



Atlantia

**BILANCIO
INTEGRATO
2019**

Dichiarazione
consolidata
di carattere
non finanziario
ai sensi del
D.lgs 254/2016



Atlantia

www.atlantia.it

**BILANCIO
INTEGRATO
2019**

Dichiarazione
consolidata
di carattere
non finanziario
ai sensi del
D.lgs 254/2016



| | |
|--|------------|
| Lettera agli stakeholder | 6 |
| Profilo del Gruppo | 8 |
| Presidio dei rischi | 24 |
| Governance | 32 |
| Analisi di materialità e stakeholder engagement | 48 |
| Mappa della sostenibilità | 56 |
| | |
| Capitali | 60 |
| Capitale finanziario | 62 |
| Capitale infrastrutturale | 76 |
| Capitale umano | 92 |
| Capitale sociale | 108 |
| Capitale naturale | 124 |
| | |
| Appendice | 142 |
| Processo di predisposizione del Bilancio | 144 |
| Dati analitici | 147 |
| Tabelle di raccordo | 161 |
| | |
| Assurance | 170 |
| | |
| Contatti | 173 |

La presente Dichiaraione Consolidata di carattere non finanziario (DNF), di seguito indicata anche come Bilancio Integrato, descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Atlantia ha preparato il Bilancio Integrato 2019 per assolvere agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del Decreto Legislativo 254/2016, che ha recepito in Italia la Direttiva Europea 2014/95/UE. Questo Bilancio, come previsto dall'Art. 5 del suddetto Decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla Dichiaraione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa. Per maggiori dettagli per la metodologia alla base della predisposizione del Bilancio Integrato 2019 si rimanda alla nota metodologica presente nel paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" in appendice.



Signori Stakeholder,

questo Bilancio Integrato chiude un anno impegnativo per il Gruppo Atlantia e viene pubblicato oggi in uno scenario di grave crisi sanitaria ed economica, la maggiore dal secondo dopoguerra, in Italia e nel mondo.

È in corso, infatti, la pandemia da Covid-19, che sta drammaticamente impegnando Stati, sistemi sanitari, aziende e cittadini. Sono migliaia le vittime nel mondo e qui in Italia.

Inevitabilmente grande è l'impatto per il Gruppo Atlantia, impegnato in ambito internazionale nei settori strategici della mobilità e delle infrastrutture. L'attuale contesto ridimensiona, quindi, difficoltà e successi dell'anno da poco trascorso e ci spinge, ancor più che in passato, a raccontare il nostro impegno pensando innanzitutto alle ricadute su persone, territori, comunità. Anche Atlantia, come molte altre aziende, ha voluto fornire il proprio supporto, attraverso l'erogazione di donazioni destinate alla gestione dell'emergenza e a progetti di ricerca, diagnosi e assistenza sanitaria.

Il 2019, l'anno dopo la tragedia del Ponte Morandi a Genova, è stato per noi scandito da importanti iniziative di miglioramento nella governance, nella gestione delle infrastrutture, nella implementazione e programmazione di interventi in ambito di sicurezza, nel rapporto con Istituzioni, amministrazioni locali e cittadini.

In particolare, Autostrade per l'Italia, che oggi registra una drastica riduzione di traffico presso la rete autostradale in gestione a causa della pandemia, nel 2019 ha dato una forte accelerazione agli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete autostradale nel segno della sicurezza e dello sviluppo tecnologico al servizio dei viaggiatori, con sistemi di infoviabilità predittiva e nuove tecnologie di segnalazione e comunicazione.

Inoltre, ha avviato l'implementazione di nuovi sistemi di controllo in tempo reale delle condizioni di viabilità e l'impiego di sensori, telecamere e droni per la sorveglianza di ponti, viadotti e gallerie.

Il settore aeroportuale, anch'esso oggi gravemente impattato dalla crisi in corso, ha fatto registrare grandi passi avanti nella qualità dei servizi offerti e nelle politiche di sostenibilità ambientale.

In particolare, l'aeroporto di Fiumicino si è confermato al primo posto nella classifica dei grandi hub europei con oltre 40 milioni di passeggeri annui, ottenendo il premio "Airport Service Quality Award" per il secondo anno consecutivo ed è risultato, sempre per il secondo anno consecutivo, il miglior aeroporto in Europa con più di 25 milioni di passeggeri secondo ACI Europe (Airport Council International).

Il 2019 è stato anche l'anno in cui si è completato il processo di consolidamento in Atlantia del gruppo Abertis, facendo del nostro Gruppo il primo player mondiale nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Un unico capitale di competenze e tecnologie distribuito in 24 Paesi, con circa 15.000 chilometri di rete autostradale gestita in concessione e un sistema aeroportuale che serve oltre 60 milioni di passeggeri l'anno tra Italia e Francia. La politica di sostenibilità del Gruppo guarda alla Strategia di sviluppo sostenibile adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU a settembre 2015, con i 17 obiettivi (SDGs) da raggiungere entro il 2030, ed è in linea con le indicazioni del Global Compact.

In questo bilancio integrato, che è anche Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs 254/2016, sono illustrate le aree di impegno che guidano le attività delle società del Gruppo Atlantia in ambito di sostenibilità. Le quattro aree: integrity, environment, people, community, sono state individuate a partire dagli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 ONU e dalle evidenze emerse dall'analisi di materialità che ha raccolto i temi rilevanti per Atlantia. Su questa base è stata avviata una cognizione delle attività messe in campo dalle varie società del Gruppo, al fine di indirizzare le stesse verso il perseguitamento di obiettivi comuni, in linea con le aree di impegno di Atlantia. È un percorso in continua evoluzione, come lo è la strategia di sviluppo sostenibile adottata dall'ONU, che ha lo scopo di rafforzare e armonizzare l'impegno di ciascuna società attraverso una pianificazione condivisa.

Il nostro augurio è che si possa presto superare la grave crisi che stiamo attraversando e si possa costruire insieme - imprese, comunità, istituzioni - un futuro sostenibile, fatto di buone pratiche a garanzia della salute dei cittadini, a tutela dell'ambiente e dei nostri territori e a supporto delle fasce più deboli della popolazione.

Atlantia confida di poter dare un significativo contributo alla ripresa, grazie al suo patrimonio di infrastrutture per la mobilità, essenziali per l'economia e le persone in tante aree del mondo.

Fabio Cerchiai
Presidente

Carlo Bertazzo
Amministratore Delegato

Profilo del gruppo



- 1** [Atlantia nel mondo](#)
- 2** [Storia del Gruppo](#)
- 3** [Gli asset di Atlantia](#)
- 4** [Investitori](#)
- 5** [La strategia per la creazione di valore](#)
- 6** [Contesto operativo](#)

Profilo del Gruppo

Atlantia è leader globale nel settore delle infrastrutture di trasporto autostradali e aeroportuali.
Il gruppo gestisce autostrade a pedaggio, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino in Italia e i tre aeroporti
di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez in Francia.



[1] Include le società non consolidate; include il Messico dove è stato raggiunto l'accordo tra Abertis Infraestructuras e Goldman Sachs Infrastructure Partners (GSIP) per l'acquisizione del 70% del capitale di Red de Carreteras de Occidente (RCC). La chiusura dell'operazione è attesa nei prossimi mesi.

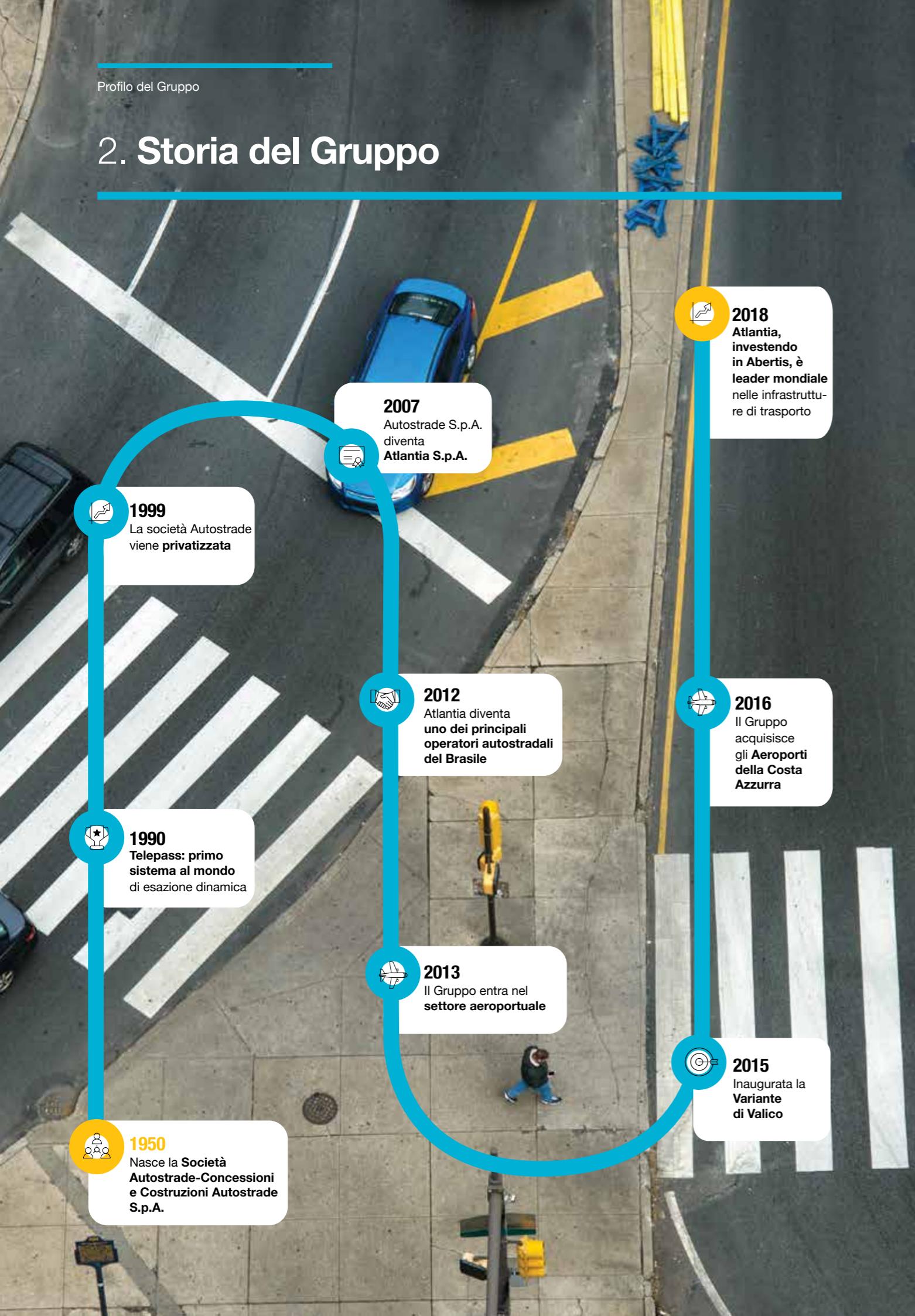
1. Atlantia nel mondo



● Concessioni

● Servizi di pagamento

2. Storia del Gruppo



3. Gli asset di Atlantia^[2]

AUTOSTRADE

| Italia | | | | |
|--|-----------------------|--------------|----------------------|--|
| Atlantia | Interessenza Atlantia | km | Scadenza concessione | |
| Autostrade per l'Italia | 88,06% | 2.855 | 2038 | |
| Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco | 44,91% | 6 | 2050 | |
| Raccordo Autostradale Valle d'Aosta | 21,54% | 32 | 2032 | |
| Tangenziale di Napoli | 88,06% | 20 | 2037 | |
| Autostrade Meridionali ^[3] | 51,94% | 52 | 2012 | |
| Società Autostrada Tirrenica ^[4] | 88,06% | 55 | 2046 | |
| Totali | | 3.256 | | |
| Spagna | | | | |
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione | |
| Autopistas Brescia Padova | 90,03% | 236 | 2026 | |
| Totali | | 1.573 | | |

[2] La tabella espone i dati relativi alle società consolidate integralmente. Atlantia detiene il 50%+1 azione di Abertis.

[3] In relazione alla gara per la riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio" della Relazione Finanziaria.

[4] È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

| Francia | | | | |
|--|-----------------------|-------|----------------------|-------------|
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione | |
| Sanef | 100% | 1.396 | 2031 | |
| Sapn | 99,97% | 372 | 2033 | |
| Totale | 1.768 | | | |
| Polonia | | | | |
| Atlantia | Interessenza Atlantia | km | Scadenza concessione | |
| Stalexport Autostrada Malopolska | 61,20% | 61 | 2027 | |
| Brasile | | | | |
| Atlantia | Interessenza Atlantia | km | Scadenza concessione | |
| AB Concessões | 50,00% | | | |
| Rodovias das Colinas | 50,00% | 307 | 2028 | |
| Concessionária da Rodovia MG050 | 50,00% | 372 | 2032 | |
| Triangulo do Sol Auto Estradas | 50,00% | 442 | 2021 | |
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione | |
| Arteris | 41,97% | | | |
| Fernão Dias | 41,97% | 570 | 2033 | |
| Litoral Sul | 41,97% | 406 | 2033 | |
| Planalto Sul | 41,97% | 413 | 2033 | |
| Via Paulista ^[5] | 41,97% | 721 | 2047 | |
| Régis Bittencourt | 41,97% | 390 | 2033 | |
| Intervias | 41,97% | 380 | 2028 | |
| Fluminense | 41,97% | 320 | 2033 | |
| Centrovias ^[6] | 41,97% | 218 | 2020 | |
| Totale | 4.539 | | | |
| Cile | | | | |
| Atlantia | Interessenza Atlantia | km | Scadenza concessione | |
| Grupo Costanera | 50,01% | | | |
| Litoral Central | 50,01% | 81 | 2031 | |
| Costanera Norte | 50,01% | 43 | 2033 | |
| Autopista Nororiente ^[7] | 50,01% | 22 | 2042 | |
| Vespucio Sur | 50,01% | 24 | 2032 | |
| AMB ^[7] | 50,01% | 10 | 2024 | |
| Vespucio Oriente (AVO II) ^[8] | 50,01% | 5 | 2052 | |
| Ruta 78-68 ^[8] | 50,01% | 9 | 2049 | |
| Los Lagos | 100,00% | | | 2023 |

| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione |
|-------------------------------|----------------------|-----|----------------------|
| Vias Chile | 80% | | |
| Rutas del Elqui | 80% | 229 | 2022 |
| Rutas del Pacífico | 80% | 141 | 2024 |
| Autopistas del Sol | 80% | 133 | 2021 |
| Autopista de Los Libertadores | 80% | 116 | 2026 |
| Autopista de Los Andes | 80% | 92 | 2036 |
| Autopista Central | 80% | 62 | 2032 |
| Totale | 1.100 | | |
| India | | | |
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione |
| Trichy Tollway | 100% | 94 | 2026 |
| Jadcherla Expressways | 100% | 58 | 2026 |
| Totale | 152 | | |
| Porto rico | | | |
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione |
| Autopista Puerto Rico | 100% | 2 | 2044 |
| Metropistas | 51% | 88 | 2061 |
| Totale | 90 | | |
| Argentina | | | |
| Abertis | Interessenza Abertis | km | Scadenza concessione |
| GCO | 48,60% | 56 | 2030 |
| Ausol | 31,59% | 119 | 2030 |
| Totale | 175 | | |

[5] Include 317 km di Autovias la cui concessione è scaduta ad aprile 2019.

[6] Concessione estesa fino a inizio maggio 2020.

[7] La durata della concessione è stimata in relazione agli accordi con il Concedente.

[8] Tramite la controllata cilena Grupo Costanera, Atlantia si è aggiudicata la gara per la costruzione e gestione in esercizio del progetto Amerigo Vespucio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78-68.

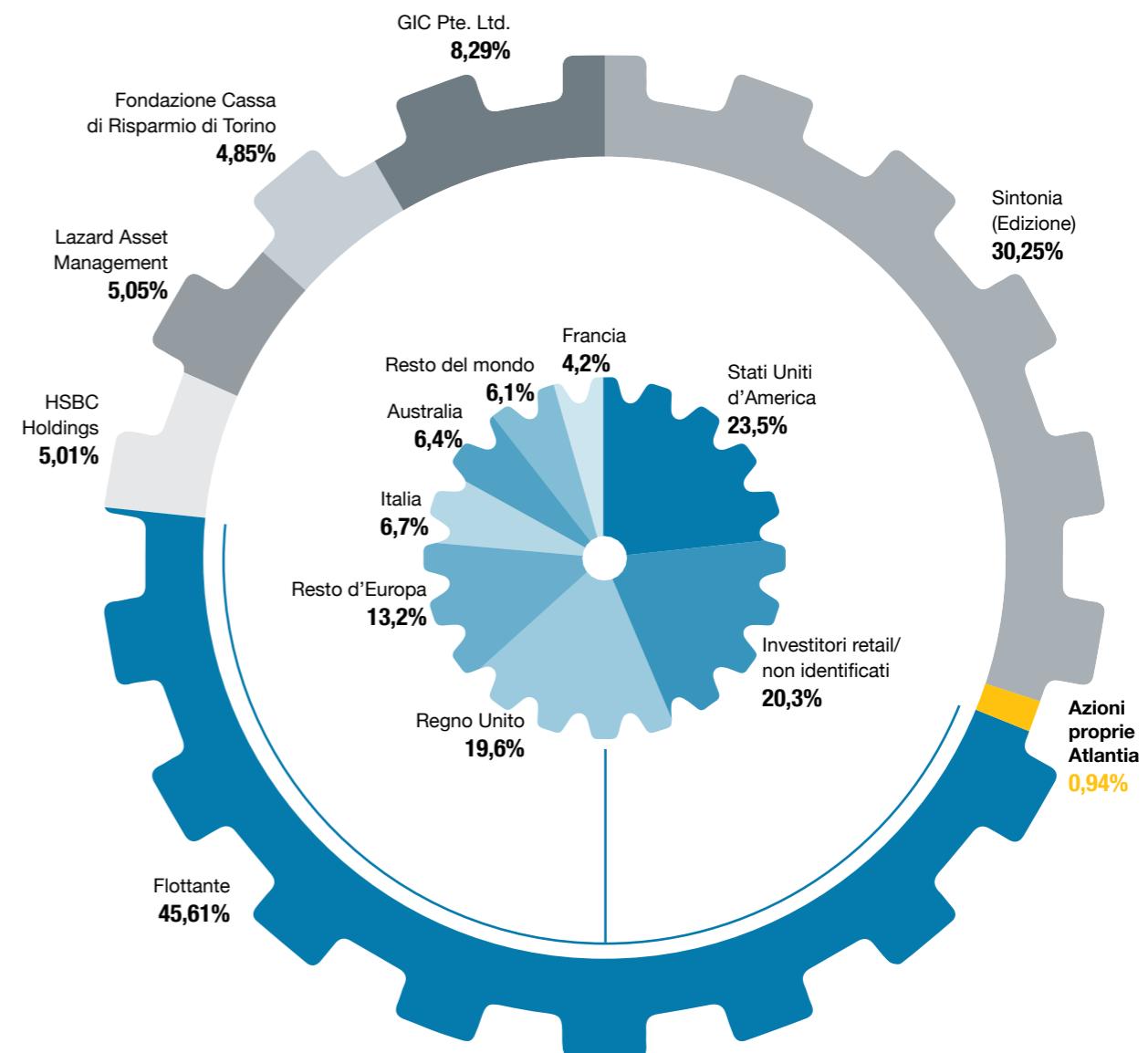
4. Investitori

| Aeroporti | | | |
|-----------------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------|
| | Interessenza Atlantia | Scali | Scadenza concessione |
| Aeroporti di Roma | 99,38% | 2 | 2044 |
| Azzurra Aeroporti | 60,40% | | |
| Aéroports de la Côte d'Azur | 38,66% | 3 | 2044 |

| Altri business | | |
|------------------------------------|------------------------------|--|
| | Interessenza Atlantia | Settore di attività |
| Telepass ^[9] | 100% | Sistemi di pedaggio elettronico |
| Electronic Transaction Consultants | 64,46% | Sistemi di pedaggio elettronico |
| Spea Engineering | 97,49% | Servizi di ingegneria infrastrutture autostradali/aeroportuali |
| Pavimental | 96,89% | Costruzione e manutenzione infrastrutture autostradali/ aeroportuali |
| Altri business Abertis | Interessenza Abertis | Settore di attività |
| Abertis Mobility services | 100% | Sistemi di pedaggio elettronico |

| Altre partecipazioni^[10] | | |
|--|------------------------------|--|
| | Interessenza Atlantia | Settore di attività |
| Aeroporto di Bologna | 29,38% | Società di costruzioni |
| Hochtief | 23,86% | |
| Getlink | 15,49% | Società concessionaria e gestore del tunnel della Manica |

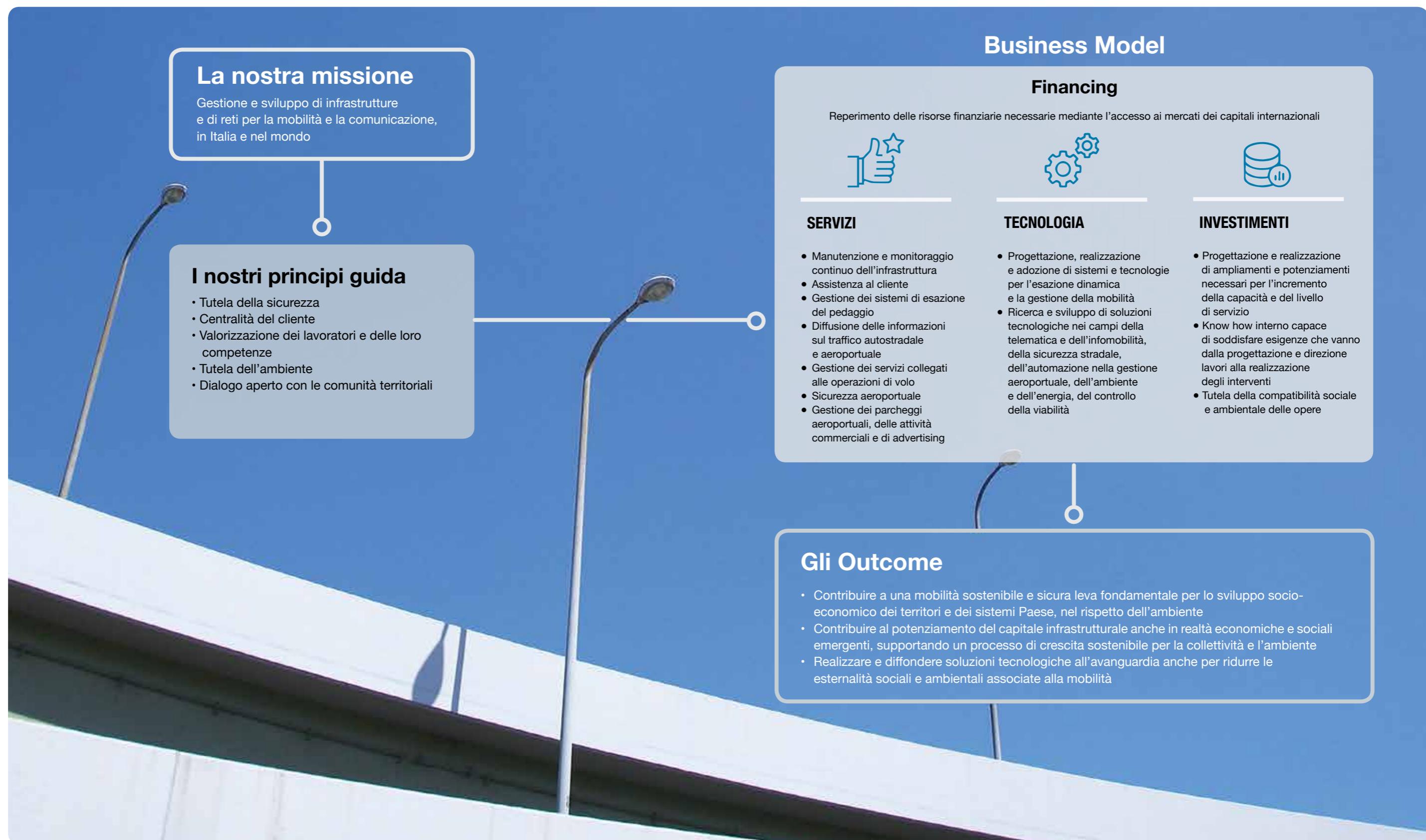
Azionariato^[11] e ripartizione geografica del flottante^[12]



[9] Presente in 11 Paesi europei: Italia, Francia, Spagna, Belgio, Portogallo, Polonia, Austria, Germania, Danimarca, Norvegia e Svezia.
[10] Società non consolidate integralmente.

[11] Fonte: Consob, dati al 31.12.2019.
[12] Fonte: Nasdaq, dati al 31.12.2019.

5. La strategia per la creazione di valore



6. Contesto operativo

Reti autostradali in Italia

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

Nel 2019 sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate il traffico si incrementa dello 0,7% rispetto all'anno precedente. In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi" sono aumentati dello 0,4%, mentre quelli dai veicoli a "3 o più assi" sono cresciuti del 2,9%.

| Milioni di km percorsi | | | | |
|--|------------------|-------------------|-----------------|--------------|
| Società concessionaria | Veicoli a 2 assi | Veicoli a 3+ assi | Totale veicoli | Var% su 2018 |
| Autostrade per l'Italia | 41.535,4 | 6.827,0 | 48.362,4 | 0,7% |
| Autostrade Meridionali | 1.674,6 | 27,3 | 1.701,9 | 0,1% |
| Tangenziale di Napoli | 906,5 | 15,7 | 922,2 | -0,6% |
| Società Autostrada Tirrenica | 277,2 | 25,2 | 302,4 | -0,4% |
| Raccordo autostradale Valle d'Aosta | 94,5 | 20,8 | 115,4 | 2,0% |
| Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco | 8,0 | 3,6 | 11,6 | 0,4% |
| Totale concessionarie italiane | 44.496,3 | 6.919,7 | 51.416,0 | 0,7% |

| Traffico - milioni di km percorsi | | | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|-------------|--|
| Società concessionaria | 2018 | 2019 | Var% | |
| Brasile | | | | |
| Triangulo do Sol | 1.463 | 1.525 | 4,3% | |
| Rodovias das Colinas | 2.005 | 2.108 | 5,2% | |
| Rodovia MG050 | 842 | 873 | 3,7% | |
| Totale | 4.309 | 4.506 | 4,6% | |
| Polonia | | | | |
| Stalexport Autostrada Malopolska | 1.009 | 1.015 | 0,6% | |

Reti autostradali all'estero

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

| Traffico - milioni di km percorsi | | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|-------------|
| Società concessionaria | 2018 | 2019 | Var% |
| Cile | | | |
| Grupo Costanera | | | |
| Costanera Norte | 1.324 | 1.380 | 4,2% |
| Vespucio Sur | 969 | 990 | 2,2% |
| Nororiente ^[13] | 110 | 146 | 33,5% |
| Litoral Central | 137 | 144 | 5,0% |
| AMB | 28 | 29 | 2,4% |
| Los Lagos | 1.108 | 1.159 | 4,6% |
| Totale | 3.676 | 3.849 | 4,7% |

Reti autostradali gestite dal Gruppo Abertis

La performance del traffico è stata positiva nei principali mercati in cui Abertis opera. Si segnala che il confronto con l'analogo periodo dell'anno precedente beneficia dell'effetto negativo che gli eventi metereologici avversi hanno avuto sui primi mesi del 2018 in Spagna, nonché dell'applicazione di agevolazioni tariffarie introdotte per i mezzi pesanti dalle concessionarie spagnole Acesa e Aumar a partire da settembre 2018. In Brasile la crescita del traffico riflette l'impatto dello sciopero dei trasportatori avvenuto a maggio 2018, mentre in Cile il traffico è stato negativamente influenzato dalle proteste sociali iniziate a ottobre 2019. In Argentina il traffico risente invece della situazione economica del paese e degli incrementi delle tariffe.

| Traffico - milioni di km percorsi | | | | |
|-----------------------------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| Paese | 2018 | 2019 | Var | Var% |
| Spagna | 12.265 | 13.229 | 964 | 7,9% |
| Francia | 16.239 | 16.398 | 160 | 1,0% |
| Italia | 5.624 | 5.635 | 10 | 0,2% |
| Brasile | 20.962 | 21.763 | 801 | 3,8% |
| Cile | 7.794 | 7.547 | -246 | -3,2% |
| Argentina | 5.253 | 5.204 | -49 | -0,9% |
| Porto Rico | 2.271 | 2.278 | 6 | 0,3% |
| India | 1.153 | 1.245 | 91 | 7,9% |
| Totale | 71.562 | 73.299 | 1.737 | 2,4% |

[13] Si osserva che a partire da luglio 2018 la concessionaria ha avviato il sistema di pedagiamento "free flow" che ha significativamente aumentato l'attrattività di Nororiente rispetto alle strade alternative.

Trasporto aereo

ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE

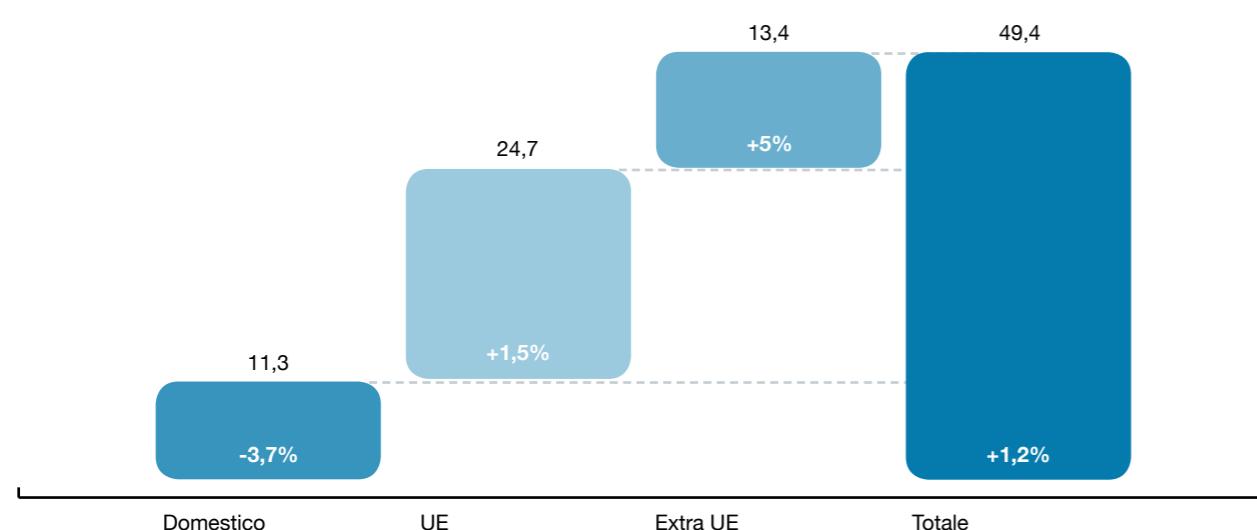
Nel corso del 2019 il sistema aeroportuale romano ha accolto oltre 49,4 milioni di passeggeri, registrando un incremento dell'1,2% rispetto all'anno precedente.

Il segmento UE, pari al 50% del traffico totale, risulta in crescita dell'1,5% rispetto all'anno precedente, mentre il segmento Extra UE mostra una variazione positiva del 5%, attribuibile prevalentemente ai voli di lungo raggio, che registrano un incremento del 6,3%.

Il segmento Domestico risulta in diminuzione del 3,7% a causa delle riduzioni di frequenze sul Nord Italia per effetto anche della chiusura dell'aeroporto di Linate per lavori e riduzioni di capacità offerta da Alitalia su Venezia e di un basso Load Factor, a cui si aggiungono da ottobre le cancellazioni e riduzioni delle rotte sulla Sicilia di Vueling e Ryanair.

COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO 2019 PER IL SISTEMA AEROPORTUALE ROMANO

(milioni di passeggeri e variazione 2019/2018)

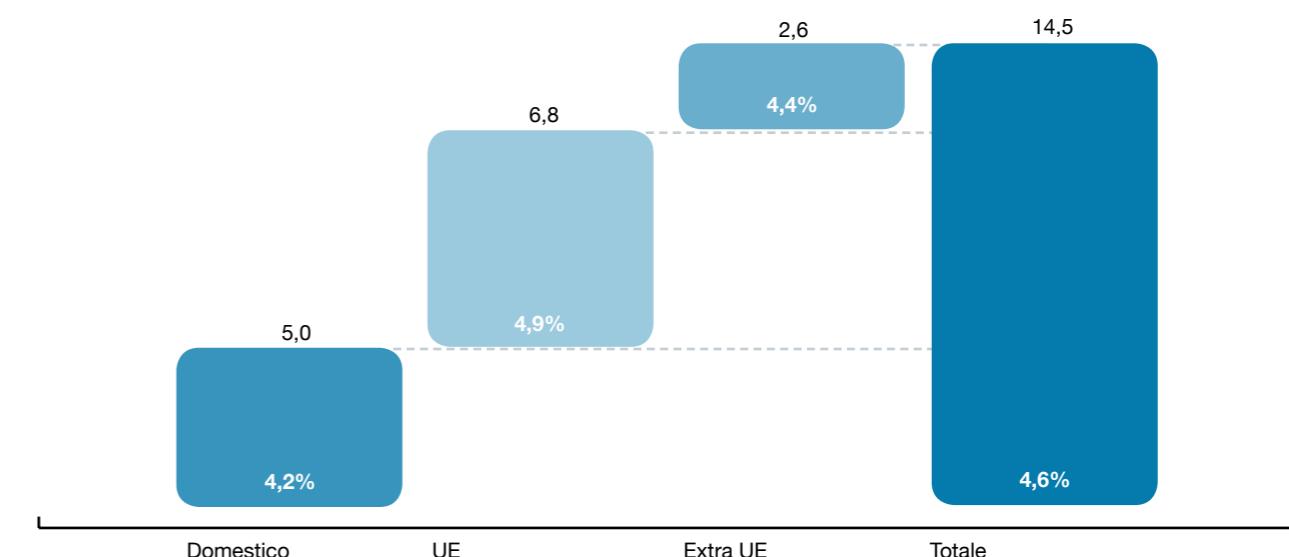


Attività aeroportuali estere

Nel 2019 l'aeroporto di Nizza ha accolto 14,5 milioni di passeggeri registrando un incremento del 4,6% rispetto all'anno precedente. Il segmento Domestico, che rappresenta il 35% del traffico totale, aumenta del 4,2% rispetto all'anno precedente, mentre quello EU, che rappresenta il 47% del traffico totale, e Non-EU aumentano rispettivamente del 4,9% e del 4,4%.

COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO 2019 PER L'AEROPORTO DI NIZZA

(milioni di passeggeri e variazione 2019/2018)



Presidio dei rischi



1
2
3

Sistema di controllo integrato dei rischi

Business Risk Model

Presidi di controllo traversali
ai principali rischi

Il Gruppo Atlantia a partire dal 2005 ha implementato il processo di Enterprise Risk Management (ERM), che prevede l'identificazione, la valutazione e la gestione dei rischi aziendali, con l'obiettivo di incentivare la cultura del rischio all'interno dell'organizzazione; il modello di ERM applicato nel Gruppo si è evoluto nel tempo con l'introduzione del Risk Appetite (un framework volto a definire la natura e il livello del rischio compatibile con gli obiettivi strategici) e la definizione di Linee Guida metodologiche di Risk Management di Gruppo, e viene costantemente aggiornato sulla base delle principali best practice di settore. Dal punto di vista organizzativo, in tutte le società del Gruppo è stato identificato un Risk Officer a presidio del processo di Risk Management, che supporta i Risk Owner (figure aziendali che per poteri e procure gestiscono specifici rischi) nell'applicazione della metodologia di risk management. Di seguito si riportano le fasi del processo di ERM, il Business Risk model e i principali rischi del Gruppo Atlantia.

Nel corso del 2019:

- con il supporto di una primaria società di consulenza operante in ambito risk management, è stato avviato un progetto di integrazione delle metodologie di valutazione e gestione del rischio a oggi applicate dal Gruppo Atlantia e dal Gruppo Abertis;
- la società Autostrade per l'Italia ha avviato un progetto di upgrade del proprio sistema di analisi e valutazione dei rischi e di coaching manageriale per aumentare la consapevolezza dei Risk Owner in relazione ai rischi gestiti. Il progetto è condotto con il supporto di una società specializzata a livello internazionale nella gestione dei rischi aziendali tipici del settore autostradale e sistemi di trasporto.

1. Sistema di controllo integrato dei rischi

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



2. Business Risk Model

Di seguito si riportano le aree di rischio identificate nel Gruppo:

Finanziario

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

Compliance e regolatorio

Sono compresi in tale area i rischi legati a:

- mancato rispetto delle leggi e/o regolamenti (statuti, codice etico, codice di autodisciplina, ecc.) e/o alla gestione dei Contratti di Concessione
- acquiescenza rispetto a modifiche unilaterali del quadro regolatorio di riferimento.
- rischi derivanti dalla natura specifica del business, principalmente la scadenza e la durata limitata delle concessioni, i rapporti con la Pubblica Amministrazione, la conduzione delle operazioni in un mercato regolamentato.

Sviluppo e diversificazione

Rischi legati all'eccessiva concentrazione delle nuove iniziative di Gruppo in specifiche aree geografiche e/o di business, alle modifiche dell'attuale profilo di rischio in conseguenza a nuove iniziative e/o all'integrazione dei Modelli di Governance di Gruppo da parte delle società di cui si è acquisito il controllo.

Gestione operativa e contesto socio-economico

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

Rischi derivanti dalla situazione economica, che potrebbe determinare una diminuzione della domanda, modifiche ai quadri di riferimento legale e fiscale, cambiamenti sociopolitici.

Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Gestione dei rischi finanziari" della Relazione Finanziaria annuale di Atlantia.

A partire dal 2017, conformemente a quanto richiesto dal D.Lgs. 254/16, relativamente ai rischi generati o subiti derivanti dall'attività del Gruppo, sono state evidenziate le seguenti tematiche di rischio: ambientale, sociale, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione attiva e passiva.

3. Presidi di controllo trasversali ai principali rischi

Relativamente al sistema di controllo interno e ai flussi informativi, fatte salve le eventuali specificità delle singole categorie di rischio, il sistema è incentrato sulla possibilità per chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto o intenda avere rapporti d'affari con la Società) di segnalare ipotesi di condotte illecite o irregolarità, di violazioni di norme, di violazioni del Modello 231 e di violazioni del Codice Etico all'Ethics Officer o, ove presenti, agli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs.231/ Compliance Officer, anche attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale accessibile dal sito internet delle società del Gruppo. Il sistema consente di inoltrare segnalazioni anche in forma anonima e garantisce, in ogni caso, la riservatezza sia del segnalante che del segnalato. Le modalità di ricevimento e di gestione delle segnalazioni ricevute sono disciplinate nella "Whistleblowing Policy di Gruppo" che, tra l'altro, vieta ogni forma di ritorsione o di discriminazione nei confronti di chiunque abbia effettuato una segnalazione, a prescindere che la segnalazione si sia poi rivelata fondata o meno. La Direzione Internal Audit di Atlantia (fino al 2 febbraio 2020 "Direzione Internal Audit di Gruppo") dal 2015 al 2019 ha effettuato le verifiche specifiche sul corretto funzionamento delle procedure a presidio dei rischi in questione, nell'ambito degli audit sulle società del Gruppo. Le funzioni di internal audit delle società del Gruppo Abertis hanno effettuato analoghe verifiche.

A seguito delle modifiche organizzative in corso di realizzazione nel Gruppo, dal 2020 è prevista una riorganizzazione delle attività di audit nel Gruppo, con la creazione di Strutture Internal Audit in Autostrade per l'Italia, Aeroporti di Roma e Telepass, in aggiunta a quella esistente in Atlantia.

Di seguito si riportano i rischi analizzati in ambito ESG:

| Rischi | Descrizione principali rischi | Sezione di approfondimento | Presidi di controllo |
|-------------------|---|----------------------------|--|
| Ambientali | Gestione dei rifiuti, contaminazione del suolo, dell'acqua e dell'aria | Capitale naturale | <ul style="list-style-type: none"> Codice Etico, che definisce i principi guida in materia ambientale Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231 per le società italiane e Compliance Program per le società estere Formazione e sensibilizzazione del personale proprio e di quello degli appaltatori/sub-appaltatori Sistemi di Gestione Ambientale, presidi organizzativi e procedure interne delle società operative del Gruppo, che per talune società hanno permesso la certificazione alla norma ISO 14001 Iniziative di risparmio energetico (politiche di "Energy saving", per esempio sostituzione di illuminazione con tecnologia LED e promozione dell'utilizzo di veicoli meno inquinanti) Definizione di indicatori di performance ambientale, tra cui la "carbon footprint", da parte delle principali società operative Verifiche ad hoc effettuate da parte delle strutture operative preposte, oltre a quelle svolte dall'ente terzo in caso di certificazione Report annuale "Responsabilità aziendali sulla sicurezza sui luoghi di lavoro e sulla tutela ambientale" esaminato dai principali Consigli di Amministrazione societari |
| | Depauperazione delle risorse energetiche e naturali (es. risorse idriche) | | |
| | Cambiamenti climatici (es. emissioni in atmosfera) | | |
| | Perdita di biodiversità | | |

| Rischi | Descrizione principali rischi | Sezione di approfondimento | Presidi di controllo |
|----------------|--|----------------------------|---|
| Sociali | <p>Rischi connessi alla sicurezza degli utenti / sicurezza delle infrastrutture, nonché alla gestione delle emergenze causate da fenomeni quali eventi naturali (<i>precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti</i>) e eventi accidentali (<i>incendi e incidenti</i>)</p> <p>Rapporti con i consumatori (es. <i>class action / Privacy</i>)</p> <p>Mancato/errato funzionamento dei sistemi (<i>blocco delle operazioni</i>) e della sicurezza informatica (<i>cybercrime, perdita di dati</i>)</p> <p>Rischio nimby (<i>forma di protesta attuata da un gruppo di persone o da una comunità locale contro opere e attività di interesse pubblico che hanno o potrebbero avere effetti negativi sulla loro area di residenza</i>)</p> | <p>Capitale sociale</p> | <ul style="list-style-type: none"> Procedure interne alle società operative del Gruppo, che prevedono controlli e verifiche periodiche al fine di definire e svolgere gli interventi manutentivi e le altre attività funzionali alla conservazione in efficienza delle infrastrutture e miglioramento delle stesse (certificazione ISO 39001 sui sistemi di gestione per la sicurezza stradale estesa su una percentuale significativa della rete autostradale del Gruppo) Campagne, progetti di informazione e sensibilizzazione, formazione risorse impegnate nella gestione dei servizi all'utenza su tematiche legate alla sicurezza Abertis Road Safety Program e Smart Risk Program per la diffusione di comportamenti più sicuri alla guida Miglioramento continuo del servizio offerto e dei processi che contribuiscono alla progettazione, realizzazione e sicurezza del servizio stesso, anche attraverso sistemi certificati (in talune società ottenuta certificazione ISO 9001) Modelli di gestione delle emergenze per eventi che potrebbero avere impatti sull'utenza autostradale e aeroportuale (in talune società in Cile ottenuta certificazione ISO 22320 per il modello di gestione delle emergenze e degli incidenti, sicurezza e resilienza) Stati di avanzamento dei principali piani di adeguamento / investimento, definiti e condivisi dalle strutture competenti di riferimento Codice Etico e procedure interne formalizzate dalle società per garantire il rispetto di quanto previsto dalle normative in materia di protezione dei dati personali Organi Consultivi e propositivi istituiti presso le principali società operative per individuazione piani di miglioramento qualità, anche coinvolgendo diversi stakeholder (es. Associazioni dei Consumatori in Italia) Definizione di specifici indicatori da parte delle principali società operative per il monitoraggio della qualità del servizio e l'individuazione di azioni di miglioramento «Carte dei servizi» definite dalle principali società, che illustrano altresì agli utenti le modalità di invio degli eventuali reclami Report periodici sulla qualità del servizio erogato, illustrati e condivisi in appositi Comitati interni e/o con le strutture di riferimento Nomina di un Data Protection Officer (DPO) nelle Società del Gruppo, ove previsto e cooperazione con l'Autorità di Controllo per questioni connesse al trattamento dei dati personali Attivazione di appositi canali di comunicazione per l'esercizio dei diritti degli interessati al trattamento dei dati personali Protocolli per la gestione della sicurezza dei sistemi informatici per garantire la protezione dei dati da eventuali attacchi (rif. piani di sicurezza, e piano di disaster recovery e business continuity) Attività periodiche di vulnerability assessment e penetration test Livelli di servizio differenziati in funzione della criticità del servizio Conseguimento di certificazioni (es. ISO 27001) ove presenti Confronti / dibattiti pubblici / incontri con le comunità locali interessate, nell'ambito degli interventi svolti dalle società operative, promosse sia in fase di progettazione delle opere sia in fase di esecuzione delle stesse Campagne di comunicazione (es. web, opuscoli, cartellonistica, ecc.) e canali di dialogo costante con i cittadini («Community engagement»), finalizzati a valorizzare i benefici socio-economici degli interventi sul territorio e a evidenziare le misure eventualmente previste per la mitigazione dei possibili impatti sulla popolazione Relativamente agli interventi effettuati in Italia, dialogo diretto con le istituzioni, attuazione della procedura VIA e approvazione da parte della Conferenza dei Servizi, come previsto dalla normativa, di ogni progetto che prevede la costruzione di nuove opere Cura dei rapporti con gli stakeholder (es. cittadini, Enti, ecc.) da parte delle strutture aziendali preposte, con l'obiettivo di favorire il consenso tramite il coinvolgimento e di portare alla luce eventuali dissensi che potrebbero avere un forte impatto sulla reputazione del Gruppo Atlantia |

| Rischi | Descrizione principali rischi | Sezione di approfondimento | Presidi di controllo |
|----------------------|---|-----------------------------|---|
| Personale | Salute e sicurezza dei dipendenti | Capitale umano | <ul style="list-style-type: none"> Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231 per le società italiane e Compliance Program per le società estere Misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura, in particolar modo quelle impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture Idonee metodologie di valutazione dei rischi Formazione e sensibilizzazione del personale proprio e di quello degli appaltatori/sub-appaltatori Sistemi di gestione della salute e della sicurezza conformi alla norma ISO 45001:2018 o OHSAS 18001:2007, implementati da alcune società, che definiscono procedure (attività e controlli preventivi o di gestione delle eventuali emergenze), responsabilità, obiettivi e strumenti per il miglioramento continuo delle performance in tale ambito Verifiche ad hoc effettuate da parte delle strutture operative preposte, oltre a quelle svolte dall'ente terzo in caso di certificazione Codice Etico e Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo Procedure di selezione del personale ispirate a principi quali trasparenza, tracciabilità dell'intero processo, qualità delle risorse selezionate e oggettività della selezione mediante strumenti e metodologie riconosciute a livello internazionale Strumenti di valutazione delle performance, diffusi in tutte le società del Gruppo ai diversi livelli di seniority, al fine di indirizzare i comportamenti dei propri dipendenti verso principi ambientali, etici e di Governance conformi ai più elevati standard Valutazione annuale delle performance, alla base dei processi di talent management |
| | Gestione delle risorse umane (es. comportamenti non in linea con il Codice Etico, possibili contenziosi, mobbing, mancata valorizzazione dei talenti) | | |
| | Diversità e pari opportunità | | |
| Diritti Umani | Violazione dei diritti umani (es. violazione di diritti dei lavoratori, caporalato, libertà di associazione, disabilità) | Governance - Capitale umano | <ul style="list-style-type: none"> Gestione delle attività del Gruppo in conformità agli standard internazionali universalmente riconosciuti, tra cui la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo delle Nazioni Unite Adesione ai 10 principi del "Global Compact" relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Codice Etico, Codice di Condotta, Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231 per le società italiane e Compliance Program per le società estere, che: <ul style="list-style-type: none"> prevedono espressamente il rispetto dei diritti umani, il rifiuto di ogni forma di discriminazione, la valorizzazione delle persone e la promozione della dignità di tutti i lavoratori richiedono in via imprescindibile, per tutte le attività poste in essere, l'integrità etico-professionale, la correttezza nei comportamenti e il pieno di rispetto di leggi e regolamenti in tutti i Paesi in cui il Gruppo opera e dei principi di onestà, egualianza, valorizzazione delle persone, riservatezza, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede definiscono i controlli relativi ai rischi connessi ai delitti contro la personalità individuale Riconoscimento della libertà di associazione dei lavoratori e diritto alla contrattazione collettiva Tutela dell'integrità psichica e fisica delle Persone, nel rispetto della loro personalità, evitando che le stesse possano subire condizionamenti o disagi Non ammissione delle molestie sessuali, intendendo come tali la subordinazione delle possibilità di crescita professionale alla prestazione di favori sessuali e ogni altro comportamento a connotazione sessuale o fondato sull'appartenenza di genere Procedure volte alla promozione e al rispetto dei diritti umani sia dei lavoratori che degli utenti, adottate dalle società operative Offerta di servizi volti a favorire l'assistenza degli utenti a ridotta mobilità |

| Rischi | Descrizione principali rischi | Sezione di approfondimento | Presidi di controllo |
|-------------------|--|----------------------------|---|
| Corruzione | Rischio corruzione tra privati / Pubblica Amministrazione sia attiva che passiva | Governance | <ul style="list-style-type: none"> Codice Etico, che definisce i principi guida in materia di prevenzione della corruzione Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231 per le società italiane e Compliance Program per le società estere, che definiscono i controlli relativi ai rischi connessi ai reati di corruzione previsti in ambito 231 Policy Anticorruzione di Gruppo, in linea con i requisiti della ISO 37001 e in coerenza con il Codice Etico, che rafforza e integra in un quadro organico le regole di prevenzione e di contrasto già vigenti Responsabile Anticorruzione nominato all'interno di tutte le società del Gruppo (in Abertis presente il Local Ethics and Crime Prevention Committee) Procedure organizzative contenenti presidi di controllo volti a contrastare il rischio di corruzione derivante da processi diretti (ad es. Rapporti con la Pubblica Amministrazione) e strumentali (es. omaggi, donazioni, ecc.), che in taluni casi hanno permesso l'implementazione dell'Anti Bribery Management System e il conseguimento della certificazioni ai sensi della ISO 37001 da parte delle principali società del Gruppo Verifiche, da parte delle strutture preposte per le società operative e da parte dell'ente certificatore esterno per le società certificate, le cui risultanze, insieme alle eventuali azioni di miglioramento del sistema di gestione, vengono illustrate o condivise con l'Alta Direzione e l'Organo Direttivo del Sistema |

Il Gruppo Atlantia aderisce formalmente ai 10 principi del "Global Compact", relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. La gestione dei suindicati rischi si estende anche ai rapporti in essere con imprese della catena di fornitura per cui si rimanda al "Capitale Sociale" del presente Bilancio, paragrafo "Supply Chain".



- 1 Governance
- 2 Il sistema di controllo interno
- 3 Policy anticorruzione
- 4 La tutela dei diritti umani e Codice di Condotta
- 5 Politica di remunerazione del Gruppo
- 6 Governance della sostenibilità

1. Governance



AREE DI IMPEGNO

INTEGRITÀ

- Rispetto e diffusione dei principi etici (incluso anticorruzione), modelli di gestione certificati e stakeholder engagement

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



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

Sistema di Amministrazione e Controllo di Atlantia

Il sistema di corporate governance di Atlantia è fondato su un complesso di regole in linea con gli indirizzi definiti dagli regolatori e con gli standard più elevati raccomandati dal mercato. Tale sistema è stato realizzato e aggiornato nel tempo con l'introduzione di regole di comportamento che rispondessero sostanzialmente all'evoluzione dell'attività sociale e alle indicazioni previste dai principi e dai criteri espressi nel Codice di Autodisciplina delle società quotate. La gestione aziendale è affidata al Consiglio di Amministrazione, le funzioni di vigilanza sono attribuite al Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile alla Società di Revisione Legale dei conti, nominata dall'Assemblea degli Azionisti.

La Società, sin dalla fine del 2007, si è dotata di un proprio codice di autodisciplina (Codice di Autodisciplina ATL) finalizzato a fornire agli Azionisti e agli altri stakeholder un utile strumento per comprendere con maggior facilità e immediatezza la struttura di governance di Atlantia.

Il 18 gennaio 2019, il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance, ha da ultimo aggiornato il Codice di Autodisciplina ATL.

Il testo completo del Codice di Autodisciplina ATL aggiornato è pubblicato sul sito internet della Società, all'indirizzo www.atlantia.it/it/corporate-governance/statuto-codici-procedure



La nomina del Consiglio di Amministrazione è disciplinata dall'art. 20 dello Statuto della Società. Il Consiglio viene nominato sulla base di liste presentate dal Consiglio di Amministrazione uscente e dai Soci che – da soli o insieme ad altri Soci – rappresentino alla data in cui sono depositate le liste almeno l'1% del capitale sociale, ovvero la minore quota di partecipazione al capitale sociale determinata dalla Consob ai sensi del Regolamento Emittenti (art. 144-quater).

Per assicurare l'elezione di almeno due amministratori indipendenti, ogni lista deve contenere almeno due candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge e uno di essi dovrà essere iscritto al primo posto della lista stessa. Il Codice di Autodisciplina ATL (art. 3) prevede per gli Amministratori ulteriori requisiti di indipendenza rispetto a quelli stabiliti per i sindaci ai sensi dell'art. 148 del TUF.

L'art. 2.2, lett. (c) del Codice di Autodisciplina ATL prescrive che ove Atlantia appartenga all'indice FTSE-MIB (circostanza attualmente realizzata), almeno un terzo del Consiglio di Amministrazione sia costituito da Amministratori indipendenti.

In materia di equilibrio tra i generi nella composizione degli organi di amministrazione e controllo delle società quotate, lo Statuto della Società recepisce le disposizioni introdotte dalla legge 12 luglio 2011, n. 120, stabilendo le modalità di formazione delle liste e un criterio suppletivo di "scorrimento" delle stesse per garantire il rispetto dell'equilibrio tra i generi a esito delle votazioni assembleari. Pertanto, le liste presentate per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2019-2021 che contenevano un numero di candidati pari o superiore a tre dovevano indicare almeno un terzo dei candidati appartenenti al genere meno rappresentato.

Infine, Atlantia sta valutando come adeguare il proprio Statuto in considerazione dell'entrata in vigore della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020), con la quale il Legislatore ha previsto che al genere meno rappresentato siano riservati almeno 2/5 (non più almeno 1/3) dei membri dell'organo amministrativo o di controllo di appartenenza. Per ulteriori informazioni sul sistema di Corporate Governance, rispetto a quanto riportato e alla composizione dei comitati interni al CdA, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2019 www.atlantia.it/it/corporate-governance



Il Consiglio di Amministrazione in carica al 31 dicembre 2019 è stato eletto dall'Assemblea degli azionisti del 18 aprile 2019, che ha deciso di determinare in quindici il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione e in tre esercizi la durata in carica del Consiglio di Amministrazione che pertanto terminerà il proprio mandato con l'approvazione del Bilancio relativo all'esercizio 2021. Le liste presentate – per le quali è stata dichiarata l'assenza di collegamento – sono state due.

Dalla lista di maggioranza, presentata dal socio Sintonia S.p.A., sono stati eletti con il 63,94% di voti 12 Consiglieri: Fabio Cerchiai (Presidente), Giovanni Castellucci (Amministratore Delegato), Carlo Bertazzo, Andrea Botani, Riccardo Bruno, Mara Anna Rita Caverni, Cristina De Benetti, Gioia Ghezzi, Anna Chiara Invernizzi, Carlo Malacarne, Ferdinando Nelli Feroci e Marco Patuano.

Dalla lista di minoranza, presentata da un raggruppamento di Società di Gestione del Risparmio e altri investitori istituzionali per conto di fondi gestiti, sono stati eletti, con il 35,78% di voti, n. 3 Consiglieri: Dario Frigerio, Giuseppe Guizzi e Licia Soncini.

Il 24 giugno 2019, ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione della Società il dott. Marco Patuano. Successivamente, in data 17 settembre 2019, anche l'ing. Giovanni Castellucci ha rassegnato le proprie dimissioni da Amministratore Delegato e Direttore Generale di Atlantia.

Il Consiglio di Amministrazione del 31 ottobre 2019 ha cooptato, quale Consigliere della Società fino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2019, la dott.ssa Sabrina Benetton. Alla data del 31 dicembre 2019, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, risulta quindi composto da n. 14 Consiglieri.

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, il Consiglio di Amministrazione del 13 gennaio 2020 ha nominato il Consigliere Carlo Bertazzo quale nuovo Amministratore Delegato della Società e il Consiglio del 6 marzo 2020 ha cooptato, quale Consigliere della Società fino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2019, la dott.ssa Valentina Martinelli.

Gli amministratori che si sono dichiarati in possesso dei requisiti di indipendenza sono 11 (Boitani, Bruno, Caverni, De Benetti, Frigerio, Ghezzi, Guzzi, Invernizzi, Malacarne, Nelli Feroci e Soncini), come successivamente verificato dal Consiglio di Amministrazione.

Con la nomina del nuovo Amministratore Delegato e del nuovo Consigliere Valentina Martinelli il numero di consiglieri esecutivi alla data del presente Bilancio è divenuto pari a due e il numero dei consiglieri non esecutivi è rimasto 13, posto che il neo-Amministratore Delegato Carlo Bertazzo è entrato tra i consiglieri esecutivi (insieme, come detto, al Presidente) mentre la neo-Consigliera Valentina Martinelli si è aggiunta agli altri 12 consiglieri non esecutivi.

Il Consiglio di Amministrazione, quindi, risulta costituito per almeno 1/3 da amministratori indipendenti e per almeno 1/3 da componenti appartenenti al genere meno rappresentato, che alla data del Bilancio è pari a 7 (Benetton, Caverni, De Benetti, Ghezzi, Invernizzi, Soncini, Martinelli).

La composizione del Consiglio, inoltre, garantisce una rappresentazione all'interno dello stesso di competenze manageriali e professionali di diversa natura, nonché la presenza di diverse fasce di età e di anzianità di carica. Al momento, la Società ha ritenuto di non adottare politiche ulteriori in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, previste dall'art. 123bis, comma 2, lett. d-bis del TUF, in considerazione sia del fatto che Atlantia ha già adottato in via statutaria una policy che assicura l'equilibrio dei generi della composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, sia delle risultanze emerse dal processo di autovalutazione.

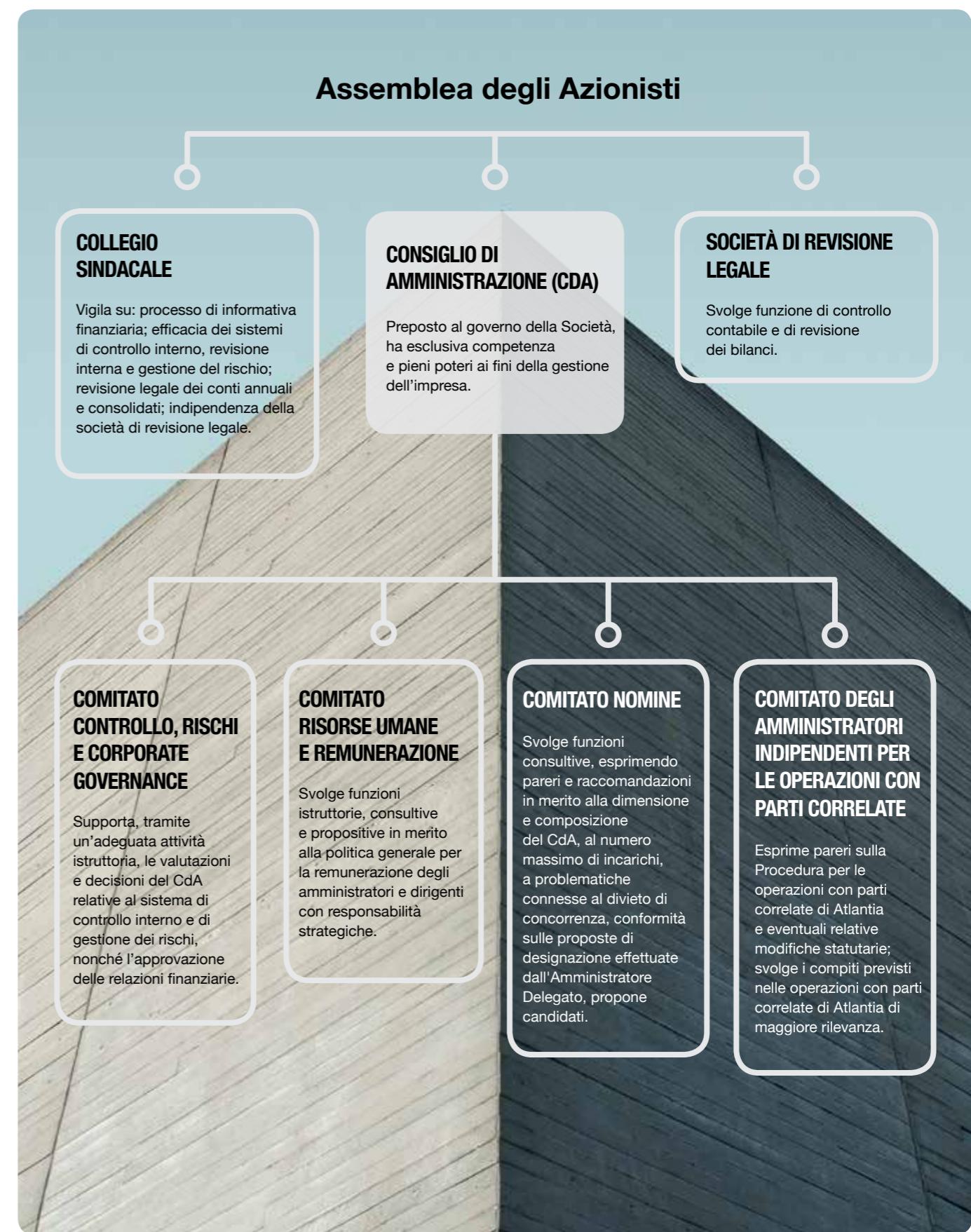
Nel corso dell'anno 2019, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha tenuto in totale 21 riunioni della durata media di circa 4 ore. La percentuale media di presenze dei Consiglieri di Amministrazione in carica è stata del 96%.

L'art. 1.4 del Codice di Autodisciplina ATL prevede che il Consiglio di Amministrazione valuti ogni anno il proprio operato utilizzando, quali parametri di riferimento, la propria composizione, l'organizzazione e il funzionamento. L'autovalutazione è stata svolta nei mesi di dicembre 2019 e gennaio 2020 e si riferisce all'esercizio 2019, con un processo che ha previsto:

- La selezione di un qualificato advisor esterno al fine di organizzare i relativi feedback dei Consiglieri in modo più efficace e strutturato anche alla luce dell'insediamento di un nuovo Consiglio di Amministrazione composto, in prevalenza, da Consiglieri di prima nomina;
- La definizione e la trasmissione ai Consiglieri di un questionario;
- L'organizzazione da parte dell'Advisor di discussioni individuali e la raccolta dei dati e delle indicazioni emerse;
- La predisposizione di un rapporto di sintesi, formulato alla luce delle risultanze acquisite.

Sono stati valutati in particolare i seguenti aspetti:

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



Pur nella consapevolezza della straordinarietà di questo anno di mandato, in ragione delle vicende che hanno coinvolto la controllata ASPI, le risultanze del processo di autovalutazione e le relative analisi hanno evidenziato che la larga maggioranza dei rispondenti ha confermato un quadro positivo, con particolare apprezzamento per l'apertura e la qualità delle discussioni consiliari.

Sono stati inoltre proposti possibili argomenti come stimolo alla prosecuzione dell'investimento formativo, tra cui:

- Struttura della governance e evoluzione futura del gruppo e della holding;
- Processo di internazionalizzazione e approfondimento sulle attività estere;
- Approfondimento sulle partecipate aeroportuali;
- Sistemi tariffari e concessioni anche in prospettiva internazionale;
- Analisi comparativa della regolamentazione e delle convenzioni;
- Sostenibilità;
- Piano di comunicazione strutturato.

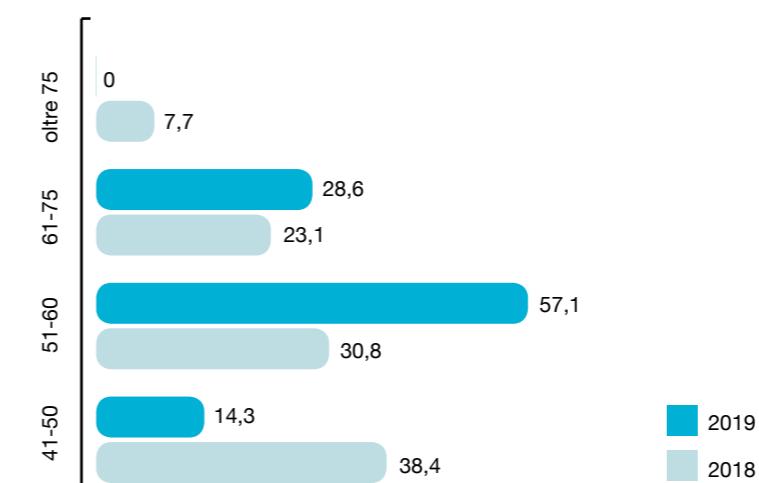
In merito alla valorizzazione delle politiche in materia di diversità, i rispondenti hanno espresso un giudizio positivo sul Consiglio di Amministrazione di Atlantia. Per il dettaglio degli esiti del processo di autovalutazione si rimanda alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2019

www.atlantia.it/it/corporate-governance



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

COMPOSIZIONE % PER CLASSI DI ETÀ DEL CDA AL 31.12.2019



Consiglio di Amministrazione in carica al 31 dicembre 2019

| Nome e Cognome | Carica in Atlantia | Ruolo | Anni in carica | % di partecipazione | Numeri di altri incarichi |
|---------------------------------|-------------------------|--------------|----------------|---------------------|---------------------------|
| Fabio Cerchiai | Presidente | Esecutivo | 10 | 100 | 6 |
| Carlo Bertazzo | Amministratore delegato | Esecutivo | 7 | 100 | 5 |
| Sabrina Benetton ^[1] | Consigliere | | 1 | 100 | 3 |
| Andrea Boitani | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 0 |
| Riccardo Bruno | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 4 |
| Anna Maria Caverni | Consigliere | Indipendente | 1 | 87 | 2 |
| Cristina De Benetti | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 3 |
| Dario Frigerio | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 6 |
| Gioia Ghezzi | Consigliere | Indipendente | 1 | 87 | 3 |
| Giuseppe Guizzi | Consigliere | Indipendente | 1 | 93 | 0 |
| Anna Chiara Invernizzi | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 3 |
| Carlo Malacarne | Consigliere | Indipendente | 1 | 100 | 0 |
| Fernando Nelli Feroci | Consigliere | Indipendente | 1 | 93 | 0 |
| Licia Soncini | Consigliere | Indipendente | 1 | 87 | 1 |

[1] La dott.ssa Sabrina Benetton è stata nominata Consigliere ai sensi dell'art. 2386 c.c. dal Consiglio di Amministrazione del 31 ottobre 2019 in sostituzione del Consigliere Marco Patuano che ha rassegnato le dimissioni in data 24 giugno 2019 dalla carica di Consigliere e dalla carica di componente del Comitato per le Nomine.

2. Il sistema di controllo interno

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

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

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

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

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

Attività dell'Internal Audit di gruppo

La Direzione Internal Audit di Gruppo, nel corso del 2019, ha svolto le proprie attività di verifica sul sistema di controllo interno per tutte le società del Gruppo, anche con il supporto specialistico di società di consulenza, quando è stato ritenuto opportuno.

Sono stati svolti interventi specifici sui seguenti ambiti: Lavori, Operations, Manutenzioni, Acquisti e Appalti, Ambiente, Salute e Sicurezza, IT, Finanziario e Contabile, Security, Compliance alla normativa interna ed esterna (per es: D. Lgs. 231/2001, privacy, policy anticorruzione) ed è stata monitorata la realizzazione da parte degli owner degli interventi correttivi attuati a seguito dei rilievi emersi durante le attività di audit.

Relativamente alle attività svolte con il supporto specialistico di consulenti si precisa che:

- con i consulenti di Pricewaterhouse Coopers ha effettuato 6 attività di audit con oggetto la «Compliance agli adempimenti ex regolamento UE 2016/679 in materia di privacy» (di seguito anche «Regolamento» o «GDPR») per sei Società (Atlantia, Autostrade per l'Italia, Aeroporti di Roma; Tangenziale Di Napoli; Pavimental e Essediesse) per verificare il livello di maturità del sistema di gestione e trattamento dei dati personali implementato in relazione ai requisiti previsti dal GDPR;
- con i consulenti di Jacobs Italia ha effettuato:
 - 7 attività di audit per verificare l'efficacia e il funzionamento del sistema di controllo interno relativo al processo d'ispezione di strutture e infrastrutture autostradali con particolare riferimento ai processi di pianificazione, esecuzione e reporting presso 4 Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia (Firenze, Fiano Romano, Pescara e Udine) e presso le Società Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali e Autostrada Tirrenica. Le attività verranno concluse entro il I semestre 2020.
 - un'attività di audit per verificare l'efficacia e l'efficienza del sistema di controllo interno relativo alla gestione dei contratti di manutenzione ordinaria con particolare riferimento all'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria, programmata e correttiva, nonché alla tracciabilità delle attività manutentive presso la Società Aeroporti di Roma.
- con i consulenti di Ramboll Italy ha effettuato:
 - un'attività di audit per verificare l'efficacia e il funzionamento del sistema di controllo interno relativamente al sistema di gestione ambientale presso la Società Aeroport Cote D'Azur;
 - un'attività di audit per verificare l'efficacia e il funzionamento del sistema di controllo interno relativamente al sistema di gestione "HSE" (Ambiente, Salute e Sicurezza) presso la Società Pavimental Polska.

Relativamente alla Società T-Pay - iscritta all'Albo degli istituti di moneta elettronica (IMEL) di cui all'articolo 114-quater del D.lgs. n. 385/1993 (TUB) a partire dal 28/06/2017 e sottoposta all'attività di vigilanza di Banca d'Italia - le attività previste dal Piano di Audit 2019, in considerazione della specificità degli interventi previsti, sono stati svolti dall'Internal Audit di T-Pay^[2] in co-sourcing con una società specialistica esterna (Grant Thornton Consultants S.r.l.) quale advisor esterno.

Sono stati effettuati, su incarico degli Organismi di Vigilanza, il monitoraggio dei flussi informativi periodicamente trasmessi dalle strutture competenti agli Organismi di Vigilanza di Atlantia e ASPI e i monitoraggi relativi alle aree a rischio reato ex d.lgs. 231/2001 - finalizzati all'analisi dell'efficacia e dell'operatività dei presidi di controllo delle aree a rischio reato maggiormente rappresentative richiamate nelle Parti Speciali dei Modelli 231- per 15 società del Gruppo ed è stato verificato il rispetto del Compliance Programme per 19 società controllate estere in Brasile, Cile, Polonia e USA. A tal riguardo, si evidenzia che nel corso del 2019, la Direzione Compliance e Security

di Gruppo ha concluso l'aggiornamento del Compliance Programme relativo alle società estere del Gruppo Atlantia con il supporto della Direzione Internal Audit di Gruppo e del General Counsel. Il nuovo Compliance Programme è stato inviato alle società estere del Gruppo e la Direzione Internal Audit di Gruppo ha provveduto a verificarne l'effettiva adozione.

Il Responsabile della Struttura "Compliance, Whistleblowing and Relations with Control Bodies" partecipa al "Team 231", coordinato dal General Counsel e dal Direttore Compliance e Security di Gruppo, che ha predisposto una proposta di aggiornamento del Modello 231 di Atlantia, sottoposto all'approvazione dell'Organismo di Vigilanza il 30 gennaio 2020.

La Direzione Internal Audit ha inoltre, svolto, tutte le verifiche richieste dai soggetti previsti dalle Linee Guida di Internal Audit e ha, altresì, assicurato il supporto agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e all'Ethics Officer svolgendo, per gli stessi, approfondimenti su tematiche specifiche e attività di istruttoria in relazione alle presunte violazioni del Codice Etico. È stata, inoltre, fornita attività di supporto al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Atlantia e al Dirigente Preposto della controllata Società Autostrade Meridionali.

Infine, a seguito della conclusione dell'investimento congiunto in Abertis da parte di Atlantia, ACS e Hochtief, la Direzione Internal Audit di Gruppo ha avviato, a giugno 2019, un progetto con il supporto di una primaria società di consulenza (PWC) per condurre un'analisi delle best practice e del modello di governance della direzione.

Il perimetro di analisi ha avuto come oggetto il Gruppo Atlantia, comprensivo di Abertis e delle relative controllate. Le analisi comparative sono state svolte su due linee direttive:

- confronto con le best practice riferibili a Gruppi multinazionali comparabili;
- confronto con Gruppi multinazionali aventi holding in Italia e partecipazioni significative all'estero.

Sulla base dell'analisi svolta, è emerso un concreto allineamento delle Direzioni Internal Audit di Atlantia e Abertis alle best practice di settore e sono state, inoltre, formulate alcune considerazioni sulle possibili linee evolutive delle Direzioni Internal Audit di Atlantia e Abertis.

Whistleblowing Policy e Segnalazioni dall'Ethics Officer 2019

Atlantia ha istituito uno specifico Organismo di Gruppo, denominato Ethics Officer, appositamente preposto alla divulgazione, alla diffusione e alla verifica dell'osservanza del Codice Etico di Gruppo.

www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico

L'Ethics Officer è costituito dal General Counsel di Atlantia, in qualità di Coordinatore, dal Direttore Risorse Umane di Gruppo e dal Direttore Internal Audit di Gruppo. Oltre ai titolari delle suddette posizioni organizzative, sono componenti dell'Ethics Officer il Direttore Legale e Societario di Aeroporti di Roma e il Direttore Centrale Legale di Autostrade per l'Italia.

Per agevolare l'invio delle segnalazioni, Atlantia ha reso disponibili una pluralità di canali di trasmissione che consentono l'inoltro delle segnalazioni sia con modalità informatiche sia in forma cartacea. Ha, inoltre, adottato nel 2018 una piattaforma digitale per l'invio e la gestione delle segnalazioni. Tale piattaforma digitale consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto o intenda avere rapporti d'affari con le Società del Gruppo) di segnalare - attraverso un percorso guidato on-line – ipotesi di condotte illecite o irregolarità, violazioni di norme, violazioni del Modello 231, violazioni del Codice Etico, violazioni della Policy Anticorruzione e comunque violazioni di procedure e disposizioni aziendali in genere.

[2] Le attività di audit sono affidate in outsourcing alla Direzione Internal Audit di Gruppo di Atlantia in virtù di un contratto di service sottoscritto tra Atlantia e T-Pay.

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

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

Si riporta, di seguito, la sintesi delle segnalazioni ricevute nel 2019^[3] e le conseguenti azioni intraprese:

- 95 segnalazioni pervenute, di cui: 40 inerenti (relative a fatti che potrebbero rivelarsi: condotte illecite o irregolarità; violazioni di norme; azioni suscettibili di arrecare pregiudizio patrimoniale o di immagine aziendale; violazioni del Codice Etico; violazioni della Policy Anticorruzione; violazioni di procedure e disposizioni aziendali) e 45 non inerenti (relative a reclami, disservizi, ecc...);
- delle 40 inerenti:

- in 34 casi è stata avviata la fase istruttoria in quanto segnalazioni ritenute circostanziate (contenenti elementi sufficienti a consentire lo svolgimento di ulteriori accertamenti). Di queste:

| Tipo segnalazioni | Numero |
|---------------------------|-----------|
| Rapporti con i fornitori | 13 |
| Risorse umane | 13 |
| Comportamenti vessatori | 4 |
| Rapporti con i clienti | 2 |
| Tematiche di audit | 1 |
| Stato dell'infrastruttura | 1 |
| Totale | 34 |

- ▶ di 34 istruttorie, 12 sono state affidate alla Direzione Internal Audit di Gruppo e nei restanti casi sono state coinvolte le strutture competenti;
- ▶ in 12 casi le segnalazioni sono state archiviate senza azioni in quanto le istruttorie non hanno evidenziato anomalie e/o elementi per confermare la veridicità e la fondatezza di quanto segnalato;
- ▶ in 3 casi sono stati adottati dalle competenti Strutture di Risorse Umane provvedimenti disciplinari nei confronti di 3 dipendenti;
- ▶ in 11 casi l'Ethics Officer ha segnalato alle strutture interessate l'opportunità di adottare talune specifiche azioni;
- ▶ in 1 caso, relativo all'ambito Risorse Umane, l'istruttoria ha riscontrato che si trattava di fatti oggetto di precedente giudizio e quindi superati
- ▶ in 7 casi l'istruttoria risulta attualmente aperta;

- in 6 casi le segnalazioni sono state archiviate.

In particolare:

- ▶ in 2 casi archiviate in quanto relative a fatti già oggetto di indagini da parte delle Pubbliche Autorità;
- ▶ in 3 casi in quanto non circostanziate, ovvero il cui contenuto non è stato ritenuto accettabile per la sua genericità, risultando assenti o insufficienti gli elementi necessari per avviare le verifiche;
- ▶ in 1 caso, relativo ai "Rapporti con i fornitori" in quanto relativa a fatti già comunitamente accertati dalla Direzione Internal Audit di Gruppo.

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

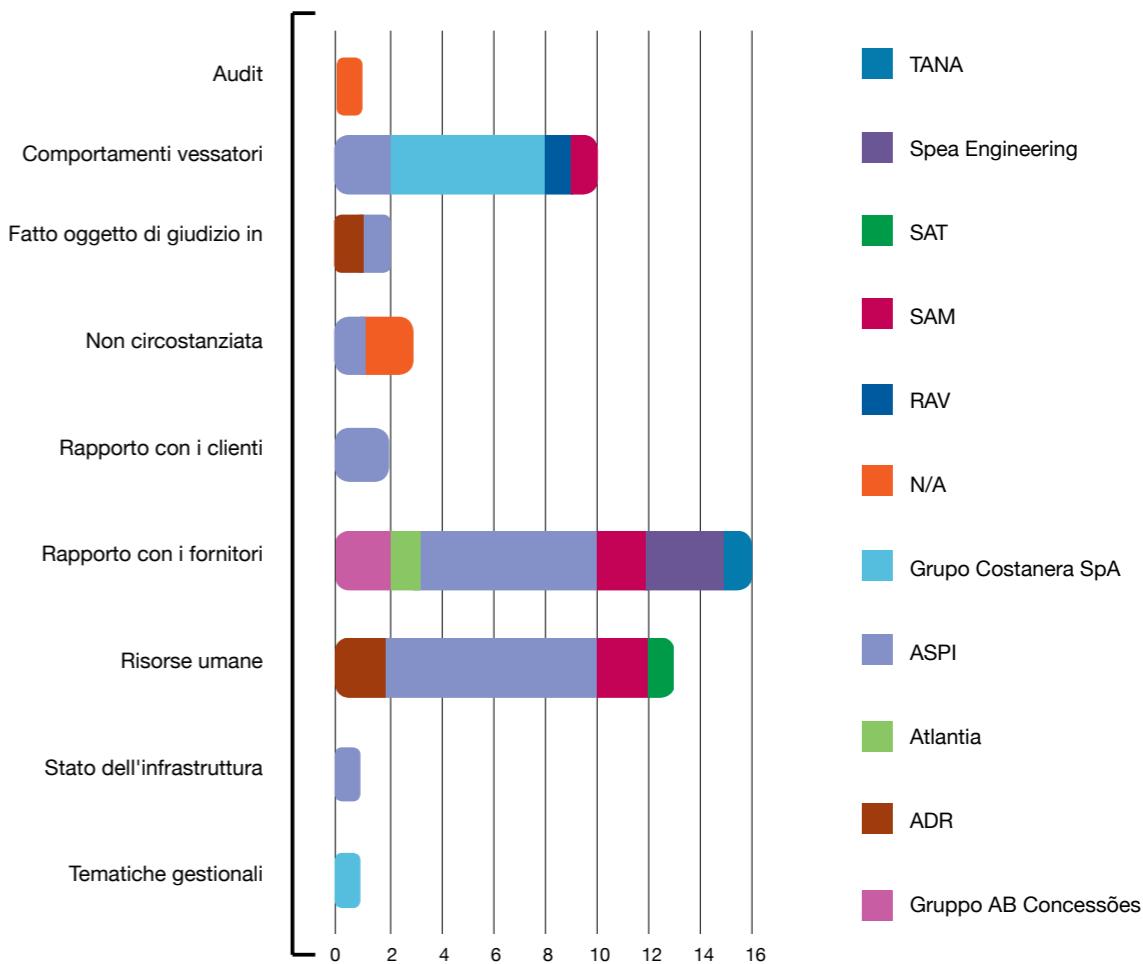
Inoltre, con specifico riferimento alle società estere, le segnalazioni sono state ricevute direttamente dalle società che le hanno gestite. A seguito dell'istruttoria svolta, le società estere hanno trasmesso all'Ethics Officer un quadro sinottico con indicazione delle tematiche oggetto di segnalazione e delle azioni intraprese. In particolare: 9 segnalazioni pervenute per cui è stata avviata la fase istruttoria in quanto ritenute circostanziate. Di queste:

| Tipo segnalazioni | Numero |
|--------------------------|----------|
| Comportamenti vessatori | 6 |
| Rapporti con i fornitori | 2 |
| Tematiche gestionali | 1 |
| Totale | 9 |

In particolare:

- in 4 casi: le segnalazioni sono state archiviate senza azioni in quanto le istruttorie non hanno evidenziato anomalie e/o elementi per confermare la veridicità e la fondatezza di quanto segnalato;
- in 4 casi sono state adottati alcuni interventi da parte delle strutture competenti;
- in un caso, trattandosi di tematiche gestionali, la segnalazione è stata trasferita alla competente struttura di Risorse Umane.

SEGNALAZIONI INERENTI: CLASSIFICAZIONE PER TIPOLOGIA E SOCIETÀ^[3]



[3] I dati non includono il Gruppo Abertis.

3. Policy anticorruzione

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

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

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

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

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

Il Gruppo Atlantia non tollera la corruzione in alcuna forma e non ammette eccezioni alle prescrizioni e ai divieti previsti dai richiamati documenti di Governance. La convinzione di agire a vantaggio del Gruppo non può giustificare in alcun modo l'adozione di comportamenti in contrasto con i suddetti principi.

Tra i principi posti a tutela della legalità, a contrasto della corruzione, la Policy richiama il principio "know your partner" che prevede che ciascuna funzione aziendale, responsabile di un determinato processo (cosiddetto "process owner"), debba attuare, nell'ambito del processo di propria competenza, modalità appropriate (secondo criteri di ragionevolezza e di proporzionalità rispetto alla tipologia del rapporto da instaurare) volte a verificare l'affidabilità, il profilo reputazionale e l'adeguatezza dei terzi con cui il Gruppo Atlantia valuta di instaurare un rapporto professionale o di affari.

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

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

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

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

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

Nel 2019 sono stati svolti, in Italia e all'estero, dalla Direzione Internal Audit di Gruppo interventi di audit legati alla verifica dei presidi di controllo a fronte dei rischi di corruzione.

Sul tema del contrasto alla corruzione (modello di organizzazione, gestione e controllo, compliance program, risk management, corruption and bribery, privacy) sono state erogate 20.145 ore di formazione, rivolte principalmente alle persone che per le attività svolte sono state considerate potenzialmente a rischio.

Ad agosto 2019 è stata aggiornata la Policy Anticorruzione inserendo:

- l'esplicitazione del divieto di influenzare impropriamente le decisioni o le azioni dell'istituzione interessata anche tramite la mediazione (reale o millantata) di terzi, oltre che direttamente;
- menzione dell'ulteriore canale per le segnalazioni reso disponibile dal Gruppo Atlantia tramite la piattaforma digitale whistleblowing.

Inoltre, tra le attività svolte nel 2019, si segnala una nuova iniziativa e-learning del Gruppo Atlantia in materia di "Anti-corruption". L'iniziativa di formazione intende elevare la consapevolezza dei dipendenti sulle potenziali situazioni a rischio "corruzione" che possono presentarsi nella vita quotidiana di ogni organizzazione aziendale. Nel corso del 2019 sono stati attivati i primi tre moduli dei cinque complessivamente previsti.

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



4. La tutela dei diritti umani e Codice di Condotta

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

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

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

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

In particolare, costituisce illecito disciplinare il compimento di atti discriminatori e molestie sul luogo di lavoro.

Costituisce, allo stesso modo, illecito disciplinare il compiere atti di ritorsione contro chi denuncia una discriminazione e/o una molestia o intenda rendere o rende testimonianza. Le sanzioni verranno comminate in proporzione alla gravità dell'atto e in funzione della tutela della vittima, a prescindere dalla posizione ricoperta dalla persona coinvolta.

I lavoratori che si sentano oggetto di molestie o discriminazioni possono interpellare senza alcun indugio la competente struttura di Risorse Umane, nonché segnalare l'accaduto all'Ethics Officer. Coloro che invece abbiano assistito a un comportamento discriminatorio e/o configurabile quale molestia devono immediatamente segnalarlo ai medesimi canali.

6. Governance della sostenibilità

Per i comportamenti che si ritiene possano avere rilievo sul piano penale, il Gruppo sollecita ogni persona, che si ritenga vittima di tali comportamenti, a rivolgersi senza alcun indugio alle competenti Autorità.

Sui contenuti del Codice sono periodicamente attuati programmi di comunicazione e iniziative di sensibilizzazione in materia di tutela della libertà e della dignità della persona per prevenire il verificarsi di comportamenti configurabili come discriminazioni e molestie e di sviluppare un ambiente di lavoro sicuro e ispirato a principi di correttezza nei rapporti interpersonali.

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

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

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

Il Comitato è presieduto da un componente esterno, ed è composto dalle prime linee manageriali delle principali società del Gruppo.

Anche alcune delle società del Gruppo sono state istituite apposite strutture operanti sui temi della sostenibilità, tra queste, in particolare:

- ADR: Comitato di Sostenibilità
- ASPI: Steering Committee Salute e Sicurezza e Ambiente di Autostrade per l'Italia, il Comitato per i progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale
- ABERTIS: Ethics Committee & Crime, Health & Safety Committee

La Funzione Sostenibilità insieme al Comitato coordina le iniziative collegate alla sostenibilità, promuovendo l'adozione dei principi di CSR in fase di pianificazione e gestione delle attività.

5. Politica di remunerazione del Gruppo

Nella seduta del 7 marzo 2019, il Consiglio ha approvato, su proposta del Comitato Risorse Umane e Remunerazione, l'aggiornamento della Politica adottata, applicabile per l'anno 2019.

Per informazioni di dettaglio sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti nel 2019 agli amministratori, ai dirigenti con responsabilità strategiche e all'Alta Direzione si rinvia alla "Relazione sulla Remunerazione 2019".



Analisi di materialità Stakeholder engagement



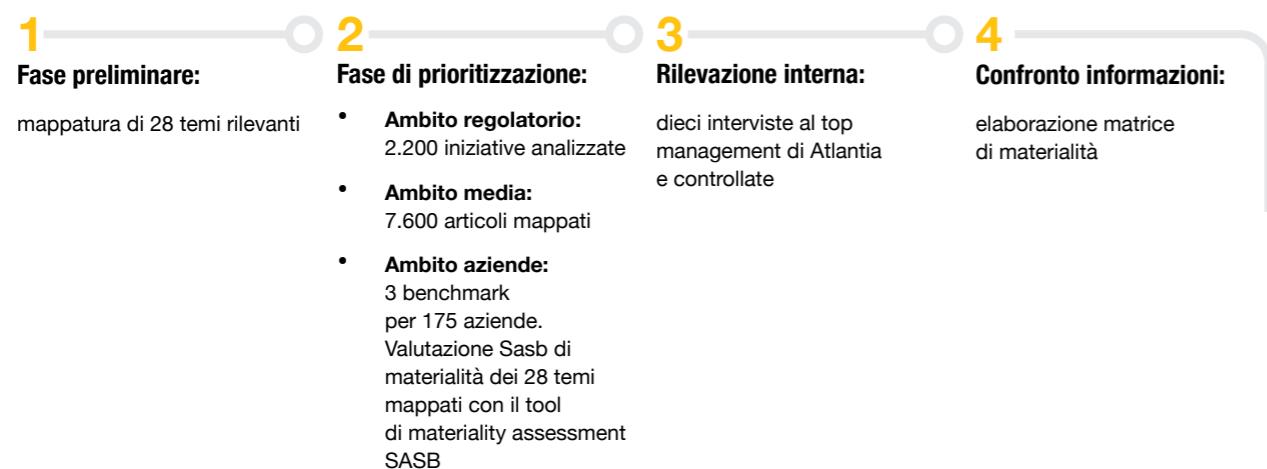
1
2

Analisi di materialità
Stakeholder engagement

1. Analisi di materialità

Per riflettere i cambiamenti organizzativi e il nuovo assetto di Atlantia a seguito della complessa acquisizione del Gruppo Abertis efficace da fine ottobre 2018, è stato condotto un processo di aggiornamento dell'analisi di materialità, mediante una metodologia conforme alle indicazioni contenute nei GRI Standards^[1] e a quanto previsto dal framework <IR> dell'International Integrated Reporting Council (IIRC)^[2]. In linea con il 2018, il modello ha previsto l'utilizzo del software Datamaran per rafforzare l'indagine esterna e di contesto attraverso l'analisi automatizzata di milioni di informazioni disponibili da fonti pubbliche tra cui report aziendali, normative, iniziative volontarie, news, social media, fornendo una prospettiva esterna di rischi e opportunità regolatori, strategici e reputazionali.

ANALISI DI MATERIALITÀ: LE FASI DEL LAVORO DI REVISIONE



1 Partendo dalla ricognizione della situazione attuale riguardo le attività di stakeholder engagement, l'analisi della rassegna stampa interna, le richieste degli investitori SRI, gli studi di settore, le istanze specifiche pervenute dagli stakeholder, è stata redatta una lista di tematiche rilevanti in relazione al modello di business del Gruppo già mappate e/o potenziali, che sono state ricondotte a 28 temi mappati dall'applicazione di materiality assessment di Datamaran.

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

- l'ambito "regolatorio": principali leggi e direttive che hanno un impatto sul settore delle infrastrutture di trasporto in tutti i Paesi dove opera Atlantia. L'analisi è stata condotta per la normativa obbligatoria e per quella in fase di recepimento o volontaria (complessivamente circa 2.200 iniziative analizzate);
- l'ambito "media": mappando le principali notizie rilevanti di settore provenienti dagli organi di stampa online (7.600 articoli) e dai social network (Twitter);
- l'ambito "aziende": per quest'ultimo sono stati effettuati tre benchmark, il primo relativo ai principali competitor a livello globale di Atlantia, il secondo relativo alle aziende dei settori costruzione, infrastrutture di trasporto e ingegneria, il terzo relativo alle prime 30 imprese italiane per capitalizzazione, per oltre 175 aziende complessive. Per i benchmark sono state considerate le informazioni pubbliche contenute nei documenti finanziari (bilanci di esercizio e informazioni SEC per le imprese statunitensi) e non finanziari (Report di sostenibilità, bilanci integrati, bilanci sociali, bilanci ambientali ecc.) delle società analizzate;
- la materialità SASB: nel processo 2019, quale ulteriore elemento di analisi, è stata presa in considerazione la valutazione di materialità dei 28 temi mappati ottenuta con il tool di materiality assessment messo a punto dal Sustainability Accounting Standards Board, facendo riferimento ad alcuni settori tra cui in particolare quello del trasporto stradale, aereo, quello dell'ingegneria e delle costruzioni e della logistica. Gli standard SASB^[3] hanno un focus specifico sulla percezione dei temi rilevanti dal punto di vista degli investitori. Pertanto, questo modello di materialità si basa principalmente sulla valutazione degli effetti che le tematiche ESG possono avere sulle condizioni finanziarie o sulle prestazioni operative delle aziende all'interno di uno specifico settore.

3 In questa seconda fase sono state svolte dieci interviste con il top management di Atlantia e gli Amministratori Delegati delle principali società controllate.

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

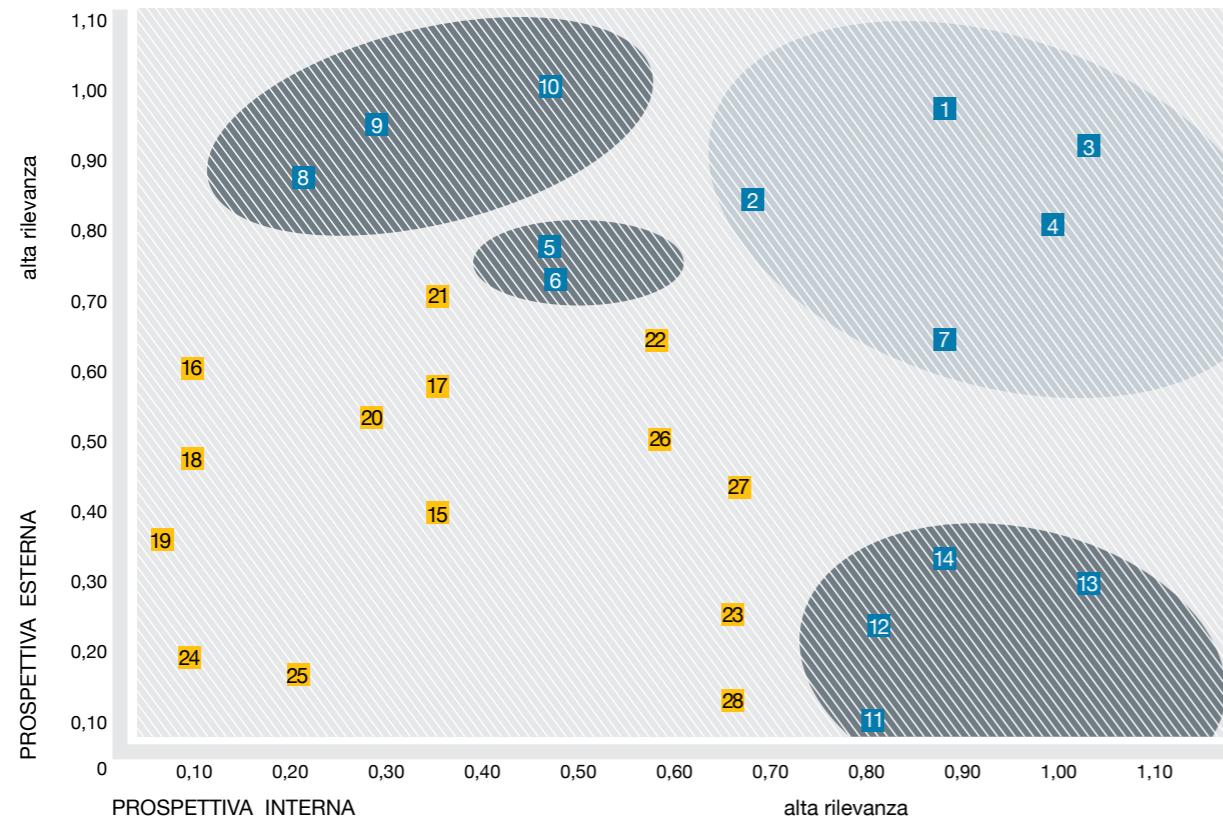
4 Sulla base della percezione esterna e dell'importanza attribuita a ciascuna tematica dal top management sono state individuate le tematiche economiche, sociali, ambientali e di governance materiali, quelle che cioè possono generare impatti significativi sull'operatività del Gruppo. I risultati delle indagini svolte sono stati analizzati ed elaborati nella matrice di materialità di seguito riportata nella quale:

- ciascun punto rappresenta una tematica oggetto di indagine;
- il posizionamento delle tematiche materiali è il risultato dell'importanza che è stata loro attribuita a livello di organizzazione interna e dall'esterno;
- le tematiche materiali sono rappresentate dai punti nei quadranti in alto a destra.

[1] www.globalreporting.org/standards
[2] integratedreporting.org

[3] www.sasb.org

MATRICE DI MATERIALITÀ 2019



| TEMI MATERIALI | |
|---|--|
| 1 - Anti-corruption and bribery | 10 - Tackling climate change & improving air quality |
| 2 - Health & safety and wellbeing | 11 - Local community support |
| 3 - Product and service safety | 12 - People management, development and attraction |
| 4 - Customer satisfaction | 13 - Long term value and business |
| 5 - Energy efficiency | 14 - Transparency |
| 6 - Innovation & digitalization | |
| 7 - Governance | |
| 8 - Labor rights | |
| 9 - Customer privacy & information security | |

| ALTRI TEMI |
|--------------------------------------|
| 15 - Waste management |
| 16 - Water management |
| 17 - Equal opportunity and diversity |
| 18 - Competitive pressure |
| 19 - Materials management |
| 20 - Geopolitical events |
| 21 - Noise pollution |
| 22 - Land protection |
| 23 - Stakeholder inclusion |
| 24 - Human rights |
| 25 - Responsible supply chain |
| 26 - Sustainable mobility |
| 27 - Responsible tax practices |
| 28 - Responsible investment |

In coerenza con quanto definito dalle linee guida GRI, sono state considerate materiali anche le tematiche con maggiore significatività sulle due prospettive (dimensioni con valore soglia > 0,70 - scala da 0 a 1). Nella sezione Appendice si riporta il quadro di raccordo tra le tematiche ad alta rilevanza e gli indicatori GRI-Standards.

A seguito dell'aggiornamento della matrice di materialità, in generale non si evidenziano scostamenti rispetto all'anno precedente, tali da essere considerati significativi. Si segnala soltanto una maggiore evidenza, rispetto al 2018, per i temi relativi a innovazione e digitalizzazione e supporto alle comunità locali.

2. Stakeholder engagement

Principi guida

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

Obiettivi

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

PERCHÉ COINVOLGERE GLI STAKEHOLDER

Il dialogo con gli stakeholder è uno "strumento" essenziale per ogni settore del business di gruppo dalla progettazione, alle fasi operative di costruzione e gestione delle infrastrutture: i rapporti con le comunità; l'implementazione della normativa; l'interlocuzione con media e canali social; il confronto con i clienti e i fornitori; i rapporti con Istituzioni, Autorità di controllo, amministrazioni locali e mondo accademico; il rapporto con gli investitori; le attività all'interno delle associazioni industriali e di categoria. Un confronto costante, che vede coinvolti diversi attori interni al Gruppo e rappresenta una parte rilevante del nostro impegno sul territorio e in ambito internazionale.

COME SI INDIVIDUANO GLI STAKEHOLDER

Il processo di individuazione degli stakeholder più rilevanti avviene valutando i rischi e le opportunità proprie dello specifico stakeholder, la sua disponibilità e capacità di dialogo, la sua reputazione e le 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 di governo. Particolare rilevanza assumono anche i rapporti con gli stakeholder locali, regioni e comuni, nonché le soprintendenze, i territori e le comunità per garantire una pianificazione dello sviluppo dei territori condivisa. Le modalità di rapporto con i principali stakeholder sono definite in una serie di codici di comportamento e di procedure interne, finalizzate a garantire trasparenza e correttezza relazionale. Le singole società del Gruppo hanno costituito, poi, specifici organismi di controllo e canali di comunicazione per rafforzare e ampliare il coinvolgimento a livello locale, creando un dialogo continuo su numerosi temi.

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

ATLANTIA PER GENOVA

Anche nel 2019 è proseguito l'impegno di Autostrade per l'Italia per la Comunità genovese, in particolare con l'erogazione di nuove tranches di contributi economici a favore delle attività commerciali e le imprese in sofferenza a causa delle modifiche alla viabilità per la realizzazione del nuovo viadotto, e l'attivazione di borse di studio a favore dei ragazzi minorenni, figli di cinque vittime della tragedia del Ponte Morandi. Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sulla Gestione e al sito web www.autostrade.it sezione Autostrade per Genova.

Le principali fondazioni, associazioni nazionali e internazionali alle quali partecipano le società del Gruppo

| | | | |
|---|--|--|---|
| AISCAT (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori) | ACI (Airport Council International) | IBTTA (International Bridge Tunnels and Turnpike Association) | Confindustria |
| ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio) | Assoaeroporti (Associazione delle Società di Gestione Aeroportuale Italiane) | Seopan (Asociacion de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras) | UN Global Compact (adesione dal 2004) |

GLI STAKEHOLDER DEL GRUPPO ATLANTIA



| Organismi e strumenti di engagement | |
|---|---|
| CLIENTI | <ul style="list-style-type: none"> Indagini periodiche per la soddisfazione del cliente Canali tv e radio Call center commerciali Call center di servizio e assistenza Email dedicate al cliente per suggerimenti, comunicazioni, reclami Canali di social network Siti web Strutture interne deputate alla gestione dei clienti su diversi temi Comitati e momenti di incontro periodico con le Associazioni dei consumatori Carte dei servizi App dedicate per servizi di infoviabilità e accessibilità |
| DIPENDENTI | <ul style="list-style-type: none"> Sistemi di performance management Siti intranet Tavoli di contrattazione con organizzazioni sindacali Indagini di clima interno Social network Workshop tematici Counselling Incontri periodici con il vertice aziendale Portali tematici (es. salute, welfare, formazione e sviluppo) House organ Ethics Officer e Piattaforma digitale di Whistleblowing (www.atlantia.it/it/corporate-governance/whistleblowing) |
| INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA | <ul style="list-style-type: none"> Comunicati risultati annuali e semestrali Group meetings, Conference call, incontri one to one Assemblea azionisti Infrastructure Channel (www.infrastructure-channel.com) Area informativa web e reportistica finanziaria e non finanziaria |
| ISTITUZIONI | <ul style="list-style-type: none"> Interrogazioni e audizioni parlamentari Gruppi di lavoro Consultazioni pubbliche Seminari, think tank Incontri con organismi tecnici ministeriali Collaborazioni e protocolli d'intesa |
| FORNITORI | <ul style="list-style-type: none"> Ethics Officer e Piattaforma digitale di Whistleblowing (www.atlantia.it/it/corporate-governance/whistleblowing) Audit e sopralluoghi/ispezioni Iniziative di capacity building (es. supporto alla certificazione) Incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori |
| COMUNITÀ E AMBIENTE | <ul style="list-style-type: none"> Incontri periodici con le istituzioni locali Conferenze e comunicati stampa Collaborazioni con Università e centri di ricerca (progetti, corsi universitari, master, borse di studio) Siti Internet e social network Partnership con associazioni no profit, fondazioni, ONG del territorio Progetti per la valorizzazione culturale e dei territori Collaborazioni e protocolli d'intesa |

Mappa della sostenibilità



1. Le linee guida di sostenibilità

A settembre 2015, l'Assemblea Generale dell'ONU ha approvato i 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs) da raggiungere entro il 2030. Per centrare l'obiettivo, è richiesto agli stati, ai settori produttivi, alle imprese, agli istituti finanziari di ri-orientare i propri piani strategici.

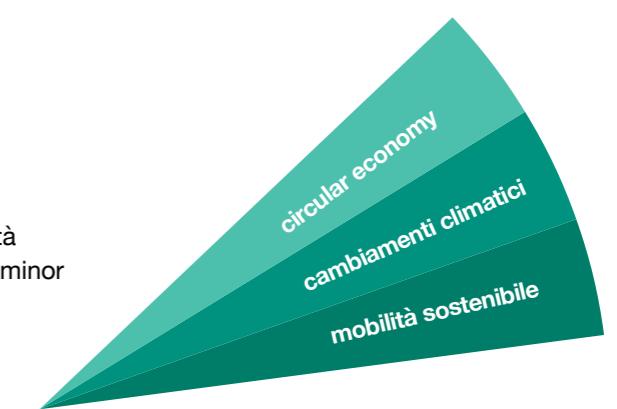
Questi obiettivi costituiscono un riferimento fondamentale per la comunità internazionale e per Atlantia nel condurre le proprie attività. Il Gruppo Atlantia ha scelto di elaborare le linee guida di sostenibilità a partire dagli SDGs, in particolare individuando i 9 più affini al proprio core business.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



MACROTREND

Un altro fattore chiave sono i macrotrend che attraversano l'evoluzione del settore, ovvero la mobilità sostenibile (ricerca di soluzioni per lo spostamento al minor impatto ambientale), i cambiamenti climatici (in forma di mitigazione e contrasto, ma anche di adattamento) e la circular economy, ovvero l'attenzione al fine vita degli asset e alla possibilità di riuso di elementi.



I PILASTRI

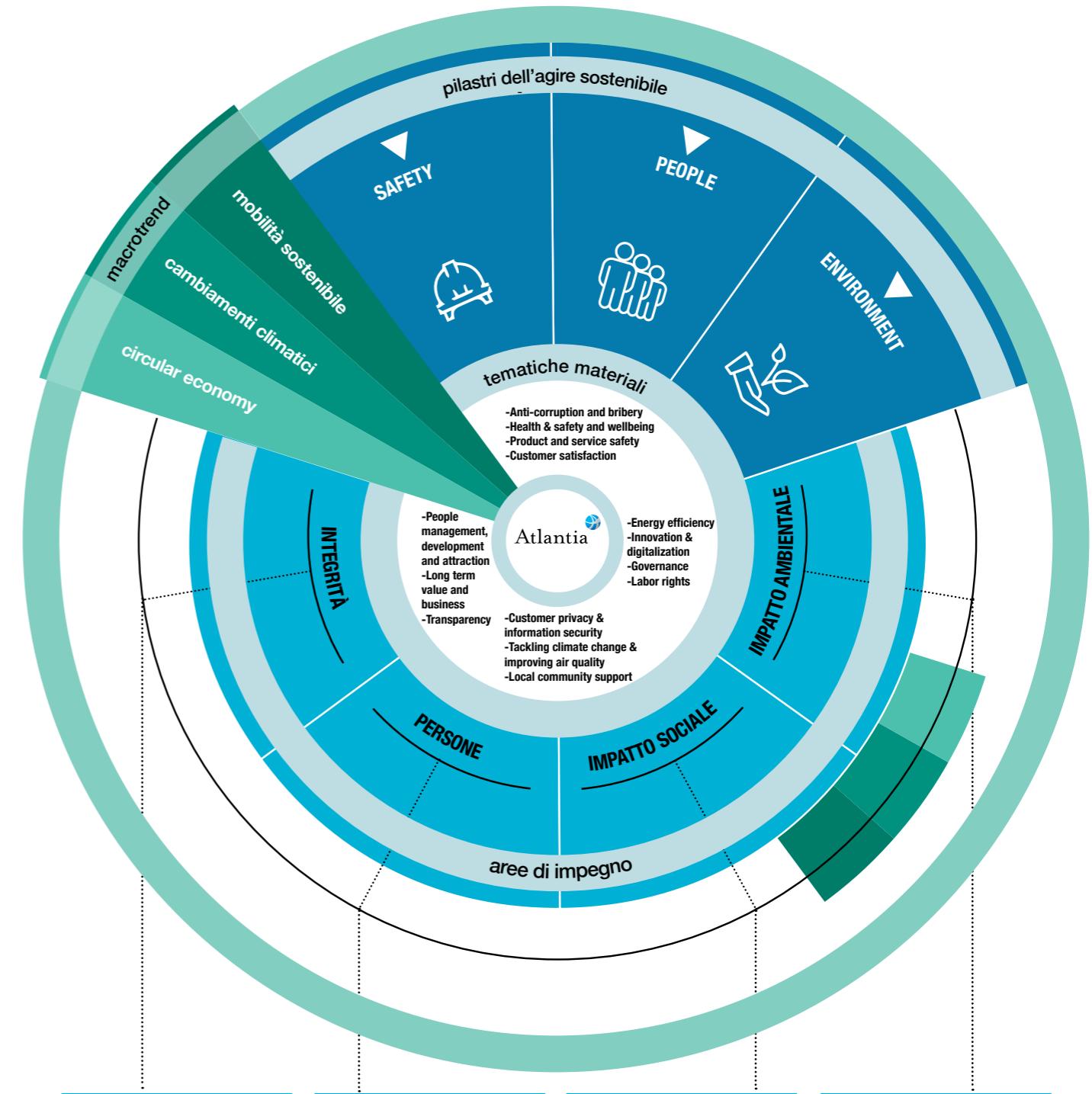
Per declinare gli obiettivi nella propria realtà aziendale, Atlantia ha condotto un'analisi del contesto interno ed esterno nel quale si trova a operare. Tale analisi ha evidenziato i tre pilastri dell'agire sostenibile: sicurezza, persone e ambiente.



I TEMI MATERIALI

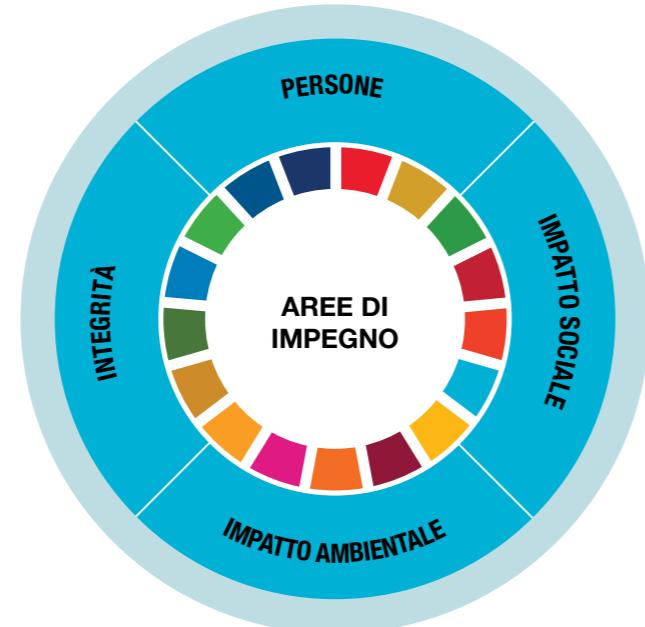
Un elemento imprescindibile dell'analisi sono i temi materiali emersi dalla matrice (vedi a pag. 52), che evidenziano gli aspetti principali sui quali si concentra l'attenzione dell'impresa e dei suoi stakeholder.

- | | | |
|---|---|--|
| 1- Anti-corruption and bribery 2- Health & safety and wellbeing 3- Product and service safety 4- Customer satisfaction 5- Energy efficiency 6- Innovation & digitalization | 7- Governance 8- Labor rights 9- Customer privacy & information security 10- Tackling climate change & improving air quality | 11- Local community support 12- People management, development and attraction 13- Long term value and business 14- Transparency |
|---|---|--|



LE AREE DI IMPEGNO

Da quest'analisi interna/esterna e dai macro-obiettivi globali sono scaturite quattro aree su cui si snoda l'impegno di Atlantia e delle società controllate, chiamate a sistematizzare le loro attività per allinearsi a queste direttive.



INTEGRITÀ
Rispetto e diffusione dei **principi etici** (incluso anticorruzione), **modelli di gestione** certificati e **stakeholder engagement**
Centralità delle persone attraverso la promozione del talento, delle **competenze** e del **welfare**



PERSONE
Miglioramento continuo degli **standard di sicurezza** autostradale e aeroportuale e di **qualità del servizio**
Innovazione: progetti sui temi sicurezza, smart road, ambiente



IMPATTO SOCIALE
Miglioramento continuo degli **standard di sicurezza** autostradale e aeroportuale e di **qualità del servizio**
Innovazione: progetti sui temi sicurezza, smart road, ambiente



IMPATTO AMBIENTALE
Riduzione dell'impronta ambientale
Climate Change: riduzione delle emissioni dirette di GHG con obiettivo di neutralità entro il 2050



Capitali



- 1 Capitale finanziario
- 2 Capitale infrastrutturale
- 3 Capitale umano
- 4 Capitale sociale
- 5 Capitale naturale

Capitale finanziario



Capitale finanziario

I dati economici 2019 sono caratterizzati dal contributo del gruppo Abertis per l'intero anno. In particolare, anche per effetto dei ricavi del gruppo Abertis, nel 2019 sono stati generati complessivamente 12.282 milioni di euro di valore economico, in aumento del 70% circa sul 2018.



Totale
ricavi

11.630 mln di €
totale ricavi



Valore
economico

78%
quota valore economico
distribuito



FFO

4.969 mln di €
cash flow operativo



Investimenti

1.794
mln di €
investimenti operativi

59 mln di €
investimenti e costi per
innovazione, ricerca e sviluppo



EBITDA

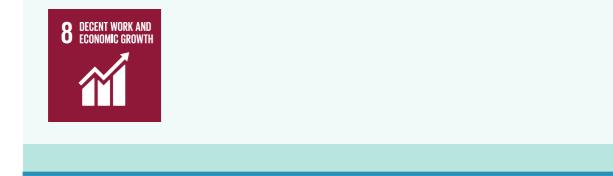
5.727 mln di €
marginale operativo lordo

[1] Totale ricavi di Abertis nel 2019 pari a circa 5,6 miliardi di euro.

[2] In linea con quanto previsto dall'indicatore 201.1 dei GRI standards, il dato è al lordo di ammortamenti, costi e oneri capitalizzati, imposte differite e accantonamenti.

1. Key figures

| Principali indicatori | 2018 | 2019 ^[4] | Variazione ass. |
|--|---------------|---------------------|-----------------|
| Dati in milioni di euro | | | |
| Totale ricavi | 6.916 | 11.630 | 4.714 |
| Totale costi operativi netti | -3.148 | -5.903 | -2.755 |
| Margine operativo lordo (EBITDA) | 3.768 | 5.727 | 1.959 |
| Risultato operativo (EBIT) ^[3] | 1.985 | 1.666 | -319 |
| Utile (Perdita) del periodo ^[3] | 984 | 357 | -627 |
| Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo ^[3] | 775 | 136 | -639 |
| Patrimonio netto di Gruppo ^[3] | 16.868 | 14.903 | -1.965 |
| Indebitamento finanziario netto ^[3] | 38.791 | 36.722 | -2.069 |
| Capitale Investito netto ^[3] | 55.659 | 51.625 | -4.034 |
| FFO (Cash Flow operativo) | 2.984 | 4.969 | 1.985 |
| Investimenti operativi | 1.125 | 1.794 | 669 |
| Investimenti e costi per innovazione, ricerca e sviluppo | 26 | 59 | 33 |



[3] I prospetti contabili relativi al 2018 presentano delle variazioni rispetto a quanto pubblicato nel 2019, come illustrato nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria annuale 2019 di Atlantia, a cui si rimanda per ogni eventuale approfondimento.

[4] I dati del 2019 includono il contributo del gruppo Abertis per l'intero anno, mentre il 2018 include due soli mesi di contribuzione del gruppo Abertis.

2. Andamento gestionale, economico e finanziario

| Dati "Reported" | Dati in milioni di euro | Ricavi verso terzi | Ricavi Intersettoriali | Totale ricavi | EBITDA | FFO (Cash Flow operativo) | Investimenti |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------------|------------------------|---------------|--------|---------------------------|--------------|
| Attività autostradali italiane | | | | | | | |
| 2018 | 3.954 | 50 | 4.004 | 1.991 | 1.708 | 592 | |
| 2019 | 4.012 | 71 | 4.083 | 710 | 1.435 | 559 | |
| Attività autostradali estere | | | | | | | |
| 2018 | 625 | 1 | 626 | 457 | 388 | 64 | |
| 2019 | 694 | 1 | 695 | 522 | 392 | 112 | |
| Attività aeroportuali italiane | | | | | | | |
| 2018 | 934 | 1 | 935 | 580 | 437 | 183 | |
| 2019 | 952 | 1 | 953 | 596 | 437 | 258 | |
| Attività aeroportuali estere | | | | | | | |
| 2018 | 305 | - | 305 | 139 | 98 | 67 | |
| 2019 | 290 | - | 290 | 122 | 90 | 70 | |
| Atlantia e altre attività | | | | | | | |
| 2018 | 271 | 401 | 672 | 51 | - 1 | 55 | |
| 2019 | 321 | 444 | 765 | 44 | 51 | 108 | |
| Gruppo Abertis | | | | | | | |
| 2018 | 827 | - | 827 | 550 | 354 | 175 | |
| 2019 | 5.361 | - | 5.361 | 3.735 | 2.566 | 701 | |
| Elisioni e rettifiche di consolidato | | | | | | | |
| 2018 | - | - 453 | - 453 | - | - | - | - 11 |
| 2019 | - | - 517 | - 517 | - 2 | - 2 | - | - 14 |
| Totale Gruppo Atlantia | | | | | | | |
| 2018 | 6.916 | - | 6.916 | 3.768 | 2.984 | 1.125 | |
| 2019 | 11.630 | - | 11.630 | 5.727 | 4.969 | 1.794 | |

Rispetto alla precedente Relazione Finanziaria Annuale, si evidenzia che nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 non sono stati rappresentati l'EBITDA adjusted e l'FFO-Cash Flow Operativo adjusted, in quanto ritenuti non più rilevanti ai fini del monitoraggio delle performance economico-finanziarie del Gruppo.

Premessa

Il perimetro di consolidamento del gruppo Atlantia al 31 dicembre 2019 non ha subito variazioni di rilievo rispetto all'esercizio precedente, si segnala tuttavia il consolidamento integrale della società concessionaria spagnola Autopistas Trados-45 (di cui Iberpistas S.A., controllata al 100% da Abertis Autopista España S.A., già deteneva il 50% del capitale sociale) e la cessione da parte di Abertis Infraestructuras della propria quota dell'89,7% in Hispasat S.A. determinando il deconsolidamento della stessa società e delle società da questa controllate.

Analisi dei costi e dei ricavi (vs 2018)

I “**Ricavi da pedaggio**” sono pari a 9.256 milioni di euro e presentano un incremento di 4.264 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 (4.992 milioni di euro). Al netto degli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, che incidono negativamente per 19 milioni di euro, e il contributo del gruppo Abertis, pari a 4.164 milioni di euro, i ricavi da pedaggio si incrementano di 119 milioni di euro, principalmente per effetto dei seguenti fenomeni:

- Il maggior contributo delle concessionarie autostradali estere (+88 milioni di euro), riconducibile sia agli adeguamenti tariffari che all'incremento del traffico delle concessionarie in Cile (+4,7%), Brasile (+4,6 %) e Polonia (+0,6%);
- La crescita del traffico sulla rete italiana (+0,7%) che, considerando anche l'effetto positivo del mix di traffico, determina un incremento di 32 milioni di euro. Si segnala che l'iniziativa relativa all'esenzione del pedaggio sull'area genovese ha originato nel 2019 minori ricavi da pedaggio stimabili in circa 12 milioni di euro.

I “**Ricavi per servizi aeronautici**” sono pari a 826 milioni di euro con un decremento di 8 milioni di euro rispetto al 2018 (834 milioni di euro) principalmente per l'impatto delle variazioni tariffarie del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur.

Gli “**Altri ricavi operativi**” sono complessivamente pari a 1.548 milioni di euro e si incrementano di 458 milioni di euro rispetto al 2018 (1.090 milioni di euro) principalmente in relazione al maggior apporto del gruppo Abertis, pari a 370 milioni di euro, all'aumento delle attività verso committenti terzi di Pavimental, e alla rilevazione nel 2019 dei proventi da risarcimenti assicurativi di Autostrade per l'Italia correlati all'evento del 14 agosto 2018 (circa 38 milioni di euro).

I “**Costi operativi netti**” ammontano complessivamente a 5.903 milioni di euro e si incrementano di 2.755 milioni di euro rispetto al 2018 (3.148 milioni di euro).

I “**Costi esterni gestionali**” sono pari a 2.386 milioni di euro e si incrementano di 1.180 milioni di euro rispetto al 2018 (1.206 milioni di euro). Escludendo il contributo del gruppo Abertis, pari a 878 milioni di euro, i costi esterni gestionali si incrementano di 302 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Gli oneri conseguenti al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera quasi interamente coperti dall'utilizzo dei fondi accantonati nell'esercizio precedente;
- L'aumento dei costi di manutenzione di Autostrade per l'Italia (circa 103 milioni) per maggiori interventi sulla rete autostradale in relazione all'anticipo dei programmi operativi e alle nuove e più complesse procedure di gara (avviate già nel 2017) che avevano condizionato gli interventi nel 2018.

Gli “**Oneri concessori**” ammontano a 609 milioni di euro e si incrementano di 77 milioni di euro rispetto al 2018 (532 milioni di euro). Escludendo il maggior contributo del gruppo Abertis (53 milioni di euro), gli oneri concessori si incrementano di 24 milioni di euro principalmente per la contabilizzazione tra i costi operativi di oneri della concessionaria Stalexport Autostrada Malopolska.

La “**Variazione operativa dei fondi**” nel 2019 ha un impatto negativo per 1.426 milioni di euro (negativo per 437 milioni di euro nel 2018). La variazione operativa dei fondi nei due esercizi a confronto è negativa per 989 milioni di euro, principalmente per l'accantonamento, pari a 1.500 milioni di euro, correlato all'impegno assunto da Autostrade per l'Italia volto alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT, rispetto agli accantonamenti (455 milioni euro) iscritti nel 2018, a seguito del crollo del Viadotto Polcevera. Si segnala inoltre che nel corso del 2019 sono stati utilizzati 225 milioni di euro per interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, sostanzialmente compensati da accantonamenti, per 210 milioni di euro, attribuibili in prevalenza all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete, previsti nel nuovo piano strategico di Autostrade per l'Italia nonché alla dinamica dei tassi di interesse utilizzati per l'adeguamento del valore attuale del fondo stesso.

Il “**Costo del lavoro netto**” è pari a 1.482 milioni di euro e si incrementa di 509 milioni di euro (973 milioni di euro nel 2018), principalmente per il maggior contributo del gruppo Abertis (444 milioni di euro) e per gli effetti della risoluzione consensuale con l'Amministratore Delegato di Atlantia e per i maggiori oneri relativi ai piani di incentivazione del personale.

Risultati e altri componenti economici

Il “**Margine operativo lordo**” (EBITDA) è pari a 5.727 milioni di euro, con un incremento di 1.959 milioni di euro rispetto al 2018 (3.768 milioni di euro) attribuibile essenzialmente al diverso apporto del gruppo Abertis (3.186 milioni di euro) parzialmente compensato dall'impegno assunto da Autostrade per l'Italia verso il MIT (1.500 milioni di euro). Su base omogenea pro-forma il margine operativo lordo si incrementa di 56 milioni di euro (+1%).

Gli “**Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore**” sono pari a 3.957 milioni di euro e si incrementano di 2.342 milioni di euro rispetto al 2018 (1.615 milioni di euro), principalmente attribuibili al contributo del gruppo Abertis (2.224 milioni di euro).

La voce “**Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi**” è pari a 104 milioni di euro e si decrementa di 64 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (168 milioni di euro) risentendo principalmente dell'aggiornamento della stima del valore attuale degli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Aéroports de la Côte d'Azur rilevato nel corso del 2018.

Il “**Margine operativo**” (EBIT) è pari a 1.666 milioni di euro, con un decremento di 319 milioni di euro rispetto al 2018 (1.985 milioni di euro).

I “**Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi**” sono pari a 259 milioni di euro e si incrementano di 149 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (110 milioni di euro) per il maggior contributo di talune concessionarie autostradali spagnole e cilene del gruppo Abertis.

Gli “**Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni**” sono pari a 78 milioni di euro e si incrementano di 25 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 (53 milioni di euro) essenzialmente per il maggior apporto del gruppo Abertis.

Gli “**Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari**” sono pari a 1.426 milioni di euro e si incrementano di 752 milioni di euro rispetto al 2018 (674 milioni di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

- i maggiori oneri finanziari apportati dal gruppo Abertis e da Abertis HoldCo (complessivamente pari a 730 milioni di euro);

- i maggiori oneri finanziari da finanza derivata di Atlantia e Autostrade per l'Italia (108 milioni di euro);
- la rilevazione nel corso del 2019 dei dividendi deliberati da Hochtief per un ammontare pari a 63 milioni di euro;
- minori oneri finanziari per interessi passivi (43 milioni di euro) connessi al rimborso a novembre 2018 del prestito obbligazionario retail di Atlantia e al rimborso, a febbraio 2019, del prestito obbligazionario emesso nel 2012 da ASPI

Gli **"Oneri finanziari capitalizzati"** sono pari a 29 milioni di euro e si incrementano di 20 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto (9 milioni di euro) prevalentemente per il maggior apporto del gruppo Abertis (16 milioni di euro).

Gli **"Oneri fiscali"** complessivi sono pari a 107 milioni di euro e registrano un decremento di 293 milioni di euro rispetto al 2018 (400 milioni di euro), sostanzialmente in linea con il decremento del "Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento".

L'**"Utile dell'esercizio"**, pari a 357 milioni di euro, comprensivi del maggiore apporto del gruppo Abertis pari a 223 milioni di euro, si decrementa di 627 milioni di euro rispetto al 2018 (984 milioni di euro).

L'**"Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo"** è pari a 136 milioni di euro e presenta un decremento di 639 milioni di euro rispetto al 2018 (775 milioni di euro) risentendo dei maggiori accantonamenti dell'esercizio solo in parte compensati dal maggior contributo del gruppo Abertis.

Il **"Flusso finanziario netto generato da attività di esercizio"** dell'esercizio 2019 è pari a 4.662 milioni di euro e si incrementa di 1.719 milioni di euro rispetto al 2018 (2.943 milioni di euro) principalmente per effetto del maggior contributo del gruppo Abertis pari a 2.204 milioni di euro e ai maggiori flussi finanziari assorbiti nel 2019 dal capitale operativo.

Il **"Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo"**, pari a 7.408 milioni di euro, presenta un decremento di 983 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (8.391 milioni di euro) originato essenzialmente dai seguenti effetti combinati:

- i dividendi deliberati da Atlantia relativi all'esercizio 2018 (736 milioni di euro);
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (al netto dei relativi effetti fiscali) pari a 414 milioni di euro;
- l'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo Atlantia, pari a 136 milioni.

La **situazione finanziaria** al 31 dicembre 2019 del gruppo Atlantia presenta un indebitamento finanziario netto complessivo pari a 36.722 milioni di euro (38.791 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

Infine, alla data della predisposizione del presente Bilancio, sussistono talune significative incertezze principalmente riconducibili al quadro concessorio e regolatorio della controllata Autostrade per l'Italia, connesse all'evento del 14 agosto 2018, nonché ai rischi di liquidità e finanziari, conseguenti anche alle restrizioni normative alla mobilità, con significative ripercussioni sui livelli di traffico, adottate da numerosi governi al diffondersi della pandemia da Covid-19.

A fronte di tali incertezze, tuttavia, si ritiene che, relativamente ad Autostrade per l'Italia, il rischio di esercizio della revoca della concessione non sia ragionevolmente probabile e che sia ragionevolmente possibile la conclusione di un accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che determini la cessazione della procedura di contestazione avviata.

Relativamente ad Atlantia, si ritiene che:

- il rischio liquidità sia ragionevolmente non probabile sulla base delle riserve di liquidità della Capogruppo e delle scadenze dei finanziamenti in essere;
- i rischi finanziari potenzialmente rilevanti, a causa della situazione finanziaria della controllata Autostrade per l'Italia (rischi di rimborso anticipato del debito garantito da Atlantia), nonché del contesto determinatosi a seguito delle restrizioni normative alla mobilità conseguenti alla diffusione della pandemia da Covid-19, non siano ragionevolmente probabili.

3. Distribuzione del valore aggiunto creato

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 2019 sono stati generati 12.282 milioni di euro di valore economico, in aumento di circa il 70% sul 2018, per effetto in particolare dei ricavi del Gruppo Abertis contabilizzati per l'intero esercizio 2019.

| Composizione del valore economico generato | | | |
|---|-----------|------------|--------|
| Dati in migliaia di euro | 2018 | 2019 | Var % |
| Valore economico creato ^[5] | 7.265.583 | 12.282.229 | 69,05% |
| Ricavi netti da pedaggio | 4.992.213 | 9.256.381 | 85,42% |
| Ricavi per servizi aeronautici | 834.036 | 825.955 | -0,97% |
| Lavori su ordinazione | 36.789 | 69.132 | 87,91% |
| Altri ricavi operativi | 1.052.712 | 1.478.497 | 40,45% |
| Altri ricavi e proventi (inclusi proventi finanziari) | 349.833 | 652.264 | 86,45% |

Il valore economico risulta così distribuito agli stakeholder del Gruppo:

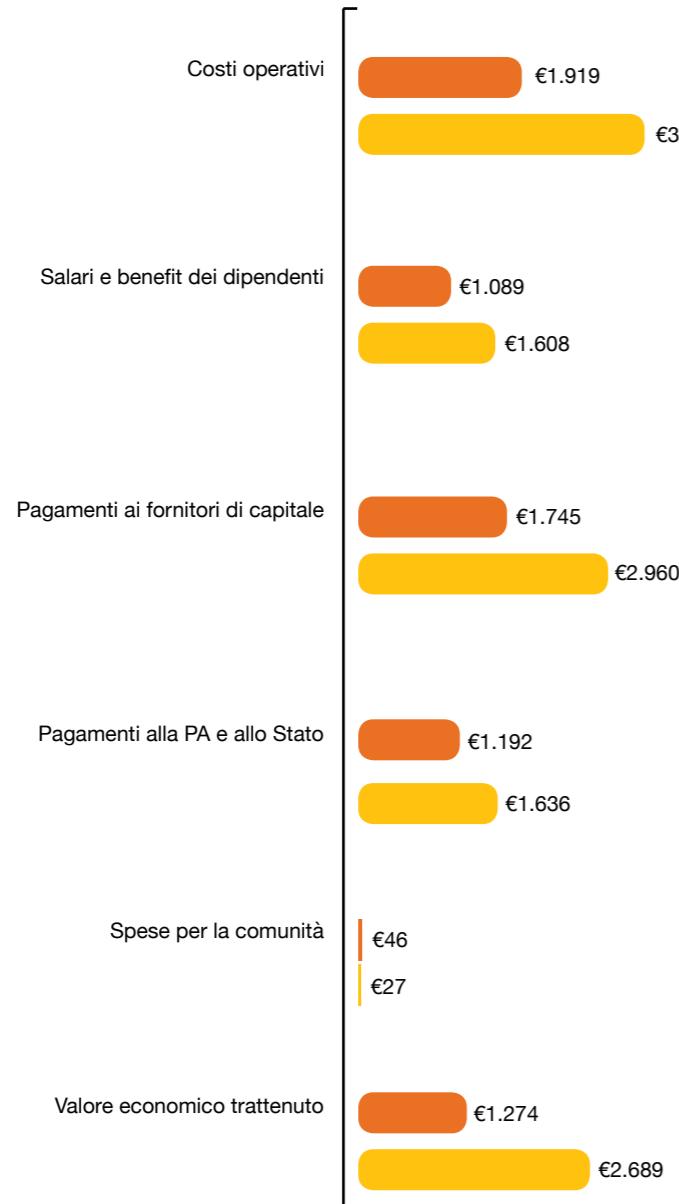
- oltre il 27% del totale è rappresentato da costi operativi per beni e servizi (circa 3.360 milioni di euro) che vanno a beneficio dell'indotto generato e quindi del tessuto di imprese nei territori in cui è presente il gruppo.
- ai fornitori di capitale di rischio e di credito il 24% del totale a titolo di remunerazione dei prestiti contratti e mediante la distribuzione di dividendi, per un totale di 2.960 milioni di euro;
- a favore dello Stato circa 1.636 milioni di euro (13% del totale) come imposte dirette, indirette, e oneri concessori;
- ai dipendenti una quota del 13% per circa 1.608 milioni di euro per salari stipendi, benefit, compensi di amministratori, oneri sociali e altri costi;
- alla comunità, circa 27 milioni di euro (0,2% del totale) come liberalità. Il valore delle liberalità esprime solo una rappresentazione parziale delle effettive spese sostenute per le comunità e i territori collegate alle attività di business del gruppo, e non incluse in questa rappresentazione in linea con la metodologia GRI adottata.

A valle della distribuzione risultano 2.689 milioni di euro di valore economico trattenuto^[6].

[5] Totale ricavi di Abertis nel 2019 pari a circa 5,6 miliardi di euro.

[6] In linea con quanto previsto dall'indicatore 201.1 dei GRI standards, il dato è al lordo di ammortamenti, costi e oneri capitalizzati, imposte differite e accantonamenti, per le cui variazioni nell'esercizio 2019 si rimanda al paragrafo precedente.

VALORE ECONOMICO CREATO E DISTRIBUITO (€/MLN)



4. Il sistema tariffario

Le tariffe in autostrada in Italia: Autostrade per l'Italia

LA FORMULA DI ADEGUAMENTO DELLA TARIFFA



TARIFFA FINALE UNITARIA A KM

=

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

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

Adeguamento tariffario di Autostrade per l'Italia

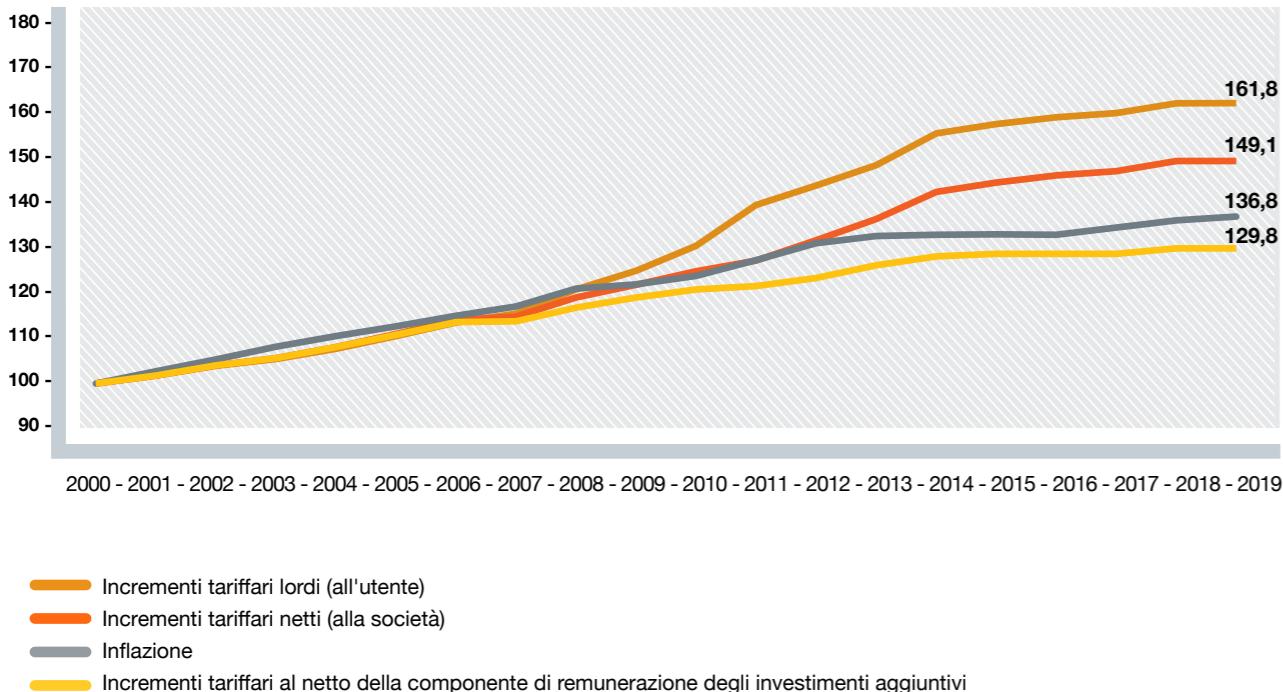
=

70% ΔP%
(Componente inflazione)

+

(X% + K%)
(Componenti di investimento)

Nel 2019 non si è registrata alcuna variazione nelle tariffe di Autostrade per l'Italia. Il grafico evidenzia come gli incrementi tariffari al netto della componente di remunerazione degli investimenti aggiuntivi si siano largamente tenuti al di sotto della dinamica inflazionistica.



Le tariffe delle altre concessionarie italiane del gruppo hanno fatto registrare nel 2019 le seguenti variazioni percentuali sull'anno precedente:

- Società Italiana per il Traforo Monte Bianco: +2,73%
- Raccordo Autostradale Valle Aosta: + 6,32% (sospeso per tutto il 2019 ai residenti pendolari con Telepass)
- Tangenziale di Napoli: +1,82%
- Autostrade Meridionali: 0%
- Società Autostrada Tirrenica: 0%
- Autostrada A4 - Brescia Padova: 0%

Società estere: variazioni tariffarie 2019

SPAGNA

A partire dal 1° gennaio 2019 le concessionarie spagnole hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:

- +1,7% per le concessioni statali (Acesa, Aumar, Castellana, Avasa, Aulesa) per l'adeguamento al 100% dell'inflazione calcolata come media dell'indice di variazione annuale nel periodo di riferimento 1 novembre 2017 – 31 ottobre 2018;
- +2,2% per le concessioni con il Governo regionale della Catalogna (Aucat, Invicat, Tunels) per l'adeguamento al 95% dell'indice di variazione annuale dell'inflazione di ottobre 2018 (2,3%).

FRANCIA

A partire dal 1° febbraio 2019 le concessionarie francesi hanno incrementato le tariffe dell'1,7%, per effetto combinato del 70% dell'inflazione del 2018 (+1,9%) e di adeguamenti puntuali legati al recupero del congelamento degli incrementi tariffari del 2015 e della remunerazione del piano di investimenti aggiuntivo "Plan de Investissement Autoroutier" (+0,3% complessivamente).

CILE

Nel 2019 le concessionarie cilene hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali contrattuali:

- le tariffe di Los Lagos, a seguito dell'aggiornamento tariffario del 1° gennaio 2019, risultano sostanzialmente invariate per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2018 (+2,8%) e della riduzione del premio di sicurezza (premio riconosciuto nel 2019 +2,0%, diminuito del premio del 2018 pari al +5,0%).
- a partire dal 1° gennaio 2019 (dal 10 gennaio per Litoral Central) le concessionarie di Grupo Costanera hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:
 - +6,4% per Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororiente per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2018 (+2,8%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%^[7];
 - +4,3% per AMB per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2018 (+2,8%) e del fattore di maggiorazione dell'1,5%;
 - +2,8% per Litoral Central, per l'effetto dell'adeguamento all'inflazione 2018.
- le tariffe di Autopista Central e di Autopista de Los Andes sono state incrementate del 6,4% a partire dal 1° gennaio 2019, per l'effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione nel periodo 1° dicembre 2017 – 30 novembre 2018 (+2,8%) e del fattore di maggiorazione pari al 3,5%;
- le tariffe di Autopista del Sol sono state incrementate a partire dal 1° gennaio 2019 dell'1,3%, pari all'adeguamento all'inflazione nel semestre 1° giugno – 30 novembre 2018, e ancora a partire dal 1° luglio 2019 del 1,4%, pari all'adeguamento all'inflazione nel semestre 1° dicembre 2018 – 31 maggio 2019;
- le tariffe di Rutas del Pacifico sono state incrementate del 2,8% a partire dal 1° gennaio 2019, pari all'adeguamento all'inflazione nel periodo 1° dicembre 2017 – 30 novembre 2018, con la conferma del medesimo premio di sicurezza riconosciuto nel precedente anno;
- le tariffe di Elqui sono state incrementate del 2,8% a partire dal 1° gennaio 2019, pari all'adeguamento all'inflazione nel periodo 1° dicembre 2017 – 30 novembre 2018, con conferma del medesimo premio di sicurezza rispetto a quello riconosciuto nel precedente anno;

[7] Il 31 gennaio 2020 sono stati pubblicati i Decreti Supremi del Presidente della Repubblica Cileno che hanno reso efficaci gli accordi siglati a fine 2019 tra il Ministero delle Opere Pubbliche ("MOP") e le principali concessionarie autostradali di Santiago, tra cui Costanera Norte e Vespucio Sur, che prevedono l'eliminazione dell'incremento tariffario reale del 3,5% a partire dal 1° gennaio 2020, a fronte di compensazione con estensione della concessione o, a discrezione del MOP, con apposito pagamento. Per ulteriori informazioni si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2019 di Atlantia.

le tariffe di Autopista del Los Libertadores sono state incrementate del 2,6% a partire dal 1° febbraio 2019, pari all'adeguamento all'inflazione nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre 2018 (+2,6%), e si segnala la conferma del medesimo premio di sicurezza rispetto a quello riconosciuto nel precedente anno.

BRASILE

A partire dal 1° luglio 2019, le tariffe di Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas sono state incrementate del 4,7%, corrispondente alla variazione registrata dall'IPCA nel periodo di riferimento 1° giugno 2018-31 maggio 2019, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'IGP-M (Indice Generale dei Prezzi di Mercato) nello stesso periodo di riferimento (7,7%), mentre la differenza sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

A partire dal 13 giugno 2019, le tariffe applicate da Rodovia MG050 sono state incrementate del 4,9%, corrispondente alla variazione registrata dall'IPCA registrato nel periodo dal 1° maggio 2018 al 30 aprile 2019, come previsto dal contratto di concessione.

Le tariffe di Centrovias e Intervias sono state incrementate a partire dall'1 luglio 2019 del +4,7%, corrispondente alla variazione registrata dall'IPCA nel periodo di riferimento 1° giugno 2018 - 31 maggio 2019, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'IGP-M nello stesso periodo di riferimento (+7,7%); la differenza sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

Le tariffe della nuova concessionaria Via Paulista sono state incrementate:

- il 26 maggio 2019 del +5,7%, come riequilibrio a fronte dell'estensione allo Stato di San Paolo della sospensione del pedaggiamento degli assi sospesi (efficace dal 31 maggio 2018);
- il 22 novembre 2019 del +2,9%, legato alla variazione dell'IPCA tra il 1 novembre 2018 e il 31 ottobre 2019.

Le tariffe di Fluminense sono state incrementate a partire dal 16 agosto 2019 del +4,5%, corrispondente alla variazione dell'IPCA tra il 1° febbraio 2018 e il 31 gennaio 2019 (+3,7%), e ad altri componenti di riequilibrio.

Litoral Sul non ha registrato un incremento tariffario in quanto la variazione dell'IPCA, tra il 1° febbraio 2018 e il 31 gennaio 2019, è stata compensata da altre componenti di riequilibrio negative.

La revisione tariffaria annuale prevista a dicembre 2019 per le concessionarie Planalto Sul, Fernão Dias, e Régis Bittencourt, legata alla variazione registrata dall'IPCA tra il 1° dicembre 2018 e il 30 novembre 2019 (+3,5%), non è ancora stata autorizzata dall'ente concedente (ANTT – Agencia Nacional de Transportes), in attesa della determinazione di altre componenti di riequilibrio.

ARGENTINA

Il 5 gennaio 2019 le tariffe all'utente sono state incrementate del 38% per entrambe le concessionarie GCO e Ausol. Gli ulteriori incrementi, richiesti nel corso del 2019, in virtù degli accordi con l'autorità concedente sottoscritti a luglio 2018, non sono stati approvati dall'Autorità.

PORTO RICO

Il 1° gennaio 2019:

- Metropistas ha aggiornato le tariffe del +3,6% derivante dalla variazione annuale dell'inflazione degli USA (+2,1%), aumentato dell'incremento reale dell'1,5%;
- Autopista de Puerto Rico ha aggiornato le tariffe dell'1,5%, pari alla variazione annuale dell'inflazione di Porto Rico.

INDIA

Il 1° settembre 2019, le concessionarie indiane Jadcherla Expressways e Trichy Tollway, hanno incrementato le tariffe del 3,1% derivante dall'adeguamento all'inflazione dei prezzi all'ingrosso (WPI).

Tariffe aeroportuali

L'aggiornamento tariffario per il periodo 1° marzo 2019 - 29 febbraio 2020, disposto dall'ENAC a valle della procedura di consultazione all'utenza condotta da ADR, prevede che in media i corrispettivi dei due scali gestiti varino, rispetto ai corrispettivi del 2018, del -1,4% per lo scalo di Fiumicino e del +2,2% per lo scalo di Ciampino. Per quanto riguarda il successivo periodo marzo 2020-febbraio 2021 l'aggiornamento tariffario prevede che in media i corrispettivi dei due scali gestiti varino, rispetto ai corrispettivi vigenti, del -0,8% per lo scalo di Fiumicino e del -2,2% per lo scalo di Ciampino.

La Legge 3 maggio 2019, n. 37 ha trasferito all'Autorità di Regolazione dei Trasporti le funzioni di Autorità nazionale di Vigilanza relativamente ai contratti di programma, incluso quello stipulato tra ENAC e ADR nell'ottobre 2012.

La stessa Autorità ha emanato la delibera n. 118 del 1° agosto 2019, con cui è stata indetta una consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. ADR ha impugnato avanti al TAR la delibera, eccependo l'insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma in essere.

Il dettaglio delle tariffe aeroportuali, stabilite dall'Enac sulla base del contratto di programma sono disponibili sul sito www.adr.it/bsn-tariffe-aeroportuali

Per quanto riguarda il gruppo Aéroports de la Côte d'Azur, il 14 luglio 2018 è stato pubblicato il decreto del Ministro dei Trasporti francese che ha fissato i criteri di regolazione economica per i servizi aeroportuali resi. Successivamente ACA ha presentato il piano delle tariffe per il periodo 2018 – 2019, conformemente alle previsioni di detto Decreto ministeriale per l'omologazione da parte dell'ASI (Autorità di Supervisione Indipendente). Il 21 gennaio 2019 l'ASI ha rigettato la proposta tariffaria predisposta da ACA - che prevedeva una riduzione media tariffaria dello - 0,65% - e ha determinato unilateralmente le tariffe per il periodo 15 maggio 2019 – 31 ottobre 2019, con una riduzione tariffaria del 33,4% rispetto ai livelli precedenti, a far data dal 15 maggio 2019. ACA - ritenendo illegittima tale decisione - ha ricorso al Consiglio di Stato per chiederne l'annullamento. Il Consiglio di Stato rigettato il ricorso presentato da ACA contro le decisioni dell'ASI, esprimendosi per la congruità della riduzione tariffaria.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione "Attività aeroportuali italiane" e "Attività aeroportuali estere della Relazione finanziaria".

Capitale infrastrutturale



Capitale infrastrutturale

L'obiettivo del Gruppo è 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, attraverso il monitoraggio costante dell'infrastruttura e la realizzazione degli ampliamenti e potenziamenti necessari.



Rete gestita

3.256 km
Italia



Aeroporti

5
gestiti (2 in Italia e 3 in Francia)

4.539 km
Brasile

1.768 km
Francia

1.573 km
Spagna

1.100 km
Cile

262 km
India

175 km
Argentina

90 km
Porto Rico

61 km
Polonia



Passeggeri

59 mln
di passeggeri solo in Italia



Investimenti

1.808 mln di €
totali

578 mln di €
investimenti autostradali in Italia

794 mln di €
investimenti attività
autostradali estere

328 mln di €
investimenti aeroportuali



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



1. Key figures

| Principali indicatori | 2018 | 2019 ^[1] |
|---------------------------------------|-------|---------------------|
| Rete autostradale in concessione (km) | 5.042 | 12.824 |
| Italia | 3.020 | 3.256 |
| Autostrade per l'Italia S.p.A. | 2.855 | 2.855 |
| Società Autostrade Meridionali | 52 | 52 |
| Tangenziale di Napoli | 20 | 20 |
| Società Autostrada Tirrenica | 55 | 55 |
| Raccordo Autostradale Valle d'Aosta | 32 | 32 |
| Traforo del Monte Bianco | 6 | 6 |
| Autostrada Brescia Padova | - | 236 |
| Estero | 2.022 | 9.568 |
| Spagna | | 1.573 |
| Francia | | 1.768 |
| Polonia | 61 | 61 |
| Brasile | 1.538 | 4.539 |
| Cile | 313 | 1.100 |
| India ^[2] | 110 | 262 |
| Porto Rico | | 90 |
| Argentina | | 175 |
| Aeroporti gestiti (km) | 5 | 5 |

| | 2018 | 2019 iso ^[3] | Var. % iso | 2019 |
|--|------------|-------------------------|------------|----------------------------|
| Totale investimenti (milioni di euro)^[4] | 961 | 1107 | 15% | 1.808^[5] |
| Attività autostradali in Italia | 592 | 559 | -6% | 578 |
| Attività autostradali estere | 64 | 112 | 75% | 794 |
| Attività aeroportuali in Italia (Gruppo Aeroporti di Roma) | 183 | 258 | 41% | 258 |
| Attività aeroportuali estere (Gruppo ACA) | 67 | 70 | 4% | 70 |
| Altre attività | 55 | 108 | 96% | 108 |

2. Infrastrutture autostradali in Italia

3.256 km
di rete gestita

3.256 km di rete autostradale gestita: la più estesa rete autostradale nazionale, comprendente le due direttive di attraversamento Nord-Sud del Paese:
la centrale A1 e l'adriatica A14



[1] I dati includono le concessioni autostradali del Gruppo Abertis.

[2] La società Pune Solapur Expressway non è consolidata.

[3] Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2018, escludendo il gruppo Abertis acquisito a fine ottobre 2018.

[4] Al netto di elisioni e rettifiche di consolidato pari a 11 mln di euro nel 2018 e 14 mln di euro nel 2019.

[5] Sono inclusi gli investimenti del Gruppo Abertis al netto di elisioni e rettifiche di consolidato pari a 14 mln di euro.

[6] In relazione alla gara per la riassegnazione della concessione si rimanda al capitolo "Eventi significativi in ambito regolatorio" della Relazione Finanziaria.

[7] È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

Autostrade per l'Italia ha in corso di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere previsto dalla Convenzione originaria del 1997 e dal IV Atto Aggiuntivo del 2002, per complessivi 15,8 miliardi di euro, di cui 10,9 completati al 31.12.2019 con l'apertura al traffico di 432 km di nuove corsie.

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

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

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

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

La Società Autostrada Tirrenica nel dicembre 2019 ha presentato al Concedente un Piano Economico Finanziario che prevede la sola gestione delle tratte in esercizio. La Società si è comunque resa disponibile a realizzare il corridoio tirrenico, secondo l'ipotesi di cui alla "project review" definita con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel 2017, che prevede la sola realizzazione autostradale da Tarquinia ad Ansedonia, più un tratto di adduzione di strada extraurbana da Ansedonia a Orbetello Scalo. Tale evoluzione realizzativa è subordinata al verificarsi dei presupposti tecnici, economici, finanziari e autorizzativi, da accertare congiuntamente all'approvazione del Piano Economico Finanziario e dell'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica. La Società rimane inoltre in attesa dei più recenti sviluppi legislativi in merito alla costruzione dei lotti residui.

Nel 2019 gli investimenti operativi delle società autostradali italiane del Gruppo ammontano a 578 milioni di euro.

In particolare sono proseguiti i lavori per:

- il potenziamento alla terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord e nel tratto compreso tra Firenze Sud e Incisa;
- la realizzazione delle opere complementari agli interventi di ampliamento alla terza corsia sulla A14, ultimati e già aperti al traffico;
- gli interventi relativi al piano sicurezza gallerie (interventi di 2^ fase);
- la quarta corsia dinamica della A4 in area milanese e il potenziamento della viabilità di adduzione al tratto toscano della A1.

In riferimento all'adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova (c.d. "Gronda di Genova"), il cui progetto definitivo è stato approvato dal Concedente nel settembre 2017, i progetti esecutivi di tutti i 10 lotti di cui si compone l'intervento sono stati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra febbraio e agosto 2018. A oggi sono state già realizzate gran parte delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori (indagini, espropri, spostamento di sottoservizi interferenti, ecc.), con una spesa progressiva per l'intervento che supera 180 milioni, e avviate procedure di gara per oltre 800 milioni nonostante si resti in attesa della formale approvazione dei progetti esecutivi, da parte del Concedente, per poter procedere all'affidamento dei lavori. Per il potenziamento del Nodo di Bologna, è stato recentemente definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, anche a seguito del confronto con gli Enti territoriali competenti, ed è formalizzato l'atto aggiuntivo che recepisce la soluzione progettuale condivisa.

Inoltre, nella proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario recentemente inoltrata da Autostrade per l'Italia al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono previsti fino a scadenza della concessione 13,2 miliardi di euro a cui, se di interesse del Concedente, potrebbero aggiungersi 1,3 miliardi di euro relativi a un piano integrativo di ammodernamenti che la società provvederebbe a inserire negli impegni di investimento.

Il Piano Strategico di trasformazione di Autostrade per l'Italia avviato a gennaio 2020 prevede l'accelerazione di tutti i piani di intervento con circa un terzo del volume di investimenti residui eseguiti entro il 2023.

Per maggiori informazioni sul piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana in concessione si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione Finanziaria Annuale 2019 di Atlantia.

| Investimenti operativi | | |
|--|------------|------------|
| (milioni di euro) | 2018 | 2019 |
| Autostrade per l'Italia: interventi Convenzione 1997 | 216 | 214 |
| Autostrade per l'Italia: interventi IV Atto Aggiuntivo 2002 | 121 | 98 |
| Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati) | 171 | 194 |
| Autostrada A4 Brescia Padova | 15 | 19 |
| Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati) | 35 | 11 |
| Investimenti in altri beni immateriali | 27 | 22 |
| Investimenti in beni materiali | 22 | 20 |
| Totale investimenti operativi | 607 | 578 |



3. Infrastrutture autostradali all'estero

Investimenti operativi del Gruppo Abertis

Il gruppo Abertis gestisce la maggior parte delle concessioni autostradali all'estero, i cui investimenti sono riportati di seguito.

Gli investimenti operativi del gruppo Abertis all'estero ammontano complessivamente a 651 milioni di euro^[8]. In particolare, si segnalano gli investimenti in Brasile (274 milioni di euro), principalmente relativi ai programmi di investimento delle concessionarie brasiliane, in Francia (256 milioni di euro), principalmente per i lavori del Plan de Relance delle concessionarie SANEF e SAPN nonché gli investimenti in Cile (80 milioni di euro), principalmente per i lavori per la costruzione di terze corsie e l'implementazione di sistemi free-flow.

| Investimenti operativi in milioni di euro | | |
|---|------------|------------|
| Paese | 2018 | 2019 |
| Spagna | 19 | 22 |
| Francia | 227 | 256 |
| Brasile | 302 | 274 |
| Cile | 27 | 80 |
| Abertis Holding e altre attività | 12 | 19 |
| Totale | 590 | 651 |

L'11 ottobre 2019 Abertis Infraestructuras, in partnership con il fondo d'investimento Government of Singapore Investment Corporation (GIC), ha raggiunto l'accordo con Goldman Sachs Infrastructure Partners (GSIP) per l'acquisizione del 70% del capitale di Red de Carreteras de Occidente (RCO) in Messico, società che gestisce, attraverso 5 concessionarie, 876 km di rete autostradale nel corridoio industriale tra Città del Messico e Guadalajara, con una vita media residua superiore a 20 anni.

La struttura dell'operazione prevede l'acquisizione del 50,1% del capitale di RCO da parte di Abertis, per un controvalore di 1,5 miliardi di euro, e del 19,9% da parte di GIC, e consentirà il controllo e il consolidamento integrale di RCO da parte di Atlantia (tramite Abertis).

La chiusura dell'operazione è attesa nei prossimi mesi, a valle dell'ottenimento di tutte le autorizzazioni da parte delle autorità competenti e dell'offerta sul restante 30% del capitale attualmente detenuto da fondi pensione messicani.

Investimenti operativi delle altre società autostradali all'estero

| Paese | Investimenti operativi (€M) | |
|---------------|-----------------------------|------------|
| | 2018 | 2019 |
| Brasile | 25 | 27 |
| Cile | 32 | 77 |
| Polonia | 7 | 8 |
| Totale | 64 | 112 |

In Cile in particolare, a marzo 2019 sono state avviate le attività relative all'ultimo intervento (circa 11 milioni di euro) previsto dal programma Santiago Centro Oriente. Il programma, completato al 98%, prevede complessivamente investimenti di potenziamento della tratta gestita da Costanera Norte per un totale di circa 255 miliardi di pesos (pari a circa 350 milioni di euro). Inoltre, è in corso la progettazione degli interventi previsti per le nuove concessioni Americo Vespuccio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68 per le quali sono state inoltre versate le prime quote del contributo per espropri al Concedente secondo quanto disposto nei rispettivi contratti di concessione.

In Brasile gli investimenti operativi realizzati nel 2019 ammontano a 27 milioni di euro principalmente per il piano di investimenti previsto nell'Atto Aggiuntivo TA07 della concessionaria Nascentes das Gerais.

SPAGNA

1.571 km di rete gestita.

| Società autostradali | Km di rete |
|-----------------------------|------------|
| Autopistas España | |
| Acesa | 479 |
| Aucat | 47 |
| Aulesa | 38 |
| Aumar | 468 |
| Avasa | 294 |
| Castellana/Iberpistas | 120 |
| Autopistes Catalanes | |
| Invicat | 66 |
| Túnels de Barcelona | 46 |
| Trados-45 | 15 |

**1.571 km
di rete gestita**



[8] Non incluso effetto relativo a variazione di attivo in applicazione del principio IFRS16. Includendo tale effetto il totale investimenti del Gruppo Abertis (inclusi anche quelli in Italia) è pari a 701 milioni di euro.

FRANCIA

1.768 km di rete gestita

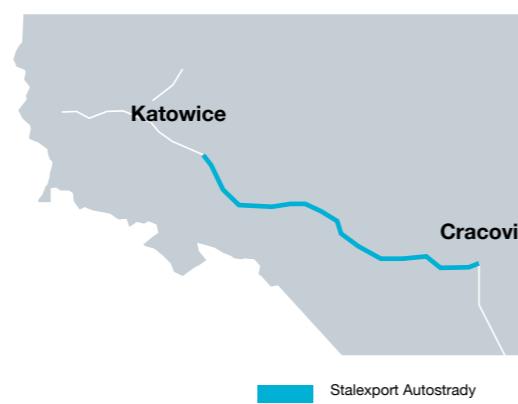
| Società autostradali | Km di rete |
|----------------------|------------|
| Sanef | 1.396 |
| Sapn | 372 |



POLONIA

61 km di rete gestita.

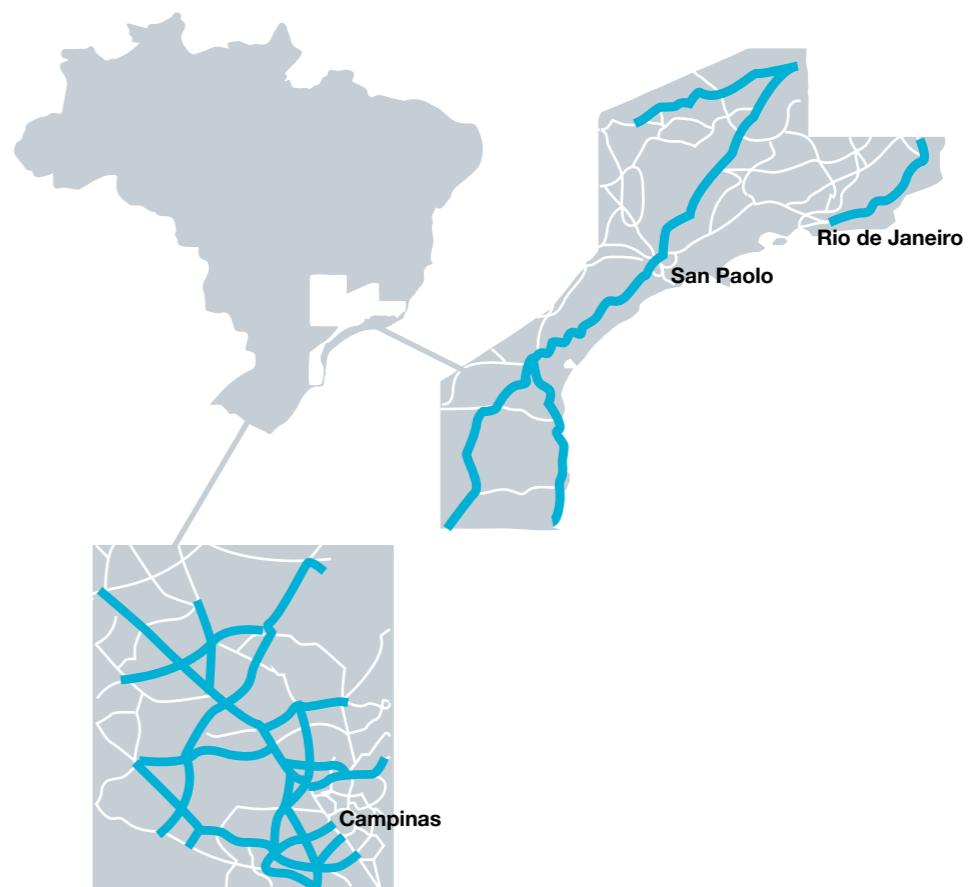
| Società autostradali | Km di rete |
|----------------------------------|------------|
| Stalexport Autostrada Małopolska | 61 |



BRASILE

4.539 km di rete gestita.

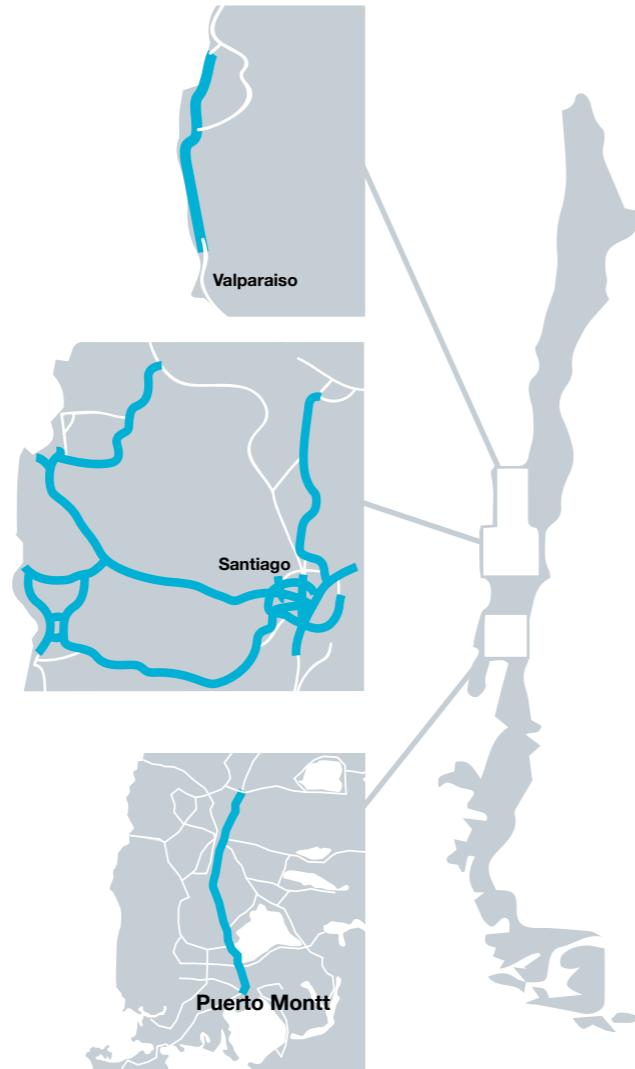
| Società autostradali | Km di rete |
|---------------------------------|------------|
| AB Concessões | |
| Rodovias das Colinas | 307 |
| Concessionária da Rodovia MG050 | 372 |
| Triângulo do Sol Auto Estradas | 442 |
| Arteris | |
| Fernão Dias | 570 |
| Litoral Sul | 406 |
| Planalto Sul | 413 |
| Via Paulista | 721 |
| Régis Bittencourt | 390 |
| Intervias | 380 |
| Fluminense | 320 |
| Centrovias | 218 |



CILE

1.100 km di rete gestita.

| Società autostradali | Km di rete |
|-------------------------------|------------|
| Gruppo Costanera | |
| Litoral Central | |
| Costanera Norte | 81 |
| Autopista Nororiente | 43 |
| Vespucio Sur | 22 |
| AMB | 24 |
| Vespucio Oriente (AVO II) | 10 |
| Ruta 78-68 ^[10] | 5 |
| Los Lagos | |
| 134 | |
| Vias Chile | |
| Rutas del Elqui | 229 |
| Rutas del Pacífico | 141 |
| Autopistas del Sol | 133 |
| Autopista de Los Libertadores | 116 |
| Autopista de Los Andes | 92 |
| Autopista Central | 62 |

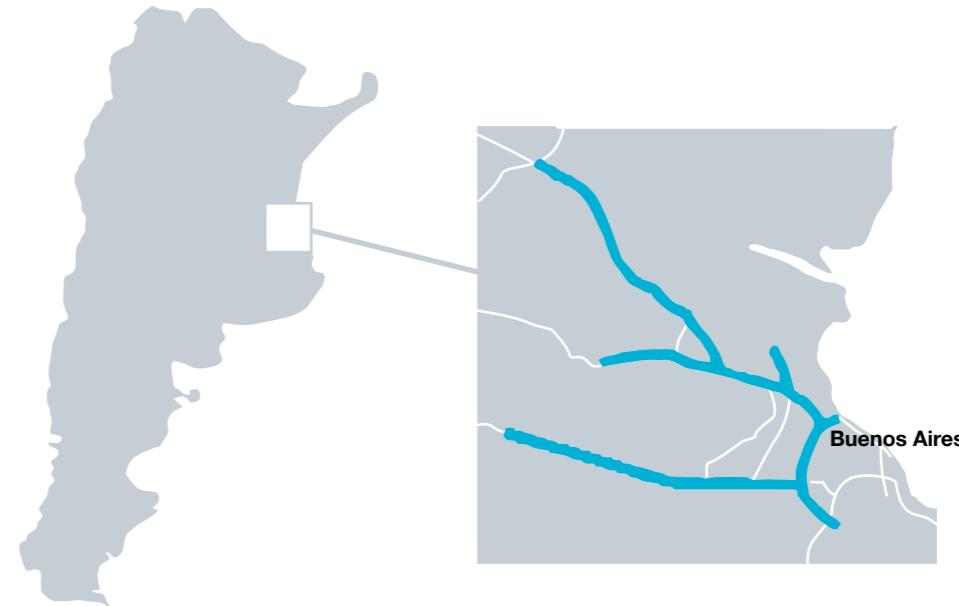


1.100 km
di rete gestita

ARGENTINA

175 km di rete gestita

| Società autostradali | Km di rete |
|----------------------|------------|
| GCO | 56 |
| Ausol | 119 |



175 km
di rete gestita

PORTO RICO

90 km di rete gestita

| Società autostradali | Km di rete |
|-----------------------|------------|
| Autopista Puerto Rico | 2 |
| Metropistas | 88 |



90 km
di rete gestita

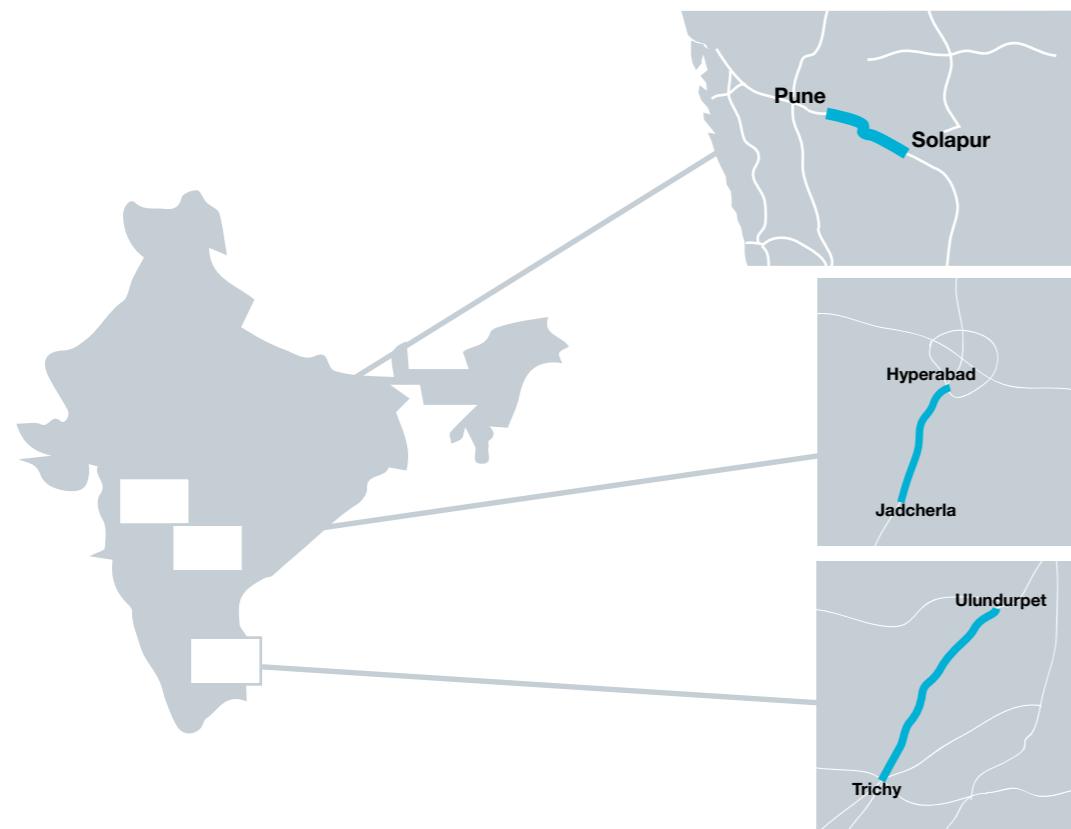
4. Infrastrutture aeroportuali

INDIA

262 km di rete gestita.



| Società autostradali | Km di rete |
|--|------------|
| Trichy Tollway | 94 |
| Jadcherla Expressways | 58 |
| Pune Solapur Expressway ^[9] | 110 |



Italia

2 aeroporti: Fiumicino e Ciampino, il più importante sistema aeroportuale italiano con oltre 49 milioni di passeggeri anno. L'aeroporto di Fiumicino "Leonardo Da Vinci" è il principale scalo italiano.



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

Sono in corso importanti interventi infrastrutturali nell'area Est, destinata al traffico domestico e Schengen, con aperture progressive nel corso del biennio 2020-2021.

Gli investimenti operativi realizzati nel 2019 ammontano a 258 milioni di euro.

In dettaglio, le infrastrutture in fase di realizzazione sono:

- nuovo molo di imbarco ubicato all'estremità Est dell'aerostazione (molo A), con 23 nuovi gate, di cui 13 provvisti di loading bridge;
- ampliamento verso Nord del Terminal 1, con la realizzazione di una galleria commerciale e del collegamento con il nuovo molo; estensione del Terminal 1 sul fronte Ovest, in luogo del Terminal 2 ormai demolito, e completa riqualificazione dell'area di imbarco C, con la realizzazione di una galleria commerciale e lo spostamento dei gate a quota piazzali; nuovo nodo transiti alla radice dell'area d'imbarco D, dove saranno ubicati i controlli passaporti per i passeggeri in transito.

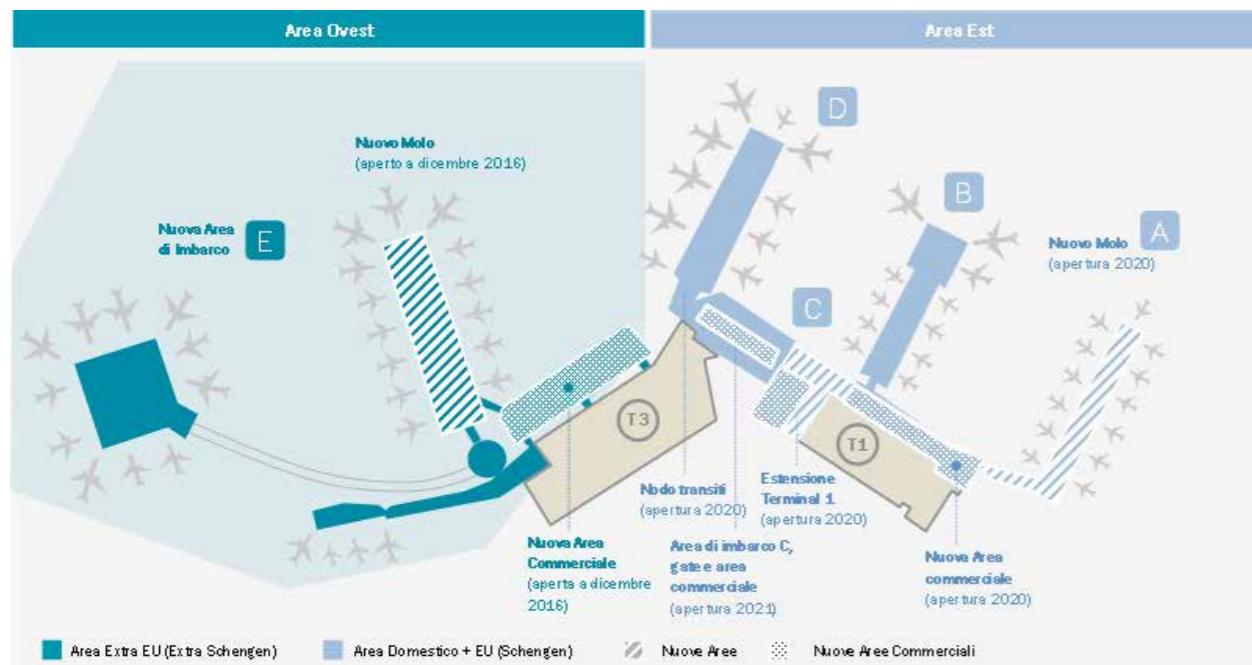
Il livello di qualità degli ambienti sarà particolarmente elevato e comparabile con quello delle aree aeroportuali recentemente entrate in esercizio (dicembre 2016): Avancorpo del Terminal 3 e Area di Imbarco E. Al termine dei lavori, il Sistema Aerostazioni Est svilupperà in totale circa 18.000 metri quadrati di superfici commerciali. L'Area di Imbarco A, inoltre, sarà certificata secondo il protocollo Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) Classe Gold: i materiali previsti nel progetto, le tecnologie e metodologie costruttive e di lavoro, i componenti tecnologici sono infatti stati impostati secondo criteri rivolti al contenimento energetico e al riutilizzo dei materiali, nonché all'ottimizzazione dell'organizzazione degli approvvigionamenti durante la fase di cantiere e di esercizio.

Nel corso del 2019, presso i Terminal 1 e 3 di Fiumicino, sono inoltre stati aperti all'esercizio 36 nuovi banchi check-in, basati sul nuovo concept caratterizzato da finiture di pregio, elevata ergonomia per gli operatori e miglioramento del livello di servizio reso ai passeggeri.

Per le infrastrutture di volo, nel 2019 sono state realizzate e aperte all'esercizio ulteriori 9 piazzole di sosta aeromobili in area Ovest.

[9] Pune Solapur Expressway non è consolidata.

5. Altre attività

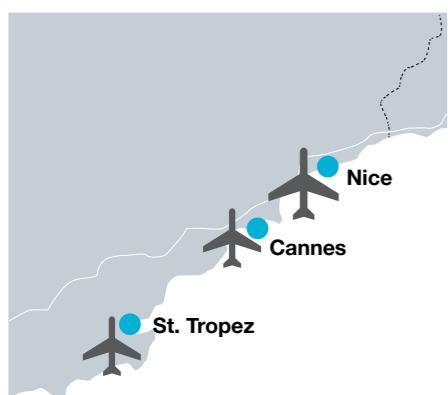


[10] Le date di apertura potranno essere oggetto di riprogrammazione in funzione dell'impatto della pandemia da Covid-19 sul traffico dell'aeroporto.

Francia

- 3 aeroporti: Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint-Tropez.
- Il network internazionale di servizi di assistenza a terra Sky Valet.

Nel 2019 l'aeroporto di Nizza ha accolto 14,5 milioni di passeggeri registrando un incremento del 4,6% rispetto all'anno precedente.



Nel 2019 gli investimenti operativi del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur sono pari a 70 milioni di euro, di cui 39 milioni principalmente per la realizzazione di nuove piazzole per aeromobili davanti Terminal 2 dell'aeroporto di Nizza e sono state avviate le attività propedeutiche alla futura estensione del Terminal 2 mirate all'incremento di capacità. Grazie all'estensione dell'area di imbarco al Terminal 1, sono operativi due piazzali di sosta aggiuntivi con due nuovi jet bridge.

**14,5 mln
di passeggeri**

Telepass

Il Gruppo Telepass gestisce il sistema di pagamento elettronico del pedaggio in Italia e all'estero e fornisce servizi aggiuntivi nel settore della mobilità (parcheggi, ZTL, geolocalizzazione automezzi...), assicurativi e di assistenza (soccorso stradale in Italia e in Europa, travel).

Al 31 dicembre 2019 gli apparati attivi Telepass sono 9 milioni (con un incremento di circa 382 mila unità rispetto al 31 dicembre 2018), mentre le Opzioni Premium risultano 2,2 milioni (circa 61 mila unità in più rispetto al 31 dicembre 2018).

Telepass Pay, costituita a novembre 2016 con l'obiettivo di ampliare l'offerta al cliente dei servizi di pagamento legati alla mobilità in contesto sia urbano che extra-urbano, al 31 dicembre 2019 rileva 447 mila clienti attivati, 144 in più rispetto al 2018.

Il perimetro del Gruppo Telepass include anche le società Urban Next, società di diritto svizzero che sviluppa software e applicazioni relative alla mobilità urbana, K-Master che opera nei sistemi di monitoraggio e gestione delle flotte di mezzi di autotrasporto attraverso una piattaforma informatica e alcune applicazioni software dedicate, Telepass Broker che ha per oggetto lo svolgimento dell'attività di intermediazione assicurativa e il 75% del capitale di Infoblù, società che opera nel mercato dei servizi di infovisibilità e di elaborazione dati.

Pavimental

La società è impegnata prevalentemente in Italia nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali per il gruppo (89%) e per terzi (11%), nonché nel settore della manutenzione delle pavimentazioni autostradali e aeroportuali. Nel 2019 tra le principali attività la società ha proseguito nello scavo della galleria S. Lucia nella tratta dell'A1 tra Barberino e Firenze Nord, nella realizzazione del nuovo molo A di Fiumicino oltre ad aver ottenuto l'affidamento di nuovi lavori extra Gruppo (e.g. Nardò Technical Center Porsche Engineering e COCIV- Interconnessione Voltri-Polcevera).

SPEA Engineering

Spea Engineering opera in Italia e all'estero fornendo servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione delle infrastrutture autostradali e aeroportuali. La società ha registrato una diminuzione di ricavi operativi pari a 42 milioni rispetto al 2018, diminuzione che è riconducibile principalmente alla minore produzione in ambito autostradale, con un rallentamento delle attività di progettazione, e in via prudenziale, all'adeguamento delle rimanenze finali e agli accantonamenti a fondi rischi relativi, prudenzialmente aumentati rispetto all'anno precedente in seguito ai preliminari confronti con Autostrade per l'Italia nel contesto delle attività propedeutiche alla possibile operazione di cessione dei rami aziendali.

Electronic Transaction Consultants

Electronic Transaction Consultants (ETC) è impegnata negli USA nell'integrazione, manutenzione e supporto all'esercizio di sistemi di pedaggio elettronico free flow, anche in abbinamento a modalità tradizionali di pedaggio (cash e carte).

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

Capitale umano



Capitale umano

Il Gruppo Atlantia può contare su un patrimonio di conoscenze specialistiche e manageriali, che assicurano una gestione operativa efficace e uno sviluppo sostenibile del business nel lungo periodo. Il Gruppo è impegnato ad assicurare lo sviluppo e la trasmissione di know-how altamente distintivo e unico nel panorama italiano e internazionale, identificando, formando e attribuendo responsabilità progressivamente crescenti alle risorse dell'organizzazione.



Organico

30.633
dipendenti
(+3,1%)

16%
tasso di turnover

94,5%
assunti a tempo
indeterminato
(+5,3%)



Diversity

33%
donne

21%
laureati

40%
dai 31 ai 45 anni

48%
del personale ha oltre
dieci anni di anzianità
aziendale



Formazione

531.880
ore di formazione



Sicurezza

15,6
indice infortuni globale



1. Key figures

| Principali indicatori | 2018 | 2019 iso ^[1] | Var.% iso | 2019 |
|---|----------------|-------------------------|---------------|----------------|
| Organico complessivo | 16.596 | 17.115 | 3,13% | 30.633 |
| Tempo indeterminato | 15.096 | 15.899 | 5,32% | 28.955 |
| Tempo determinato | 1.500 | 1.216 | -18,93% | 1.678 |
| Suddivisione dell'organico per Paese | 16.596 | 17.115 | 3,13% | 30.633 |
| Italia | 12.794 | 13.127 | 2,60% | 13.668 |
| Brasile | 1.710 | 1.724 | 0,82% | 6.140 |
| Francia | 677 | 691 | 2,07% | 3.216 |
| Cile | 654 | 802 | 22,63% | 1.962 |
| Stati Uniti | 415 | 382 | -7,95% | 382 |
| Polonia | 336 | 376 | 11,90% | 376 |
| Spagna | 0 | 0 | NA | 1.993 |
| Argentina | 0 | 0 | NA | 2.062 |
| Altri Paesi ^[2] | 10 | 13 | 30,00% | 834 |
| Presenza femminile nel Gruppo (%)^[3] | 28,7% | 29,0% | 0,89% | 32,9% |
| Organico medio (include il personale interinale) | 15.806 | 16.035 | 1,45% | 29.025 |
| Costo del lavoro netto (mln di euro) | 973 | 930 | 4,4% | 1.482 |
| Ore di formazione | 272.162 | 308.248 | 13,26% | 531.880 |
| Ore di formazione in materia di salute e sicurezza | 96.103 | 139.600 | 45,26% | 185.195 |
| Personale Full Time (%)^[3] | 81,6% | 82,3% | 0,82% | 86,0% |

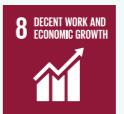


AREE DI IMPEGNO

PERSONE

- Miglioramento continuo degli standard di sicurezza con obiettivo «zero morti» sul lavoro.
- Centralità delle persone attraverso la promozione del talento, delle competenze e del welfare.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



INTEGRITÀ

- Integrazione dei principi della sostenibilità nella catena di fornitura.

2. Politica di gestione e valorizzazione del capitale umano

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

La tutela della sicurezza

Il Gruppo considera le proprie persone come uno dei principali asset per il raggiungimento dei suoi obiettivi di sviluppo di lungo periodo. In tal senso, la tutela della sicurezza sui luoghi lavoro, della salute e del benessere diventano elementi centrali nelle politiche di gestione del capitale umano.

La politica integrata dell'Ambiente e della Sicurezza coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e viene diffusa ai fornitori, ai visitatori e ai diversi interlocutori esterni con cui l'azienda si relaziona nello svolgimento delle attività, non solo in termini di ottemperanza alle disposizioni legislative ma, più significativamente, quale espressione risultante dall'applicazione dei principi della sostenibilità e della prevenzione.

[1] Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2018, escludendo il gruppo Abertis acquisito a fine ottobre 2018.

[2] Include, nel 2019, 643 risorse di Abertis Mobility Service (AMS) in Ungheria, Croazia, Canada, Irlanda, Regno Unito e Porto Rico, oltre alle società del Gruppo operative in India. AMS, società del gruppo Abertis nata nel 2017, è operativa nel settore dei sistemi di pedaggio elettronico e soluzioni di smart mobility.

[3] Dato calcolato su un perimetro corrispondente al 97,8% del personale totale del gruppo, per effetto dell'organico di AMS per il quale non è stato possibile elaborare i dati con un omogeneo livello di disaggregazione. Per maggiori informazioni sul perimetro di riferimento dei dati riportati nel presente capitolo si rimanda al paragrafo "Processo di predisposizione del Bilancio" in Appendice.

3. Organico e dinamiche occupazionali

Il valore della diversità

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

Le competenze al centro

Obiettivo primario del Gruppo è la creazione di un contesto lavorativo che garantisca le migliori opportunità di crescita e di sviluppo professionale per i propri dipendenti, il consolidamento e la valorizzazione del know-how e che generi miglioramento continuo e innovazione del business. Tale obiettivo è perseguito mediante un approccio integrato e coerente, che verte su processi di:

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

Talent Management

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

La politica di remunerazione

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

Con queste componenti, tra loro interconnesse, si costruisce un'offerta retributiva coerente con la complessità dei ruoli e dei livelli di performance (aziendali e individuali).

Al 31 dicembre 2019 l'organico è composto da 28.955 persone impiegate a tempo indeterminato e 1.678 a tempo determinato, per un organico complessivo di 30.633 persone distribuite per il 45% in Italia e il restante 55% nei 14 Paesi all'estero.

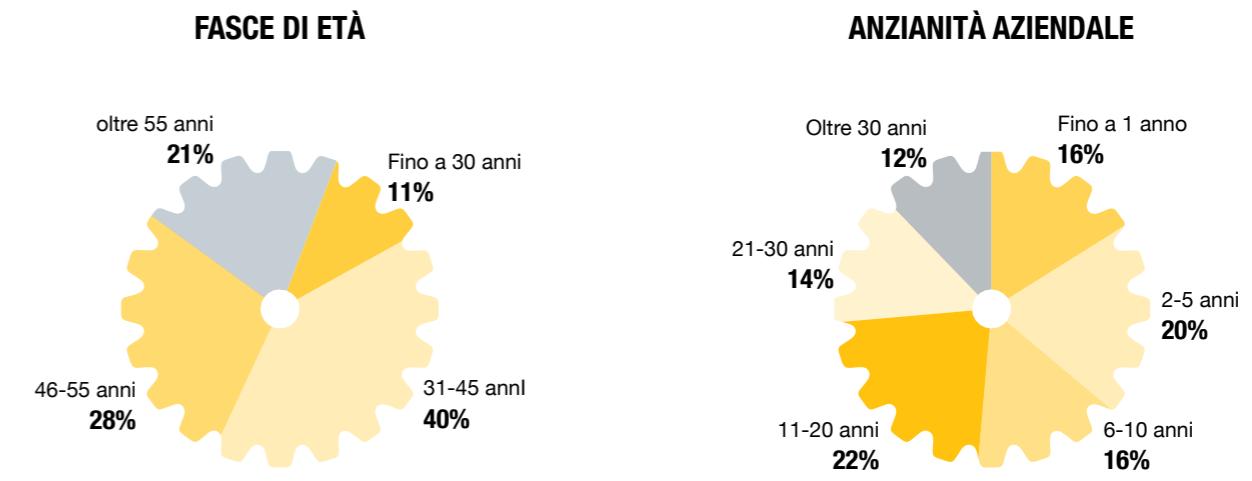
Rispetto al 2018, a parità di perimetro e pertanto escludendo le società del gruppo Abertis, si registra un incremento dell'organico complessivo del 3%, e, in particolare, del 5% dell'organico a tempo indeterminato, riconducibile prevalentemente alla stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato nel gruppo Aeroporti di Roma, alle attività di internalizzazione delle manutenzioni e pavimentazioni e il programma di ampliamento Santiago Centro Oriente del Gruppo Costanera in Cile e per l'acquisizione di una nuova commessa di tunnelling in ambito ferroviario e l'incremento delle attività sulla rete autostradale italiana della società Pavimental.

L'organico medio del Gruppo Atlantia nel 2019 è pari a 29.553 persone (compreso il personale interinale che conta nell'anno 188 persone). Escludendo il contributo del Gruppo Abertis, con una media di 13.518 persone, l'organico medio risulta in incremento di 229 unità medie rispetto al 2018 (15.806 unità medie).

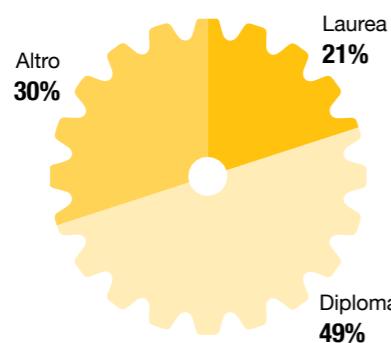
| Organico al 31.12.19 per qualifica | | | | |
|------------------------------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| Qualifica | 2018 | 2019 iso | Var % 18-19 iso | 2019 |
| Dirigenti | 290 | 293 | 1,03% | 387 |
| Staff | 8.407 | 8.632 | 2,68% | 11.637 |
| Esattori | 3.261 | 3.122 | -4,26% | 8.213 |
| Altre qualifiche operative | 4.638 | 5.068 | 9,27% | 10.396 |
| Total | 16.596 | 17.115 | 3,13% | 30.633 |

Al 31.12.2019 il personale full time del gruppo rappresenta l'82% del totale in sostanziale stabilità con l'anno precedente a parità di perimetro. Con l'inclusione del personale di Abertis, la percentuale sale all'86%. L'età e l'anzianità media del Gruppo si attestano rispettivamente a 43 anni e 13 anni. I grafici seguenti illustrano come è ripartito l'organico di gruppo al 31.12.2019 a tempo indeterminato per fasce d'età, titolo di studio, anzianità aziendale e qualifica.

ORGANICO 2019 SUDDIVISO PER:



SCOLARIZZAZIONE



| | Fino a 30 anni | | 31-50 anni | | oltre 51 anni | |
|---|----------------|------|------------|-------|---------------|------|
| | donna | uomo | donna | uomo | donna | uomo |
| Nuove assunzioni | | | | | | |
| | 439 | 563 | 645 | 1.102 | 100 | 412 |
| Conferme a contratto a tempo indeterminato | | | | | | |
| | 168 | 208 | 266 | 297 | 33 | 73 |
| Licenziamenti | | | | | | |
| | 184 | 225 | 211 | 418 | 169 | 348 |
| Dimissioni | | | | | | |
| | 541 | 436 | 494 | 514 | 348 | 505 |
| Pensionamenti | | | | | | |
| | 0 | 0 | 0 | 1 | 53 | 299 |

Turnover

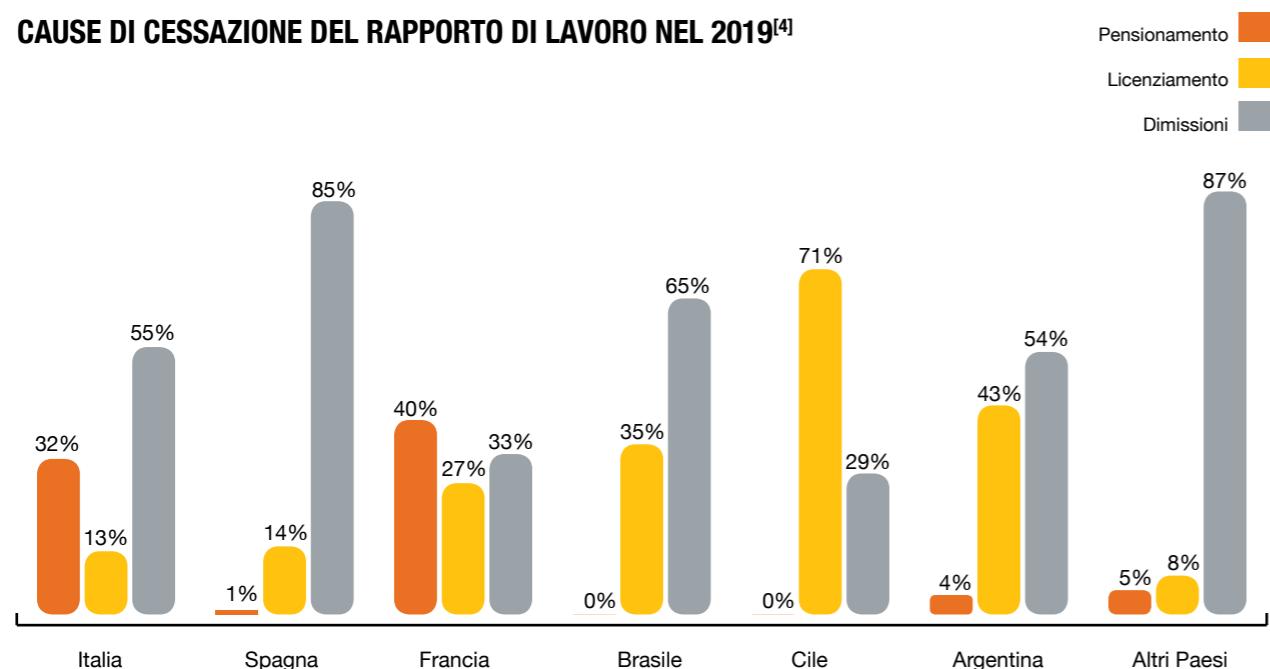
Il tasso di turnover globale passa dal 10% nel 2018 al 16% nel 2019 per effetto in particolare dei cambiamenti organizzativi avvenuti all'interno del Gruppo Abertis specialmente in Brasile, Spagna, Cile, Francia e Italia.

A parità di perimetro, escludendo quindi dal calcolo le società del Gruppo Abertis, il tasso risulta invariato rispetto al precedente esercizio.

Il tasso è calcolato come il numero di dipendenti con contratto a tempo indeterminato che lasciano l'Organizzazione a causa di licenziamento, dimissioni o pensionamento nell'anno, rapportato al personale a tempo indeterminato al 31 dicembre.

4. Diversità e pari opportunità

CAUSE DI CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO NEL 2019^[4]



Il Gruppo Atlantia, in linea con l'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e oltre il rispetto delle norme di legge, ha integrato nelle sue politiche di responsabilità sociale i valori della diversità e i diritti di pari opportunità per tutti gli ambiti di attività aziendale.

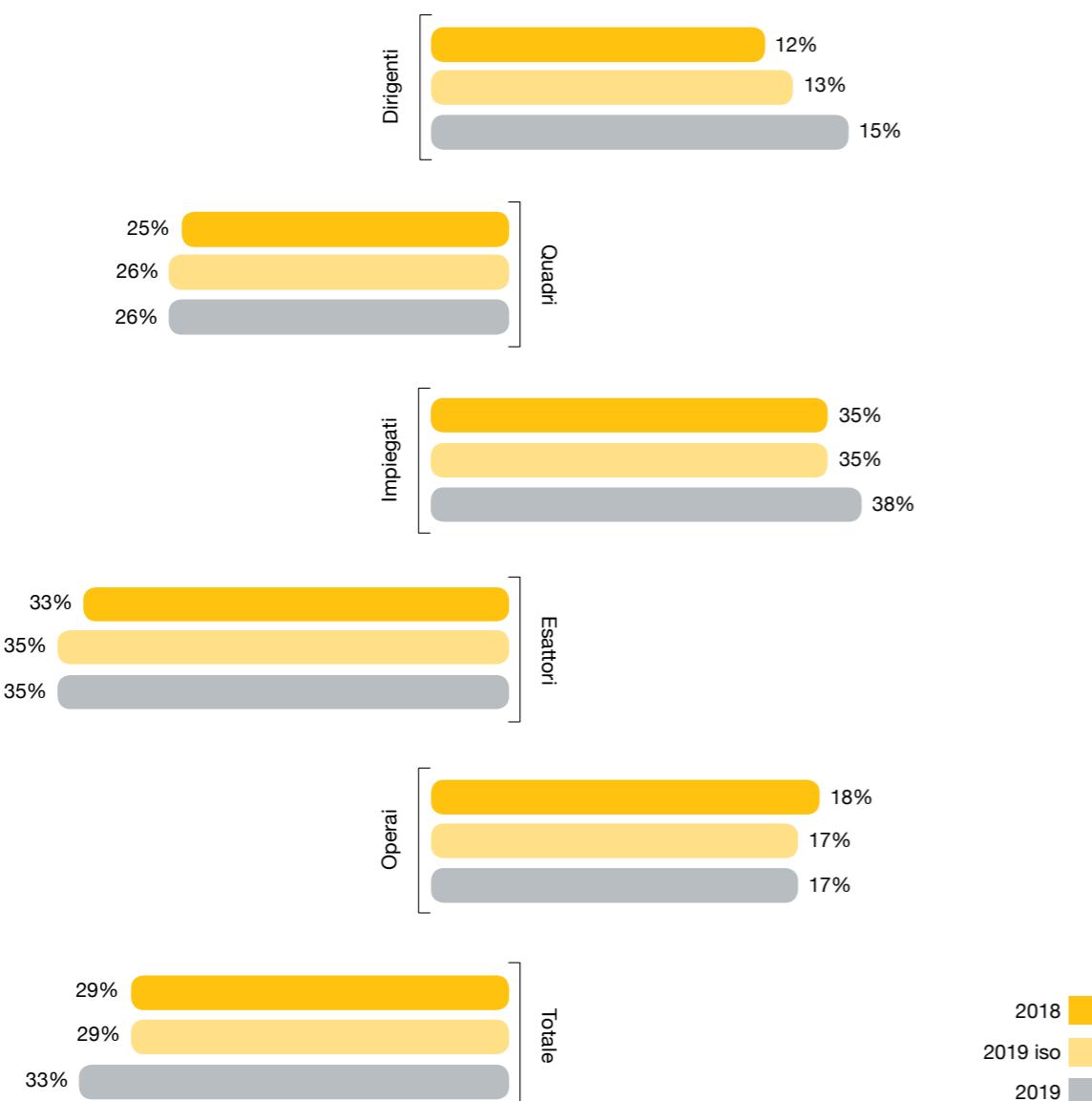
La selezione e la gestione delle risorse umane sono da sempre effettuate nel rispetto delle norme di legge, dei contratti di lavoro e del Codice Etico di Gruppo, senza preclusione o discriminazione di sesso, età, nazionalità, religione, etnia, ideologia od orientamento sessuale.

(Codice Etico - cfr. 6 - www.atlantia.it/it/corporate-governance/codice-etico).

Dal 2018 è stato adottato il nuovo codice di condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo Atlantia. Il codice informa tutti i lavoratori dei loro diritti e obblighi in merito alla prevenzione e alla rimozione di ogni comportamento discriminatorio e al mantenimento di un clima di lavoro che assicuri il rispetto della dignità di ciascuno/a^[5]. Nel Codice si sottolinea il principio di parità di trattamento in ambito lavorativo, delineando un quadro di uniformità di riferimento per le diverse società del Gruppo operanti in Paesi con differenti legislazioni. Nel 2019, circa il 4% dell'organico a tempo indeterminato (1.073 persone) è rappresentato da persone appartenenti a categorie protette. La percentuale di personale femminile nel gruppo, con il consolidamento dell'acquisizione del Gruppo Abertis, aumenta dal 29% al 33%.

[4] I dati considerano i contratti a tempo indeterminato e le percentuali sono calcolate rispetto al totale cessazioni dei rispettivi Paesi.

[5] Il documento è presente sul sito web di Atlantia al link www.atlantia.it/documents/20184/41063/ATL_Codice_Condotta_IT_2018_2L_11_06.pdf/0351c043-7af9-4747-9a15-b774e520dde9

PRESENZA FEMMINILE PER QUALIFICA^[6]

Il Gruppo Atlantia promuove il rispetto della parità di genere anche dal punto di vista retributivo, per ciascuna categoria di inquadramento: la tabella di seguito evidenzia questa differenza, sia con riferimento al perimetro delle società del Gruppo in Italia, che a quello complessivo. Le variabili che hanno il maggiore impatto sui differenziali retributivi sono la presenza di diversi quadri di contrattazione collettiva e l'anzianità di lavoro.

| Rapporto salario base donna/uomo ^[7] | | Rapporto remunerazione totale donna/uomo | | |
|---|--------|--|--------|--------|
| Qualifica | Italia | Gruppo | Italia | Gruppo |
| Dirigenti | 79% | 83% | 72% | 79% |
| Quadri | 103% | 95% | 102% | 95% |
| Impiegati ^[8] | 92% | 81% | 92% | 83% |
| Operai | 101% | 99% | 101% | 98% |
| Esattori | 77% | 80% | 77% | 80% |

5. Investimenti sul capitale umano

L'obiettivo di attrazione e valorizzazione dei migliori talenti poggia su mirate politiche di selezione e inserimento, ispirate al principio di omogeneizzazione dei requisiti di assunzione, delle policy di gestione dell'iter selettivo e dei sistemi di valutazione delle competenze, nonché coordinate dalla Capogruppo Atlantia per garantire l'inserimento di persone di elevate potenzialità all'interno delle singole società e assicurare la crescita futura del Gruppo.



[6] Il dato dell'organico femminile del Gruppo Abertis nel 2019 è distribuito sulle sole categorie di Dirigenti, Quadri e Impiegati. Pertanto, i dati relativi alla % di donne dell'organico nelle categorie Operai ed Esattori nei periodi 2019iso e 2019 sono coincidenti.

[7] Per il perimetro Italia i dati si riferiscono alle seguenti società: Atlantia S.p.A, Gruppo ASPI, Gruppo ADR, Gruppo Telepass, Spea, Pavimental, Abertis Italia. Per i dati relativi al Gruppo, i dati relativi al perimetro Italia sono integrati da quelli relativi alle seguenti società estere del Gruppo: Gruppo Abertis, Aeroports de la Cote d'Azur, Los Lagos, Rodovia MG050, Rodovias das Colinas, Spea do Brasil, Stalexport, Triangulo do Sol, Grupo Costanera, Gestion Vial, Operalia, Vespuvio Sur.

[8] Nella prassi gestionale e di rendicontazione adottata dalle società del Gruppo Abertis, rientrano nel perimetro degli Impiegati anche Esattori e Operai.

Atlantia, anche nel 2019, ha proseguito il processo di “patrimonializzazione” delle competenze attraverso azioni di mobilità infragruppo e di cross-fertilization.

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

Nel complesso, nel 2019 la percentuale di copertura delle posizioni aperte con candidati interni è stata del 61%^[9] circa a livello di Gruppo (57% nel 2018) e sale al 81% se si fa riferimento al solo perimetro Italia (77% nel 2018).

La mobilità infragruppo, attuata attraverso un sistema aperto di job opportunity al quale i dipendenti partecipano su base volontaria, ha messo in gioco 74 posizioni aperte, con 311 possibili candidati coinvolti e il 32% di posizioni chiuse con successo^[10].

Nel corso del 2019 si è ulteriormente rafforzato il progetto “Talent Upgrade” che ha visto l’implementazione di iniziative concrete a supporto dei processi di inserimento in azienda (programma di induction e on-boarding, con 150 giovani impegnati), di mobilità infragruppo e di crescita professionale.

Con riferimento a quest’ultimo elemento, il Gruppo Atlantia è fortemente impegnato in investimenti finalizzati allo sviluppo personale e professionale delle persone che lo compongono, facendo leva sulle seguenti tipologie di strumenti e programmi di Talent Management:

- Performance Management (PM): la valutazione annuale delle performance è la base essenziale per i processi di talent management e succession plan delle risorse del Gruppo Atlantia. Il sistema di PM offre ai dipendenti maggiore trasparenza e opportunità di feedback da parte del responsabile, contribuendo in tal modo a una maggiore interconnessione tra produttività, motivazione e fiducia verso l’organizzazione. Nel 2019 i dipendenti che hanno preso parte a un processo di valutazione delle performance sono stati 11.434, il 23% dell’organico a tempo indeterminato (20% è stata la copertura per gli uomini e 29% per le donne);
- Assessment Manageriali: il Gruppo si avvale di un’ampia offerta di percorsi di valutazione e sviluppo, per la valorizzazione delle diverse figure professionali. Nello specifico, avvalendosi di fornitori esterni specializzati e introducendo metodologie diverse in ragione del target di riferimento, il Gruppo investe nello sviluppo delle risorse lungo tutto il loro percorso di carriera: da junior, a professional, a manager, fino a dirigente.
- Programmi di coaching individuali e di inserimento al ruolo professionale.

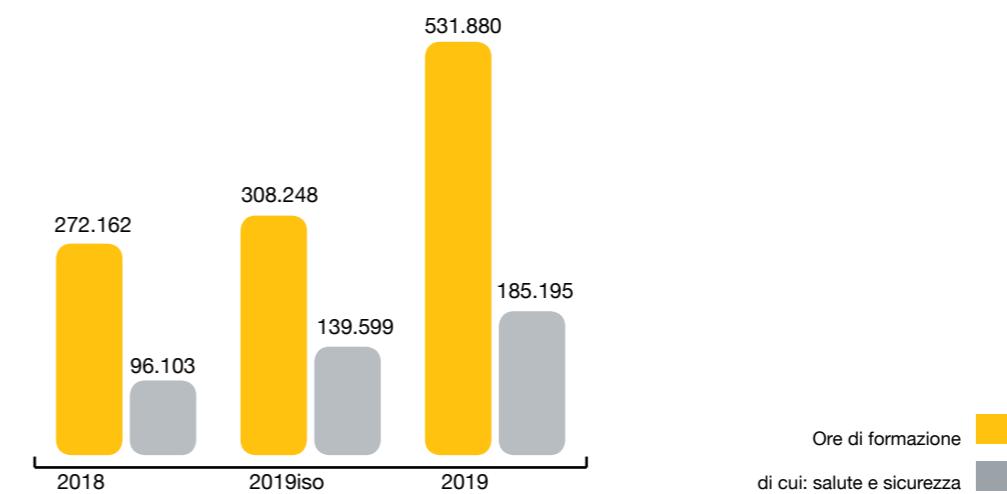
La formazione rappresenta una leva per la crescita professionale delle risorse, per l’innovazione dei processi e

Focus: Iniziative di sviluppo del 2019

| Società | Beneficiari | Descrizione dell'iniziativa |
|-------------------------|--|--|
| Autostrade per l'Italia | 145 risorse under 45, con ruoli di prima managerialità | Processo di valutazione della “prontezza manageriale”, condotto in partnership con la società di consulenza Mercer. Le migliori 40 risorse con background tecnico hanno partecipato a un “full assessment” per la valutazione del potenziale e, tra queste, 17 sono state spostate su posizioni di responsabilità e maggiore complessità |
| Telepass | 18 risorse apicali | Percorso innovativo di assessment e formazione, realizzato in partnership con la società Ernst & Young e dedicato a tutte le risorse con maggiore esposizione al vertice, all’interno del Gruppo Telepass |

per la realizzazione degli obiettivi del Gruppo.

FORMAZIONE 2019



Nel 2019, a parità di perimetro di riferimento con l’anno 2018, sono state fruite circa 308mila ore di formazione e addestramento, in aumento del 13% e con il coinvolgimento di oltre 16.600 partecipanti; il monte ore sale a circa 532mila ore se si considera anche il Gruppo Abertis, per un investimento complessivo di circa 6,8 milioni di euro. Le ore di formazione media per dipendente salgono da 16 a 18 ore (19 per gli uomini, 15 per le donne).

In particolare, si evidenzia che circa il 35% della formazione frutta è in materia di salute, sicurezza e ambiente, e a parità di perimetro, questa percentuale sale al 45% per effetto soprattutto dei programmi sviluppati dalle società Autostrade per l’Italia e Aeroporti di Roma.

In alcune società del Gruppo, una parte significativa della formazione è erogata dalle academy interne.

È il caso della Academy di Ruolo di Autostrade per l’Italia, che nel 2019 ha visto il coinvolgimento diretto di oltre 80 colleghi trainer interni e il riconoscimento dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri del titolo di Provider di formazione specialistica, essendo abilitata a rilasciare crediti formativi a tutti gli ingegneri interessati al continuo aggiornamento per mantenere la propria qualifica nell’Albo di appartenenza. Nel 2019 la società ha anche avviato un importante programma di reskilling che riguarda il personale preposto all’esazione del pedaggio autostradale che amplierà il suo ambito di conoscenze e di attività operative.

Nel corso dell’anno sono inoltre proseguite le attività formative focalizzate principalmente sul continuo miglioramento della qualità del servizio offerto al cliente, come il programma del Gruppo ADR Customer Experience Education, finalizzato al consolidamento dei livelli di Qualità del Servizio raggiunti per mezzo di attività formative differenziate per ciascuna famiglia professionale. In Abertis, è stata consolidata la piattaforma Connectis, una rete di conoscenza interna per tutte le sue società e coinvolge i dipartimenti dell’area tecnica, del servizio clienti, dell’area legale e dell’approvvigionamento. Nel 2019 sono state avviate oltre 100 chat sulla piattaforma.

È proseguita nel 2019 la formazione specifica sulla “security” in particolar modo nelle società aeroportuali, affrontando anche l’aspetto della tutela dei diritti umani nello svolgimento delle attività. Su questo aspetto, al 31.12.2019 risultano circa 730 persone interne e 24 persone esterne formate.

Atlantia ha inoltre erogato oltre 8.900 ore di formazione nell’anno a partner d’affari (fornitori di beni e servizi, appaltatori, clienti, ecc.), principalmente in materia di salute e sicurezza (circa il 48%), di anti-corruzione, codice etico e tutela dei diritti umani, nonché formazione specialistica collegata alle attività operative.

[9] Percentuale calcolata su intero perimetro a esclusione del Gruppo Abertis, e considerando l’organico a tempo indeterminato.

[10] Complessivamente, nel 2019 si registrano 1.319 casi di mobilità orizzontale (+50% rispetto al 2018) e 1.057 casi di mobilità verticale (558 nel 2018).

6. Sicurezza sul lavoro

La "pervasività" è l'impegno che da sempre guida il Gruppo nelle politiche di sicurezza sul lavoro.

Pervasività significa far sì che ognuno si senta responsabile delle proprie azioni con l'obiettivo costante di azzerare gli infortuni. L'aspetto principale, che è anche l'orientamento più recente del Gruppo, riguarda il coinvolgimento attivo e la motivazione del personale, anche nell'attività di monitoraggio e segnalazione di situazioni di pericolo, affinché la sicurezza diventi uno stile di vita.

Da qui l'adozione di idonee metodologie di valutazione del rischio di incidenti, di attività di sensibilizzazione e di misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura, in particolar modo quelle maggiormente esposte in quanto impegnate nei cantieri di manutenzione e realizzazione delle infrastrutture. La valutazione dei rischi correlati alle attività lavorative^[11] ha solitamente una frequenza di aggiornamento annuale o in funzione di modifiche tecnico-organizzative e viene effettuata attraverso sopralluoghi, verifiche di mezzi, macchinari e impianti, interviste con i lavoratori e i responsabili, verifiche degli impianti documentali, per individuare le opportune misure di prevenzione e mitigazione.

Sull'elemento fondamentale della prevenzione, gioca da sempre un ruolo di primo piano l'attività di formazione dei lavoratori. Le società del Gruppo si impegnano in programmi continuativi di formazione sulla sicurezza, anche oltre gli obblighi di legge, finalizzati alla prevenzione dei rischi sul lavoro e alla tutela della salute psico-fisica.

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

Il 62% dei dipendenti del Gruppo (70% se si fa riferimento al perimetro del 2018) opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza, certificati OHSAS 18001 o ISO45001, che definisce procedure, responsabilità, obiettivi e strumenti per la realizzazione della "Politica della Sicurezza" e il miglioramento continuo delle performance in tale ambito, nel rispetto della normativa locale vigente. Nel 2019 il 71% dei dipendenti del Gruppo è rappresentato in un Comitato per la Salute e Sicurezza.

Per i dati infortunistici, il numero di infortuni registrati nel 2019 rispetto ai dipendenti diretti è stato di 799, di cui il 74% ha visto coinvolti uomini e il restante 26% donne. In raffronto con l'anno 2018, a parità di perimetro^[12], si evidenzia un incremento di 49 infortuni. In 5 casi, questi infortuni sono stati registrati come gravi, cioè hanno comportato un periodo di assenza dal lavoro di 6 mesi o più.

L'indice di frequenza degli infortuni gravi è di 0,1^[13].

Nell'anno si sono verificati, purtroppo, anche due decessi sul lavoro, uno in Italia e uno in Cile, in entrambi i casi dovuti a un investimento da parte di un autoveicolo in transito.

Le principali cause di infortuni sul lavoro comprendono: cadute accidentali e scivolamenti, urto contro ostacoli, errato utilizzo di dispositivi di protezione individuali, movimentazione e/o sollevamento di carichi, incidenti stradali e stress.

Con riferimento ai lavoratori indiretti, e in particolare per le imprese della catena di fornitura che lavorano in ambienti/siti su cui le società del Gruppo esercitano un controllo o di cui sono responsabili, nel corso dell'anno si sono verificati complessivamente 401 infortuni sul lavoro in Italia e all'estero, che per il 98,5% ha visto coinvolti uomini^[14]. Purtroppo, si registrano anche sei infortuni mortali, quattro in Italia, uno in Argentina e uno in Brasile prevalentemente a causa di movimentazione di carichi e incidenti con mezzi pesanti in area di cantiere.

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

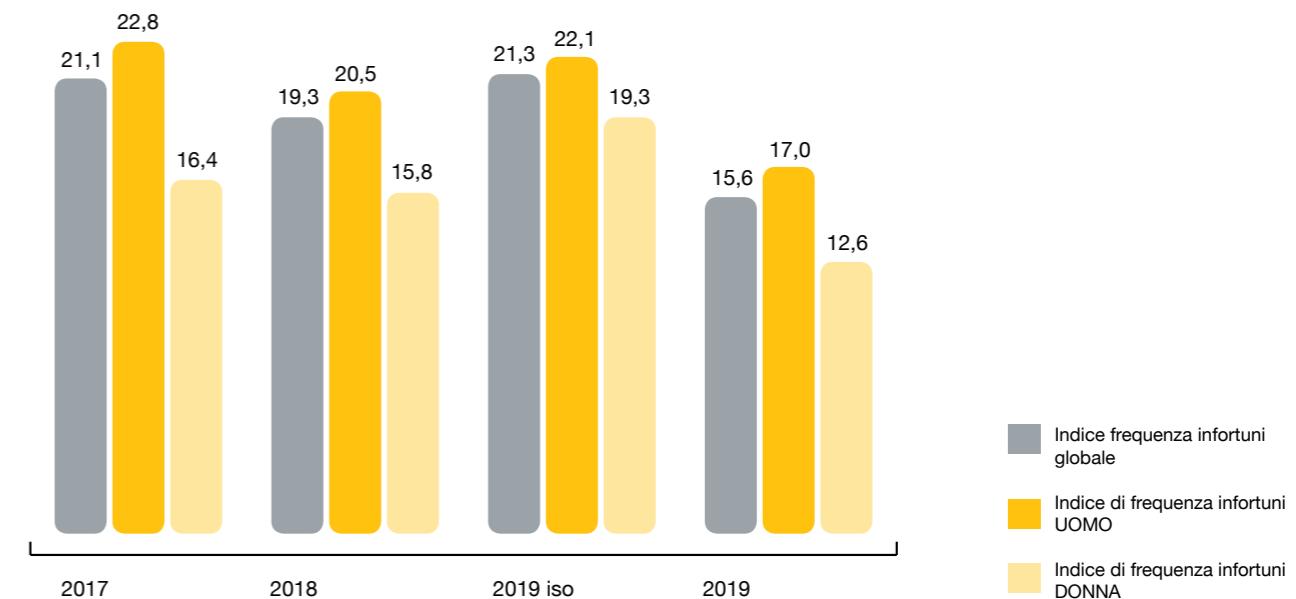
[12] A esclusione delle società che compongono il Gruppo Abertis.

[13] Primo anno di rendicontazione dell'indicatore.

[14] Il tasso di frequenza infortuni per i lavoratori indiretti nel 2019 è stato pari a 14,9 (15,8 per gli uomini, 1,32 per le donne). Il dato è stato calcolato su una base di 378 infortuni per i quali è noto l'ammontare di ore lavorate (complessivamente oltre 25,2 milioni). Si registra anche un infortunio grave, pertanto l'indice di frequenza degli infortuni gravi è di 0,04.

Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha lanciato la campagna #nondistrarti, con testimonial gli stessi lavoratori impegnati sui cantieri, per sensibilizzare gli automobilisti sulla necessità di attuare comportamenti di guida sicuri che non mettano a rischio la vita di chi lavora su strada. Inoltre, ha ulteriormente implementato il protocollo BBS (Behaviour Based Safety) per la sicurezza dei lavoratori, già attivo su alcune Direzioni di tronco e alcuni cantieri e che progressivamente sarà esteso a tutta la rete autostradale.

INDICI INFORTUNISTICI DI GRUPPO^[15]



INDICI INFORTUNISTICI PER PAESE 2019

| Indici infortunistici per Paese 2019 | | | |
|--------------------------------------|-------|------|--------|
| | donna | uomo | totale |
| Italia | 22,5 | 20,7 | 21,1 |
| Spagna | 9,2 | 10,5 | 9,6 |
| Francia | 9,3 | 15,2 | 13,2 |
| Brasile | 7,2 | 8,8 | 8,1 |
| Cile | 8,0 | 27,0 | 23,0 |
| Argentina | 10,9 | 13,9 | 12,7 |
| Porto Rico | 0 | 26,1 | 19,1 |
| Altri Paesi | 1,6 | 0 | 0,7 |

[15] Rapporto tra il numero di infortuni con astensione dal lavoro e le ore lavorate nell'anno, per 1.000.000. Nel 2019 il totale delle ore lavorate è stato di circa 51 milioni di cui il 68% dagli uomini e 32% da donne.

7. Sistema retributivo e di incentivazione

Il sistema retributivo del Gruppo si pone l'obiettivo di valorizzare competenze ed esperienze, remunerare le risorse in funzione del ruolo organizzativo e delle responsabilità, premiare e trattenere le eccellenze attraverso il riconoscimento dei contributi individuali, affinché le persone si sentano costantemente motivate nel contribuire alla creazione di valore sostenibile nel tempo.

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

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

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

La componente variabile di breve termine è finalizzata a premiare il raggiungimento di obiettivi aziendali quantitativi, qualitativi e relativi a tematiche di sostenibilità (sviluppo del capitale umano, efficienza energetica, qualità del servizio, soddisfazione dei clienti, sicurezza sul lavoro, ecc.), che valorizzino sia la performance aziendale, che quella individuale.

Lo strumento utilizzato per perseguire questa finalità è il sistema MBO (Management by Objectives).

Inoltre, è in vigore un sistema definito "MBO Annuale / Triennale", un piano incentivante dedicato agli amministratori e ai manager con responsabilità di maggior rilievo, impostato con un meccanismo di differimento di una quota di MBO per il raggiungimento di obiettivi aziendali triennali, anche legati alla qualità del servizio per il cliente. Nel 2019 il sistema MBO ha coinvolto complessivamente^[16] il 100% dei dirigenti, l'83% dei quadri e il 52% degli impiegati eleggibili sulla base delle policy vigenti.

Inoltre, sono presenti strumenti di incentivazione di lungo termine, basati su strumenti finanziari (come stock option, stock grant, phantom stock option, phantom stock grant, ecc.) concepiti per favorire la retention e l'incentivazione del management, promuovendo la valorizzazione del Gruppo e la diffusione di una cultura di creazione del valore. Tali incentivi di lungo termine riguardano il 100% del top management e il 40% circa dei dirigenti del Gruppo non rientranti nel top management^[17].

Alcune controllate estere adottano strumenti di incentivazione di lungo termine di natura monetaria definendo perimetro di assegnazione e obiettivi di performance legati alle specificità del proprio business e del contesto di riferimento. Gli strumenti di remunerazione monetaria e non monetaria sono previsti sia per il personale full time che per il part time. Ulteriori dettagli su: www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione



8. Iniziative a favore dei dipendenti e di coinvolgimento

Il Gruppo Atlantia è particolarmente attivo nella definizione di iniziative dirette al sostegno del benessere delle sue persone.

Tali iniziative si strutturano principalmente in tre ambiti:

Health Care: iniziative per la salute e il benessere

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

People care

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

Family Care: iniziative per la famiglia e i loro figli

- Azioni e servizi innovativi finalizzati alle esigenze di conciliazione vita-lavoro
- Fondi di previdenza integrativa agevolati
- Polizze assicurative di responsabilità civile per i familiari
- Organizzazione di soggiorni estivi (summer camp) in Italia e all'estero per i figli dei dipendenti, con attività sportive, ludico-ricreative e di apprendimento linguistico
- Strumenti di flexible working anche a sostegno della genitorialità e di supporto al reinserimento post congedo (il tasso di rientro medio^[18] dal congedo parentale è dell'83% circa).
- Asilo nido e convenzioni scolastiche
- Orientamento scolastico e universitario per i figli dei dipendenti e borse di studio
- Counselling personalizzato in caso di rientro del dipendente dopo lunghi periodi di assenza (per malattia, maternità, ecc.) e/o per migliorare il benessere organizzativo
- Family day
- Convenzioni per cure e assistenza agli anziani (elder care)

Nel 2019 il Gruppo ha investito in iniziative di welfare un totale di oltre 32 milioni di euro. Il sostegno al "secondo pilastro" della previdenza complementare ha acquisito grande rilevanza.

La misura di contribuzione^[19] praticata a favore dei dipendenti cresce progressivamente e raggiunge nel 2019 circa 17 milioni di euro e oltre 12.500 beneficiari.

[16] La base di potenziali assegnatari del sistema MBO è calcolata in considerazione delle policy di incentivazione vigenti nel 2019. I dati si riferiscono al seguente perimetro di società: Atlantia S.p.A., Gruppo ASPI, Gruppo ADR, Spea, Pavimental, Gruppo Telepass, Gruppo Abertis, Aeroporti della Costa Azzurra, AB Concessoes.

[17] I valori fanno riferimento al perimetro di società che adottano piani di incentivazione a lungo termine. L'incentivazione di lungo termine è destinata complessivamente al 3,4% della popolazione aziendale che non ricopre posizioni da Senior Management.

[18] Percentuale di dipendenti rientrati a lavoro al termine del congedo parentale nel corso dell'anno. Nel 2019 hanno usufruito di congedo parentale 386 persone (298 donne e 88 uomini). Tutto il personale ha accesso a forme di congedo parentale.

[19] Perimetro di riferimento: società del Gruppo in Italia, Francia, Spagna e Porto Rico. Il totale della contribuzione ai fondi previdenziali integrativi al 31.12.2019 è di oltre 39,5 milioni di euro.

Capitale sociale



Capitale sociale

Sicurezza e qualità sono le parole chiave nel rapporto con i clienti. L'impegno costante va al miglioramento degli standard di servizio, per garantire sicurezza, fluidità, qualità e l'ascolto continuo di bisogni, richieste e proposte. La comunità rappresenta il punto di partenza e il punto di arrivo di ogni attività del Gruppo: costruire e gestire infrastrutture essenziali per la viabilità sui territori e per la mobilità globale. Il rapporto con i fornitori è basato su legalità, correttezza e trasparenza. Ogni fornitore è tenuto a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico del Gruppo Atlantia, comprese le prescrizioni sociali e ambientali.

Sicurezza

825,6 mln di €

investimenti totali
in sicurezza autostradale

139,6 mln €

investimenti totali
in sicurezza aeroportuale

Qualità del servizio

4,5

punteggio ottenuto dagli
aeroporti di Fiumicino

7,14

Customer Satisfaction Index
dei Frequent Traveller
di Autostrade per l'Italia

Catena di fornitura

22.839

fornitori e subfornitori

789

fornitori critici

9% della spesa annua

Supporto alla comunità

10,6 mln di € spese e investimenti

1. Key figures

| Principali indicatori | 2018 | 2019 iso ^[1] | Var. % iso | 2019 |
|---|---------|-------------------------|------------|---------|
| Spese e investimenti per la sicurezza stradale (euro 000) | 387.162 | 682.680 | 76,33% | 825.595 |
| Spese e investimenti per la sicurezza aeroportuale (euro 000) | 122.301 | 139.595 | 14,14% | NA |
| Spese e investimenti per servizi al cliente, qualità e customer satisfaction (euro 000) | 232.958 | 293.584 | 26,0% | 341.534 |
| Fiumicino (percezione complessiva della regolarità del servizio) | 97 | 96 | -0,82% | NA |
| Ciampino (percezione complessiva della regolarità del servizio) | 91 | 94 | 3,07% | NA |
| Customer satisfaction index Aeroporti della Costa Azzurra | 77 | 80 | 3,88% | NA |
| Tasso di incidentalità globale del Gruppo ^[2] | 37,5 | 36,2 | -3,19% | 27,4 |
| Tasso di mortalità globale del Gruppo ^[3] | 0,62 | 0,53 | -14,39% | 0,81 |
| Spese e investimenti nella comunità (mln euro) ^[4] | 4,7 | 6,9 | 46,80% | 10,6 |



AREE DI IMPEGNO

| IMPATTO SOCIALE |
|---|
| • Miglioramento continuo degli standard di sicurezza autostradale e aeroportuale e di qualità del servizio; |
| • Innovazione: progetti sui temi sicurezza, smart road, ambiente. |
| INTEGRITÀ |
| • Integrazione dei principi della sostenibilità nella catena di fornitura. |

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



[1] Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2018, escludendo il gruppo Abertis.

[2] Il tasso di incidentalità è definito come il rapporto tra numero di incidenti per 100 milioni di km percorsi.

[3] Il tasso di mortalità è definito come il rapporto tra numero di morti a causa di incidente stradale per 100 milioni di km percorsi.

[4] Incremento nel 2019 dovuto in particolare a nuove campagne di coinvolgimento della comunità sui temi della sicurezza.

2. Responsabilità sociale

La responsabilità sociale è alla base del rapporto di Atlantia con le comunità in cui opera. Costruire e gestire infrastrutture per la mobilità significa infatti, in primo luogo, operare sul territorio, con le comunità e garantire sicurezza e qualità del servizio ai viaggiatori. La valorizzazione del capitale sociale è quindi alla base di ogni attività aziendale, contribuendo significativamente a orientare e caratterizzare l'intero processo operativo, dalla progettazione delle infrastrutture fino all'erogazione del servizio al cliente.

Perciò la responsabilità sociale impegna l'azienda in un processo circolare che vede coinvolti i tre gruppi di stakeholder di riferimento: la comunità, intesa come insieme di cittadini, istituzioni, associazioni, i clienti, a cui sono offerti i servizi di Atlantia garantendo la loro sicurezza e quella delle infrastrutture, e la catena di fornitura. Questi tre gruppi di riferimento sono di fatto collegati tra loro e impegnano in un modello di stakeholder engagement in costante evoluzione.

Clienti

Sicurezza e qualità sono le parole chiave nel rapporto del Gruppo con i clienti. Un impegno costante per il miglioramento degli standard di servizio offerto, per garantire sicurezza, fluidità, qualità e l'ascolto continuo di bisogni, richieste e proposte. Quest'approccio integrato nel rapporto con i clienti guida l'operatività dell'azienda in vari ambiti: gli investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture e dei servizi, l'innovazione tecnologica nelle procedure di gestione attraverso l'implementazione di nuovi sistemi di info-viabilità e le estese iniziative di informazione e sensibilizzazione.

Comunità

La comunità rappresenta il punto di partenza e il punto di arrivo di ogni attività del Gruppo: costruire e gestire infrastrutture essenziali per la viabilità sui territori e per la mobilità globale. L'impegno si articola quindi su diversi piani. In primo luogo, attraverso l'adozione di approcci sostenibili nella progettazione e gestione delle infrastrutture rispetto ai territori circostanti e la realizzazione di opere infrastrutturali e di valorizzazione ambientale a favore della comunità, non sempre connesse direttamente all'impatto generato dalle infrastrutture autostradali e aeroportuali. Il confronto con le comunità, inoltre, è continuo. Il Gruppo ha adottato modelli di stakeholder engagement che hanno anticipato quanto normativamente previsto in tema di "dibattito pubblico", consentendo di migliorare la progettazione delle infrastrutture e di aumentare la consapevolezza dei cittadini coinvolti. È cresciuto costantemente nel tempo l'impegno per la valorizzazione culturale e turistica dei territori in collaborazione con istituzioni e amministrazioni locali, accanto alle consolidate iniziative di promozione umanitaria, scientifica, sportiva e sociale, realizzate sia autonomamente, sia in collaborazione con altri enti e organismi nazionali e internazionali.

Fornitori

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

3. Sicurezza

Atlantia considera prioritari gli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento delle reti autostradali e delle infrastrutture aeroportuali per garantire la qualità del servizio e la sicurezza dei viaggiatori, come evidenziato dagli indici relativi all'incidentalità e alla soddisfazione del cliente.

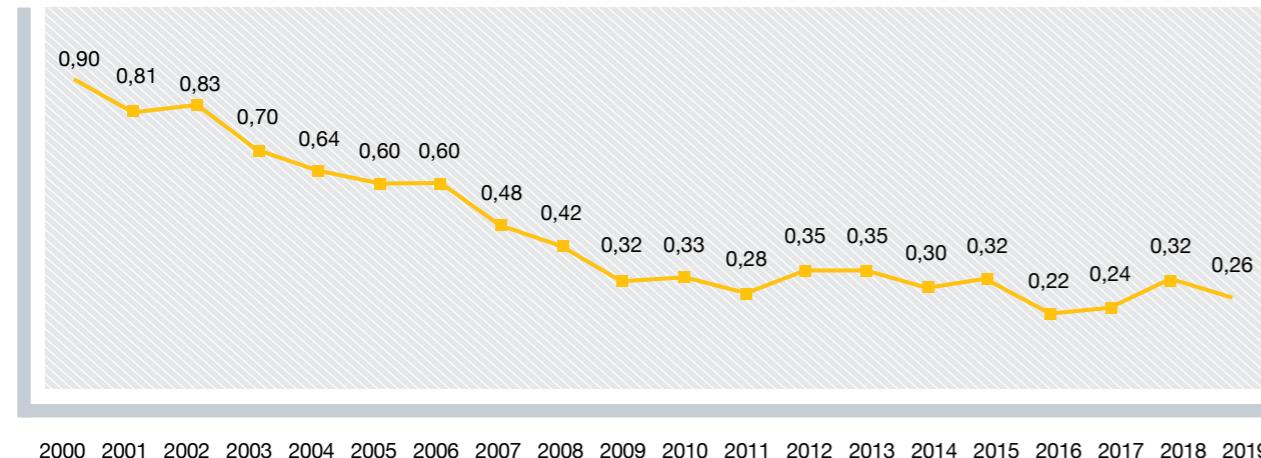
Sicurezza autostradale

Prevenzione e informazione sono i due fattori chiave che hanno impegnato le società autostradali di Gruppo nel 2019, con pianificazione degli interventi sulle infrastrutture, esecuzione di esercitazioni di emergenza, implementazione di nuovi sistemi tecnologici per il monitoraggio del traffico in tempo reale, monitoraggio delle attività di manutenzione, installazione di barriere e misure di illuminazione.

Il Gruppo ha dato grande impulso alle campagne di sensibilizzazione rivolte ai viaggiatori, finalizzate a migliorare i comportamenti alla guida, agli osservatori per la sicurezza e ai forum creati da alcune società per condividere le conoscenze con tutti gli attori coinvolti nella promozione della sicurezza stradale.

I risultati ottenuti sulla rete autostradale italiana, considerando il trend di lungo periodo del tasso di mortalità, sono tangibili. Il dato 2019, pari a 0,27 (0,26 se includiamo l'autostrada A4 in Italia del Gruppo Abertis), è tornato sul trend di lungo periodo, dopo l'aumento del 2018 (0,32) dovuto agli effetti del crollo del Ponte Morandi a Genova.

È stata data una forte accelerazione agli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete autostradale e per la sicurezza stradale e risorse importanti per lo sviluppo di iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio del cliente, per esempio con sistemi di infoviabilità predittiva, di semplificazione delle operazioni ai caselli, con la sperimentazione della tecnologia 5G in autostrada e nuove tecnologie di segnalazione e comunicazione. Inoltre, a partire dal 2020 è previsto un forte impegno per la digitalizzazione dell'infrastruttura, con nuovi sistemi di controllo in tempo reale delle condizioni di viabilità e l'impiego di sensori, telecamere e droni per la sorveglianza di ponti, viadotti e gallerie.



ANDAMENTO DEL TASSO DI MORTALITÀ SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

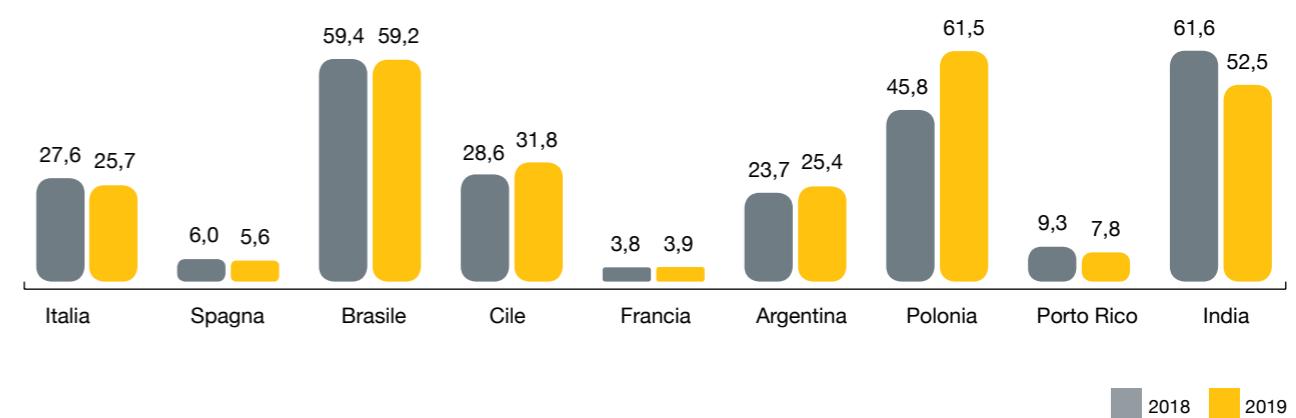
A parità di perimetro, il 2019 ha fatto registrare una diminuzione complessiva sia degli incidenti stradali sia del numero di vittime per incidente. Questi dati, unitamente alla variazione del numero di km percorsi, hanno impattato con un decremento del 3% del tasso di incidentalità globale e una diminuzione più marcata del 14% del tasso di mortalità rispetto al 2018. È stato osservato un aumento del numero di incidenti sulle autostrade gestite in Cile, Brasile e Polonia, compensato da un andamento positivo in Italia. Una riduzione del numero dei decessi per incidente si è verificata, viceversa, su tutte le reti gestite dalle società del Gruppo.

Per le società concessionarie del Gruppo Abertis, sono stati osservati aumenti nei tassi di incidentalità in Cile e in Argentina che hanno compensato le significative diminuzioni registrate a Porto Rico, Italia e Spagna. Con riferimento al tasso di mortalità, la riduzione complessiva è stata diluita dagli aumenti osservati a Porto Rico e in Cile.

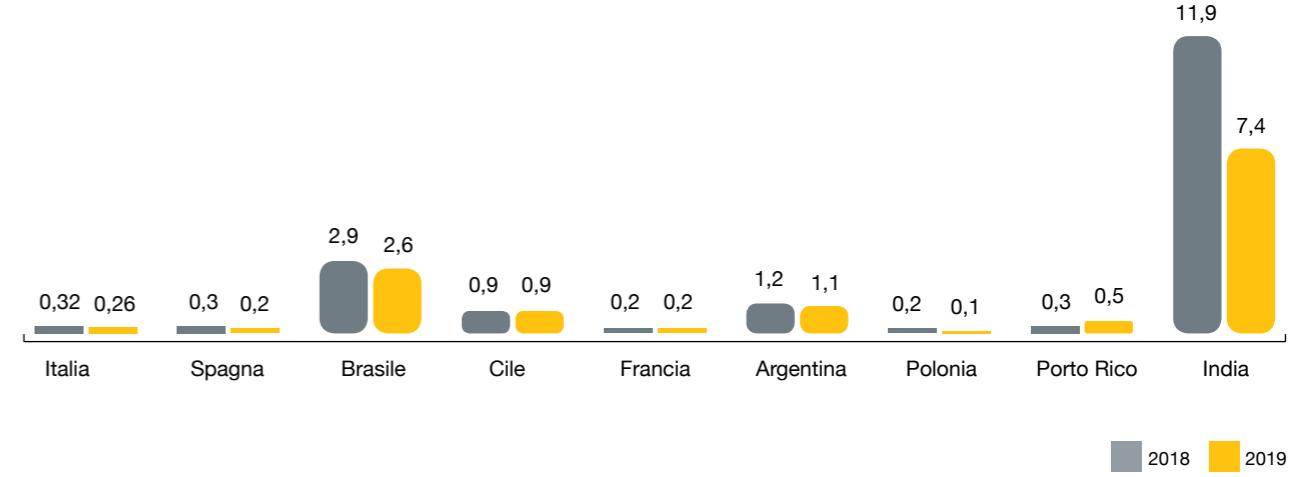
Di conseguenza, per le società del Gruppo Abertis, il tasso complessivo di incidentalità è aumentato dell'1,7% e il tasso di mortalità è diminuito del 9,7% rispetto al 2018.

I grafici seguenti forniscono una fotografia degli indici di incidentalità per Paese, considerando l'intero perimetro di gruppo al 31.12.2019

ANDAMENTO INDICE DI INCIDENTALITÀ PER PAESE



ANDAMENTO TASSO DI MORTALITÀ PER PAESE



Il 65% in termini di fatturato delle società autostradali del Gruppo dispone di un sistema di gestione della sicurezza stradale certificato secondo lo standard internazionale ISO 39001. Le società cilene del Gruppo Abertis, inoltre, hanno implementato un sistema di gestione delle emergenze certificato secondo la norma ISO 22320 e hanno sviluppato un modello preventivo degli incidenti.

GESTIONE DELLE EMERGENZE

La gestione di eventi emergenziali è un aspetto importante della sicurezza e richiede l'adozione di sistemi di controllo, di misure tecniche, gestionali e organizzative idonee a risolvere lo stato di allerta e l'attuazione dei più opportuni provvedimenti sui fruitori del servizio in una continua cooperazione tra soggetti interni ed esterni (Polizia stradale, Vigili del fuoco, Protezione civile, ecc.).

Il 2019 per le tipologie di emergenze di seguito riportate, ha segnato, a parità di perimetro, un aumento degli eventi di allagamento, di frana e di incendio che hanno coinvolto le infrastrutture autostradali, e al contempo una sostanziale diminuzione degli eventi nevosi.

| Eventi emergenziali | 2018 | 2019 iso ^[1] | Var % 18-19 iso | 2019 |
|---------------------------------|---------|-------------------------|-----------------|---------|
| Eventi nevosi (ore neve/km) | 181.246 | 124.590 | -31,26% | 125.672 |
| Allagamenti (num. eventi) | 545 | 573 | 5,14% | 1.041 |
| Frane/smottamenti (num. eventi) | 213 | 290 | 36,15% | 290 |
| Incendi (num. eventi) | 844 | 1.396 | 65,40% | 1.396 |

Sicurezza aeroportuale

L'impegno del gruppo per la sicurezza aeroportuale va oltre il rigoroso rispetto delle norme di settore e prevede il costante confronto con l'Ente di regolazione e controllo, con gli altri scali internazionali e con gli operatori, per garantire standard di sicurezza elevati in tutte le operazioni aeroportuali.

Aeroporti di Roma, in conformità ai requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008, e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/14, si è dotata di una struttura complessa per garantire il presidio di tutte le aree e il mantenimento dei requisiti di sicurezza delle operazioni. L'organizzazione di Fiumicino, primo aeroporto italiano certificato in conformità al Regolamento, prevede:

- Accountable Manager: ha la responsabilità del funzionamento dello scalo in sicurezza, garantendo la disponibilità del personale - opportunamente qualificato - e delle risorse economiche necessarie al mantenimento dei requisiti di certificazione e quindi dei livelli di sicurezza stabiliti dalla regolamentazione europea;
- Il Training Manager: è responsabile dell'addestramento, affinché il personale impegnato nelle operazioni sia adeguatamente qualificato e consapevole, per garantire lo svolgimento delle attività in sicurezza;
- Post Holder Area di Movimento: ha la responsabilità del movimento di uomini e mezzi sull'area destinata alla movimentazione degli aeromobili e delle operazioni che avvengono nelle aree di airside.
- Post Holder Manutenzione: ha la responsabilità di mantenere i requisiti infrastrutturali e degli impianti, destinati alla movimentazione sicura degli aeromobili a terra, delineati dal regolamento.
- Post Holder Progettazione: è responsabile della conformità ai regolamenti in vigore, delle progettazioni di tutte le nuove infrastrutture, relative alle aree Terminal e di quelle destinate alla movimentazione degli aeromobili (comprese piste, raccordi, piazzali, taxiway, ecc.) nel sedime aeroportuale.
- Post Holder Terminal: responsabile delle procedure ordinarie di sicurezza e di assistenza ai passeggeri nelle aerostazioni e di quelle che, ai fini della Safety, interessano la correlazione del Terminal con l'aeromobile.

Parallelamente opera il Safety & Compliance Monitoring Manager che è responsabile della gestione sistematica dei possibili rischi associati alle operazioni degli aeromobili, a prevenzione di tutti i potenziali eventi che potrebbero verificarsi durante le attività in Airside. Sono presenti anche specifici comitati:

- Il Safety Action Group: ha l'obiettivo primario di attuare iniziative, progetti e attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza dello scalo di Fiumicino.
- Il Safety Board: è un Comitato interno ad ADR che ha l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nel mantenimento continuo dei requisiti necessari per la sicurezza delle operazioni. Lo compongono l'Accountable Manager, i Post Holder e il Safety & Compliance Monitoring Manager e il Training Manager.
- Il Safety Committee: è un Comitato consultivo dello scalo di Fiumicino che ha lo scopo di promuovere le tematiche di Safety e la partecipazione alle attività del Safety Management System. È composto da ADR e da tutte le Società e gli Enti di Stato operanti presso lo scalo;
- L'Emergency Response Committee: è un Comitato decisionale che ha lo scopo di controllare le procedure di gestione delle emergenze. Lo compongono ADR e tutte le Società e gli Enti di Stato operanti presso lo scalo;
- Il Local Runway Safety Team: è un Comitato consultivo che deve analizzare e valutare la sicurezza operativa delle piste di volo, per ridurre il fenomeno delle runway incursion.

Nel corso del 2019 i processi verificati sono stati 44, per confermare la conformità dei processi di manutenzione delle pavimentazioni delle infrastrutture di volo, di gestione del sistema luci delle infrastrutture di volo e del sistema di gestione della sicurezza delle operazioni: sono state individuate e risolte 165 non conformità. Inoltre, nel corso dell'anno, Fiumicino ha ospitato il workshop sulla sicurezza delle operazioni con la partecipazione dei maggiori scali europei per uno scambio di esperienze. Nei tre giorni di incontri sono stati esaminati tutti gli indicatori di prestazione e le migliori pratiche a livello internazionale. Fiumicino si assesta tra gli scali con le più alte prestazioni di sistema.

Da settembre 2017 gli aeroporti della Costa Azzurra sono certificati IS-BAH2 a conferma dell'adeguatezza del Safety management System implementato.

<https://en.nice.aeroport.fr/Passengers/Latest-news/IS-BAH-2-Certification>



4. Qualità del servizio

Incrementare la qualità del servizio è un obiettivo prioritario per tutte le diverse aree di business in cui opera Atlantia. Per raggiungere l'obiettivo, è necessario, oltre al costante monitoraggio degli standard di servizio offerti, l'implementazione continua di azioni di miglioramento.

Attività autostradali

La soddisfazione dei clienti del servizio autostradale viene misurata solitamente attraverso indagini di soddisfazione realizzate periodicamente da società terze indipendenti, attraverso interviste dirette, somministrazione di questionari e interviste telefoniche.

In Autostrade per l'Italia, per esempio, la soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction e sintetizzata nel Customer Satisfaction Index (CSI) relativo ai Frequent Traveller, ossia la clientela che viaggia in autostrada almeno una volta al mese.

Le indagini vengono realizzate 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. Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale. Nel 2019 il Customer Satisfaction Index dei Frequent Traveller di Autostrade per l'Italia è pari a 7,14 (7,21 nel 2018 e 7,28 nel 2017) e prosegue nel trend negativo innescatosi a seguito di quanto accaduto a Genova.

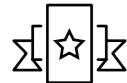
Analoghe rilevazioni sulla soddisfazione del cliente vengono effettuate anche da altre società italiane ed estere, e mostrano un andamento positivo.

Anche Abertis svolge regolarmente indagini specifiche sulla soddisfazione degli utenti delle strade a pedaggio al fine di misurarne la soddisfazione, nonché le aree di lavoro collegate al sistema di miglioramento continuo della qualità del servizio. Nel 2019 Sanef, Metropistas, A4 Holding ed Emovis hanno condotto sondaggi sulla qualità e sulla soddisfazione e sono stati in grado di integrare i miglioramenti nei piani d'azione per il prossimo anno.

Per ulteriori dettagli si rimanda alle specifiche tabelle informative in Appendice.

A fianco della misurazione della qualità percepita dagli utenti dell'infrastruttura, le società implementano dei sistemi di monitoraggio della qualità erogata al fine di definire degli obiettivi di miglioramento per le principali componenti del servizio offerto e valutare l'efficacia degli interventi realizzati. Con riferimento al perimetro delle società autostradali italiane gli indicatori nel 2019 hanno registrato nel complesso un miglioramento o comunque si sono mantenuti su livelli elevati.

Attività aeroportuali



L'aeroporto di Fiumicino ha confermato nel 2019 l'eccellenza della qualità del servizio erogata, con la conferma delle 4 stelle Skytrax al Gruppo (scala da 1 a 5), a seguito dell'audit svolto a maggio 2019, e il punteggio di 4,47 (scala da 1 a 5) nella rilevazione di gradimento "Airport Service Quality" condotta da Airport Council International: **Best Airport Award**.



Inoltre ha avviato un test per un **nuovo sistema di accettazione e imbarco** che, attraverso l'identificazione biometrica del volto, permette di rendere più agevole, rapido e sicuro il transito dei passeggeri in partenza. Con questa procedura si velocizza lo svolgimento del check-in, dei controlli di sicurezza e dell'imbarco in aereo, riducendo i tempi di attesa dei passeggeri.

Accanto alla valutazione di organismi terzi, vengono condotte negli scali romani indagini di customer satisfaction tramite interviste giornaliere con riferimento a una serie di indicatori definiti dall'ENAC. In termini di risultati si rileva una sostanziale stabilità delle performance su livelli di qualità elevati, raggiunti già nel corso del 2018. Le indagini di customer satisfaction condotte dagli Aeroporti della Costa Azzurra hanno fatto registrare un valore di soddisfazione dei clienti di 80,3% in crescita sul 2018 (77,3%).

Si rimanda alla sezione "Dati analitici" in appendice per le schede di dettaglio.

SISTEMA DI CUSTOMER CARE

Il sistema di Customer Care del gruppo mira a:

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

In tal senso la disponibilità di diversi canali di informazione e di comunicazione, anche in tempo reale con il cliente, diventa un aspetto fondamentale.

Le società del gruppo mettono a disposizione dei propri clienti diversi strumenti quali call center dedicati (a tal proposito Autostrade per l'Italia ha implementato il più grande call center d'Italia nel settore dell'infoviabilità), applicazioni per smartphone, sezioni specifiche dei siti web aziendali, carte dei servizi, nonché diverse modalità per la ricezione dei reclami: lettera, fax, telegramma, e-mail, WEB form, telefono.

La gestione di domande, reclami e suggerimenti facilita l'identificazione delle aree di miglioramento e consente di soddisfare le aspettative dei clienti nei confronti del Gruppo. A questo scopo, tutti i reclami se fondati, cioè riferiti a disservizi, disfunzioni o inefficienze evidenziate dal reclamante ed effettivamente riscontrate in ambito aziendale, ricevono una risposta che deve essere esaustiva e definitiva.

Nel corso del 2019 sono stati ricevuti e gestiti oltre 55mila reclami a livello di gruppo. ASPI ha aggiornato la propria metodologia in materia di trattamento e classificazione dei reclami non rendendo possibile il confronto con il 2018. I reclami inerenti le attività autostradali con l'esclusione di Aspi e del Gruppo Abertis sono stati 8.346 (9.499 nel 2018). Quelli relativi al Gruppo Abertis sono stati, nel 2019, 34.273.

Nel 2019 gli aeroporti del gruppo hanno gestito 5.741 reclami, in riduzione del 10% rispetto al 2018.

| Motivi di reclamo in ambito aeroportuale | 2018 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Suggerimenti | 99 | 93 |
| Richiesta informazioni | 3.537 | 3.195 |
| Parcheggi | 940 | 843 |
| Bus navetta | 69 | 54 |
| Informazioni | 109 | 66 |
| Check-in | 49 | 63 |
| Controllo sicurezza, passaporto e dogana | 457 | 404 |
| Attività commerciali, ristorazione e bar | 88 | 87 |
| Servizi igienici | 12 | 28 |
| Comfort aerostazioni | 52 | 60 |
| Assistenza bagagli e deposito bagagli | 190 | 180 |
| Collegamenti | 22 | 37 |
| Assistenza passeggeri a ridotta mobilità | 43 | 56 |
| Altro | 691 | 575 |
| Totale | 6.358 | 5.741 |

5. Rapporti con la comunità



Iniziative e investimenti nella comunità

A parità di perimetro 2018, Atlantia ha erogato nel 2019 circa 7 milioni di euro tra liberalità, iniziative per la comunità e investimenti, oltre a quanto erogato per Genova. A questo, va aggiunto l'impegno del Gruppo Abertis, di circa 3,7 milioni di euro, per investimenti sociali in tutti i Paesi di presenza del Gruppo, con particolare attenzione alle attività volte a favorire l'accesso all'istruzione e ridurre il gap di genere.

Di seguito il dettaglio a parità di perimetro.

Liberalità

Nel 2019 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare complessivo di circa 2,2 milioni di euro. Tra queste rientrano una serie di iniziative che comportano l'erogazione di borse di studio, elargizioni filantropiche, contributi a fondazioni, finanziamenti per progetti di solidarietà e promozione sociale e donazioni.

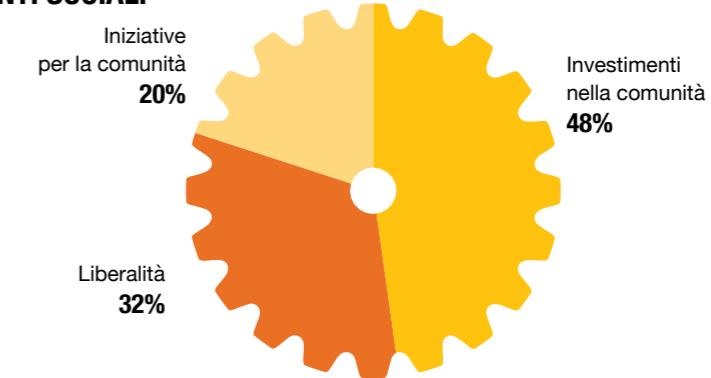
Iniziative per la comunità

Le azioni comprese nelle iniziative per la comunità sono ammontate nel 2019 a circa 1,3 milioni di euro. Tra le iniziative più rilevanti intraprese rientrano una serie di sponsorizzazioni di eventi sportivi - tra cui il Giro d'Italia -, culturali, scientifici e sociali.

Investimenti nella comunità

Nel 2019 sono stati erogati circa 3,3 milioni di euro per la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione in ambito di sicurezza stradale e coinvolgimento della comunità.

SPESE E INVESTIMENTI SOCIALI



Tali valori sono al netto degli investimenti sostenuti nell'area genovese a seguito del crollo del Ponte Morandi per cui si rimanda al sito www.autostrade.it/it/autostrade-per-genova

OPERE COMPENSATIVE ED ESPROPRI

Nel 2019 sono stati investiti circa 37 milioni di euro in opere a vantaggio del territorio. Queste sono costituite prevalentemente da opere di valorizzazione ambientale, riqualifiche o realizzazioni ex novo di viabilità esterne all'asse autostradale, nuovi svincoli richiesti dal territorio e altri interventi (es. parchi, scuole, piste ciclabili ecc.). L'ammontare erogato per espropri è stato pari a circa 50 milioni di euro.

LA VALORIZZAZIONE CULTURALE DEI TERRITORI

Autostrade per l'Italia ha portato avanti anche nel 2019 il Progetto "Sei in un Paese meraviglioso", iniziativa nata nel

2013, in collaborazione con Touring Club Italiano e Slow Food Italia, per proporre agli automobilisti esperienze di viaggio originali e coinvolgenti, promuovendo il turismo di qualità e valorizzando le bellezze della provincia italiana.

I numeri dell'iniziativa:

- 100 Aree di Servizio della rete sono diventate la vetrina delle bellezze del nostro Paese
- 1.000 località vengono promosse mediante 300 esperienze di viaggio
- 300 cartelloni "Touring" in autostrada indicano le località raggiungibili dal casello più vicino
- 5 stagioni televisive su Sky Arte
- La partnership con Unesco. Dal 2017 ASPI ha arricchito "Sei in un Paese meraviglioso" con il racconto di 42 dei 55 beni Unesco presenti in Italia, valorizzando luoghi che ancora hanno un potenziale inespresso in termini di visitatori e di conoscibilità, sia a livello italiano che internazionale.

Il gruppo Abertis negli anni ha sponsorizzato grandi mostre di artisti come Picasso, Dalí, Velázquez e Miró, con un grande successo di visitatori in città come Parigi, Madrid, Roma, Buenos Aires, San Paolo, Rio de Janeiro e Santiago del Cile. Sponsorizza inoltre "Universo Miró", una mostra itinerante di una selezione di opere di Joan Miró che si svolge in diverse ambasciate della Spagna all'estero, organizzata in collaborazione con la Fondazione Joan Miró e il Ministero degli Affari Esteri, Unione Europea e Cooperazione.

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

La società Aeroporti della Costa Azzurra, indica esplicitamente tra i propri obiettivi lo sviluppo del territorio regionale circostante.

Per un'analisi di altri eventi che hanno avuto riflessi nei rapporti con gli stakeholder del Gruppo e con particolare riferimento a quelli significativi in ambito regolatorio, si rinvia a quanto riportato nella Relazione Finanziaria di Atlantia.

6. Supply Chain

POLITICA DI GESTIONE DELLA CATENA DI FORNITURA

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

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

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

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

Il Gruppo ha inoltre formalizzato e diffuso una Policy Anticorruzione e ciascuna società operativa si è dotato di un responsabile Anticorruzione che assicura il monitoraggio costante del rischio corruzione.

www.atlantia.it/it/corporate-governance/policy-anticorruzione



Il Gruppo applica anche il Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo, il cui ambito si estende anche alle persone che svolgono la loro attività lavorativa nell'ambito del Gruppo in forza di rapporti contrattuali di consulenza, di appalto o di collaborazione a qualsiasi titolo.

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

I reclami per violazione delle norme e delle procedure e le segnalazioni di condotte illecite o irregolarità possono essere inviati anche online, attraverso la nuova piattaforma digitale di "Whistleblowing" introdotta nel 2018 e aperta a dipendenti, collaboratori, fornitori e altri soggetti in rapporti d'affari con la Società.

www.atlantia.it/it/corporate-governance/whistleblowing



La piattaforma è gestita da un soggetto specializzato, terzo e indipendente rispetto al Gruppo Atlantia. Per dettagli si rimanda al paragrafo "Governance/Sistema di controllo interno" e alla sopracitata pagina del sito web di Atlantia dove è possibile trovare il riferimento anche alla policy di Whistleblowing.

Modello di gestione sostenibile della catena di fornitura

ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE

Tutte le società del Gruppo dispongono di strutture interne deputate alla gestione della catena di fornitura e del processo di procurement, nonché di procedure interne che definiscono competenze, responsabilità e iter di approvazione e formalizzazione del processo di approvvigionamento, con l'obiettivo di:

- ottimizzare e le politiche nei confronti dei fornitori;
- definire strategie di procurement efficaci di Gruppo
- adottare nuovi standard per la mitigazione dell'impatto in termini di sostenibilità della catena di fornitura.

RISCHI NELLA CATENA DI FORNITURA

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

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

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

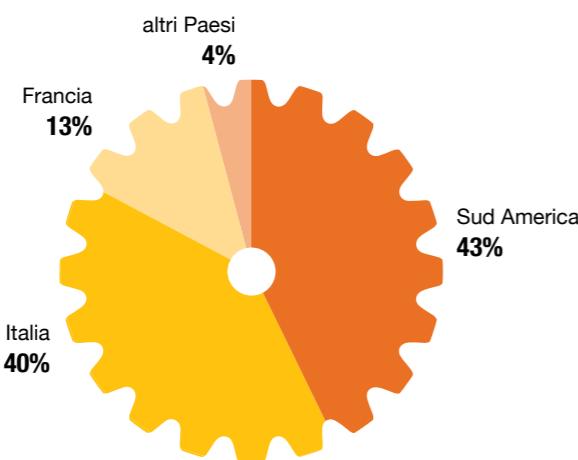
MAPPA DELLA SUPPLY CHAIN

Data l'eterogeneità dei business gestiti dalle società del Gruppo, la catena di approvvigionamento ha una struttura particolarmente differenziata. I principali fornitori del Gruppo sono, infatti, imprese di prodotti e servizi molto diverse tra loro, in quanto sono incluse imprese di costruzione e manutenzione di infrastrutture stradali e aeroportuali, di ingegneria e architettura, operatori di elettronica, elettrotecnica e informatica, operatori di telecomunicazioni, imprese di logistica.

Nel 2019 il Gruppo ha impiegato circa 22.840 fornitori e subfornitori e il volume complessivo della spesa è suddiviso tra Italia per il 40%, Sud America per 43%, Francia per il 13% e altri Paesi per il 4%. Nei limiti del reperimento di beni e servizi, il ricorso a fornitori locali è avvenuto nel 2019 per il 96% dei casi^[5].

| Ripartizione fornitori | | |
|------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Paesi | N°fornitori attivi | Valore della spesa annuale (euro) |
| Italia | 5.454 | 1.359.333.226 |
| Spagna | 2.808 | 43.138.123 |
| Francia | 6.894 | 451.477.925 |
| Brasile | 3.490 | 1.278.302.436 |
| Cile | 1.574 | 37.623.308 |
| Argentina | 844 | 116.608.788 |
| Polonia | 802 | 29.031.393 |
| Porto Rico | 213 | 39.118.464 |
| USA | 418 | 24.505.235 |
| India | 101 | 581.427 |
| Altro | 241 | 22.304.354 |
| Totale | 22.839 | 3.402.024.679 |

VOLUME DI SPESA



[5] Dato isoperimetro che non contempla il Gruppo Abertis che ha fatto ricorso nel 2019 a fornitori locali per circa l'84% del valore della spesa.

Sono stati identificati 789 fornitori critici (3,4%) verso cui nell'anno sono stati emessi ordini per circa 308 milioni di euro (9% del valore complessivo della spesa annua registrata). Atlantia definisce fornitore "critico", l'impresa che dispone di tecnologie e know-how tecnici e/o organizzativi, specifici e/o unici, eventualmente, ma non necessariamente, comprovati da brevetti e certificazioni, con il quale le società del Gruppo instaurano un rapporto di forte dipendenza e pertanto il ricorso a un diverso fornitore comporterebbe rilevanti impatti economici e/o organizzativi e/o di continuità operativa.

La mappatura dei fornitori critici è un processo continuativo che viene effettuato dalle strutture deputate alla gestione della supply chain, con il supporto delle strutture richiedenti, per ogni nuova fornitura e per quelle esistenti attraverso periodiche analisi di mercato finalizzate principalmente all'individuazione delle possibili alternative. Inoltre, in sede di affidamento di una fornitura che potrebbe ritenersi critica, le strutture dedicate al processo acquisti tra le altre attività svolgono: l'acquisizione delle informazioni dal mercato, il monitoraggio di banche dati specifiche, la definizione ove possibile di clausole di protezione nei contratti, la valutazione di una eventuale strategia di dual sourcing.

I fornitori critici sono monitorati con cadenza almeno annuale, attraverso un processo di analisi di eventi significativi. Parallelamente viene effettuata un'attività di scouting continuativa del mercato.

PROCESSO DI SELEZIONE, VALUTAZIONE E VERIFICA DEI FORNITORI

I fornitori sono individuati tramite l'albo fornitori delle singole società o attraverso gara pubblica. In fase di iscrizione, i soggetti sono tenuti alla compilazione di un questionario nel quale vengono inserite le principali informazioni sulla Società tra cui i dati anagrafici, la tipologia di attività, la struttura organizzativa e societaria e informazioni di sostenibilità. Il processo è informatizzato su quasi la totalità delle imprese del gruppo ed è onere e obbligo dei fornitori mantenere aggiornati i dati e la documentazione inserita, nonché comunicare tutte le variazioni che siano influenti ai fini dell'iscrizione.

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

Le società afferenti al Gruppo Abertis si avvalgono per l'analisi e valutazione dei fornitori di una primaria società di consulenza esterna che gestisce una piattaforma informatica comune e conduce assessment di sostenibilità, individuando e monitorando anche eventuali piani di miglioramento, e sviluppando specifici scoring di sostenibilità.

Delle imprese attive nel 2019, 3.644 sono state valutate in base a criteri di sostenibilità (di cui il 92% rispetto a criteri ambientali e criteri sociali e quasi il 100% rispetto al tema anti-corruzione). Di queste, 252 sono fornitori e subfornitori critici.

VERIFICHE

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

Per i fornitori rilevanti, sono effettuati audit per verificare il rispetto degli impegni di sostenibilità. Gli audit sono svolti *in situ* (es. visita degli stabilimenti del fornitore) o presso le sedi delle società del Gruppo. Durante gli interventi di audit sono effettuate interviste con le figure apicali della società, formalizzate in questionari sottoscritti dal fornitore. Gli esiti degli interventi di audit sono archiviati dalle strutture interne delle società operative del Gruppo coinvolte nel processo acquisti. Nel 2019 sono stati condotti 97 audit di sostenibilità, di cui 44 su fornitori critici e 30 su fornitori a maggior rischio sugli aspetti ESG. A seguito degli audit condotti, in alcuni casi sono state concordate azioni di miglioramento principalmente per il conseguimento di idonee certificazioni (es. ISO9001). Nel 2019 sono stati risolti 3 contratti.

Capitale naturale



Capitale naturale

I processi decisionali e tutte le fasi dell'attività del Gruppo vogliono assicurare il miglior grado di compatibilità ambientale, il miglioramento continuo e l'utilizzo responsabile delle risorse, coniugando crescita economica e salvaguardia del patrimonio naturale.



Energia e clima

14.059 MWh

prodotta da fonti rinnovabili



Acqua

36%

quota di acqua riciclata



Monitoraggio

10.020

rilevi ambientali eseguiti



Rifiuti

100%

aeroporti carbon neutral



Rumore

539 km

coperti da barriere antirumore



43%

carreggiate risanate da Autostrade per l'Italia

7.942 tons CO₂

evitate grazie alle iniziative di efficienza energetica

1. Key figures

| Principali indicatori | 2018 | 2019 iso ^[1] | Var. % iso | 2019 |
|--|------------------------------|-------------------------|---------------|------------------|
| Consumo energetico per tipologia (TJoule) | 3.479 | 3.609 | 3,7% | 5.218 |
| Benzina | 27 | 17 | -37,0% | 72 |
| GPL | 33 | 20 | -39,4% | 24 |
| Gasolio/Diesel | 549 ^[2] | 819 | 49,2% | 1.291 |
| Energia elettrica | 1.264 ^[3] | 1.259 | -0,4% | 2.255 |
| Gas naturale/Metano | 1.543 | 1.433 | -7,1% | 1.469 |
| Olio combustibile | 53 | 44 | -17,0% | 44 |
| Energia termica | 5 | 6 | 20,0% | 6 |
| Etanolo | 5 | 11 | 120,0% | 59 |
| Consumo energetico/fatturato (Joule/euro) | 503^[4] | 576 | 14,5% | 449 |
| Costo dell'energia (euro/000) | 101.183^[4] | 96.166 | -5,0% | 155.967 |
| % costi operativi | 3,2 | 2,3 | -28,1% | 2,6 |
| Emissioni di CO₂ (t) | 230.051 | 246.413 | 7,1% | 355.989 |
| Totali emissioni dirette (Scope 1) | 135.271 | 147.314 | 8,9% | 192.427 |
| Totali emissioni indirette (Scope 2) ^[5] | 94.780 | 99.099 | 4,6% | 163.562 |
| Emissioni Scope 2 market based | 86.175 | 101.028 | 17,2% | 165.491 |
| Emissioni CO ₂ /fatturato (g/euro) | 33,3 ^[4] | 39,3 | +18,0% | 30,6 |
| Emissioni di CO ₂ evitate | 14.536 | 7.458 | -48,7% | 7.942 |
| Fonti rinnovabili: Energia elettrica prodotta (MWh) | 11.914 | 12.737 | 6,9% | 14.059 |
| Rifiuti prodotti (t) | 3.040.509 | 548.612 | -82,0% | 1.613.662 |
| % di rifiuti riciclati/recuperati | 99,9 | 95,1 | -4,8% | 86,7 |
| di cui pericolosi | 2.355 | 646 | -72,6% | 1.333 |
| da lavori | 2.995.788 | 490.573 | -83,6% | 1.517.512 |
| da attività di esercizio | 44.721 | 58.039 | 29,8% | 96.150 |
| Sali fondenti e fluidi de-icing (t) | 153.886 | 91.462 | -40,6% | 95.162 |
| Prelievi idrici (m³) | 4.710.298 | 5.791.065 | 22,9% | 6.436.539 |
| Volume di acqua riciclata/riutilizzata | 2.268.595,1 | 2.306.218 | 1,7% | 2.306.243 |
| % acqua riciclata | 48% | 40% | -17,3% | 36% |
| Spese e investimenti ambientali (euro/000) | 111.272 | 116.622 | 4,8% | 142.297 |
| Acqua, suolo e paesaggio | 39.591 | 46.393 | 17,2% | 62.079 |
| Attività di trattamento e gestione dei rifiuti | 16.415 | 12.629 | -23,1% | 15.124 |
| Attività di trattamento delle emissioni (in atmosfera, in acqua ecc.) | 3.254 | 4.021 | 23,6% | 4.249 |
| Rumore | 15.985 | 21.731 | 35,9% | 22.260 |
| Bonifiche ambientali e interventi di remediation | 11.536 | 14.182 | 22,9% | 15.746 |
| Impianti energia, rinnovabili e interventi di efficienza energetica | 1.891 | 3.868 | 104,6% | 5.469 |
| Altri costi di gestione ambientale (formazione, consulenze, monitoraggi, assicurazioni, sanzioni, R&D, ecc.) | 22.600 | 13.799 | -38,9% | 17.371 |



AREE DI IMPEGNO

IMPATTO AMBIENTALE

- Riduzione dell'impronta ambientale
- Riduzione delle emissioni dirette di GHG con obiettivo di neutralità entro il 2050

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



2. Responsabilità ambientale

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

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

Il Gruppo s'impegna a formare e sensibilizzare i propri stakeholder sulle tematiche ambientali, attivando iniziative per diffondere le conoscenze e rafforzando l'attività di comunicazione interna per i dipendenti e promuovendo attività di engagement verso i propri fornitori per allineare i loro comportamenti agli standard richiesti. Atlantia s'impegna a rafforzare l'attività di controllo delle prestazioni ambientali, individuando efficaci indicatori ed effettuando attività di monitoraggio, verifica e ispezione, per valutare periodicamente l'efficacia dei sistemi, la loro adeguatezza rispetto ai cambiamenti e per definire azioni e obiettivi di costante miglioramento delle prestazioni. Le società del Gruppo Atlantia implementano sistemi di gestione ambientale certificati secondo standard internazionali riconosciuti (certificazione ISO 14001 e ISO 50001), prevedendo procedure interne e norme operative che definiscono le modalità e le responsabilità per l'identificazione e la valutazione degli aspetti ambientali ed energetici (es. utilizzo di risorse idriche, scarichi, rifiuti, emissioni, rumore, contaminazioni, utilizzo di risorse energetiche, efficienza energetica ecc.), e i criteri per la gestione dell'attività di sorveglianza, la pianificazione di obiettivi di miglioramento.

[1] Dati calcolati su un perimetro di rendicontazione omogeneo al 2018, escludendo il gruppo Abertis.

[2] Per il 2018 non sono disponibili dati relativi al gasolio consumato dai gruppi eletrogeni in Cile.

[3] Dato aggiornato a seguito di un consolidamento avvenuto dopo la chiusura del Bilancio Integrato 2018 sui dati di ETC.

[4] Dati aggiornati a seguito del restatement di conto economico 2018.

[5] Emissioni di tipo location based.

3. Politica energetica

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

Tale approccio consente di ottenere benefici anche in termini di monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni di CO₂, sia dirette che indirette, 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 2019 sono stati consumati 5.218 TJoule principalmente per energia elettrica, metano e gasolio.

| Consumo di energia per attività | | | | | |
|---------------------------------|---------|-----------|-------------------------------|--------|-------|
| Autostrade | | Aeroporti | Altre attività ^[6] | Totale | |
| Energia totale TJ | 3.298,6 | 1.626,6 | 293,3 | | 5.218 |

| Consumo di energia per Paese | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|-------|------------|------------|-------------|-------|--------|-------|
| Italia | Spagna | Francia | Polonia | Brasile | Cile | Argen-tina | Porto Rico | Stati Uniti | India | Totale | |
| Energia totale TJ | 2.920,3 | 265,9 | 700,4 | 32,9 | 535,5 | 564,0 | 152,5 | 18,5 | 13,8 | 14,8 | 5.218 |

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

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

Le società aeroportuali del Gruppo, Aeroporti di Roma e Aeroporti della Costa Azzurra hanno inoltre un Sistema di Gestione dell'Energia certificato ISO 50001 sugli scali gestiti.

Efficienza energetica

Anche nel 2019 sono proseguiti gli interventi nel campo dell'illuminazione con il largo impiego della tecnologia LED, sia nelle gallerie autostradali che negli aeroporti oltre che negli edifici, che hanno portato a minori consumi di energia elettrica per circa 5,4 GWh. Nel campo della climatizzazione, oltre ad aver continuato nell'ammodernamento degli impianti con macchinari a maggiore efficienza, come gruppi frigoriferi, risultati significativi sono stati conseguiti attraverso piattaforme di monitoraggio e di diagnostica che hanno consentito di ridurre gli sprechi per un risparmio complessivo di 3,7 GWh elettrici.

[6] Rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

Un'ulteriore azione di efficientamento è data dalla progressiva sostituzione del parco auto aziendale con veicoli a basse emissioni, sia elettriche che ibride.

L'AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO ADERISCE ALL'EP100

In tema di efficienza energetica, l'aeroporto di Roma Fiumicino è stato il primo aeroporto al mondo a fissare un obiettivo nell'ambito dell'iniziativa EP100 promossa da The Climate Group in partnership con Alliance to save Energy. Aeroporti di Roma si è infatti impegnata a migliorare le prestazioni energetiche (energy productivity) dell'aeroporto di Roma Fiumicino del 150% entro il 2026 (con baseline 2006). Questo risultato sarà raggiunto attraverso investimenti in programmi di innovazione ed efficienza energetica, strumenti chiave per affrontare i cambiamenti climatici. ADR ha già implementato oltre 300 progetti di efficienza energetica nei suoi due aeroporti, tra i quali l'installazione di oltre 100.000 luci a LED nei suoi edifici, nei parcheggi auto e sulle piste degli aerei, ammodernamento degli impianti, diagnostica FDD e formazioni su più di 900 dipendenti su come ridurre gli sprechi energetici attraverso pratiche quotidiane.

Le azioni poste in essere da Aeroporti di Roma nello scalo di Fiumicino hanno consentito di ridurre del 40% circa il consumo specifico di energia elettrica (per passeggero per mq).

Produzione da co-generazione

Nel Gruppo è significativa la produzione energetica combinata (energia elettrica, termica, frigorifera), con l'aeroporto di Fiumicino servito da una centrale alimentata a metano, che consente di soddisfare quasi completamente il fabbisogno energetico dell'aeroporto e con i tre impianti di Autostrade per l'Italia presso la Direzione generale di Roma e il CED di Calenzano (Fl). Nel 2019 sono stati prodotti 162.478 MWh di energia elettrica e 60.264 MWh di energia termica, quasi totalmente assorbiti dall'aeroporto di Fiumicino.

Anche in tema di cogenerazione sono state implementate presso l'aeroporto di Fiumicino delle azioni di efficientamento che hanno consentito di ottimizzare la produzione con un risparmio di oltre 180.000 metri cubi di metano, oltre ad aver implementato un supporto delle batterie di raffreddamento (alta temperatura) dei gruppi di cogenerazione.

Fonti rinnovabili

Nel corso del 2019 il Gruppo ha prodotto circa 14.059 MWh di energia elettrica da fonti rinnovabili, di cui il 38% è auto-consumata in situ e sono stati prodotti anche 440 MWh di energia termica, totalmente auto-consumata. Il 90% della produzione viene da fonti rinnovabili installate in Italia, quasi totalmente dalla rete di Autostrade per l'Italia, ai quali si aggiungono impianti presenti in Spagna, Brasile, Francia e Porto Rico.

Oltre ai diversi impianti fotovoltaici che rappresentano il 91% di produzione di energia elettrica, è stata prodotta energia anche da idroelettrico, solare a concentrazione ed eolico.

Oltre alla produzione, è significativo l'acquisto di energia da fonti rinnovabili, in particolare con gli aeroporti di Nizza, Cannes e Saint Tropez gestiti da ACA Aéroports de la Côte d'Azur che utilizzano il 100% di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili.

4. Climate change e carbon footprint

Il cambiamento climatico rappresenta una minaccia per l'operatività aziendale e le performance economico-finanziarie in particolare con riferimento ai rischi fisici.

La probabilità di rischio fisico infatti, legata a eventi sempre più estremi, caratterizzati da forti nevicate, esondazioni, ghiaccio, periodi di siccità e temperature elevate potrebbe causare diversi problemi con impatti negativi sull'operatività delle infrastrutture gestite. In particolare, ciò può comportare un aumento dei costi operativi, la chiusura di tratte autostradali e la cancellazione dei voli con ricadute quali minori ricavi, maggiori costi per la ricostruzione di strutture danneggiate.

Per tale motivo la lotta al cambiamento climatico per un operatore come Atlantia, necessita di una strategia di mitigazione d'impatto, da un lato, e di adattamento, dall'altro, attraverso:

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

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

| Carbon footprint (tCO ₂) | 2018 | 2019 iso ^[8] | Var. % iso | 2019 |
|--|------------------------|-------------------------|-------------|------------------|
| Autotrazione | 35.337,1 | 35.423,1 | 0,2% | 73.267,4 |
| Gruppi di emergenza | 3.041,4 ^[9] | 22.831,4 | n.c. | 27.942,8 |
| Riscaldamento | 11.158,1 | 10.931,7 | -2,0% | 13.086,7 |
| Cogenerazione | 76.153,7 | 72.098,3 | -5,3% | 72.098,3 |
| Impianti | 9.580,4 | 6.029,6 | -37,1% | 6.031,8 |
| Totale emissioni CO₂ dirette (Scope 1) | 135.270,7 | 147.314,1 | 8,9% | 192.426,9 |
| Totale emissioni indirette CO₂ (Scope 2)^[9] | 94.780 | 99.099,2 | 4,6% | 163.562 |
| Fenomeni di congestimento autostradale ^[10] | 27.350 | 30.740,0 | 12,4% | 30.740 |
| Emissioni fugitive e perdite T&D | 14.200 | 13.641,9 | -3,9% | 17.579 |
| Acquisto e trasporto di materiali per lavori | 136.567 | 181.860 | 33% | 1.188.518 |
| Acquisto e trasporto di cloruri | 70.338 ^[11] | 42.917,6 | -39,0% | 65.467 |
| Ciclo LTO degli aeromobili | 589.865 | 585.432,0 | -0,8% | 585.432 |
| Viaggi dei dipendenti | 1.487 ^[12] | 1.184,9 | -20,3% | 1.848 |
| Trattamento e trasporto dei rifiuti ^[13] | | 12.773,6 | | 25.579 |
| Totale emissioni indirette CO₂ (Scope 3) | 839.806 | 858.550 | 3,4% | 1.915.162 |

[7] Fino al 2009 come Gruppo Autostrade per l'Italia.

[8] Nel 2018 non erano disponibili dati relativi al gasolio consumato dai gruppi eletrogeni in Cile.

[9] Emissioni di tipo location based.

[10] Il dato si riferisce al solo perimetro Autostrade per l'Italia.

[11] Il dato 2018 è stato ricalcolato a seguito di un aggiornamento della metodologia di valorizzazione delle emissioni CO₂.

[12] Il dato 2018 è stato ricalcolato a seguito di un aggiornamento dei fattori di emissione.

[13] Valore disponibile a partire da quest'anno, per il calcolo del quale è stato necessario aggiornare le informazioni raccolte.

Nell'ambito della propria carbon footprint il Gruppo calcola le proprie emissioni dirette (Scope 1) le emissioni indirette da consumo energetico (Scope 2) e altre emissioni indirette dovute all'attività dell'azienda che non sono sotto il diretto controllo (Scope 3).

Nel 2019 il Gruppo Atlantia ha prodotto circa 355 mila tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2), dovute principalmente a emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica consumata (46%) e da emissioni legate ai consumi di combustibile per autotrazione (21%) e per la cogenerazione (20%). Le emissioni residue sono emissioni dirette dovute ai consumi per riscaldamento, per alimentare gli impianti e i gruppi di emergenza.

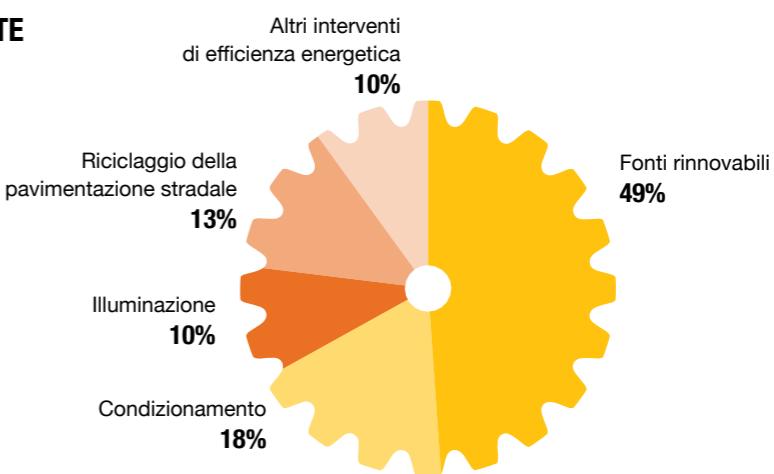
Emissioni CO₂ (scope 1 e scope 2) per attività

| | Autostrade | Aeroporti | Altre attività ^[14] | Totale |
|------------------|------------|-----------|--------------------------------|---------|
| tCO ₂ | 245.803 | 87.028 | 23.158 | 355.989 |

Le azioni di mitigazione del cambiamento climatico per il Gruppo Atlantia sono principalmente quelle descritte nel precedente paragrafo Politica Energetica, relative a iniziative di efficienza e risparmio energetico su impianti di condizionamento e illuminazione oltre che sulla flotta aziendale e di produzione energetica da fonti rinnovabili, oltre alle emissioni evitate attraverso il riciclaggio della pavimentazione stradale.

Tali azioni hanno consentito nel 2019 di evitare l'emissione in atmosfera di oltre 7.942 tonnellate di CO₂, la maggior parte delle quali risparmiate attraverso la produzione da fonti rinnovabili.

EMISSIONI DI CO₂ EVITATE



Per le emissioni indirette Scope 3, sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia vengono calcolate le emissioni di CO₂ dovute ai fenomeni di congestimento del traffico, dato in aumento rispetto al 2018 come conseguenza delle maggiori restrizioni al traffico che si sono avute nel corso del 2019.

Vengono poi determinate le emissioni legate alla distribuzione di gas ed energia elettrica, valore che in termini di isoperimetro 2018 è diminuito in considerazione principalmente del minor utilizzo di gas metano.

Significative sono invece le emissioni legate all'acquisto e trasporto di materiali per lavori e di cloruri soprattutto per operazioni autostradali, dove pesano in particolare le oltre 4 milioni di tonnellate di materiale acquistato dal Gruppo Abertis, di cui 1,4 di granulato solo in Francia.

Sul fronte aeroportuale vengono calcolate le emissioni relative alla fase di Landing and Take Off (atterraggio, rullaggio e decollo) degli aeromobili. Le emissioni degli aeromobili infatti, collegate ai movimenti all'interno dell'aeroporto e nelle sue vicinanze, costituiscono una delle maggiori fonti emissive indirette di CO₂ che riguardano le attività aeroportuali. La movimentazione interna (taxi in e taxi out) è l'unica fase, infatti, sulla quale le società di gestione aeroportuale possono esercitare un'azione di tipo indiretto, attraverso la gestione logistica delle piste.

[14] Rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

5. Consumo di materiali ed economia circolare

Nel 2019 il valore è lievemente diminuito (-0,8%) a fronte comunque di un aumento del 2% dei passeggeri totali transiti negli scali operati dal Gruppo.

Le emissioni indirette relative ai viaggi dei dipendenti sono state pari a 1.848 tonnellate di CO₂, mentre a partire dal 2019 Atlantia calcola anche le emissioni derivanti dal trattamento e dal trasporto dei rifiuti, pari a 25.579 tonnellate di CO₂.



AEROPORTI DI ROMA E AEROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR SUPPORTANO L'ACCORDO DI PARIGI

Con riferimento agli impegni presi dalle società del Gruppo, a giugno 2019 Aeroporti di Roma e Aeroports de la Côte d'Azur hanno firmato la risoluzione ACI (Airport Council International) a supporto degli obiettivi dell'Accordo di Parigi e per proseguire gli sforzi per limitare ulteriormente l'aumento della temperatura a 1,5 gradi Celsius, impegnandosi a ridurre al minimo le emissioni nette di carbonio delle operazioni aeroportuali sotto il proprio controllo entro il 2050, riducendo le emissioni assolute nella misura più ampia possibile e gestendo le emissioni residue attraverso investimenti in azioni di *carbon capture and storage*, contribuendo efficacemente non solo alla riduzione dell'aviazione impatto sul riscaldamento globale, ma anche alla piena decarbonizzazione del trasporto aereo nel tempo.

Aeroports de la Côte d'Azur è andata anche oltre, presentando a gennaio 2020 un piano che la porterà all'obiettivo Net Zero Carbon entro il 2030 per i 3 scali gestiti, attraverso l'eliminazione di combustibili di origine fossile sia negli impianti che nei mezzi aeroportuali, lo sviluppo di fonti rinnovabili e ulteriori azioni di efficienza energetica. Tutti gli aeroporti gestiti dal Gruppo Atlantia sono inoltre "carbon neutral", come confermato dalla certificazione Airport Carbon Accreditation promossa da ACI Europe per favorire comportamenti virtuosi nella lotta ai cambiamenti climatici e ottenuta sia da Aeroporti di Roma che da Aeroports de la Côte d'Azur per i propri aeroporti. Il livello Neutrality della certificazione prevede la compensazione delle emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2) con l'acquisto di "carbon credit".

www.airportcarbonaccreditation.org



| Consumo di materiali | |
|---|-----------|
| Tipo di materiale | Tonellate |
| Materiali da cava e cemento | 2.693.719 |
| Ferro e acciaio | 14.220 |
| Conglomerato bituminoso e bitumi acquistati | 2.286.609 |
| New jersey | 25.274 |
| Carta | 633 |
| Plastica | 600 |
| Altro (batterie, vetro, vernici, diluenti, diserbanti ecc.) | 16.038 |
| Sali, cloruri e prodotti de-icing | 91 |

Il Gruppo nell'ambito delle proprie attività di sviluppo, manutenzione ed esercizio delle proprie infrastrutture impiega materie prime, semilavorati e prodotti, ed è costantemente alla ricerca di soluzioni di circolarità che consentano di limitare l'impatto sull'ambiente.

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. In particolare nel 2019 sono state approvvigionate oltre 5 milioni di tonnellate di materiali, tra cui significativo è il consumo di granulato (oltre 2 milioni di tonnellate) e bitume (1,8 milioni tonnellate), oltre all'utilizzo di conglomerato, fresato e cemento.

Anche nel 2019 sono stati acquistati sali fondenti per le operazioni invernali lungo le autostrade, in particolare 86 mila tonnellate di cloruri di sodio, quasi la metà rispetto al 2018 alla luce delle più favorevoli condizioni metereologiche, a cui si aggiungono 5 mila tonnellate di cloruri di calcio. Nel 2019 le ore neve hanno registrato un decremento del 30% sull'anno precedente.

Inoltre per le operazioni di sghiacciamento sia aeroportuali che autostradali sono stati acquistati oltre 3 milioni di fluidi.

Economia circolare

Con riferimento al riutilizzo di materiali, 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 (per esempio, cave abbandonate).

Nel 2019 Pavimental, società del gruppo specializzata nella costruzione e manutenzione delle pavimentazioni stradali e autostradali oltre che aeroportuali, ha riutilizzato oltre 2,6 milioni di tonnellate di materiale da scavo. Nel corso dell'anno sono state inoltre prodotte circa 155 mila tonnellate di asfalto fresato proveniente dalla manutenzione della pavimentazione stradale ammalorata. Di queste, il 10% è stato riutilizzato per la produzione di nuovo conglomerato bituminoso negli impianti fissi e mobili di proprietà delle società del gruppo, in particolare da Pavimental, il 95% è stato inviato a recupero presso ditte specializzate e un ulteriore 13% ceduto a imprese esterne per il loro processo di produzione.

Il Gruppo Abertis pone un'attenzione particolare all'uso di materiali riciclati nei processi di manutenzione e costruzione associati alla gestione delle infrastrutture, per consentirne il recupero e il ritorno dei rifiuti nel ciclo produttivo, riducendo così l'impatto associato all'estrazione primaria di materiali di questo tipo.

Un altro esempio virtuoso nella gestione dei materiali è dato dalla scelta di Aeroporti di Roma di sottoporre la progettazione di alcune nuove infrastrutture a valutazione per il conseguimento della certificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), che comporta una serie di prescrizioni virtuose in campo ambientale, tra cui il recupero della quasi totalità dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione e la re-immissione degli stessi nel processo produttivo/costruttivo. Inoltre, in un'ottica di progettazione responsabile, le nuove infrastrutture sono realizzate utilizzando, in via preferenziale, materiali provenienti da processi di riciclo, riducendo in tal modo i consumi di materie prime e gli impatti provenienti dai processi di estrazione e lavorazione. Un ulteriore vincolo imposto dal protocollo LEED è quello di promuovere l'impiego di materiali ottenuti da risorse locali (regionali), riducendo così di conseguenza anche gli impatti indotti sull'ambiente dal trasporto.

FIUMICINO: PRIMO AEROPORTO INTERCONTINENTALE AL MONDO CON ASFALTO AL GRAFENE

L'aeroporto di Fiumicino è il primo scalo al mondo a sperimentare un asfalto con plastica riciclata e grafene, steso su un tratto lungo 100 metri e largo 8 metri di una taxiway dedicata ad aeromobili intercontinentali. In particolare, metà dei 100 metri della carreggiata sono stati realizzati con la nuova tecnologia al grafene (PmA) per il rifacimento dei tre strati di base (15 cm), binder (10 cm) e usura (5 cm). I restanti 50 metri sono stati invece realizzati con asfalto contenente bitume modificato con polimeri (PmB), normalmente utilizzato per questa tipologia di interventi (con i medesimi strati e spessori). L'intero tratto conterrà fresato d'asfalto proveniente da pavimentazioni riciclate. I lavori sono stati eseguiti dalla società del Gruppo Pavimental che ha scelto anche di applicare le due tecnologie a due segmenti consecutivi, per monitorare le differenti performance, poiché i carrelli dei velivoli poggeranno sia sul tratto con Gipave, sia sull'asfalto con modifica tradizionale. Il test sarà particolarmente significativo in quanto la zona oggetto dei lavori è interessata da un elevato traffico di aeromobili quali Boeing 777 e Airbus A380 e permetterà quindi di testare il materiale in condizioni di esercizio molto critiche.

L'obiettivo della sperimentazione è accettare l'efficacia dell'intervento in merito a un aumento della durabilità dell'asfalto, una diminuzione degli interventi manutenativi di ripristino e un aumento della quantità di fresato da riutilizzare nei singoli interventi.

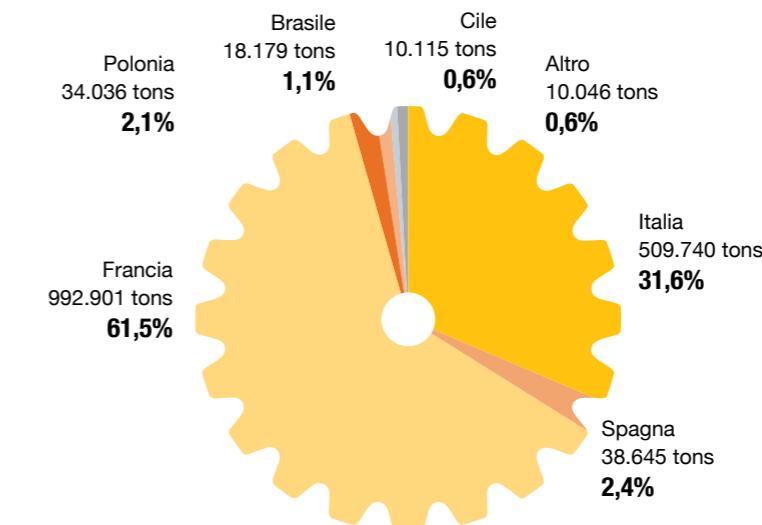
6. Gestione dei rifiuti

In considerazione delle attività svolte dal Gruppo Atlantia, l'andamento della produzione dei rifiuti segue fondamentalmente l'andamento delle operazioni di sviluppo, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture. In linea con quanto descritto nel paragrafo precedente, anche per i rifiuti le società del Gruppo sono attente a limitare l'impatto sull'ambiente e a cercare soluzioni che consentano di re-immettere i rifiuti nel ciclo produttivo proprio o di soggetti terzi, in un'ottica di economia circolare.

| Rifiuti prodotti | | | | % riciclaggio 2019 | % riciclaggio isoperimetro |
|---|------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Tipo di rifiuto | 2018 | 2019 | isoperimetro 2018 | | |
| Rifiuti da lavori (tons) | 2.995.788 | 1.517.512 ^[15] | 490.573 | 89% | 99% |
| Rifiuti da attività di esercizio (tons) | 44.721 | 96.150 | 58.039 | 47% | 63% |
| Totale | 3.040.509 | 1.613.617 | 548.612 | 87% | 95% |

| Gestione dei rifiuti | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------|---------|--------|---------------------|---------|---------|--------|-----------|------------|-------------|
| | 2019 (tons) | Italia | Spagna | Francia | Polonia | Brasile | Cile | Argentina | Porto Rico | Stati Uniti |
| Rifiuti ^[16] | 1.613.662 | 509.740 | 38.645 | 992.901 | 34.036 | 18.179 | 10.115 | 4.618 | 5.427 | 1,3 |
| % riciclati | 87% | 96% | 97% | 84% ^[17] | 99% | 3% | 4% | 23% | 0 | 52% |
| % a discarica | 13% | 4% | 3% | 2% | 1% | 97% | 96% | 77% | 100% | 48% |

RIPARTIZIONE DEI RIFIUTI PER PAESE



[15] Sul totale dei rifiuti da lavoro pesano le 981.014 tonnellate derivanti dall'attività di costruzione e demolizioni delle società concessionarie francesi del Gruppo Abertis.

[16] I dati relativi all'India non sono disponibili.

[17] Il dato è aggiornato rispetto a quanto pubblicato da Abertis nel proprio report a seguito di alcune variazioni successive alla pubblicazione dello stesso.

La maggior parte dei rifiuti prodotti è dovuta ai lavori di costruzione e manutenzione effettuati in ambito autostradale con conseguente produzione di rifiuti misti da attività di demolizione e costruzione (1,2 milioni di tonnellate pari al 78% del totale), terre e rocce (84mila tonnellate pari al 5% del totale) e miscele bituminose (152mila tonnellate pari al 9% del totale).

Queste categorie di rifiuto presentano quantità estremamente variabili di anno in anno in quanto collegate principalmente ai piani di investimento, ma sono comunque rifiuti quasi totalmente inviati a processi di recupero e riciclaggio. Nel 2019 sono state recuperati, riutilizzati e riciclati l'86,7% dei rifiuti prodotti, pari a 1,4 milioni di tonnellate.

IMPIANTI DI COMPOSTAGGIO

Nell'aeroporto di Fiumicino la quota avviata al recupero e al riciclo è arrivata al 98%^[18] e per la riduzione dei rifiuti prodotti è stato realizzato un impianto di compostaggio che consente l'abbattimento di mille tonnellate di rifiuti organici.

I rifiuti di natura organica (scarti alimentari) prodotti nei ristoranti e bar dei terminal dello scalo di Fiumicino sono infatti trasformati in compost, realizzando un ciclo virtuoso basato su un "sistema di compostaggio a piccola scala (auto-compostaggio) che inizia e si conclude nell'ambito territoriale dove il rifiuto organico viene prodotto. Il compost ottenuto sarà riutilizzato nelle aree a verde dell'aeroporto.

L'iniziativa privilegia la valorizzazione in loco del compost e la riduzione delle emissioni di inquinanti e di CO₂ connesse al processo di trasporto rifiuti negli impianti di trattamento esterni.

Anche presso l'aeroporto di Saint Tropez è stato realizzato un impianto di compostaggio per ridurre le quantità di rifiuti organici generati dal ristorante dell'aeroporto ed è stata inoltre erogata formazione agli impiegati a cura della comunità di Saint Tropez. Nel 2019 anche i ristoranti dell'aeroporto di Nizza hanno iniziato a differenziare i rifiuti organici.

[18] Percentuale di rifiuti avviati a recupero ricalcolate senza considerare i rifiuti costituiti da fanghi fosse settiche e miscele acque grasse.

Nei due scali romani di Fiumicino e Ciampino è proseguito anche nel 2019 il monitoraggio puntuale delle performance ambientali dei sub-concessionari food & beverage sul programma di raccolta differenziata. Il sistema tariffario degli utenti di tipo "porta a porta" vuole incoraggiarli a una maggiore differenziazione dei propri rifiuti. Gli esiti del monitoraggio vengono inviati periodicamente ai sub-concessionari. Viene inoltre effettuata un'analisi a campione su sacchetti di rifiuto indifferenziato per verificare che all'interno la percentuale di rifiuto "differenziabile" sia inferiore ai livelli massimi previsti. I risultati non conformi vengono comunicati ai sub-concessionari affinché questi provvedano a migliorare le proprie performance.

7. Rumore

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

Per tale motivo il Gruppo attribuisce 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:

- monitoraggio continuo e puntuale dell'impatto acustico delle operazioni autostradali e aeroportuali;
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stesa di asfalto drenante presente sull'83%^[19] della rete autostradale italiana del Gruppo, originariamente utilizzato per migliorare i livelli di sicurezza stradale, ma che porta evidenti benefici in termini di riduzione dell'inquinamento acustico;
- interventi lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, come le barriere antirumore, il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo.

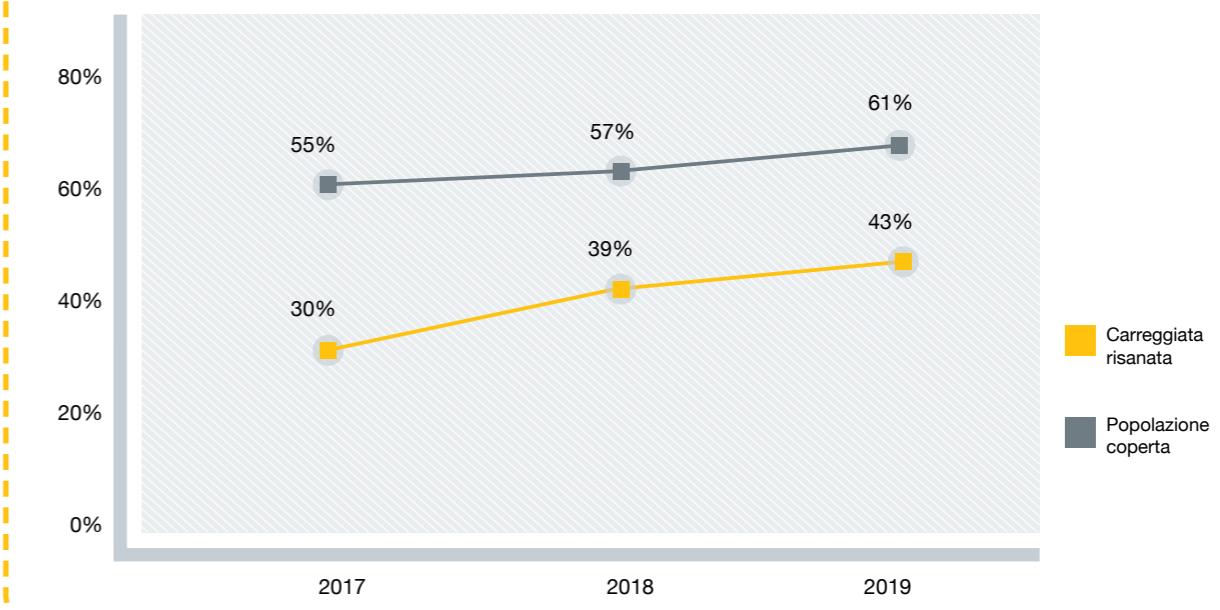
Ambito autostradale

Le società autostradali del Gruppo hanno installato, lungo la rete gestita, barriere antirumore su un totale di 539 km, di cui 468 km solo in Italia.

PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

La società Autostrade per l'Italia è impegnata in un Piano di Risanaento 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 2019, il programma ha raggiunto un livello di copertura del 61% della popolazione interessata e un risanamento della carreggiata giunto al 43%, con barriere antirumore installate su 360 km di rete gestita.



Il Gruppo Abertis al 2019 ha effettuato un monitoraggio di impatto acustico su un totale di 3.334 km, pari al 41% della rete gestita.

Tra le società concessionarie del Gruppo Abertis, la concessionaria francese Sanef ogni 5 anni elabora mappe acustiche strategiche che definiscono l'impronta acustica della propria rete autostradale. Queste liste sono rese disponibili al pubblico e offrono ai soggetti interessati l'opportunità di vedere in quale intervallo di pressione sonora si trovano. Il gruppo Sanef installa inoltre una protezione ad hoc nei luoghi identificati come Noise Black Spots e tra le iniziative di contenimento dell'inquinamento acustico nella città di Roberval in Francia è stata realizzata la protezione delle finestre e delle porte della facciata di un castello lungo l'A1.

[19] Livello di copertura massimo consentito.

Ambito aeroportuale

Sul fronte degli aeroporti il tema del rumore è particolarmente regolamentato e i rapporti con le Istituzioni, il territorio e le compagnie aeree sono costanti. Per ridurre l'impatto acustico sono state realizzate diverse iniziative tra cui: dune artificiali, barriere vegetali per contenere il rumore all'interno del confine aeroportuale, uscite veloci dalle piste in atterraggio per limitare il comando di *engine reverse*, barriere fonoassorbenti per le aree di test motori, e altri interventi di carattere operativo.

Gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale e li collega con i dati e la traiettoria del velivolo che li ha generati.

Per mitigare comunque l'impatto acustico sulle aree maggiormente antropizzate, sono proseguiti anche nel 2019 gli incontri avviati nel corso del 2018 con ENAV, per contenere i livelli di rumore nei limiti stabiliti dalla "zonizzazione acustica aeroportuale" attraverso una distribuzione delle operazioni di volo tra le varie testate delle piste di volo, compatibilmente con le condizioni meteo che condizionano l'operatività degli scali.

Nel 2019, a Fiumicino il sistema di monitoraggio acustico ha evidenziato il pieno rispetto dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale vigente.

Per l'aeroporto di Ciampino è in corso di attuazione il "Piano di contenimento e abbattimento acustico del rumore" che prevede l'avvio della sperimentazione di una nuova procedura di decollo con l'obiettivo di avvicinare l'impronta acustica a quella della zonizzazione acustica aeroportuale, la riduzione del numero dei voli commerciali in arrivo che operano in orario notturno (23:00-06:00) e la riduzione quasi a zero del numero di decolli dei voli commerciali che operano di notte. Ulteriore azione prevista dal piano, e con evidenti ricadute positive presso le comunità locali, è l'avvio di un programma di interventi di risanamento acustico di circa 25 scuole, ove è stato rilevato il superamento dei pertinenti limiti acustici. Gli interventi consistono nella sostituzione dei controtelai, degli infissi e l'installazione di controparti interne e pannelli per ottenere performance acustiche elevate delle facciate degli edifici.

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

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

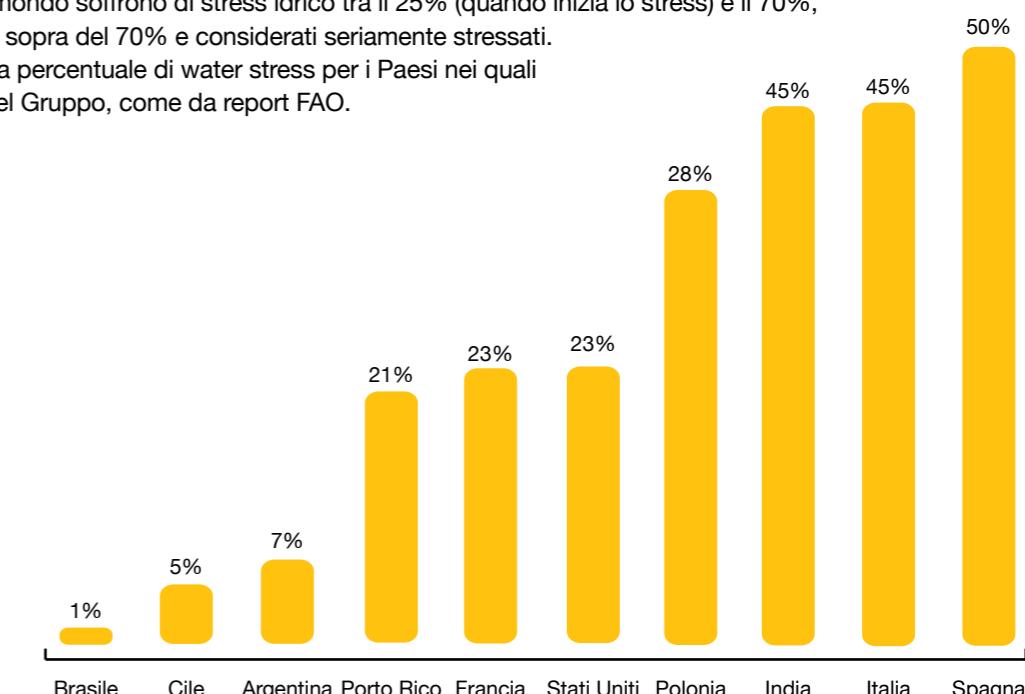
Sono state implementate procedure operative che hanno consentito di ridurre l'impatto acustico attraverso, per esempio, percorsi di atterraggio satellitare che garantiscono traiettorie più accurate e migliore stabilizzazione.

8. Prelievi idrici

Il tema della riduzione dei consumi di acqua è un'importante area d'impegno delle società del Gruppo Atlantia, che operano in diversi Paesi nel mondo, tra cui Paesi con livello di stress idrico medio ed elevato, cercando di ottimizzare i consumi e massimizzare il recupero e il riciclo dell'acqua impiegata prevalentemente per usi industriali.

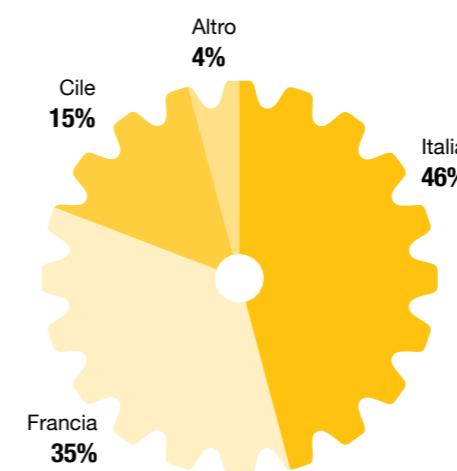
Come definito dalla FAO^[20] lo stress idrico è inteso come la percentuale di prelievo idrico da parte di tutti i settori in relazione alle risorse idriche disponibili. Lo stress idrico medio globale è del 13%, ma sebbene la percentuale sia bassa, 32 Paesi nel mondo soffrono di stress idrico tra il 25% (quando inizia lo stress) e il 70%, e 22 Paesi sono al di sopra del 70% e considerati seriamente stressati. Si riporta di seguito la percentuale di water stress per i Paesi nei quali operano le società del Gruppo, come da report FAO.

STRESS IDRICO

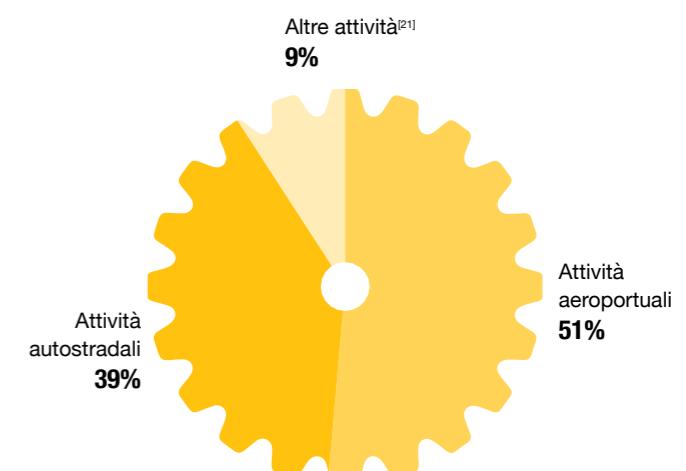


Nel 2019 a livello di Gruppo sono stati prelevati 6,4 milioni di metri cubi di acqua, così distribuiti

PRELIEVI IDRICO



PRELIEVI PER ATTIVITÀ



[20] Report FAO "Progress on Level of Water Stress Global baseline for SDG indicator 6.4.2 – 2018".

[21] Rientrano in "altre attività" le operazioni di Pavimental, Spea e ETC.

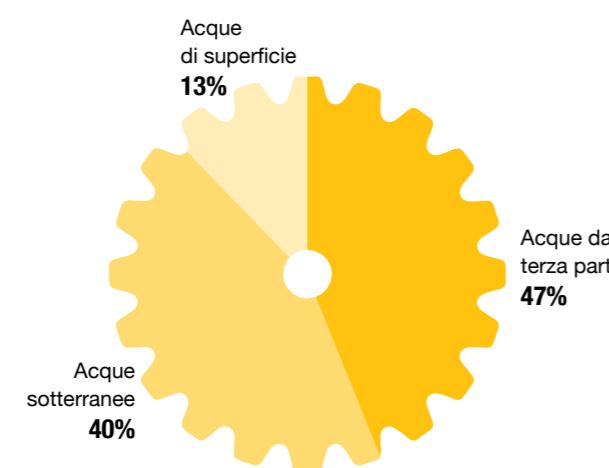
9. Monitoraggio e criticità ambientali

Sul fronte dei prelievi, 3,5 milioni di metri cubi sono considerati "fresh water"^[22], ossia acqua che può essere impiegata per gli utilizzi finali senza necessità di trattamenti, mentre in termini di utilizzo, il 51% dei prelievi è riconducibile al settore aeroportuale, dove i volumi dei passeggeri in transito e il numero degli addetti delle diverse società che vi operano, rendono l'utilizzo di acqua sia per uso potabile sia per uso industriale, un fattore significativo d'impatto ambientale.

Il 15% dei prelievi complessivi di acqua, con un incremento di circa 300.000 mc rispetto al 2018, sono invece attribuibili alle società operative nell'area di Santiago del Cile, ove le condizioni meteo climatiche richiedono un maggiore utilizzo di acqua per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio e per l'irrigazione di aree verdi municipali date loro in gestione nell'ambito degli accordi di concessione.

Circa il 9% dei prelievi, in aumento di oltre 400.000 mc, è invece ascrivibile ai lavori di ampliamento alla terza corsia della A1 tra Barberino e Firenze Nord dove volumi significativi di acqua sono stati necessari ai fini del raffreddamento della fresa TBM impiegata nello scavo meccanizzato della galleria Santa Lucia.

FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO



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

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

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

Presso l'aeroporto di Fiumicino è presente un depuratore biologico per il trattamento delle acque reflue aeroportuali, di un successivo impianto di affinamento della qualità delle acque e di un sistema di stoccaggio della risorsa idrica. Tali impianti permettono il riutilizzo delle acque depurate in applicazioni industriali, quali impianti termici, usi antincendio e altri usi tecnici.

La politica di gestione della risorsa idrica di Aeroporti di Roma ha consentito di ridurre dal 2012 al 2019 i consumi idrici per passeggero nell'aeroporto di Fiumicino del 29%.

Anche l'aeroporto di Nizza ha un sistema di trattamento e recupero e nel complesso i 2 aeroporti hanno recuperato 2,3 milioni di metri cubi di acqua, pari a circa il 70% del totale prelevato dagli stessi e al 36% del prelievo totale del Gruppo.

Dalla progettazione delle opere alla loro fase di esercizio, viene costantemente eseguita l'attività di monitoraggio ambientale per verificare il rispetto dei limiti normativi e gli impatti sulle diverse componenti ambientali.

Nel 2019 sono stati effettuati circa 10.000 rilievi ambientali, dei quali oltre 6.000 da Spea Engineering sulle tratte autostradali gestite da Autostrade per l'Italia, in riduzione del 30% circa rispetto all'anno precedente (quando erano stati 9.067), come conseguenza del completamento dell'*ante operam* della Gronda di Genova, del *post operam* della Variante di Valico e della conclusione di alcune opere delle tratte Barberino Firenze Nord e Firenze Sud Incisa.

Oltre 1.800 rilievi sono stati invece effettuati presso l'aeroporto di Fiumicino, dove sono in corso diverse attività di ampliamento dell'infrastruttura. Circa la metà dei monitoraggi ha riguardato il settore idrico sotterraneo.

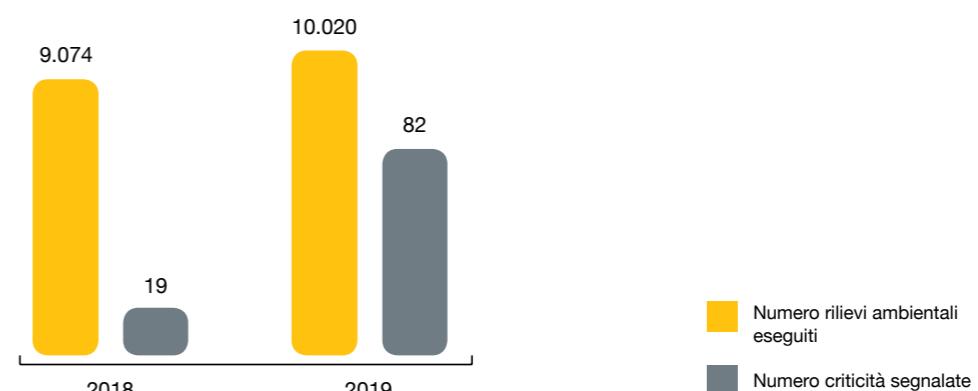
Nel corso del 2019 ci sono state 82 segnalazioni di criticità ambientali, 26 delle quali relative al superamento delle soglie previste per i parametri delle acque superficiali in merito a idrocarburi nei sedimenti, torbidità, ph e conducibilità. Altre segnalazioni hanno riguardato sversamenti di carburanti, abbandono di rifiuti.

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

A livello di Gruppo nel 2019 si sono verificati 61 sversamenti significativi, di cui 25 in ambito aeroportuale principalmente per sversamenti di carburante AVIO, la cui gestione è disciplinata da apposite procedure interne che governano tutte le principali emergenze e la gestione dei rischi ambientali.

Sul fronte autostradale sono stati 36 gli eventi, generati principalmente a seguito di incidenti autostradali con sversamenti di carburanti e a perdite di carico.

RILIEVI AMBIENTALI E CRITICITÀ SEGNALATE



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

Appendice



1
2
3

- Predisposizione del Bilancio
- Dati analitici
- Tabelle di raccordo

1. Predisposizione del Bilancio

Il presente Bilancio descrive il Gruppo Atlantia nel suo complesso, riportando informazioni e dati caratteristici del business, del contesto operativo, delle strategie adottate, dei risultati conseguiti e della governance. Fornisce agli stakeholder una rappresentazione dell'andamento economico-finanziario e gestionale di Atlantia S.p.A. e delle società rientranti nel perimetro di consolidamento e delle performance sociali e ambientali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

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

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

Il perimetro dei dati e delle informazioni economico-finanziarie è il medesimo di quello dell'area di consolidamento utilizzata per il Bilancio consolidato^[1].

Il perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali, rispetto allo scorso anno include il Gruppo Abertis. In particolare, per i capitoli "Capitale umano", "Capitale sociale", "Capitale ambientale", il perimetro di reporting copre il 99% dei ricavi e il 97,8% dell'organico. Tale differenza è dovuta in particolare alle informazioni relative ad Abertis Mobility Services (AMS), società del gruppo Abertis, per la quale non è stato possibile ottenere le informazioni con un omogeneo livello di disaggregazione. Esclusivamente nelle tabelle "key figures" e "organico per qualifica" del Capitale Umano, il dato di organico include anche AMS e pertanto copre il 100% del perimetro di Gruppo.

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

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

Il Bilancio Integrato 2019 è l'ottava relazione annuale integrata di Atlantia, predisposta considerando i contenuti del Framework internazionale predisposto dall'International Integrated Reporting Council (www.theiirc.org/international-ir-framework/) e redatta in conformità con i GRI Sustainability Reporting Standards pubblicati nel 2016 dal GRI – Global Reporting Initiative, secondo l'opzione "in accordance core".

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

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

Il processo adottato per definire la matrice di materialità 2019 ha previsto, in linea con il 2018, interviste al top management di Atlantia e delle principali società controllate, e l'utilizzo della piattaforma Datamaran per rilevare

la prospettiva esterna e di contesto attraverso l'analisi automatizzata di milioni di informazioni disponibili da fonti pubbliche, inclusi report aziendali, normative, iniziative volontarie, news e social media. La matrice di materialità risultante è stata sottoposta al Comitato Controllo Rischi e Corporate Governance di Atlantia nella seduta del 14 aprile 2020 e al Consiglio di Amministrazione di Atlantia nella riunione del 17 aprile 2020, ed è stata approvata da quest'ultimo contestualmente al presente Bilancio.

Il documento, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. in data 28 aprile 2020, è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A.

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

Il processo di raccolta dati è stato gestito dall'unità organizzativa aziendale "Sostenibilità", mediante utilizzo del sistema informativo CIR (Corporate Integrated Reporting) per la gestione dei dati/informazioni di sostenibilità e di collaborative disclosure management. In caso di stime degli indicatori, esse sono opportunamente identificate ed è fornita la modalità di calcolo adottata. All'interno del testo sono state riportate note esplicative in caso di eventuali dati mancanti (difficoltà o impossibilità di reperimento, affidabilità del dato non soddisfacente), variazioni delle metodiche di calcolo/stima, variazioni di perimetro ecc.

Per il calcolo delle emissioni dirette e indirette di CO₂ (vedi Capitale naturale) al fine di utilizzare i più aggiornati e accreditati fattori di emissione per singola fonte d'emissione si è fatto ricorso a bibliografia nazionale e internazionale e ai relativi database e aggregatori di riferimento:

| Fonte | Scope |
|---|---|
| Inventario nazionale UNFCCC (media 2016-2018) | <ul style="list-style-type: none"> • Fonti fisse e mobili e utilizzo di combustibili |
| UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting 2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Energia termica acquistata • Trasporto merci aereo e nave • Trasporto persone (tutti i mezzi di trasporto) |
| GHG protocol (cross sector emission database 2017) | <ul style="list-style-type: none"> • Trasporto merci treno |
| Aggregatore DEFRA- European ARTEMIS project | <ul style="list-style-type: none"> • Trasporto mezzi pesanti HGV |
| Aggregatore DEFRA - EEA CO ₂ monitoring databases | <ul style="list-style-type: none"> • Trasporto mezzi leggeri Vans |
| Ispra rapporto 303/2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Perdite rete elettrica |
| Ecoinvent 3.5 (in uso su software Sima Pro 9.0) | <ul style="list-style-type: none"> • Merci/materiali acquistati • Rifiuti (trattamento in discarica) • Rifiuti (trattamento a recupero – valorizzazione) |
| Fattori di emissione per la produzione di energia Elettrica per paese | <ul style="list-style-type: none"> • Riferimenti nazionali dei Paesi in cui opera il Gruppo |

Relativamente al calcolo delle emissioni di CO₂ da Scope₃, a seguito di un aggiornamento metodologico, sono stati riparametrati alcuni valori dell'esercizio 2018 riportati nel precedente Bilancio Integrato 2018.

Nel presente Bilancio sono indicate con le seguenti abbreviazioni:

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

[1] Per la lista delle società del Gruppo consolidato si rimanda alla sezione "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Atlantia" dell'allegato 1 alla Relazione Finanziaria Annuale di Atlantia al 31 dicembre 2019.

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

SETTORI OPERATIVI

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

● **attività autostradali estere:** include le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, non detenute dal gruppo Abertis, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e delle relative holding di diritto estero. Tale settore include, inoltre, la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene prevalentemente partecipazioni in Sud America;

● **attività aeroportuali italiane:** include le attività aeroportuali di Aeroporti di Roma, titolare della concessione per la gestione e per l'ampliamento degli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, e quelle delle relative società controllate;

● **attività aeroportuali estere:** include le attività aeroportuali delle società che fanno capo a Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) che gestisce (direttamente o tramite società controllate) gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez e il network internazionale di operazioni di assistenza a terra Sky Valet, oltre alle attività di Azzurra Aeroporti (società holding controllante diretta di ACA);

● **gruppo Abertis:** include le concessionarie autostradali spagnole, francesi, cilene, brasiliene, argentine, portoricane e indiane, le società di realizzazione e gestione di telepedaggiamento che fanno capo ad Abertis Infraestructuras, nonché la holding costituita per la sua acquisizione: Abertis HoldCo;

● **Atlantia e altre attività:** tale raggruppamento comprende essenzialmente:

- la Capogruppo Atlantia, holding di partecipazioni in società controllate e collegate operanti nella costruzione e gestione di autostrade, aeroporti e infrastrutture di trasporto, di sosta o intermodali, o in attività connesse alla gestione del traffico autostradale e aeroportuale;
- Telepass ed Electronic Transaction Consultants, società operanti nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento;
- le attività di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture, svolte essenzialmente da Spea Engineering e Pavimental;
- Aereo I Global & International S.r.l., veicolo di investimento lussemburghese che detiene il 15,49% del capitale di Getlink.

Determinazione dei valori “su base omogenea”

L'espressione “su base omogenea”, utilizzata nel Bilancio per il commento delle variazioni di taluni dati economico-finanziari consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati eliminando alcuni elementi dai dati consolidati 2018 e 2019, tra cui variazioni dell'area di consolidamento, variazioni dei tassi di cambio dei saldi di società consolidate con valuta funzionale diversa dall'euro, eventi e/o operazioni non anche strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due esercizi a confronto. Per un approfondimento si rimanda al Capitolo “Andamento economico-finanziario del gruppo” della Relazione finanziaria annuale 2019 di Atlantia.

2. Dati analitici

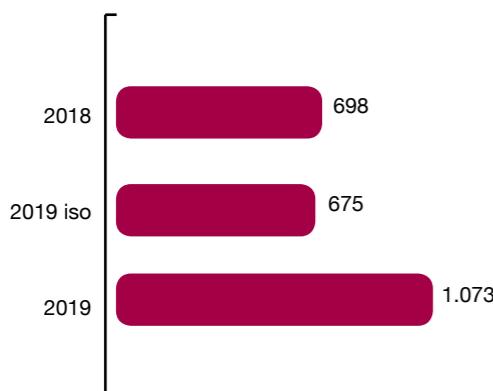
Capitale umano

| Organico per categoria contrattuale, genere e area geografica | | | | | | | |
|---|---------------------|--------|-------|----------|-------|--------|-------|
| | | 2018 | | 2019 iso | | 2019 | |
| | | Uomo | Donna | Uomo | Donna | Uomo | Donna |
| Italia | Tempo Indeterminato | 8.727 | 2.697 | 9.114 | 3.035 | 9.533 | 3.145 |
| | Tempo Determinato | 724 | 646 | 535 | 443 | 535 | 443 |
| Spagna | Tempo Indeterminato | | | | | 1.309 | 683 |
| | Tempo Determinato | | | | | | |
| Francia | Tempo Indeterminato | 415 | 253 | 428 | 257 | 2.111 | 1.162 |
| | Tempo Determinato | 5 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 |
| Brasile | Tempo Indeterminato | 1.029 | 680 | 1.037 | 687 | 3.381 | 2.759 |
| | Tempo Determinato | | 1 | | | | |
| Cile | Tempo Indeterminato | 520 | 100 | 541 | 113 | 1.434 | 380 |
| | Tempo Determinato | 21 | 13 | 93 | 55 | 93 | 55 |
| Argentina | Tempo Indeterminato | | | | | 1.208 | 854 |
| | Tempo Determinato | | | | | | |
| Polonia | Tempo Indeterminato | 123 | 127 | 154 | 138 | 154 | 138 |
| | Tempo Determinato | 32 | 54 | 22 | 62 | 22 | 62 |
| Porto Rico | Tempo Indeterminato | | | | | 42 | 15 |
| | Tempo Determinato | | | | | | |
| Altri Paesi | Tempo Indeterminato | 229 | 196 | 223 | 172 | 266 | 176 |
| | Tempo Determinato | | | | | | |
| Totale | | 11.825 | 4.771 | 12.151 | 4.964 | 20.092 | 9.874 |

| Turnover ^[3] | | | | | |
|-------------------------|--|------------|-------|------------|-------|
| | | Assunzioni | % | Cessazioni | % |
| Uomo | | 2.655 | 13,7% | 2.746 | 14,1% |
| Donna | | 1.651 | 17,7% | 2.000 | 21,5% |
| Italia | | 1.510 | 11,9% | 850 | 6,7% |
| Spagna | | 279 | 14,0% | 110 | 5,5% |
| Francia | | 157 | 4,8% | 163 | 5,0% |
| Polonia | | 91 | 31,2% | 22 | 7,5% |
| Cile | | 372 | 20,5% | 509 | 28,1% |
| Brasile | | 1.674 | 27,3% | 2.830 | 46,1% |
| Stati Uniti | | 164 | 42,9% | 196 | 51,3% |
| Argentina | | 50 | 2,4% | 56 | 2,7% |
| Altri Paesi | | 9 | 7,7% | 10 | 8,5% |

[3] Le percentuali indicano i quozienti di cessazione e assunzione calcolati sul totale organico a tempo indeterminato rispettivamente per genere e Paese.

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO APPARTENENTE A CATEGORIE PROTETTE



FORMAZIONE 2019

| Formazione | | Ore fruite |
|--|---------|-------------------|
| Ore di formazione complessiva ricevuta dai dipendenti (incluso e-learning e on the job training) | 531.880 | |
| di cui salute e sicurezza | 185.195 | |
| di cui: modello di organizzazione, gestione e controllo, compliance program, risk management, corruption and bribery, privacy ^[4] | 20.145 | |

| Formazione | | uomo | donna |
|---|---------|-------------|--------------|
| Ore di formazione complessiva ricevuta dai dipendenti | 381.884 | | 149.996 |
| Ore medie | 19 | | 15 |

| Formazione | | | | |
|--|------------------|---------------|--------------------------------|---------------|
| | Dirigenti | Quadri | Impiegati^[5] | Operai |
| Ore di formazione complessiva ricevuta dai dipendenti (includere anche e-learning e on the job training) | 5.600 | 50.286 | 398.583 | 77.411 |
| Ore medie | 15 | 25 | 18 | 15 |

RELAZIONI INDUSTRIALI

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori e l'87% dei dipendenti del Gruppo è coperto da accordi collettivi nazionali. Il 2019 ha visto le parti sociali fortemente impegnate nella trattativa per il rinnovo del CCNL per i dipendenti delle società concessionarie di autostrade e trafori, scaduto il 31 dicembre 2018. Con l'Accordo di rinnovo del 16 dicembre 2019 si è giunti alla sottoscrizione del nuovo CCNL, rivisto sia nella parte normativa che in quella economica. Si segnala infine l'Accordo Comitato Formazione Finanziata del 28 novembre 2019, che ha stabilito le linee guida per la formazione del personale delle Società italiane del Gruppo nel 2020.

[4] Ore di formazione fruite per il 78% (15.770 ore) in Italia, per l'11% in USA, 5% in Brasile, 3% in Francia, 2% in Polonia e 1% in Cile.

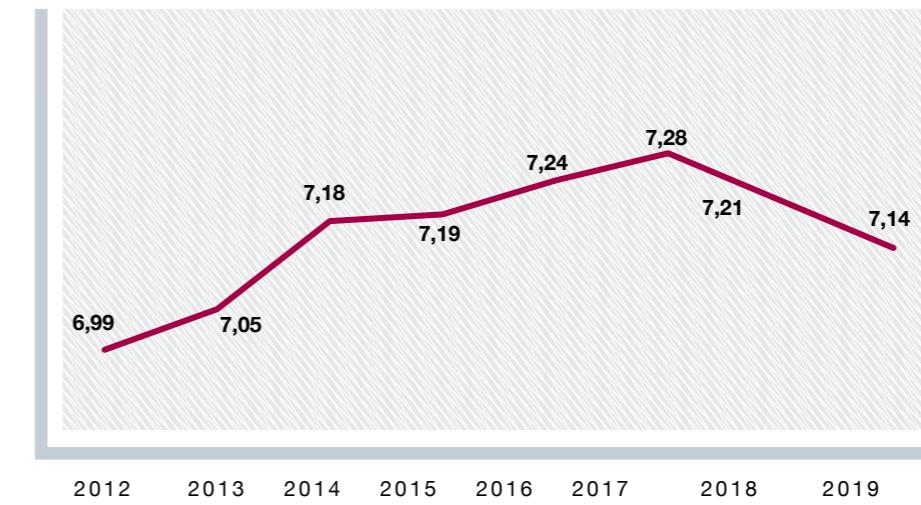
Il Gruppo Abertis ha formato nel 2019 6.982 persone in materia di anticorruzione. Per un maggior dettaglio si rimanda alla specifica sezione del documento "Appendix to the 2019 Directors' Report Follow-up of the CSR Master Plan".

[5] Nella tabella all'interno della voce impiegati confluiscono anche gli esattori delle società autostradali del Gruppo. Per il Gruppo Abertis, la voce impiegati include altresì gli operai.

Capitale sociale

| Gestione dei reclami autostradali | 2018 | 2019 iso | Var% 18- 19iso | 2019 |
|---|---------------|-----------------|-----------------------|---------------|
| Aree di servizio | 293 | 417 | 42% | 434 |
| Operazioni di pagamento al casello | 6.736 | 8.752 | 30% | 9.165 |
| Viabilità e infrastruttura | 2.531 | 3.427 | 35% | 7.026 |
| Violazione della Privacy | 1 | - | -100% | 1 |
| Contratti Telepass (servizi aggiuntivi, assistenza, ecc.) | 4.196 | 5.297 | 26% | 5.429 |
| Vendita telefonica Telepass (apertura contratti, mancata promozione, assistenza, ecc.) | 142 | 66 | -54% | 66 |
| Relazione con il Cliente (Comportamento del personale, sito web, Call Center Commerciale, PuntoBlu, ecc.) | 1.163 | 867 | -25% | 22.813 |
| Altro | 2.785 | 2.233 | -20% | 10.398 |
| Totale | 17.847 | 21.059 | 18% | 55.332 |

QUALITÀ DEL SERVIZIO: CUSTOMER SATISFACTION INDEX DI AUTOSENZA PER L'ITALIA



| Customer Satisfaction Index : Componenti | | |
|--|-------------|-------------|
| Componenti | 2018 | 2019 |
| SICUREZZA % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 58,5 | 60,20 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 7,33 | 7,00 |
| INFORMAZIONI DI VIABILITÀ' % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 73,1 | 73,30 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 7,23 | 7,25 |
| CASELLI % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 75,7 | 73,50 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 7,21 | 7,25 |
| SISTEMI DI PAGAMENTO % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 83,4 | 82,90 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 7,94 | 7,45 |
| VIABILITÀ' % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 63,5 | 69,20 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 6,83 | 6,94 |
| AREE DI SERVIZIO % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10) | 73,5 | 72,00 |
| Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10) | 7,15 | 7,19 |
| CSI TOTALE FREQUENT TRAVELLER | 7,21 | 7,14 |

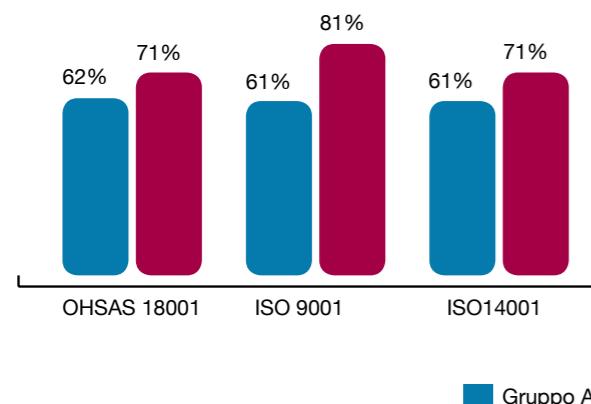
| FIUMICINO | | | |
|---|--|------|------|
| Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti) | | 2018 | 2019 |
| Sicurezza del viaggio | Servizio controllo bagagli/sicurezza | 95,0 | 95,4 |
| | Percezione sulla sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto | 97,6 | 97,5 |
| Regolarità del servizio | Percezione complessiva della regolarità del servizio in aeroporto | 97,0 | 96,2 |
| Comfort nella permanenza in aeroporto | Pulizia e funzionalità toilette | 92,3 | 92,4 |
| | Disponibilità carrelli portabagagli | 93,4 | 92,2 |
| | Efficienza impianti di climatizzazione | 94,5 | 92,8 |
| | Luminosità aerostazione | 97,9 | 98,0 |
| | Rumorosità aerostazione | 94,9 | 98,0 |
| Servizi aggiuntivi | Negozi/edicole qualità del servizio/prezzi | 91,5 | 89,8 |
| | Bar/ristoranti disponibilità/qualità/prezzi | 92,1 | 90,0 |
| Servizi di informazione al pubblico | Disponibilità monitor informazioni sui voli | 95,8 | 93,5 |
| | Comprensibilità degli annunci | 88,8 | 90,7 |
| Aspetti relazionali e comportamentali | Professionalità del personale | 94,9 | 94,3 |
| Servizi sportello/varco | Coda al check in | 92,0 | 90,9 |
| | Coda al controllo passaporti | 90,5 | 93,8 |
| Integrazione modale | Disponibilità, frequenza, puntualità dei collegamenti bus/treno/taxi | 92,0 | 93,0 |
| | Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile, efficace | 94,9 | 94,4 |

| Quality report Autostrade per l'Italia | | |
|---|---------|---------|
| | 2018 | 2019 |
| Entrate/Uscite Automatiche e Telepass Numero di transiti tra due autochiusure delle uscite automatiche e di cassa (h 24) | 4.979,0 | 5.312,0 |
| Chiamate di assistenza ai caselli % di richieste con tempi di attesa oltre i 20" | 3,21 | 4,70 |
| Informazioni telefoniche sul traffico % di chiamate evase da operatore - TRAFFICO | 99,65 | 99,94 |
| Informazioni telefoniche Telepass % di chiamate evase da operatore - TELEPASS | 98,50 | 98,21 |
| Risposta alle comunicazioni e ai reclami dei clienti Tempo medio di risposta alle comunicazioni e ai reclami provenienti da mail e web (giorni) | 7,30 | 6,03 |

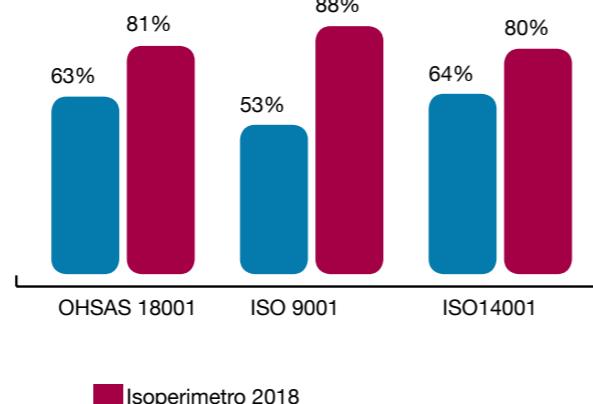
| CIAMPINO | | | |
|---|--|------|------|
| Indicatori di qualità ENAC (% di passeggeri soddisfatti) | | 2018 | 2019 |
| Sicurezza del viaggio | Servizio controllo bagagli/sicurezza | 90,2 | 93,3 |
| | Percezione sulla sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto | 93,7 | 95,1 |
| Regolarità del servizio | Percezione complessiva della regolarità del servizio in aeroporto | 91,3 | 94,1 |
| Comfort nella permanenza in aeroporto | Pulizia e funzionalità toilette | 89,2 | 89,6 |
| | Disponibilità carrelli portabagagli | 87,2 | 89,5 |
| | Efficienza impianti di climatizzazione | 92,8 | 92,9 |
| | Luminosità aerostazione | 95,4 | 95,3 |
| | Rumorosità aerostazione | 87,7 | 86,6 |
| Servizi aggiuntivi | Negozi/edicole qualità del servizio/prezzi | 73,5 | 73,2 |
| | Bar/ristoranti disponibilità/qualità/prezzi | 75,1 | 74,9 |
| Servizi di informazione al pubblico | Disponibilità monitor informazioni sui voli | 95,1 | 94,9 |
| | Comprensibilità degli annunci | 85,1 | 87,6 |
| Aspetti relazionali e comportamentali | Professionalità del personale | 94,1 | 94,6 |
| Servizi sportello/varco | Coda al check in | 92,7 | 92,3 |
| | Coda al controllo passaporti | 93,5 | 92,3 |
| Integrazione modale | Disponibilità, frequenza, puntualità dei collegamenti bus/treno/taxi | 85,7 | 87,3 |
| | Presenza segnaletica esterna chiara, comprensibile, efficace | 93,3 | 89,6 |

CERTIFICAZIONI 2019^[6]

Perimetro delle certificazioni (in % su organico)



Perimetro delle certificazioni (in % su fatturato)



■ Gruppo Atlantia

■ Isoperimetro 2018

Sono inoltre certificate **ISO 39001 Sistema di Gestione della Sicurezza stradale** Autostrade per l'Italia, Pavimental, Rodovia MG050 e le concessionarie spagnole, cilene e argentine del Gruppo Abertis.

Autostrade per l'Italia è certificata anche:

- ISO17020:2012. 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.
- ISO 27001:2014 per i servizi IT erogati dai Data Center centrali.
- ISO 37001 per attività di progettazione, costruzione e gestione di: autostrade; infrastrutture di trasporto limitrofe alla rete autostradale; infrastrutture di sosta e intermodali, nonché delle relative adduzioni.

Aeroporti di Roma è certificata anche:

- ISO 50001:2011 per l'esercizio e manutenzione di veicoli, apparecchiature e impianti. Fornitura di servizi aeroportuali (controllo voli, sicurezza aeroportuale, security, de-icing e sollevamento degli aeromobili, pronto soccorso, servizi dei Terminal). Gestione dei servizi per le attività di vendita all'interno dell'aeroporto. Gestione dei sistemi ICT. Gestione magazzino. Coordinamento nella realizzazione degli impianti aeroportuali.
- ACA Airport Carbon Accreditation su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino
- ISO 37001 la gestione unitaria del sistema aeroportuale di Roma

Fiumicino Energia è certificata EMAS per il processo di produzione di energia elettrica e termica.

Aeroporti della Costa Azzurra è certificata anche:

- ISO 50001 per la gestione dello scalo di Nizza
- ACA Airport Carbon Accreditation per tutti e tre gli scali gestiti, Nizza, Cannes Mandelieu e Golfe de Saint Tropez.

Capitale naturale

Principali criticità ambientali rilevate e interventi attivati nel 2019

| Componente | Località | Criticità rilevata | Intervento |
|--------------------|--|---|---|
| Acque sotterranee | Barberino - Firenze Nord, Sorgente proprietà Tidda | Diminuzione anomala portata | Rifornimento di acqua tramite autobotte alla proprietà |
| Acque superficiali | Barberino - Firenze Nord, Torrente Mulinaccia | Superamento soglie di azione per il parametro pH | Messa in atto da parte dell'Impresa di alcuni accorgimenti atti ad impedire immissioni nel fosso di guardia della scarpata autostradale. |
| Acque superficiali | Barberino - Firenze Nord, Torrente Mulinaccia | Superamento soglie di azione per il parametro torbidità | Nessun intervento in quanto i valori sono imputabili a fenomeni di erosione spondale causati dalle intense piogge cadute nei giorni precedenti nel tratto a monte della centralina con conseguente generazione di un'onda di torbida. |
| Acque superficiali | Firenze Sud -Incisa, Torrente Ema | Superamento soglie di azione per il parametro torbidità | L'Impresa dichiara, come da procedura, di aver comunicato preventivamente l'inizio delle lavorazioni in alveo. |
| Acque superficiali | Firenze Sud -Incisa, Borro San Giorgio | Superamento soglie di azione per il parametro torbidità | Verifiche da parte dell'Impresa nell'area di cantiere per individuare le eventuali cause del fenomeno. |
| Suolo | Courmayeur | Quad abbandonato in piazzola | Rimozione e smaltimento gratuito |
| Suolo | Tarquinia | Pulizia delle aree di Tarquinia | Effettuata bonifica dell'area |
| Suolo | Rosignano Marittimo | Sversamento piazzale di Rosignano | Effettuata bonifica dell'area |
| Suolo | Rosignano Marittimo | Smaltimento rifiuto pericoloso sotto viadotto Coltano | Effettuata bonifica dell'area |
| Acque superficiali | Rosignano Marittimo | Analisi e smaltimento vasche galleria Rimazzano | Effettuata bonifica dell'area |
| Naturale | Rosignano Marittimo | Mezzi incendiati km 198+600 sud | Effettuata bonifica dell'area |
| Suolo | Rosignano Marittimo | Cisterna gasolio barriera di Rosignano | Effettuata bonifica dell'area |
| Acque superficiali | Rosignano Marittimo Collesalvetti | Analisi e sanificazione rete idrica | Effettuata sanificazione dell'area |

Fornitori valutati a maggior rischio secondo parametri ESG – 2019

| | fornitori | Subfornitori critici |
|--|-----------|----------------------|
| Imprese della supply chain (attive durante l'anno) a rischio sostenibilità | 201,0 | 0 |
| di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri sociali | 158,0 | 0 |
| di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri ambientali | 161,0 | 0 |
| di cui: imprese ad alto rischio secondo criteri di anticorruzione | 188,0 | 0 |

[6] Per la ISO 14001 sono state considerate le società del Gruppo rilevanti da un punto di vista ambientale.

GRI content index

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

| Indicatori GRI Standards | | | |
|--------------------------|-------------|---|---|
| General disclosure | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
| Organizational profile | 102-1 | Name of the organization | 12 |
| | 102-2 | Activities, brands, products, and services | 11, 13-16, 76-91 |
| | 102-3 | Location of headquarters | 173 |
| | 102-4 | Location of operations | 11, 13-16 |
| | 102-5 | Ownership and legal form | 17 |
| | 102-6 | Markets served | 11, 13-16 |
| | 102-7 | Scale of the organization | 64, 94, 147 www.atlantia.it/it/investor-relations/titolo-borsa |
| | 102-8 | Information on employees and other workers | 94, 147, 148 |
| | 102-9 | Supply chain | 120-123 |
| | 102-10 | Significant changes to the organization and its supply chain | 144-146 |
| | 102-11 | Precautionary Principle or approach | 26 – 31 |
| | 102-12 | External initiatives | 50 – 52 |
| | 102-13 | Membership of associations | 53 – 55 |
| Strategy | 102-14 | Statement from senior decision-maker | 6 |
| | 102-15 | Key impacts, risks, and opportunities | 19, 26 |
| Ethics and integrity | 102-16 | Values, principles, standards, and norms of behavior | 34 – 47 www.atlantia.it/it/corporate-governance |
| | 102-17 | Mechanisms for advice and concerns about ethics | 30, 31, 39 – 43 |
| Governance | 102-18 | Governance structure | 34 – 39 |
| | 102-21 | Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics | 53 – 55 |
| | 102-38 | Annual total compensation ratio | Il rapporto è pari a 64. L’indicatore è calcolato sul perimetro Italia. |
| | 102-39 | Percentage increase in annual total compensation ratio | Il rapporto è pari a 3,06 |
| Indicatori GRI Standards | | | |
| General disclosure | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
| Stakeholder engagement | 102-40 | List of stakeholder groups | 54, 55 |
| | 102-41 | Collective bargaining agreements | 148 |
| | 102-42 | Identifying and selecting stakeholders | 53 – 55 |
| | 102-43 | Approach to stakeholder engagement | 53 – 55 |
| | 102-44 | Key topics and concerns raised | 53 – 55, 117 |
| Reporting practice | 102-45 | Entities included in the consolidated financial statements | 144 – 146 |
| | 102-46 | Defining report content and topic boundaries | 144 – 146 |
| | 102-47 | List of material topics | 50 – 52 |
| | 102-48 | Restatements of information | 64, 126, 130 |
| | 102-49 | Changes in reporting | 144 |
| | 102-50 | Reporting period | 144 |
| | 102-51 | Date of most recent report | Pubblicato su www.atlantia.it ad aprile 2019 |
| | 102-52 | Reporting cycle | 144 |
| | 102-53 | Contact point for questions regarding the report | 173 |
| | 102-54 | Claims of reporting in accordance with the GRI Standards | 144 |
| | 102-55 | GRI content index | 154 |
| | 102-56 | External assurance | 170 |

| Topic specific GRI standards | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
|---|--|---|------------------|
| Economic performance (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | Si vedano general disclosures: 102-14, 102-15 | |
| 201-1 | Direct economic value generated and distributed | 89, 90 | |
| 201-2 | Financial implications and other risks and opportunities due to climate change | 28 | |
| 201-3 | Defined benefit plan obligations and other retirement plans | 107 | |
| 201-4 | Financial assistance received from government | Ricevuti finanziamenti dallo Stato per circa 47,8 milioni di euro come contributi per investimenti, progetti, incentivi energia, sussidi, e altri contributi minori (38,5 milioni nel 2018, 35 milioni nel 2017). | |
| Indirect economic impacts (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | Si vedano general disclosures: 102-14, 102- 15 | |
| 203-1 | Infrastructure investments and services supported | 19, 77 – 91 | |
| 203-2 | Significant indirect economic impacts | 118 – 122 | |
| Procurement practices (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 120, 121 | |
| 204-1 | Proportion of spending on local suppliers | 122 | |
| Anticorruption (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 27, 31, 44, 45, 152 | |
| 205-1 | Operations assessed | 41 – 43 L'attività di risk assessment in materia di anticorruzione è svolta sull'intero perimetro di Gruppo. | |
| 205-2 | Communication and training about anti-corruption policies and procedures | La Politica anticorruzione è comunicata a tutto il Personale e resa disponibile sulla intranet aziendale delle società del gruppo. Nel 2019 circa il 31% delle persone del Gruppo ha ricevuto formazione in materia di anticorruzione. Il Responsabile Anticorruzione di Gruppo predisponde relazioni semestrali sull'attività di monitoraggio che è inviata all'Organismo di Vigilanza di Atlantia S.p.A., al Collegio Sindacale di Atlantia S.p.A., al Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance di Atlantia S.p.A. ed al Risk Management di Gruppo. Tali relazioni sono portate all'attenzione del Consiglio di Amministrazione | |
| 205-3 | Confirmed incidents of corruption and actions taken | 41 – 43 | |

| Topic specific GRI standards | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
|--|--|---|---|
| Energy (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 127, 128 | |
| 302-1 | Energy consumption within the organization | 126 | |
| 302-2 | Energy consumption outside the organization | 130 | |
| 302-3 | Energy intensity | 126 | |
| 302-4 | Reduction of energy consumption | 128, 129 | |
| Emissions (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 127, 128, 129 | |
| 305-1 | Direct (Scope1) GHG emission | 126, 130, 131 | |
| 305-2 | Energy indirect (Scope2) GHG emission | 126, 130, 131 | |
| 305-3 | Other indirect (Scope3) GHG emission | 130 | |
| 305-4 | GHG emissions intensity | 126 | |
| 305-5 | Reduction of GHG emissions | 126, 131 | |
| 305-7 | Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions | Per significatività si riportano le emissioni della centrale di cogenerazione operativa sul sedime aeroportuale di Fiumicino. Emissioni di NOx (kg): 24.902 (2019); 23.152 (2018); Emissioni di SOx (kg): 761 (2019); 946 (2018); Emissioni di PM10 (kg): 255 (2019); 240,4 (2018). Per le altre attività del gruppo le emissioni in oggetto generate sono da considerarsi non significative. | |
| Employment (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 95, 96 | |
| 401-1 | New employee hires and employee turnover | 99, 147 | |
| 401-2 | Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees | 106, 107 | |
| 401-3 | Parental leave | 107 | L'indicatore è coperto per le lettere a), b), c) e e) e non include nel perimetro il Gruppo ADR |
| Labor/Management relations (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 45, 46, 101, 102 | |
| 402-1 | Minimum notice periods regarding operational changes | Il periodo di preavviso minimo per il lavoratore in caso di cambiamenti di natura organizzativa è compreso tra 60 e 90 giorni per le società autostradali e aeroportuali italiane e estere del gruppo e tra 20 e 30 giorni per le società operative nell'ambito delle attività di ingegneria e costruzione/manutenzione. L'indicazione relativa al periodo minimo è riportata nei contratti collettivi nazionali. Relativamente alle società di Abertis, il periodo minimo di preavviso è di 30 giorni in tutti i Paesi tranne il Cile, dove è di 45 giorni, e in Francia, dove il periodo dipende dal periodo di consultazione con gli organismi competenti. | |

| Topic specific GRI standards | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
|---|---|---------------------|------------------|
| Occupational health and safety (2018) | | | |
| 103 | Management Approach | 30, 95, 104 | |
| 403-1 | Workers representation in formal joint management-worker health and safety committees | 104, 105 | |
| 403-2 | Hazard identification, risk assessment, and incident | 30, 40 | |
| 403-3 | Occupational health services | 104 | |
| 403-4 | Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety | 104, 105 | |
| 403-5 | Worker training on occupational health and safety | 94, 103, 148 | |
| 403-6 | Promotion of worker health | 107 | |
| 403-7 | Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships | 30, 103 | |
| 403-8 | Workers covered by an occupational health and safety management system | 104, 152 | |
| 403-9 | Work-related injuries | 104, 105 | |
| Training and education (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 95, 96 | |
| 404-1 | Average hours of training per year per employee | 103, 148 | |
| 404-2 | Programs for upgrading employee skills and transition | 95, 96, 101 – 103 | |
| 404-3 | Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews | 103 | |
| Diversity and equal opportunity (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 95, 96 | |
| 405-1 | Diversity of governance bodies and employees | 38, 39, 97 – 100 | |
| 405-2 | Ratio of basic salary and remuneration of women to men | 100 | |
| Non-discrimination (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 30, 45, 46, 99, 120 | |
| 406-1 | Incidents of discrimination and corrective actions taken | 41 – 43 | |

| Topic specific GRI standards | Descrizione | # pagina | Note / Omissioni |
|---|--|---|------------------|
| Freedom of association and collective bargaining (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 30 | |
| 407-1 | Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk | 121, 148, 152 | |
| Local communities (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 53, 118 | |
| 413-1 | Operations with local community engagement, impact, assessment and development program | 69, 70, 110, 119, 120 | |
| 413-2 | Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities | 20 – 23 | |
| Public policy (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 44, 45 | |
| 415-1 | Political contributions | Non risultano contributi erogati a favore di partiti politici | |
| Customer health and safety (2016) | | | |
| 103 | Management Approach | 111, 112 | |
| 416-1 | Assessment of the health and safety impacts of product and service categories | 112 – 115 | |
| 416-2 | Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services | 40, 121 | |
| Customer privacy & information security | | | |
| 103 | Management Approach | 52, 58, 59 | |
| 418-1 | Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data | Non si sono verificati casi di perdita o furto di dati personali. Si segnala un solo reclamo relativo a violazione della privacy in una delle società estere del Gruppo | |
| Temi materiali non correlati a specifiche disclosure dei GRI Standards | | | |
| Tema | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
| Governance | | | |
| 103 | Management Approach | Si vedano general disclosures: 102-16, 102-17, 102-18 | |
| Customer satisfaction | | | |
| 103 | Management Approach | 110, 115 – 117 Si vedano anche general disclosures: 102-2, 102-42, 102-43, 102-44 | |
| Innovation and digitalization | | | |
| 103 | Management Approach | 52, 58, 59 | |

3. Tabelle di raccordo

| Indicatori GRI Standards relativi a tematiche non materiali, riportati nelle tabelle di raccordo | | | |
|--|--|--|------------------|
| Topic-specific GRI standards | Descrizione | Pagina | Note / Omissioni |
| Materials (2016) | | | |
| 301-1 | Materials used by weight or volume | 133 | |
| 301-2 | Recycled input materials used | 134 | |
| Water and effluents (2018) | | | |
| 303-1 | Interactions with water as a shared resource | 139,140 | |
| 303-3 | Water withdrawal | 139,140 | |
| 303-4 | Water discharge | 139,140 | |
| 303-5 | Water consumption | 139,140 | |
| Effluents and waste (2016) | | | |
| 306-2 | Waste by type and disposal method | 126,135 | |
| 306-3 | Significant spills | 141 | |
| 306-5 | Water bodies affected by water discharges and/or runoff | 140 | |
| Supplier environmental assessment (2016) | | | |
| 308-1 | New suppliers that were screened using environmental criteria | 123,152 | |
| 308-2 | Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken | 123,152 | |
| Child labor (2016) | | | |
| 408-1 | Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor | 31,41,42,43,121. Non si segnalano casi. | |
| Forced or compulsory labor (2016) | | | |
| 409-1 | Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labor | 31,41,42,43,12. Non si segnalano casi. | |
| Security practices (2016) | | | |
| 410-1 | Security personnel trained in human rights policies or procedures | 103 | |
| Supplier social assessment (2016) | | | |
| 414-1 | New suppliers that were screened using social criteria | 123,152 | |
| 414-2 | Negative social impacts in the supply chain and actions taken | 123,152 | |

Aspetti materiali – Tematiche D.LGS 254/16 - Indicatori GRI standards

| Tematiche Materiali (matrice di materialità) | Temi del D.Lgs 54/2016 | Standards GRI | Perimetro di Materia- lità interno | Perimetro di Materia- lità esterno | Tipologia di impatto |
|--|---------------------------------------|---|------------------------------------|--|--|
| Anticorruption and bribery | Anticorruption 2016 | 205-1 Operations assessed for risks related to corruption 205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures 205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken | Gruppo Atlantia | Investitori e comunità finanziaria Istituzioni | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia |
| Health & safety and wellbeing | Occupational health and safety (2018) | 403-1 Workers representation in formal joint management-worker health and safety committees 403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation 403-3 Occupational health services 403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety 403-5 Worker training on occupational health and safety 403-6 Promotion of worker health 403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships 403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system 403-9 Work-related injuries | Gruppo Atlantia | Fornitori | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia |
| Product and service safety | Customer health and safety (2016) | 416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories 416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services | Società operative | Comunità e ambiente Clienti Dipendenti | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia e indiretto – connesso alle attività del Gruppo Atlantia |

| Tematiche Materiali (matrice di materialità) | Temi del D.Lgs 54/2016 | Standards GRI | | | Perimetro di Materia- lità interno | Perimetro di Materia- lità esterno | Tipologia di impatto | | | | |
|--|--|--|--|------------------------------------|--|--|---|---|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | |
| Sociali | 102-2 | Activities, brands, products, and services | Gruppo Atlantia | Comunità e ambiente Clienti | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia e indiretto – connesso alle attività del Gruppo Atlantia | | | | | | |
| | 102-42 | Identifying and selecting stakeholders | | | | | | | | | |
| | 102-43 | Approach to stakeholder engagement | | | | | | | | | |
| | 102-44 | Key topics and concerns raised | | | | | | | | | |
| Customer satisfaction | Governance (2016) Stakeholder engagement (2016) | | | | | | | | | | |
| Governance | Lotta alla corruzione attiva e passiva | 102-16 | Values, principles, standards, and norms of behavior | Gruppo Atlantia | Comunità Istituzioni | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia | | | | | |
| | | 102-17 | Mechanisms for advice and concerns about ethics | | Investitori e Comunità Finanziaria | | | | | | |
| | | 102-18 | Governance structure | | | | | | | | |
| Ambientali | Energy (2016) | | | Gruppo Atlantia | Istituzioni Comunità e ambiente | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia | | | | | |
| Energy efficiency | | 302-1 | Energy consumption within the organization | | | | | | | | |
| | | 302-2 | Energy consumption outside the organization | | | | | | | | |
| | | 302-3 | Energy intensity | | | | | | | | |
| | | 302-4 | Reduction of energy consumption | | | | | | | | |
| Innovation and digitalization | Sociali | 103 | Management approach | Gruppo Atlantia | Clienti Comunità e ambiente | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia | | | | | |
| Ambientali | Management approach (2016) | | | | | | | | | | |
| Climate change & air quality | Ambientali | 305-1 | Direct (Scope1) GHG emission | Gruppo Atlantia | Istituzioni Comunità e ambiente | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia e indiretto – connesso alle attività del Gruppo Atlantia | | | | | |
| | | 305-2 | Energy indirect (Scope2) GHG emission | | | | | | | | |
| | | 305-3 | Other indirect (Scope3) GHG emission | | | | | | | | |
| | | 305-4 | GHG emissions intensity | | | | | | | | |
| | | 305-5 | Reduction of GHG emissions | | | | | | | | |
| | | 305-7 | Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions | | | | | | | | |
| Customer privacy & information security | Sociali | 418-1 | Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data | Gruppo Atlantia | Clienti Comunità e ambiente | Diretto – causato dal Gruppo Atlantia | | | | | |
| Rispetto dei diritti umani | Customer privacy (2016) | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | Tematiche Materiali (matrice di materialità) | Temi del D.Lgs 254/2016 | Standards GRI | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | Labor rights | | Attinenti al personale | 401-1 | New employee hires and employee turnover | Gruppo Atlantia | | | | | |
| | | | Diritti umani | 401-2 | Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees | | | | | | |
| | | | | 401-3 | Parental leave | | | | | | |
| | | | | 402-1 | Minimum notice periods regarding operational changes | | | | | | |
| | | | | 405-1 | Diversity of governance bodies and employees | | | | | | |
| | | | | 405-2 | Ratio of basic salary and remuneration of women to men | | | | | | |
| | | | | 406-1 | Incidents of discrimination and corrective actions taken | | | | | | |
| | | | | 407-1 | Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk | | | | | | |
| | Transparency | | Lotta alla corruzione attiva e passiva | 201-1 | Direct economic value generated and distributed | Gruppo Atlantia | Dipendenti Comunità e ambiente Istituzioni Investitori e Comunità Finanziaria | | | | |
| | | | | 201-2 | Financial implications and other risks and opportunities due to climate change | | | | | | |
| | | | | 201-3 | Defined benefit plan obligations and other retirement plans | | | | | | |
| | | | | 201-4 | Financial assistance received from government | | | | | | |
| | | | | 415-1 | Political contributions | | | | | | |
| | Long-term value and business development | | Sociali | Indirect eco- nomic impacts (2016) | 203-1 | Infrastructure investments and services supported | Gruppo Atlantia | Dipendenti Investitori e Comunità Finanziaria | | | |
| | | | | 203-2 | Significant indirect economic impacts | | | | | | |
| | | | | 204-1 | Proportion of spending on local suppliers | | | | | | |
| | People management, development and attraction | | Attinenti al personale | 404-1 | Average hours of training per year per employee | Gruppo Atlantia | | | | | |
| | | | Diritti umani | 404-2 | Programs for upgrading employee skills and transition | | | | | | |
| | | | | 404-3 | Percentage of employees receiving regular performance | | | | | | |
| | Local community support | | Sociali | 413-1 | Operations with local community engagement, impact, assessment and development program | Gruppo Atlantia | Comunità e ambiente | | | | |
| | | | Rispetto dei diritti umani | 413-2 | Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities | | | | | | |

Principi Global Compact - Indicatori GRI standards

| Global Compact | | | | |
|----------------|--|--|--|-----------------|
| | Categoria | Principio Global Compact | Sistemi e attività aziendali | GRI Disclosures |
| DIRITTI UMANI | Principio 1: Le imprese si impegnano a promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti | Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; promozione del codice etico e monitoraggio continuo sull'osservanza dei suoi principi; formazione continua 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" | 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 405-1, 405-2, 406-1, 410-1, 413-1, 413-2, 418-1. | |
| | Principio 2: Alle imprese è richiesto di assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici nell'abuso dei diritti umani | Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; Modello ex Dlgs 231; regolare monitoraggio di lavoratori e subappaltatori; inserimento nei contratti di appalto e forniture di clausole specifiche di rispetto del codice etico; audit interni e verifiche ispettive sulle imprese di costruzione e manutenzione | 414-1, 414-2 | |
| | Principio 3: Alle imprese è richiesto di sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva | Contrattazione collettiva a livello nazionale, dialogo costante con le organizzazioni sindacali | 102-41, 402-1 407-1 | |
| | Principio 4: Alle imprese è richiesta l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio | Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali | 409-1 | |
| | Principio 5: Alle imprese è richiesta l'effettiva eliminazione del lavoro minorile | Compliance con gli standard di lavoro ILO; legislazioni locali sul lavoro e contratti collettivi nazionali | 408-1 | |
| | Principio 6: Alle imprese è richiesta l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione | Codice Etico; Ethics Officer; Codice di Condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini del Gruppo; Politiche di assunzione; Politiche retributive e di sviluppo; iniziative di responsabilità sociale a favore dei dipendenti; schemi di lavoro flessibile e tutela della genitorialità, investimenti in formazione | 102-8, 401-3, 404-1, 404-2, 404-3, 405-1, 405-2, 406-1 | |

| Global Compact | | | | |
|-----------------------|---|--|------------------------------|--|
| | Categoria | Principio Global Compact | Sistemi e attività aziendali | GRI Disclosures |
| AMBIENTE | Principio 7: Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali | Sistemi di Gestione Ambientale; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, verifiche e monitoraggi ambientali; impatto ambientale valutato dalla fase di progettazione alla fase di gestione in esercizio di una infrastruttura; piani pluriennali di risanamento acustico, ottimizzazione delle attività per garantire un minor consumo di risorse ambientali. | | 102-11, 201-2, 301-1, 302-1, 302-2, 302-3, 303-1, 305-1, 305-2, 305-3, 305-7 |
| | Principio 8: Alle imprese è richiesto di intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale | Riutilizzo e riciclo di rifiuti; approccio integrato all'energia e ai cambiamenti climatici, investimenti in energie rinnovabili, investimenti in soluzioni di efficientamento energetico, carbon footprint, mitigazione dell'impatto ambientale per trasporto, iniziative di promozione della responsabilità ambientale, tutela della biodiversità | | 301, 302, 303, 305, 306, 308 |
| | Principio 9: Alle imprese è richiesto di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente | Investimenti in energia rinnovabili; investimenti in tecnologie per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e delle infrastrutture gestite, investimenti in tecnologie di riciclo dei materiali impiegati. | | 302-4, 302-5 |
| | Principio 10: Le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti | Codice Etico; Ethics Officer; Modello ex Dlgs 231; Sistema di Controllo Interno; formazione su tema dell'anticorruzione | | 102-16, 102-17, 201-4, 205-1, 205-2, 205-3, 415-1 |
| LOTTO ALLA CORRUZIONE | | | | |

Sustainable Development Goals - Indicatori GRI Standards

La seguente tabella è predisposta sulla base del documento di raccordo elaborato nell'ambito del progetto SDG Compass. La tabella considera gli obiettivi su cui il business del Gruppo ha maggiore impatto, di cui è data evidenza anche all'interno del report, e gli indicatori GRI.

| 3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING | | |
|--|-------|---|
| Ensure healthy lives and promote wellbeing for all at all ages | | |
| GRI 403: Occupational Health and Safety | 403-2 | Hazard identification, risk assessment, and incident investigation |
| | 403-3 | Occupational health services |
| | 403-4 | Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety |
| | 403-5 | Worker training on occupational health and safety |
| | 403-6 | Promotion of worker health |
| | 403-7 | Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships |
| | 403-8 | Workers covered by an occupational health and safety management system |
| | 403-9 | Work-related injuries |
| GRI 306: Effluents and Waste | 306-2 | Waste by type and disposal method |
| | 306-3 | Significant spills |
| | 306-5 | Water bodies affected by water discharges and/or runoff |
| GRI 305: Emissions | 305-1 | Direct (Scope1) GHG emission |
| | 305-2 | Energy indirect (Scope2) GHG emission |
| | 305-3 | Other indirect (Scope3) GHG emission |
| | 305-7 | Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions |
| 6 CLEAN WATER AND SANITATION | | |
| Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all | | |
| GRI 303: Water | 303-1 | Interactions with water as a shared resource |
| | 303-3 | Water withdrawal |
| GRI 306: Effluents and Waste | 306-2 | Waste by type and disposal method |
| | 306-3 | Significant spills |

| 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH | | |
|--|--------|--|
| Promote sustained, inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all | | |
| GRI 102: General Disclosures | 102-8 | Information on employees and other workers |
| | 102-41 | Collective bargaining agreements |
| GRI 403: Occupational Health and Safety | 403-2 | Hazard identification, risk assessment, and incident investigation |
| | 403-3 | Occupational health services |
| | 403-4 | Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety |
| | 403-5 | Worker training on occupational health and safety |
| | 403-6 | Promotion of worker health |
| | 403-7 | Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships |
| | 403-8 | Workers covered by an occupational health and safety management system |
| | 403-9 | Work-related injuries |
| GRI 302: Energy | 302-1 | Energy consumption within the organization |
| | 302-2 | Energy consumption outside the organization |
| | 302-3 | Energy intensity |
| | 302-4 | Reduction of energy consumption |
| GRI 303: Water | 303-3 | Water withdrawal |
| GRI 401: Employment | 401-1 | New employee hires and employee turnover |
| | 401-2 | Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees |
| | 401-3 | Parental leave |
| GRI 402: Labor Management Relations | 402-1 | Minimum notice periods regarding operational changes |
| GRI 405: Diversity and Equal Opportunity | 405-1 | Diversity of governance bodies and employees |
| | 405-2 | Ratio of basic salary and remuneration of women to men |
| GRI 406: Non-discrimination | 406-1 | Incidents of discrimination and corrective actions taken |
| GRI 407: General Disclosures | 407-1 | Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk |
| GRI 404: Training and Education | 404-1 | Average hours of training per year per employee |
| | 404-2 | Programs for upgrading employee skills and transition |
| | 404-3 | Percentage of employees receiving regular performance |
| GRI 201: Economic Performance | 201-1 | Direct economic value generated and distributed |

| 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE  | | |
|---|-------|---|
| Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation | | |
| GRI 201: Economic Performance | 201-1 | Direct economic value generated and distributed |
| GRI 203: Indirect Economic Impacts | 203-1 | Infrastructure investments and services supported |

| 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES  | | |
|---|-------|---|
| Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable | | |
| GRI 203: Indirect Economic Impacts | 203-1 | Infrastructure investments and services supported |

| 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION  | | |
|--|-------|---|
| Ensure sustainable consumption and production patterns | | |
| GRI 302: Energy | 302-1 | Energy consumption within the organization |
| | 302-2 | Energy consumption outside the organization |
| | 302-3 | Energy intensity |
| | 302-4 | Reduction of energy consumption |
| GRI 306: Effluents and Waste | 306-2 | Waste by type and disposal method |
| | 306-3 | Significant spills |
| | 306-5 | Water bodies affected by water discharges and/or runoff |
| GRI 402: Labor Management Relations | 402-1 | Minimum notice periods regarding operational changes |
| GRI 305: Emissions | 305-1 | Direct (Scope1) GHG emission |
| | 305-2 | Energy indirect (Scope2) GHG emission |
| | 305-3 | Other indirect (Scope3) GHG emission |
| | 305-7 | Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions |
| GRI 303: Water | 303-3 | Water withdrawal |
| GRI 204: Procurement Practices | 204-1 | Proportion of spending on local suppliers |

| 13 CLIMATE ACTION  | | |
|---|-------|---|
| Take urgent action to combat climate change and its impacts | | |
| GRI 302: Energy | 302-1 | Energy consumption within the organization |
| | 302-2 | Energy consumption outside the organization |
| | 302-3 | Energy intensity |
| | 302-4 | Reduction of energy consumption |
| GRI 306: Effluents and Waste | 306-2 | Waste by type and disposal method |
| | 306-3 | Significant spills |
| | 306-5 | Water bodies affected by water discharges and/or runoff |
| GRI 305: Emissions | 305-1 | Direct (Scope1) GHG emission |
| | 305-2 | Energy indirect (Scope2) GHG emission |
| | 305-3 | Other indirect (Scope3) GHG emission |
| | 305-4 | GHG emissions intensity |
| | 305-5 | Reduction of GHG emissions |
| | 305-7 | Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions |
| GRI 201: Economic Performance | 201-2 | Financial implications and other risks and opportunities due to climate change |

| 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS  | | |
|--|--------|---|
| Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all and build effective, accountable and inclusive institutions at all levels | | |
| GRI 102: General Disclosures | 102-16 | Values, principles, standards, and norms of behavior |
| | 102-17 | Mechanisms for advice and concerns about ethics |
| | 102-21 | Consulting stakeholders on economic, environmental and social topics |
| GRI 205: Anti-corruption | 205-1 | Operations assessed |
| | 205-2 | Communication and training about anticorruption policies and procedures |
| | 205-3 | Confirmed incidents of corruption and actions taken |
| GRI 416: Customer Health and Safety | 416-2 | Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services |
| GRI 418: Customer Privacy | 418-1 | Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data |
| GRI 406: Non-discrimination | 406-1 | Incidents of discrimination and corrective actions taken |
| GRI 415: Public Policy | 415-1 | Political contributions |

| 17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS  | | |
|---|-------|--------------------------------------|
| Strengthen the means of implementation and revitalize the global partnership for sustainable development | | |
| GRI 203: Indirect Economic Impacts | 203-2 | Significant indirect economic impact |

Assurance



Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 58/A
00135 Roma
Italia

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

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

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

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Atlantia S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 28 aprile 2020 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

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

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

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

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

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

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

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

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

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 172039 | Partita IVA IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

Responsabilità della società di revisione

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

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

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

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

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

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

Deloitte.

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

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Atlantia S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A., Pavimental S.p.A. e Aeroporti di Roma S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle attività, del contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e dell'ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco o riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto nel paragrafo "Andamento gestionale, economico e finanziario" incluso nella sezione "Capitale finanziario" della DNF in merito ad eventi e circostanze che indicano l'esistenza di una incertezza significativa che può far sorgere dubbi sulla capacità di continuità aziendale di Atlantia S.p.A. Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione a tale aspetto.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Francesco Legrottaglie
Socio

Roma, 29 aprile 2020

CONTATTI

ATLANTIA S.P.A.

Sede legale

Via A. Nibby, 20 - 00161 Roma - Italia
Tel: +39 06 44172699

E-mail:

csr@atlantia.it
investor.relations@atlantia.it

www.atlantia.it

Sede operativa

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

Sostenibilità

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

A vertical strip on the left side of the image shows a runway at night with a white airplane in flight above it. The sky is dark, and the runway lights create a vertical streak.

www.atlantia.it