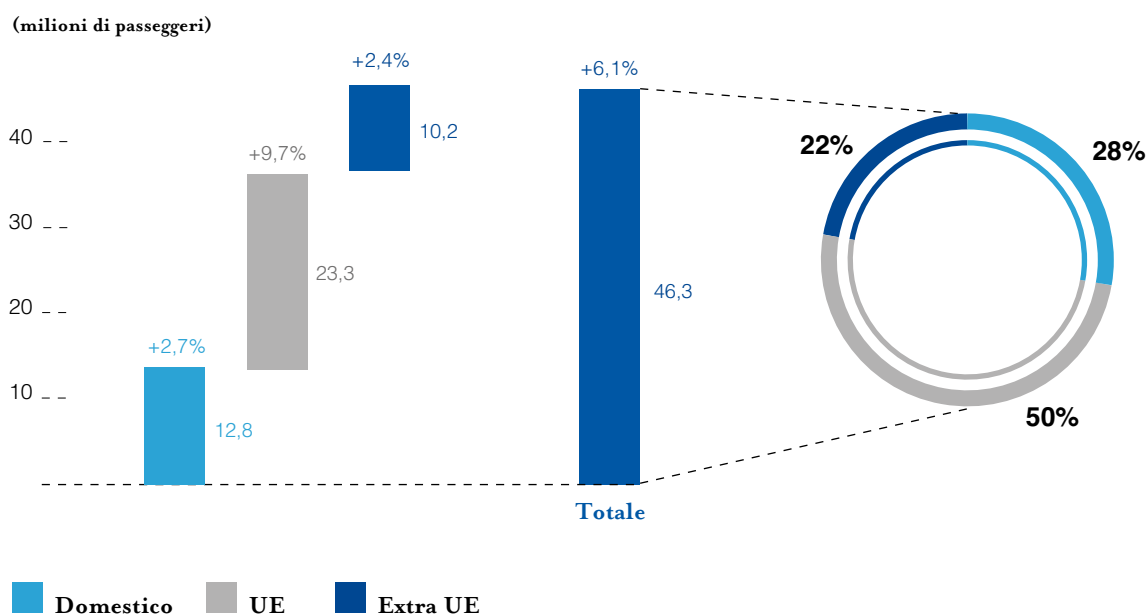
(*) Sono determinati in relazione al traffico passeggeri commerciale che, nell'anno, abbiano effettuato almeno un volo andata/ritorno a settimana (o 104 movimenti all'anno).



Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano rispetto al 2014



Composizione del traffico 2015 per il sistema aeroportuale romano



Spese e investimenti a rilevanza sociale in ambito autostradale

G4-EC8

Spese e investimenti a rilevanza sociale di Autostrade per l'Italia				
Area	2014 (euro 000)	% sul totale	2015 (euro 000)	% sul totale
Sicurezza	337.865	32,2%	401.641	32,2%
Fluidità	574.321	54,7%	713.765	57,2%
Accessibilità	28.366	2,7%	29.314	2,3%
Servizi al cliente	110.230	10,5%	102.872	8,2%
Totale	1.050.782	100,0%	1.247.591	100,0%

Tonnellaggio cargo

G4-AO3

Fiumicino	Solo voli Cargo		Cargo trasportato su voli passeggeri		Totale	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
In arrivo	2.764	2.432	56.911	55.523	59.675	57.956
In partenza	3.407	2.699	80.008	84.363	83.415	87.062
Tonnellaggio cargo complessivo	6.171	5.131	136.919	139.886	143.090	145.017

Ciampino	Solo voli Cargo		Cargo trasportato su voli passeggeri		Totale	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
In arrivo	9.356	9.227	3	16	9.359	9.243
In partenza	6.273	6.417	37	96	6.310	6.513
Tonnellaggio cargo complessivo	15.629	15.645	40	112	15.669	15.756



G4-DMA: Customer privacy

La gestione dei reclami: Autostrade per l'Italia

Motivo del reclamo	2014		2015	
	N. reclami	% sul totale	N. reclami	% sul totale
Stato dell'Infrastruttura	36	0,57%	21	0,34%
Viabilità/Traffico/Informazione	90	1,42%	103	1,66%
Aree di servizio	126	1,99%	71	1,15%
Operazioni di pagamento al casello (Impianti Esazione)	910	14,39%	702	11,34%
Gestione contratto, Servizi, Assistenza Telepass	3.334	52,73%	4.221	68,17%
Telepass: vendita telefonica	303	4,79%	103	1,66%
Comportamento del personale ASPI (Esattore, Operatore MCR/assistenza al casello, Operatore Call Center, etc)	156	2,47%	199	3,21%
Violazione della privacy G4-PR8	2	0,03%	0	0,00%
Area Contatti/Relazione con il Cliente (Web, Call Center, Punto Blu, etc.)	912	14,42%	520	8,40%
Impropri e/o di altre concessionarie	454	7,18%	252	4,07%
Totale	6.323	100%	6.192	100%

La gestione dei reclami: altre concessionarie autostradali italiane

Motivo del reclamo	N. reclami	%
Operazioni di pagamento ai caselli	2.605	89,7
Viabilità	67	2,3
Comportamento del personale	3	0,1
Privacy G4-PR8	0	0
Altro	228	7,9
Totale	2.903	100,0
Società	N. reclami	
Autostrade Meridionali	2.261	
Tangenziale di Napoli	597	
Società per il Traforo del Monte Bianco	27	
Società Autostradale Tirrenica	14	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	4	
Totale	2.903	

G4-DMA: Customer privacy

La gestione dei reclami: concessionarie autostradali all'estero

Motivo del reclamo	N. reclami	%
Stato dell'infrastruttura	1.083	37,7
Operazioni di pagamento ai caselli	689	24,0
Viabilità	315	11,0
Comportamento del personale	262	9,1
Aree di servizio	223	7,8
Privacy G4-PR8	0	0,0
Altro	303	10,5
Totale	2.875	100,0

	Stato	N. reclami
Rodovia das Colinas	Brasile	875
Concessionaria da Rodovia MG050	Brasile	700
Triangulo do Sol	Brasile	590
Costanera	Cile	308
Los Lagos	Cile	105
Autostrade Indian Infrastructure	India	207
Stalexport	Polonia	90
Totale		2.875

Dati di organico

Organico per qualifica	2014		2015	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Dirigenti	215	21	223	20
Quadri	741	233	759	230
Impiegati	4.372	2.189	4.568	2.364
Esattori	2.434	1.010	2.383	1.037
Operai	3.071	542	3.400	675
Totale Gruppo	10.833	3.995	11.333	4.326



Organico per distribuzione territoriale	2014		2015	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Totale Italia	9.076	2.800	9.446	3.092
Stati Uniti	228	216	257	243
Polonia	157	161	157	163
Brasile	781	619	914	647
Cile	588	199	557	181
Francia	-	-	-	-
India	3	-	2	-
Totale estero	1.757	1.195	1.887	1.234
Totale Gruppo	10.833	3.995	11.333	4.326

Turnover

Turnover del personale	2014				2015			
	Cessazioni	%	Assunzioni	%	Cessazioni	%	Assunzioni	%
Uomini	887	8,6	1.338	13,0	1.060	9,9	1.441	13,5
Donne	501	14,7	547	16,0	405	10,9	691	18,6
Fino a 30 anni	532	44,2	652	54,2	475	37,7	677	53,8
30-50 anni	600	8,7	906	13,1	655	9,4	1.136	16,3
Oltre 50 anni	256	4,6	327	5,9	335	5,4	319	5,2
Italia	276	2,5	545	5,0	336	2,9	840	7,4
Stati Uniti	317	71,4	281	63,3	316	63,2	372	74,4
Polonia	13	6,5	30	14,9	5	2,4	12	5,7
India	1	50,0	-	-	-	-	-	-
Cile	297	38,2	226	29,1	235	32,2	177	24,3
Brasile	484	34,6	803	57,4	573	36,7	731	46,8

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 2015 - Indici per Paese

G4-LA6

	Totale	Uomo	Donna
CILE			
Indice frequenza infortuni	8,1	8,6	6,2
Indice giornate lavoro perse	242,5	213,3	327,6
Tasso assenteismo	10.939,6	7.300,6	21.527,1
BRASILE			
Indice frequenza infortuni	0,4	0,8	0,0
Indice giornate lavoro perse	48,3	77,9	8,4
Tasso assenteismo	5.791,6	6.049,4	5.443,8
POLONIA			
Indice frequenza infortuni	1,6	1,2	1,9
Indice giornate lavoro perse	106,3	32,2	171,8
Tasso assenteismo	16.369,5	10.033,1	21.968,2
USA			
Indice frequenza infortuni	0,3	0,5	-
Indice giornate lavoro perse	0,4	0,8	-
Tasso assenteismo	942,3	171,8	1.802,7

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



G4-LA9, G4-PR2

Formazione

	Dirigenti			Quadri		
	U	D	Totale	U	D	Totale
Comportamentale	262	2	264	1.500	592	2.091
Specialistica	868	114	982	4.173	1.358	5.531
Informatica	92	2	94	545	155	700
Linguistica	427	20	447	2.183	518	2.701
Formazione per apprendisti	8	-	8	752	-	752
Salute, Sicurezza e Ambiente (HSE)	499	44	543	3.219	538	3.757
Addestramento operativo/Training On The Job*	84	16	100	880	396	1.276
Totale	2.239	198	2.437	13.251	3.556	16.807
Ore medie fruite per dipendente	10,0	9,9	10,0	17,5	15,5	17,0

* Formazione professionale impartita nel normale contesto di lavoro (anche in tema di salute e sicurezza). Nella categoria impiegati vengono considerati anche gli esattori.

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

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

Nell'anno 2015, nel Gruppo, sono stati raggiunti con le Organizzazioni Sindacali diverse intese, tra le quali, con riferimento al comparto autostradale italiano, le più significative riguardano il presidio delle stazioni esistenti e di quelle future, il piano di ulteriore automazione dell'esazione, la gestione del turnover delle attività operative, il welfare, la formazione, oltre che il premio di produttività e risultato.

Altri accordi raggiunti nell'anno hanno riguardato il miglioramento della qualità del servizio al cliente e la formazione finanziata Fondimpresa, con particolare attenzione ai settori operativi, quali contact center e personale esattoriale.

Con riferimento al comparto aeroportuale, considerata la crescente attenzione all'accrescimento dei livelli qualitativi della prestazione resa al cliente/passeggero e della performance in-

dividuale, si evidenziano i seguenti accordi sindacali (relativi al personale non dirigente):

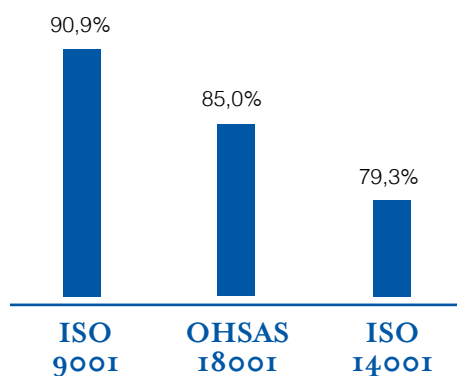
- premio di risultato: nuovi criteri di attribuzione con validità 2015-2017, che incrementano l'incidenza percentuale dei risultati della qualità del servizio rispetto a quelli collegati alla redditività aziendale. L'intesa ha, inoltre, introdotto le rilevazioni sulla qualità percepita dal passeggero per l'intera filiera dei servizi resi da ADR e dalle società del Gruppo che applicano il CCNL del Trasporto Aereo a cui si riferisce l'accordo, e riconfermato i target previsti da Carta dei Servizi;
- formazione finanziata: intese per il finanziamento dei piani formativi - tecnici, comportamentali e di Compliance - previsti dal fondo interprofessionale per la formazione continua di Confindustria (Fondimpresa).

Si segnala inoltre l'accordo tra Aeroporti di Roma e le organizzazioni sindacali categorie del Trasporto Aereo e del contratto delle imprese edili, finalizzato alla cessione della società "ADR Engineering S.p.A." alla Società del gruppo Atlantia "Spea Ingegneria Europea S.p.A.", nei termini della procedura di legge relativa al trasferimento di ramo d'azienda (art. 47, L. 428/90).

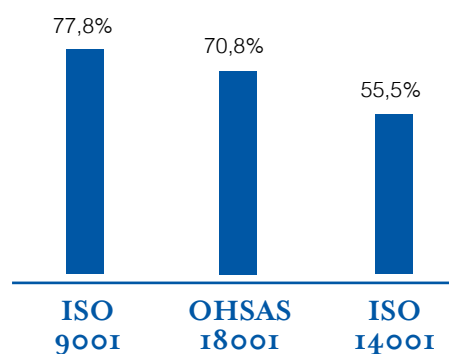
Impiegati			Operai			Totale		
U	D	Totale	U	D	Totale	U	D	Totale
24.687	8.085	32.772	564	52	616	27.012	8.731	35.743
22.660	7.623	30.283	5.620	238	5.857	33.321	9.332	42.653
4.547	2.118	6.665	1.410	-	1.410	6.593	2.275	8.868
3.219	2.341	5.560	102	-	102	5.931	2.879	8.810
1.280	700	1.980	-	-	-	2.040	700	2.740
36.075	9.966	46.041	36.057	3.214	39.271	75.850	13.762	89.611
15.204	11.756	26.960	8.131	1.702	9.833	24.299	13.870	38.169
107.671	42.589	150.260	51.883	5.206	57.089	175.045	51.548	226.593
15,5	12,5	14,5	15,3	7,7	14,0	15,4	11,9	14,5

Certificazioni G4-CRE8

Perimetro delle certificazioni
(calcolato in % su fatturato)



Perimetro delle certificazioni
(calcolato in % su organico)

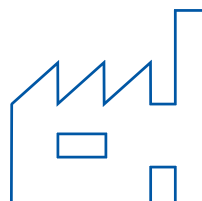




G4-CRE8

Pavimental

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

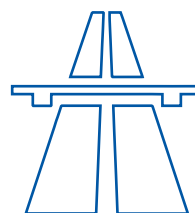


Autostrade per l'Italia

Autostrade per l'Italia S.p.A. è certificata UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2012.

Processo certificato: Costruzioni edili e delle opere di ingegneria civile in generale e relative opere impiantistiche, opere di presidio e di difesa ambientale e di ingegneria naturalistica. Per la tipologia ispettiva:- Ispezioni sulla progettazione delle opere, di cui al D.Lgs. n. 163 del 12.04.2006 allegato XXI - art. 28.

La società è inoltre certificata UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per i servizi IT erogati dai Data Center centrali.



Aeroporti di Roma

La società Aeroporti di Roma S.p.A. è certificata ISO 50001:2011.

Processo certificato: Operations and maintenance of vehicles, fittings and facilities. Supply to airport services (flight control, airport safety and security, airplanes deicing and lifting, first aid, terminal services). Management of services for in-airport sales activities. ICT System Management. Warehouse management. Coordination of airport facilities construction. Coordination of general and auxiliary services (cleaning, sanification, garden maintenance, etc). General management.



G4-DMA: Environmental grievance mechanism, G4-EN34

Criticità ambientali rilevate nei lavori in ambito autostradale e interventi attivati

CRITICITÀ RILEVATE E INTERVENTI EFFETTUATI NEL 2015			
Componente	Località	Criticità rilevata	Intervento
Rumore	Barberino-Firenze Nord, lotto 1, Imbocco sud galleria Boscaccio	Superamento limiti rumore	Anticipazione termine lavorazioni entro il periodo diurno.
Atmosfera	Ancona Nord-Ancona Sud Lotto 5	Superamento limiti normativi PM10	Gestione organizzazione area di cantiere, asfaltatura pista cantiere e riduzione velocità mezzi cantiere.
Acque superficiali	Barberino-Firenze Nord	Superamento limite di soglia di attenzione conducibilità	La criticità è stata causata dal sale sparso dai mezzi spargisale sulla SP8 (strada Barberinese) a causa della nevicata caduta precedentemente la criticità.
		Superamento limite di soglia di allarme torbidità	La criticità è non è risultata imputabile alle lavorazioni di cantiere perché assenti.
		Superamento limite di soglia di allarme idrocarburi	La criticità è non è risultata né imputabile alle lavorazioni di cantiere né agli scarichi del depuratore del cantiere di Bellosguardo. È stato successivamente ripetuto il campionamento delle acque che non ha rilevato ulteriore presenza di idrocarburi.
Acque superficiali	Variante di Valico, lotto 6	Superamento limite di soglia di attenzione torbidità	La criticità è stata causata da specifiche lavorazioni eseguite lungo la scogliera del Torrente Setta prevista a ridosso delle aree di cantiere. A seguito dell'evento, la Direzione Lavori ha provveduto a informare l'impresa dei superamenti registrati, richiamandola comunque a proseguire i lavori e gli opportuni controlli per mantenere i valori nei parametri di tolleranza.

Aeroporti di Roma: progetto CASCADE

CASCADE è un progetto finanziato dalla Comunità Europea e coordinato dal centro di ricerca tedesco Fraunhofer, avente come obiettivo il risparmio energetico negli aeroporti mediante utilizzo della tecnologia innovativa "FDD" (Fault Detection and Diagnosis), applicata in particolare agli impianti di termocondizionamento. ADR ha partecipato al progetto nell'ambito di un consorzio costituito con altre imprese europee. L'iniziativa sta producendo risultati interessanti in termini sia di prevenzione guasti e di miglioramento dell'efficienza degli impianti sia di risparmio energetico. Visti gli esiti ottenuti, il sistema è stato esteso, oltre al Terminal 1 dove è stata effettuata la sperimentazione, agli altri Terminal. Il sistema verrà inoltre installato nell'Avancorpo e nel Molo C.



GRI CONTENT INDEX

G4-32



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

General Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
STRATEGIA E ANALISI		
G4-1	5	
G4-2	16	
PROFILO ORGANIZZATIVO		
G4-3	11	
G4-4	9,13,49	
G4-5	148	
G4-6	9,49	
G4-7	12	
G4-8	9,14	
G4-9	10,14	
G4-10	63	
G4-11	132	
G4-12	97	
G4-13	114	
G4-14	16	
G4-15	32,33	
G4-16	32,33	
ASPETTI MATERIALI IDENTIFICATI E CONFINI		
G4-17	13,114	
G4-18	114	
G4-19	28	
G4-20	28	
G4-21	28	
G4-22	114	
G4-23	114	
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
G4-24	28	
G4-25	28	
G4-26	32	
G4-27	32	

General Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
PROFILO DEL REPORT		
G4-28	114	
G4-29	114	
G4-30	114	
G4-31	148	
G4-32	136	
G4-33	146	
GOVERNANCE		
G4-34	20,21	
G4-35	20,22	
G4-36	22,24	
G4-37	22,24	
G4-38	21	
G4-39	21	
G4-40	21	
G4-41	22	
G4-42	22	
G4-43	22	
G4-44	21	
G4-45	22,23	
G4-46	23	
G4-47	23	
G4-48	24	
G4-49	22	
G4-50	22	
G4-51	24	
G4-52	20,24	
G4-53	24	
G4-54	Il rapporto è pari a 44,4. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia	
G4-55	Il rapporto è pari a -4,4. L'indicatore è calcolato su perimetro Italia	
INTEGRITÀ ED ETICA		
G4-56	23	
G4-57	23,32	
G4-58	23	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
CATEGORIA: ECONOMICA		
ASPETTI MATERIALI: PERFORMANCE ECONOMICA		
G4-DMA	43-45	
G4-DMA (CRES)	16,17	
G4-EC1	46	
G4-EC2	109	
G4-EC3	72	
G4-EC4	Nel 2015 ricevuti finanziamenti per circa 63 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia e altri contributi minori (82 milioni nel 2014, 38 milioni nel 2013)	
ASPETTI MATERIALI: PRESENZA SUL MERCATO		
G4-DMA	18,19	
G4-EC5	Informazione attualmente non disponibile. Il dato non è disponibile negli attuali sistemi di rilevazione e si ritiene che un'eventuale stima non sarebbe attendibile. Gli attuali sistemi non garantiscono la comparabilità dei dati delle diverse entità del Gruppo. Previsione di copertura dell'indicatore: Bilancio Integrato 2016, grazie al miglioramento del sistema di reperimento delle informazioni per il Bilancio Integrato	
G4-EC6	Nel 2015, solo un dirigente non proviene dal paese di presenza (Polonia)	
AO1	85	
AO2	86	
AO3	86,127	
ASPETTI MATERIALI: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI		
G4-DMA	96,97	
G4-DMA (CRES)	49-61, 96-101	
G4-DMA (AO)	58	
G4-EC7	49,5	
G4-EC8	49,54,96,98,101,127	
ASPETTI MATERIALI: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO		
G4-DMA	97-99	
G4-EC9	98	
CATEGORIA: AMBIENTALE		
ASPETTI MATERIALI: ACQUA		
G4-DMA	104	
G4-DMA (CRES)	104	
G4-DMA (AO)	104	

Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
G4-EN8	104	
G4-EN9	104	
G4-EN10	104	
CRE2	Nel 2015, l'intensità di consumo idrico degli edifici è pari a 1,53 m3/m2. Il calcolo esclude le società del gruppo ADR, Autostrade Indian, Grupo Costanera e Pavimental per via della non comparabilità dei dati	
AO4	104	
ASPETTI MATERIALI: SCARICHI E RIFIUTI		
G4-DMA	104,105,106	
G4-DMA (CRES)	104,105,106	
G4-DMA (AO)	104,105,106	
G4-EN22	106	
G4-EN23	106	
G4-EN24	106	
G4-EN25	106	
G4-EN26	L'Organizzazione non presenta scarichi e punti di emissione che possono rappresentare una minaccia per lo stato naturale e la biodiversità di habitat acquatici	
AO6	Fluidi De-icing (Type II) applicati su aerei: 18.243 litri	
ASPETTI MATERIALI: PRODOTTI E SERVIZI		
G4-DMA	102,107-111	
G4-DMA (CRES)	102,107-111	
G4-EN27	102,111	
G4-EN28	L'attività del Gruppo non rientra nel campo di applicazione dell'indicatore in oggetto	
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (AMBIENTE)		
G4-DMA	97	
G4-EN29	97	
ASPETTI MATERIALI: TRASPORTI		
G4-DMA	73,97,105	
G4-DMA (CRES)	73,97,105	
G4-DMA (AO)	73,97,105	
G4-EN30	105	
ASPETTI MATERIALI: ALTRE PROBLEMATICHE AMBIENTALI		
G4-DMA	101	
G4-EN31	101	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI		
G4-DMA	98	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
G4-EN32	98	
G4-EN33	98	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI AMBIENTALI		
G4-DMA	111,135	
G4-EN34	135	
CATEGORIA: SOCIAL		
SOTTOCATEGORIA: PRATICHE DEL LAVORO E CONDIZIONI DI LAVORO ADEGUATE		
ASPETTI MATERIALI: OCCUPAZIONE		
G4-DMA	64,67,68,69,73	
G4-DMA (CRES)	67,68,72,73	
G4-DMA (AO)	63-68,72,73	
G4-LA1	63	
G4-LA2	72	
G4-LA3	66, tutti i dipendenti hanno diritto al congedo parentale	
ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO		
G4-DMA	69, 70	
G4-DMA (CRES)	69, 70	
G4-DMA (AO)	69, 70	
G4-LA5	69	
G4-LA6	69,71,131	
G4-LA7	69	
G4-LA8	70	
CRE6	69	
ASPETTI MATERIALI: FORMAZIONE E ISTRUZIONE		
G4-DMA	68	
G4-DMA (CRES)	68	
G4-LA9	68,132	
G4-LA10	68	
G4-LA11	68	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU PRATICHE DI LAVORO		
G4-DMA	98	
G4-LA14	98	
G4-LA15	98	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SU ASPETTI LEGATI AL LAVORO		
G4-DMA	97	
G4-LA16	97	

Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
SOTTOCATEGORIA: DIRITTI UMANI		
ASPETTI MATERIALI: INVESTIMENTI		
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato	
G4-HR1	100%	
G4-HR2	23,69,132	
ASPETTI MATERIALI: NON-DISCRIMINAZIONE		
G4-DMA	23	
G4-DMA (CRES)	23	
G4-HR3	23	
ASPETTI MATERIALI: LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E NEGOZIAZIONE COLLETTIVA		
G4-DMA	132	
G4-HR4	23, 132	
ASPETTI MATERIALI: LAVORO MINORILE		
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato	
G4-HR5	Nessun rischio significativo identificato	
ASPETTI MATERIALI: LAVORO FORZATO		
G4-DMA	Per tutti i rapporti di collaborazione il Gruppo richiede la sottoscrizione e il rispetto dei principi del Codice Etico. Inoltre il Gruppo, insieme ai suoi fornitori e ai partner più significativi, è soggetto a legislazioni che tutelano il rispetto dei diritti umani e vietano il ricorso al lavoro minorile e al lavoro forzato	
G4-HR6	Nessun rischio significativo identificato	
ASPETTI MATERIALI: PRATICHE SULLA SICUREZZA		
G4-DMA	68	
G4-DMA (CRES)	68	
G4-DMA (AO)	68	
G4-HR7	68	
ASPETTI MATERIALI: DIRITTI DELLE PERSONE LOCALI		
G4-DMA	Non risultano segnalazioni di violazione dei diritti delle comunità locali (popolazioni indigene) da parte delle società appartenenti al perimetro del Gruppo, né italiane né estere (Brasile, Cile, India, Polonia, USA)	
G4-HR8	Nessuna violazione segnalata	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE		
G4-DMA	23	



Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
G4-HR9	23	
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER DIFESA DEI DIRITTI UMANI		
G4-DMA	98	
G4-DMA (CRES)	98	
G4-HR10	98	
G4-HR11	98	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI PER LA DIFESA DEI DIRITTI UMANI		
G4-DMA	23,24	
G4-HR12	23	
SOTTOCATEGORIA: SOCIETÀ		
ASPETTI MATERIALI: COMUNITÀ LOCALI		
G4-DMA	96	
G4-DMA (CRES)	96	
G4-DMA (AO)	96	
G4-SO1	32,33,89,90,91,96,97	
G4-SO2	97	
CRE7	Nel periodo sono state svolte procedure di esproprio. Di tali procedure non si segnalano casi significativi di spostamento o re-insediamento di persone	
AO8	Nel periodo sono state svolte procedure di esproprio. Di tali procedure non si segnalano casi significativi di spostamento o re-insediamento di persone	
ASPETTI MATERIALI: ANTI CORRUZIONE		
G4-DMA	23,24	
G4-DMA (CRES)	23,24	
G4-DMA (AO)	23,24	
G4-SO3	24	
G4-SO4	2.202 ore di formazione erogate su temi relativi all'anticorruzione (D.Lgs 231/2001, risk management, corruzione)	
G4-SO5	24	
ASPETTI MATERIALI: CONTRIBUTI POLITICI		
G4-DMA	Codice Etico - Art. 3.5	
G4-SO6	Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici	
ASPETTI MATERIALI: COMPORTAMENTI ANTI COMPETITIVI		
G4-DMA	97	
G4-DMA (CRES)	97	
G4-SO7	97	
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (SOCIETÀ)		
G4-DMA	97	
G4-SO8	97	

Specific Standard Disclosures	Numero pagina	Omissione(i)
ASPETTI MATERIALI: VALUTAZIONE DEI FORNITORI PER IMPATTI SULLA SOCIETÀ		
G4-DMA	98	
G4-SO9	98	
G4-SO10	98	
ASPETTI MATERIALI: MECCANISMI DI GESTIONE DEI RECLAMI SUGLI IMPATTI SULLA SOCIETÀ		
G4-DMA	23	
G4-SO11	23	
SOTTOCATEGORIA: RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO		
ASPETTI MATERIALI: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI		
G4-DMA	75-80	
G4-DMA (CRES)	75-80	
G4-DMA (AO)	75-80	
G4-PR1	76	
G4-PR2	97	
AO9	Per la quantificazione del rischio "wildlife strike", si utilizza la metodologia BRI2 (Bird Risk Index version 2.0), diventata lo standard nazionale per il calcolo del rischio di wildlife strike all'interno degli aeroporti in base alla Circolare ENAC APT-01B del 23.12.2011. Nel 2015 l'indice è stato di 0,06 (2014: 0,07; 2013: 0,16)	
ASPETTI MATERIALI: ETICHETTATURA DI PRODOTTI E SERVIZI		
G4-DMA	97	
G4-DMA (CRES)	97	
G4-PR3	97	
G4-PR4		Non applicabile. Indicatore non significativo per il tipo di business del Gruppo
G4-PR5	88,92,93,94	
CRE8	133,134	
ASPETTI MATERIALI: MARKETING E COMUNICAZIONE		
G4-DMA	97	
G4-PR6		La vendita dei prodotti non rientra tra le attività del Gruppo e i servizi sono erogati su base regolamentata
G4-PR7	97	
ASPETTI MATERIALI: PRIVACY DEI CLIENTI		
G4-DMA	128,129, www.atlantia.it/it/privacy.html , www.adr.it/azn-privacy-policy , www.autostrade.it/it/privacy	
G4-PR8	128,129	
ASPETTI MATERIALI: COMPLIANCE (PRODOTTO)		
G4-DMA	97	
G4-PR9	97	





TABELLA DI RACCORDO GRI - GLOBAL COMPACT

Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
Diritti umani	1 Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti	Codice Etico; Ethic Officer; promozione del codice etico e monitoraggio continuo sull'osservanza dei suoi principi; formazione continuativa su Salute e Sicurezza per tutti i lavoratori; sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul lavoro secondo la norma OHSAS 18001; formazione sulla tutela dei diritti umani nello svolgimento delle operazioni di "security".	G4-HR2, G4-HR7, G4-HR8, G4-HR9, G4-HR12, G4-SO1, G4-SO2, G4-LA6, G4-LA7, LA8, G4-CRE6
	2 Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici nell'abuso dei diritti umani	Codice Etico; Ethic Officer; Modello ex D.Lgs. 231; regolare monitoraggio di lavoratori e subappaltatori; inserimento nei contratti di appalto e forniture di clausole specifiche di rispetto del codice etico; audit interni e verifiche ispettive sulle imprese di costruzione e manutenzione.	G4-HR1, G4-HR10, G4-HR11
Lavoro	3 Alle imprese è richiesto di sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva	Contrattazione collettiva a livello nazionale, dialogo costante con le organizzazioni sindacali.	G4-11, G4-LA4, G4-HR4
	4 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali.	G4-HR6
	5 Alle imprese è richiesta l'effettiva eliminazione del lavoro minorile	Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali.	G4-HR5
	6 Alle imprese è richiesta l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione	Codice Etico; Ethic Officer; Politiche di assunzione; Politiche retributive e di sviluppo; iniziative di responsabilità sociale a favore dei dipendenti; schemi di lavoro flessibile e tutela della genitorialità, investimenti in formazione.	G4-10, G4-EC5, G4-EC6, G4-LA1, G4-LA3, G4-LA9, G4-LA11, G4-LA12, G4-LA13, G4-HR3



Categoria	Principio Global Compact	Sistemi e attività aziendali	GRI disclosures
Ambiente	7 Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali	Sistemi di Gestione Ambientale; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, verifiche e monitoraggi ambientali; impatto ambientale valutato dalla fase di progettazione alla fase di gestione in esercizio di una infrastruttura; piani pluriennali di risanamento acustico, ottimizzazione delle attività per garantire un minor consumo di risorse ambientali.	G4-EC2, G4-EN1, G4-EN3, G4-EN8, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN20, G4-EN21, G4-EN27, G4-EN31, G4-CRE8, G4-AO4, G4-AO5, G4-AO7
	8 Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale	Riutilizzo e riciclo di rifiuti; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, investimenti in energie rinnovabili, investimenti in soluzioni di efficientamento energetico, carbon footprint, mitigazione dell'impatto ambientale per trasporto, iniziative di promozione della responsabilità ambientale, tutela della biodiversità.	G4-EN1:EN34, G4-CRE1, G4-CRE2, G4-CRE3
	9 Alle imprese è richiesto di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente	Investimenti in energia rinnovabili; investimenti in tecnologie per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e delle infrastrutture gestite, investimenti in tecnologie di riciclo dei materiali impiegati.	G4-EN6, G4-EN7, G4-EN19, G4-EN27, G4-EN31
Lotta alla corruzione	10 Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti	Codice Etico, Ethic Officer, Modello ex D.Lgs. 231, Sistema di Controllo Interno, formazione su tema dell'anticorruzione.	G4-S6, G4-S7, G4-S8, G4-SO3, G4-SO4, G4-SO5, G4-SO6



ASSURANCE

G4-33



Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia
Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

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

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

Abbiamo svolto un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato del Gruppo Atlantia (di seguito il "Gruppo") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

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

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

Responsabilità del revisore

È nostra la responsabilità della redazione della presente relazione sulla base delle procedure svolte. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel principio *"International Standard on Assurance Engagements 3000 - Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* (*"ISAE 3000"*), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi che consistono in un esame limitato. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili, compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una sicurezza limitata che l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato non contenga errori significativi. Tali procedure hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni di sostenibilità presentate nel Bilancio Integrato, analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

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

- comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Capitale finanziario" del Bilancio Integrato e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2015, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione della Società di revisione (ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39), in data 30 marzo 2016;
- analisi, tramite interviste, del sistema di governo e del processo di gestione dei temi connessi allo sviluppo sostenibile, inerenti la strategia e l'operatività del Gruppo;

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

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA: IT 03049560166

Pagina 2

- analisi del processo di definizione degli aspetti significativi rendicontati relativamente all'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di *stakeholder* e alla validazione interna delle risultanze del processo;
- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato. In particolare, abbiamo svolto:
 - interviste e discussioni con il personale della Direzione di Atlantia S.p.A. e con il personale di Autostrade per l'Italia S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A. e Pavimental S.p.A., al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione dell'informativa di sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione dell'informativa di sostenibilità;
 - analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione dell'informativa di sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nell'informativa di sostenibilità;
- analisi della conformità e della coerenza interna delle informazioni qualitative riportate nell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato rispetto alle linee guida identificate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato" della presente relazione;
- analisi del processo di coinvolgimento degli *stakeholder*, con riferimento alle modalità utilizzate, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dall'Amministratore Delegato di Atlantia S.p.A., sulla conformità dell'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato alle linee guida indicate nel paragrafo della presente relazione "Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato", nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in essa contenuti.

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

Conclusione

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che l'informativa di sostenibilità presente nel Bilancio Integrato del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2015 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*", "*Construction & Real Estate Sector Disclosures*" e "*Airport Operators Sector Disclosures*" definite nel 2013 dal GRI - *Global Reporting Initiative*, come descritto nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" del Bilancio Integrato.

Milano, 5 luglio 2016

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Franco Amelio

Socio

CONTATTI

G4-5, G4-3I

Atlantia S.p.A.

Sede legale

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

Sede operativa

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

Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing Sostenibilità

Tel: +39 06 43634794
Fax: +39 06 43632299



Link web attivi

Coordinamento editoriale
zero3zero9 (Milan0)

Grafica
19novanta communication partners (Roma)

p. 8

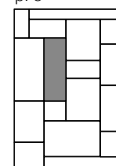


Photo credits

p. 2 - Donato Di Bello
p. 8 - Fabrizio Esposito
p. 26 - Gian Paolo Barbieri



www.atlantia.it