

06. Performance 2021



Atlantia 
Giorgia Tapino
Total Rewards Analyst
Roma, Italia

6.1	Performance economico-finanziaria e patrimoniale di Gruppo	118
6.2	Performance ESG del Gruppo	126
6.3	Trasparenza fiscale	148
6.4	Performance economico-finanziaria settori operativi	152
6.5	Performance economico-finanziaria e patrimoniale di Atlantia	165

6. Integrated Performance 2021

6.1 Performance economico-finanziaria e patrimoniale di Gruppo

Premessa

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2021 è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

Il Consiglio di Amministrazione ha in proposito esaminato il Piano Pluriennale 2022-2025 che prevede nel corso del 2022 il sostanziale miglioramento dei principali indicatori economici, finanziari e patrimoniali di Atlantia e delle principali società partecipate. Sono state anche aggiornate le valutazioni sui fattori di rischio e di incertezza descritti nel bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 ed in particolare quelle derivanti dalla situazione di Autostrade per l'Italia per la quale, prendendo atto dell'avanzamento positivo delle condizioni sospensive, come ampiamente descritto nella nota 6.1 del bilancio consolidato, si prevede il perfezionamento della cessione.

A seguito della sottoscrizione dell'accordo di cessione, il contributo ai valori consolidati di Autostrade per l'Italia, nonché delle sue controllate (nel seguito anche "gruppo ASPI") è classificato come Discontinued Operations ai sensi dell'IFRS 5.

In particolare:

- a) i valori patrimoniali del gruppo ASPI in essere al 31 dicembre 2021 sono classificati nelle voci "Attività destinate alla vendita e attività operative cessate" e "Passività connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate", con la distinzione tra le voci finanziarie e non finanziarie;
- b) i valori economici del gruppo ASPI, dei due esercizi a confronto, sono presentati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate".

In relazione ai principali indicatori alternativi di performance presentati, si segnala che, coerentemente a quanto previsto dall'IFRS 5:

- a) ricavi operativi ed EBITDA non includono il contributo del gruppo ASPI;
- b) FFO, investimenti e debito finanziario netto sono invece presentati con evidenza del contributo del gruppo ASPI.

Si segnala infine che i dati del 2021 riflettono degli effetti delle acquisizioni da parte di Abertis Infraestructuras, alla fine del primo semestre e a dicembre 2020 rispettivamente di Red de Carreteras de Occidente (RCO) ed Elizabeth River Crossing (ERC), nonché della scadenza delle concessioni di Acesa e Invicat in Spagna ad agosto 2021.

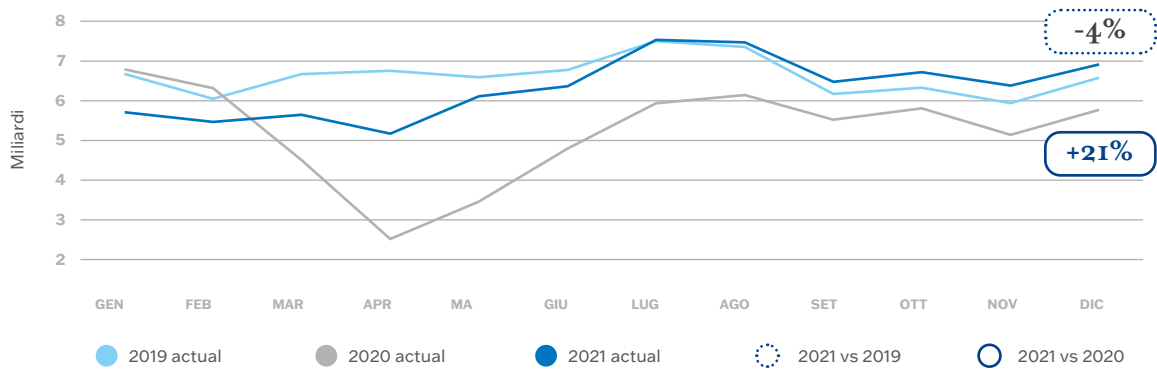
Informativa sugli impatti della pandemia Covid-19 sui risultati del Gruppo

Le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi, a seguito dell'espansione a livello mondiale della pandemia Covid-19, hanno generato a partire dalla fine di febbraio 2020 una rilevante riduzione dei volumi di traffico sulle infrastrutture autostradali e aeroportuali in concessione al Gruppo. Anche le performance del 2021, così come quelle del 2020, risultano pertanto significativamente influenzate dalla prosecuzione delle restrizioni legate all'andamento della pandemia.

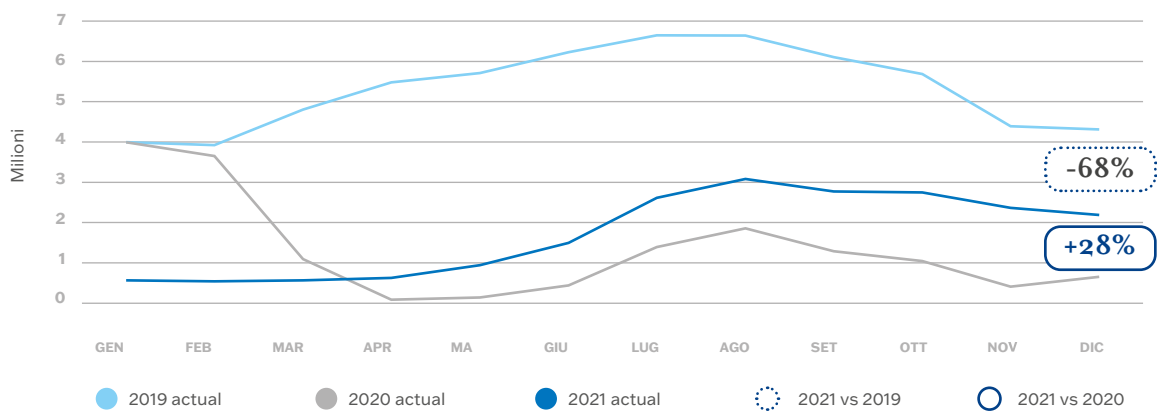
Tuttavia, a partire dalla stagione estiva, il 2021 presenta un incremento del traffico autostradale rispetto al 2020 (+21%), fino ad arrivare nell'ultima parte dell'anno ad un pieno recupero dei livelli di traffico del 2019 (ultimo anno prima della diffusione della pandemia).

Il comparto aeroportuale invece, pur mostrando segnali di ripresa nella seconda parte del 2021 (con un incremento dei passeggeri del +28% rispetto al 2020), presenta ancora volumi significativamente ridotti rispetto ai livelli al 2019 (-68%).

Comparto autostradale (escluso gruppo ASPI)



Comparto aeroportuale



Performance economica

Conto economico riclassificato consolidato

Milioni di euro	2021	2020 restated	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio autostradale	4.959	4.079	880	22%
Ricavi per servizi aeronautici	294	244	50	20%
Altri ricavi operativi	1.138	937	201	21%
Ricavi operativi	6.391	5.260	1.131	22%
Costi esterni gestionali	-1.416	-1.368	-48	4%
Oneri concessori	-95	-81	-14	17%
Costo del lavoro	-769	-746	-23	3%
Variazione operativa dei fondi	-82	7	-89	n.s.
Costi operativi	-2.362	-2.188	-174	8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	4.029	3.072	957	31%
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	-4.269	-3.499	-770	22%
Margine operativo (EBIT)	-240	-427	187	-44%
Oneri finanziari netti	-736	-1.127	391	-35%
Perdite da valutazioni con il metodo del patrimonio netto	-42	-16	-26	n.s.
Risultato prima delle imposte (EBT)	-1.018	-1.570	552	-35%
Proventi fiscali	474	390	84	22%
Risultato delle attività operative in funzionamento	-544	-1.180	636	-54%
Proventi / (Oneri) netti di attività operative cessate	926	-461	1.387	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	382	-1.641	2.023	n.s.
Perdita dell'esercizio di pertinenza di Terzi	-244	-464	220	-47%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	626	-1.177	1.803	n.s.

I "Ricavi operativi" del 2021 sono pari a 6.391 milioni di euro e si incrementano di 1.131 milioni di euro (+22%) rispetto al 2020 (5.260 milioni di euro).

I "Ricavi da pedaggio autostradali" sono pari a 4.959 milioni di euro con un incremento di 880 milioni di euro rispetto al 2020 (4.079 milioni di euro), principalmente per la ripresa del traffico delle concessionarie autostradali del gruppo Abertis (+607 milioni di euro), e delle altre attività autostradali estere (+101 milioni di euro).

Si segnala che il gruppo Abertis nel 2021 beneficia inoltre delle variazioni di perimetro (+172 milioni di euro) connesse al contributo per l'intero esercizio 2021 del gruppo messicano Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings (+291 milioni di euro), parzialmente compensati dalla scadenza delle concessioni di Centrovias in Brasile (giugno 2020) e di Acesa e Invicat in Spagna (agosto 2021), (119 milioni di euro).

I “**Ricavi per servizi aeronautici**” sono pari a 294 milioni di euro con un incremento di 50 milioni di euro rispetto al 2020 (+20%) correlato all’incremento dei volumi di traffico di Aeroporti di Roma (+22,1%) e Aeroports de la Cote d’Azur (+42,8%).

Gli “**Altri ricavi operativi**” sono complessivamente pari a 1.138 milioni di euro e presentano un incremento di 201 milioni di euro rispetto all’esercizio 2020 (+21%) principalmente riconducibile ai 219 milioni di euro di contributo pubblico, spettante ad Aeroporti di Roma, a valere sul “fondo danni Covid” per i gestori aeroportuali (Legge 178/2020 e D.L. 73/2021) a fronte delle perdite di traffico dal 1° marzo al 30 giugno 2020 conseguenti la pandemia, di cui 110 milioni di euro incassati a marzo 2022.

I “**Costi operativi**” sono pari a 2.362 milioni di euro, in aumento di 174 milioni di euro rispetto al 2020 (2.188 milioni di euro) principalmente per le citate variazioni di perimetro relative al gruppo Abertis.

Gli “**Oneri concessori**” ammontano complessivamente a 95 milioni di euro, in aumento rispetto al 2020 (81 milioni di euro) in relazione all’aumento del traffico delle concessionarie del Gruppo.

Il “**Costo del lavoro**” è pari a 769 milioni di euro e si incrementa di 23 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente in relazione alle variazioni di perimetro del gruppo Abertis.

La “**Variazione operativa dei fondi**” nel 2021 è negativa per 82 milioni di euro essenzialmente per effetto di accantonamenti per complessivi 77 milioni di euro per rischi legati ad obbligazioni contrattuali e legali.

Il “**Margine operativo lordo**” (EBITDA) è pari a 4.029 milioni di euro con un incremento di 957 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio (3.072 milioni di euro, +31%) per il citato miglioramento dei volumi di traffico autostradale ed aeroportuale rispetto al 2020.

Gli “**Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti**” sono pari a 4.269 milioni di euro e si incrementano di 770 milioni rispetto al 2020 (3.499 milioni di euro) principalmente per:

- a) le svalutazioni di attività immateriali per 1.107 milioni di euro essenzialmente a seguito dei test di impairment, dei diritti concessori immateriali della concessionaria brasiliana Arteris (723 milioni di euro) e di Aéroports de la Côte d’Azur (384 milioni di euro).

Nel 2020 le svalutazioni derivanti da impairment test ammontavano a complessivi 520 milioni di euro;

- b) la svalutazione per 134 milioni di euro del credito di Aeroporti di Roma nei confronti di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, a seguito degli aggiornamenti delle valutazioni della probabilità di recupero.

Il “**Margine operativo (EBIT)**” è negativo per 240 milioni di euro, con un incremento di 187 milioni di euro rispetto al 2020 (negativo per 427 milioni di euro).

Gli “**Oneri finanziari netti**” sono pari a 736 milioni di euro con una riduzione di 391 milioni di euro rispetto al 2020 (1.127 milioni di euro) essenzialmente riferibile a:

- a) minori oneri da valutazione su strumenti finanziari derivati per 265 milioni di euro prevalentemente di Atlantia (190 milioni di euro) e Azzurra Aeroporti (46 milioni di euro) a seguito dell’incremento dei tassi di interesse nel corso del 2021;
- b) i minori oneri sostenuti da Abertis Infraestructuras a seguito del riacquisto dei bond avvenuta a dicembre 2020 (56 milioni di euro);
- c) minori interessi passivi di Atlantia (32 milioni di euro) a seguito dei rimborsi delle linee bancarie a novembre 2020 e nel corso del 2021 (71 milioni di euro) al netto dei maggiori oneri per costo ammortizzato legati ai rimborsi stessi e ai maggiori interessi per l’emissione obbligazionaria avvenuta a febbraio 2021 (36 milioni di euro).

Nel 2021 si evidenziano inoltre minori svalutazioni di attività finanziarie e partecipazioni rispetto al 2020 per complessivi 193 milioni di euro e maggiori oneri finanziari netti connessi alle citate variazioni di perimetro per 123 milioni di euro.

Il “**Risultato prima delle imposte – EBT**” risulta pertanto negativo per 1.018 milioni di euro nel 2021 (1.570 milioni di euro nel 2020) determinando l’iscrizione di proventi fiscali per 474 milioni di euro (390 milioni di euro nel 2020).

I “**Proventi/(Oneri) netti di attività operative cessate**” nel 2021 sono pari a 926 milioni di euro (negativi per 461 milioni di euro nel 2020) e includono il contributo del gruppo ASPI. La variazione della voce, pari a 1.387 milioni di euro, è riconducibile essenzialmente agli accantonamenti straordinari, rilevati nel 2020, connessi all’accordo con il MIT

volto alla chiusura della procedura di grave inadempimento in relazione all'evento Polcevera, oltre alla ripresa del traffico autostradale nel 2021 sulla rete del gruppo ASPI (+23,1%).

L'«Utile dell'esercizio» è pari 382 milioni di euro, rispetto

alla perdita del 2020 pari a 1.641 milioni di euro.

L'utile di pertinenza del Gruppo è pari a 626 milioni di euro rispetto alla perdita di 1.177 milioni di euro del 2020.

Il risultato netto di pertinenza di terzi registra una perdita pari a 244 milioni di euro (perdita di 464 milioni di euro nel 2020).

Performance patrimoniale – finanziaria

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

Milioni di euro	31.12.2021	31.12.2020 Restated	Variazione
Diritti concessori immateriali	35.127	49.266	-14.139
Avviamento	8.441	12.797	-4.356
Attività materiali e altre attività immateriali	1.094	1.257	-163
Partecipazioni	1.929	2.841	-912
Capitale circolante (netto fondi correnti)	888	284	604
Fondi accantonamenti e impegni	-2.372	-8.789	6.417
Imposte differite nette	-4.842	-3.888	-954
Altre attività e passività nette non correnti	-225	-260	35
Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita	11.308	23	11.285
CAPITALE INVESTITO NETTO	51.348	53.531	-2.183
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	8.140	6.190	1.950
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	7.930	8.065	-135
Patrimonio netto	16.070	14.255	1.815
Prestiti obbligazionari	24.318	31.673	-7.355
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.178	18.728	-7.550
Altre passività finanziarie	1.693	3.283	-1.590
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-6.053	-8.385	2.332
Altre attività finanziarie	-1.653	-2.531	878
Debito finanziario netto connesso ad attività destinate alla vendita	9.154	-8	9.162
Debito finanziario netto	38.637	42.760	-4.123
Diritti concessori finanziari	-3.359	-3.484	125
Indebitamento finanziario netto	35.278	39.276	-3.998
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	51.348	53.531	-2.183

Il “**Capitale investito netto**” è pari a 51.348 milioni di euro (53.531 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e si riduce di 2.183 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

Al 31 dicembre 2021 i “**Diritti concessori immateriali**” sono pari a 35.127 milioni di euro e si decrementano di 14.139 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (49.266 milioni di euro) principalmente in relazione a:

- a) le riclassifiche per complessivi 12.045 milioni di euro dei diritti concessori immateriali del gruppo Autostrade per l'Italia nella voce “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita”;
- b) la rilevazione di ammortamenti e svalutazioni per complessivi 4.023 milioni di euro;
- c) gli investimenti per opere realizzate pari a 1.599 milioni di euro.

La voce “**Avviamento**” è pari a 8.441 milioni di euro e si decrementa di 4.356 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (12.797 milioni di euro), principalmente per la citata riclassifica del contributo del gruppo ASPI, complessivamente pari a 4.383 milioni di euro.

Le “**Attività materiali e altre attività immateriali**” sono pari a 1.094 milioni di euro e si riducono di 163 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (1.257 milioni di euro), prevalentemente per la riclassifica del contributo del gruppo ASPI (296 milioni di euro), gli ammortamenti di 276 milioni di euro e gli investimenti dell'esercizio (414 milioni di euro).

Le “**Partecipazioni**” sono pari a 1.929 milioni di euro e registrano una riduzione di 912 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (2.841 milioni di euro). La variazione è ascrivibile alla riduzione del valore della partecipazione detenuta in Hochtief, per complessivi 543 milioni di euro, a seguito della parziale cessione dell'8% e della riduzione del valore di borsa delle azioni della società nel 2021 (da 79,55 euro per azione al 31 dicembre 2020 a 71 euro per azione al 31 dicembre 2021), alla cessione di A'lienor (180 milioni di euro) nonché alla riclassifica per 105 milioni di euro delle partecipazioni detenute dalle società del gruppo ASPI tra le “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita”.

Il “**Capitale circolante (netto fondi correnti)**” è pari 888 milioni di euro con un incremento pari a 604 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (284 milioni di euro), essenzialmente per la riclassifica del contributo delle società del gruppo ASPI tra le attività e le passività cor-

renti detenute per la vendita (600 milioni di euro).

I “**Fondi accantonamenti e impegni**” ammontano a 2.372 milioni di euro con un decremento di 6.417 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.789 milioni di euro), attribuibile principalmente alla riclassifica del contributo del gruppo ASPI nelle “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita” per 5.884 milioni di euro.

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 16.070 milioni di euro (14.255 milioni di euro al 31 dicembre 2020) ed è comprensivo del risultato economico complessivo dell'esercizio, positivo per 444 milioni di euro (perdita di 2.819 milioni di euro nel 2020).

Il miglioramento del risultato economico complessivo di 3.263 milioni di euro è dovuto all'utile dell'esercizio pari a 382 milioni di euro, rispetto alla perdita di 1.641 milioni di euro del 2020, e alle altre componenti del conto economico complessivo, positive per 62 milioni di euro nel 2021, negative per 1.178 milioni di euro nel 2020, su cui incidono essenzialmente:

- a) la variazione del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, pari a 173 milioni di euro, prevalentemente per l'incremento della curva dei tassi di interesse nel 2021 (-166 milioni di euro nel 2020)
- a) la variazione negativa della riserva da differenze cambio per 26 milioni di euro, principalmente per il deprezzamento del peso cileno rispetto all'euro (-742 milioni di euro nel 2020, che risentiva del sensibile deprezzamento delle valute sudamericane);
- c) la variazione negativa del fair value della partecipazione in Hochtief per 148 milioni di euro (-588 milioni di euro nel 2020).

Il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**”, pari a 8.140 milioni di euro, presenta un incremento di 1.950 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (6.190 milioni di euro) essenzialmente per la plusvalenza derivante dalla cessione del 49% della partecipazione in Telepass, (964 milioni di euro), l'emissione di un prestito obbligazionario ibrido (364 milioni di euro) da parte di Abertis Infraestructuras Finance, nonché per l'utile complessivo dell'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 631 milioni di euro.

Il “**Patrimonio netto di pertinenza di Terzi**” è pari a 7.930 milioni di euro e presenta un decremento pari a 135 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.065 milioni di euro) essenzialmente per:

- a) la distribuzione di riserve di dividendi ai Terzi per 413 milioni di euro prevalentemente relativa ad Abertis (327 milioni di euro);
- b) il risultato complessivo dell'esercizio di pertinenza di Terzi, negativo per 187 milioni di euro;
- c) l'incremento per 370 milioni di euro, dovuto alla citata emissione di un prestito obbligazionario ibrido da parte di Abertis Infraestructuras Finance;
- d) l'incremento del patrimonio netto di Terzi del 49% del contributo di Telepass e delle sue controllate a seguito della cessione (71 milioni di euro).

La situazione finanziaria al 31 dicembre 2021 del Gruppo Atlantia presenta un **"Debito finanziario netto"** pari a 38.637 milioni di euro, in diminuzione di 4.123 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (pari a 42.760 milioni di euro), essenzialmente per l'incasso derivante dalla cessione a Partners Group della partecipazione del 49% in Telepass per 1.045 milioni di euro, l'emissione da parte di Abertis Infraestructuras Finance di Hybrid bond per 734 milioni di euro, la chiusura del Funded Collar nell'ambito del rimborso del collar Financing con un incasso netto di 413 milioni di euro e per l'apporto del FFO-cash flow operativo (3.913 milioni di euro), al netto degli investimenti del periodo (2.092 milioni di euro) per complessivi 1.821 milioni di euro.

Si segnala che l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 include il contributo del gruppo ASPI classificato nella voce **"Debito finanziario netto connesso ad attività destinate alla vendita"** per 9.154 milioni di euro e nella voce **"Diritti concessori finanziari"** per 419 milioni di euro.

La riduzione dei prestiti obbligazionari pari a 7.355 milioni di euro è attribuibile essenzialmente alla citata riclassifica del contributo del gruppo ASPI per 8.086 milioni di euro parzialmente compensata dal saldo netto (449 milioni di euro) tra le emissioni pari a 3.664 milioni di euro e i rimborsi pari a 3.215 milioni di euro.

La riduzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 7.550 milioni di euro è attribuibile essenzialmente alla riclassifica dei saldi relativi al gruppo ASPI per 2.114 milioni di euro, ai rimborsi dell'esercizio per complessivi 6.532 milioni di euro e all'erogazione di nuovi finanziamenti per 913 milioni di euro.

La riduzione delle altre passività finanziarie per 1.590 milioni di euro è attribuibile prevalentemente alla riclassifica per 773 milioni di euro dei saldi del gruppo

ASPI, nonché alla riduzione del fair value dei derivati passivi (947 milioni di euro) correlata essenzialmente all'incremento dei tassi di interesse rispetto al 31 dicembre 2020.

La diminuzione delle altre attività finanziarie per 878 milioni di euro è riconducibile alla riclassifica di 480 milioni di euro del contributo del gruppo ASPI nonché alla chiusura da parte di Atlantia del derivato Funded Collar, nell'ambito dell'operazione di rimborso del Collar Financing, per 339 milioni di euro.

Escludendo il contributo del gruppo Autostrade per l'Italia:

- a) la vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2021 è pari a cinque anni e otto mesi (cinque anni e sette mesi al 31 dicembre 2020);
- b) l'indebitamento finanziario è espresso per 76,5% a tasso fisso e tenendo conto delle operazioni di copertura del rischio tasso, tale rapporto è pari al 79,7% del totale;
- c) il rapporto tra gli oneri finanziari del 2021, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e il valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine, è pari al 3,6%.

Al 31 dicembre 2021, le società del Gruppo (escludendo il gruppo ASPI), dispongono di una riserva di liquidità pari a 12.370 milioni di euro, composta da:

- a) 6.053 milioni di euro di disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale entro il breve termine, di cui 654 milioni di euro di Atlantia;
- b) 6.317 milioni di euro di linee finanziarie committed non utilizzate con un periodo di utilizzo residuo medio di due anni e cinque mesi.

Nel corso del 2021, le valutazioni delle agenzie di rating su Atlantia sono state positivamente influenzate dalla progressiva definizione dell'accordo per la cessione dell'intera partecipazione in ASPI. In dettaglio: (i) il 4 giugno Fitch ha posto il merito di credito in "Rating Watch Positive" (da "Rating Watch Evolving"); (ii) il 22 giugno Standard & Poor's ha rivisto al rialzo di un notch il merito di credito portandolo a "BB" outlook "Positive" (da "BB-" outlook "Developing"); (iii) il 22 ottobre Moody's ha posto in "under review for upgrade" sia il merito di credito che l'outlook

Performance finanziaria

Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato

Milioni di euro	2021	2020 Restated
Utile/(Perdita) dell'esercizio	382	-1.641
Rettificato da:		
Ammortamenti	3.202	3.581
Variazione operativa dei fondi	-314	424
Dividendi e quota di (utile) perdita di partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	60	19
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	1.409	807
Plusvalenze da realizzo di partecipazioni e altre attività non correnti	-35	-29
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-499	-838
Altri proventi non monetari	-292	-55
FFO-Cash Flow Operativo	3.913	2.268
	<i>di cui discontinued operations</i>	517
Variazione del capitale operativo	-82	123
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	251	44
Flusso netto da attività di esercizio (A)	4.082	2.435
	<i>di cui discontinued operations</i>	327
Investimenti	-2.092	-1.493
(Disinvestimenti) Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto	39	-4.626
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	650	167
Variazione netta delle altre attività non correnti	71	94
Flusso netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	-1.332	-5.858
	<i>di cui discontinued operations</i>	-603
Dividendi, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-413	-536
Apporti di terzi	24	-
Operazioni con azionisti di minoranza	1.038	-53
Emissione di strumenti di capitale	734	1.242
Interessi maturati su strumenti di capitale	-59	-5
Flusso netto da capitale proprio (C)	1.324	648
	<i>di cui discontinued operations</i>	-40
Flusso netto generato / (assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	4.074	-2.775
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	181	52
Rilascio di fair value su passività finanziarie e altre variazioni	-45	-19
Effetto variazione cambi su indebitamento	-213	189
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	-77	222
(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)	3.997	-2.553
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	39.275	36.722
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	35.278	39.275

Il “Flusso finanziario netto da attività di esercizio” è pari a 4.082 milioni di euro (2.435 milioni di euro nel 2020) con un aumento di 1.647 milioni di euro attribuibile all’incremento dell’FFO (1.645 milioni di euro) che beneficia essenzialmente della migliore performance operativa delle concessionarie del Gruppo.

Il “Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie” è pari a 1.332 milioni di euro (5.858 milioni di euro nel 2020) con un decremento di 4.526 milioni di euro, derivante principalmente delle acquisizioni del 2020 di RCO e ERC (per 4.633 milioni di euro). Si segnalano inoltre nel 2021 realizzi da disinvestimenti per 650 milioni di euro connessi prevalentemente alle cessioni dell’8% di azioni detenute in Hochtief per 413 milioni di euro e di partecipazioni non consolidate da parte di Abertis Infraestructuras per 217 milioni di euro.

Il “Flusso finanziario netto da capitale proprio” è pari a 1.324 milioni di euro e include essenzialmente l’incasso derivante dalla citata cessione del 49% della partecipazione in Telepass per 1.045 milioni di euro e l’emissione nel 2021 da parte di Abertis Infraestructuras Finance di strumenti ibridi rappresentativi di capitale per 734 milioni di euro, parzialmente compensati dai dividendi a terzi per 413 milioni di euro.

I flussi finanziari sopra commentati determinano una riduzione dell’indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 pari a 3.997 milioni di euro, mentre nel 2020 si registrava un incremento pari a 2.553 milioni di euro.

6.2 Performance ESG del Gruppo

Questo capitolo presenta l’andamento delle performance ambientali, sociali e di buon governo conseguite nel corso del 2021, con particolare riferimento ai temi materiali per i nostri stakeholder e ai nostri obiettivi al 2023.

Climate change e transizione energetica

Anche il 2021 è stato un anno caratterizzato da importanti eventi meteorologici che hanno causato perdite ingenti, migliaia di vite umane e un danno economi-

co stimabile in oltre 170 miliardi di dollari¹. Il rapporto 2021 dell’Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dell’ONU, il principale organismo internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici, fornisce un’ulteriore conferma dell’impatto delle attività umane sull’ambiente, evidenziandone su base scientifica il collegamento con l’incremento delle temperature globali che sono la causa della maggiore frequenza e intensità di questi fenomeni naturali distruttivi.

Per mitigarne gli effetti e invertire il trend nel lungo termine, è fondamentale che non si superi il livello di 1,5°C di incremento della temperatura media globale rispetto al periodo pre-industriale (soglia scientifica di riferimento per evitare danni catastrofici). A tal fine, è necessario intraprendere tempestivamente la strada della decarbonizzazione dell’economia, che passa dalla transizione energetica di tutti i settori, promuovendo la sostituzione delle tecnologie basate sull’utilizzo di combustibili fossili a quelle che utilizzano fonti rinnovabili di energia.

Il nostro contributo all’obiettivo delle Nazioni Unite sul contrasto al cambiamento climatico (SDG13) ci vede impegnati su due fronti: da un lato la decarbonizzazione dei nostri processi e delle nostre attività, dall’altro lo sviluppo di infrastrutture resilienti ai cambiamenti climatici e che rendano possibile la transizione verso una mobilità a basse emissioni di CO₂.

L’11 novembre 2021 il Consiglio di Amministrazione, con parere favorevole del Comitato Sostenibilità, ha approvato un ambizioso piano per la riduzione delle emissioni, fissando obiettivi basati sulla scienza per il 2030 al fine di raggiungere l’obiettivo zero emissioni dirette al 2040.

Gli obiettivi di decarbonizzazione fissati sono stati costruiti in coerenza con il protocollo di Science Based Target (SBTi), a cui Atlantia aderisce. Gli obiettivi di decarbonizzazione sono attualmente in fase di revisione e approvazione da parte di SBTi.

Il piano di decarbonizzazione prevede traguardi a breve, medio e lungo termine utilizzando il 2019 come anno di riferimento (anno che riflette i livelli di traffico autostradale e aeroportuale della situazione pre-pandemica).

Entro il 2030 miriamo a ridurre del 50% le nostre emissioni dirette da Scope 1 e Scope 2 che nel 2019, anno

¹ Rapporto *Counting the cost 2021* - ONG Christian AID

base di riferimento, contavano circa 245 mila tonnellate di CO₂, di cui il 57% collegato al consumo di combustibili fossili e il 43% al consumo di elettricità e energia termica. Questo obiettivo di riduzione assoluta segue una traiettoria coerente allo scenario scientifico di contenimento dell'aumento della temperatura globale a 1,5°C e coerente con il nostro impegno di raggiungere il livello di emissioni nette zero entro il 2040.

Nella definizione del target al 2030, e del relativo piano di azioni di decarbonizzazione, non sono stati considerate attività di off-setting. Ciononostante, le società aeroportuali del Gruppo che aderiscono al programma di certificazione globale Airport Carbon Accreditation con il massimo livello di applicazione (6° livello: transition), investono già da diversi anni in progetti di compensazione, ottenendo certificati di alta qualità al fine di neutralizzare il proprio apporto annuale di emissioni di GHG, come già previsto dal livello 4 del suddetto protocollo (4° livello: neutrality).

Un traguardo fondamentale per raggiungere la riduzione delle emissioni dirette è rappresentato dall'energia rinnovabile. Siamo consapevoli che alcune attività attualmente alimentate da combustibili fossili dovranno migrare verso l'energia elettrica con conseguente aumento del fabbisogno di elettricità. Per questo il Gruppo ha pianificato iniziative volte ad aumentare l'efficienza energetica dei propri processi e degli assets per ridurre la domanda di energia, comprendendo in questi progetti anche l'installazione di impianti di autogenerazione da fonti rinnovabili. In parallelo, è stata avviata la transizione verso contratti di approvvigionamento elettrico da fonte rinnovabile, con un aumento progressivo della quota di energia rinnovabile certificata con un obiettivo di medio periodo del 100%.

Per quanto riguarda le emissioni indirette, cosiddette da Scope 3, nella roadmap di decarbonizzazione ci concentriamo su due principali hotspot a monte e a valle della nostra catena del valore:

- **Hotspot 1:** emissioni relative all'acquisto di materiali e prodotti necessari per l'ammodernamento e la manutenzione delle infrastrutture.
- **Hotspot 2:** emissioni relative all'accessibilità di merci e passeggeri agli aeroporti.

Questi due hotspot rappresentano complessiva-

mente oltre l'80% del totale Scope 3 di Gruppo (circa 1.380.000 tonnellate di CO₂ e nel 2019). Per entrambi gli ambiti abbiamo definito un obiettivo di riduzione del 22% al 2030 su base relativa, rapportando le emissioni ai chilometri totali percorsi per il primo hotspot, che trova applicazione principalmente per il segmento operativo autostradale, e al traffico passeggeri per il secondo hotspot, che trova applicazione per il segmento operativo aeroportuale.

Il nostro piano di azione climatica, sviluppato con il coinvolgimento delle società del Gruppo, prevede investimenti mirati alla riduzione dell'impronta di carbonio attraverso:

- la realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili;
- la progressiva elettrificazione delle flotte aziendali e realizzazione di infrastrutture di ricarica;
- l'utilizzo di carburanti alternativi a basso impatto;
- lo sviluppo di progetti per l'ottimizzazione dei consumi energetici, quali il miglioramento degli impianti di condizionamento e di illuminazione ambientale interna ed esterna, con utilizzo di tecnologia LED su ampia scala;
- lo sviluppo di progetti per l'immagazzinamento di energia.

Sono previsti anche investimenti per la riduzione delle emissioni indirette lungo la catena del valore:

- la riduzione dei consumi di materiali e prodotti impiegati nelle opere di manutenzione e costruzione anche attraverso pratiche di recupero;
- l'approvvigionamento di beni e servizi a più basse emissioni sul ciclo di vita;
- l'installazione presso l'aeroporto di Fiumicino di circa 500 punti di ricarica per veicoli elettrici entro il 2025 per favorire la mobilità elettrica (circa 100 air side e 400 land side);
- il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al terminal aeroportuale, con un aumento del numero di treni e diminuzione delle tariffe;
- il miglioramento dell'accessibilità degli autobus e collegamenti ciclabili;
- lo sviluppo di iniziative di sensibilizzazione degli

operatori aeroportuali per l'approvvigionamento di energia verde certificata e l'utilizzo di veicoli ibridi/elettrici con politiche di incentivazione.

Propedeutiche e determinanti ai fini dell'attuazione del piano di azione climatica saranno lo sviluppo di partnership tecnologiche e di filiera e il coinvolgimento di diversi stakeholder, dal mondo regolatorio ed istituzionale, ai fornitori e agli utenti.

Da quest'anno Atlantia pubblica un report volontario sulla strategia climatica redatto secondo le raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Il report arricchisce l'informativa disponibile in materia di contrasto al cambiamento climatico già contenuta in questa Relazione Annuale Integrata ed è consultabile ed è consultabile nella sezione Sostenibilità- Trasparenza del sito web di Atlantia.

Strategia e governo del cambiamento climatico

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia è l'organo decisionale e di controllo più importante in materia di cambiamento climatico, coadiuvato in questa attività principalmente dal Comitato di Sostenibilità² e dal Comitato Controllo Rischi e Corporate Governance, quest'ultimo in particolare per gli aspetti di gestione dei rischi collegati al cambiamento climatico.

La Società riferisce ai suddetti comitati e al Consiglio sull'avanzamento dei programmi e sull'andamento rispetto ai target, così come sui principali rischi e opportunità anche derivanti dalla transizione a un'economia a basse emissioni.

Il raccordo con l'Amministratore Delegato e il Consiglio avviene principalmente attraverso la funzione Sostenibilità, presieduta dal Chief Sustainability Officer, che ha il compito di fornire l'indirizzo strategico e di coordinare l'agenda ESG e il piano di transizione climatica, anche attraverso un'attività di supporto alle società partecipate nella definizione di specifici programmi di miglioramento sugli aspetti ESG. L'unità è responsabile della definizione degli obiettivi, dei target e della predisposizione dell'informativa non finanziaria, nonché del dialogo co-

stante con gli stakeholder su questi aspetti, in linea con la politica di stakeholder engagement della Società.

Gli aspetti legati al cambiamento climatico sono pienamente integrati nella strategia aziendale, connessi ai sistemi di incentivazione manageriale di breve e lungo termine e incorporati nei processi decisionali di Atlantia e delle società operative partecipate.

L'implementazione della roadmap di decarbonizzazione è una delle metriche con cui viene misurata la performance ESG del management e il conseguimento dei target di decarbonizzazione è collegato ai sistemi di incentivazione. La Politica di remunerazione di Atlantia prevede che per l'Amministratore Delegato e il top team a suo riporto, la performance ESG determina il 20% dell'incentivo annuale e il 30% dell'incentivo di lungo termine. Anche il management delle principali aziende controllate ha incentivi collegati a metriche di riduzione delle emissioni coerenti con le specifiche roadmap di decarbonizzazione delle varie società.

In linea con le raccomandazioni del TCFD, identifichiamo, analizziamo e valutiamo i principali rischi e le opportunità collegati ai cambiamenti climatici, tenendo conto di diversi orizzonti temporali e considerando diversi scenari climatici. Tale valutazione è stata incorporata nel sistema di gestione e controllo dei rischi aziendali (ERM) ed è integrata con un'analisi specifica svolta da ciascuna società controllata che qualifica e quantifica, anche in termini economici, gli impatti.

I rischi considerati sono quelli cosiddetti di transizione, cioè associati al passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio e che includono variabili politiche, regolatorie, tecnologiche, reputazionali e di mercato, e quelli fisici, che invece sono connessi al verificarsi di eventi estremi acuti o a cambiamenti a lungo termine dei pattern climatici.

Tali rischi possono rappresentare una minaccia per l'operatività aziendale, comportare un aumento dei costi operativi o avere ricadute sui ricavi, richiedere un incremento delle coperture assicurative degli asset gestiti ed investimenti straordinari per il loro ammodernamento o per la ricostruzione di strutture danneggiate; possono inoltre impattare direttamen-

² *Comitati endoconsiliari: <https://www.atlantia.com/it/governance/comitati-endoconsiliari>*

te la reputazione aziendale. Allo stesso modo possono generare nuove opportunità di mercato e di sviluppo commerciale che derivano dalla transizione del settore dei trasporti verso una mobilità a basse emissioni di carbonio. Maggiori informazioni sul posizionamento strategico di Atlantia nell'eco-sistema della mobilità nel medio termine sono riportate alla sezione 1.3 e 1.4 di questo documento.

Carbon footprint

Nell'ambito della propria carbon footprint, Atlantia calcola le proprie emissioni derivanti dal consumo di combustibili (scope 1), dal consumo di energia elettrica e termica (scope 2) e altre emissioni indirette conseguenti dalle proprie attività che non sono sotto il suo diretto controllo e originano a monte e a valle della catena del valore (scope 3).

Emissioni Scope 1 & 2 (Ton CO ₂ e)	2020	2021	Var % 21-20
Fonti stazionarie	69.819	67.430	-3%
Fonti mobili	58.934	44.982	-24%
Gas refrigeranti	1.829	2.774	52%
Totale emissioni Scope 1	130.581	115.186	-12%
Emissioni da Scope 2 (location based approach - LB)	63.757	74.501	17%
Emissioni da Scope 2 (market based approach - MB)	85.532	71.676	-16%
Totale emissioni Scope 1 + 2(LB)	194.338	189.687	-2%
Totale emissioni Scope 1 + 2(MB)	216.113	186.862	-14%
Carbon intensity (CO₂e/fatturato) ¹	41,1	29,2	-29%
Emissioni Scope 3 (Ton CO ₂ e)	2020	2021	Var % 21-20
Attività upstream	1.006.966	734.437	-27%
Attività downstream	200.295	269.723	35%
Totale emissioni Scope 3	1.207.261	1.004.160	-17%

¹ Calcolato considerando le emissioni da Scope 2 market based in tonnellate di CO₂ e per mln di euro.

Nel 2021 il Gruppo ha prodotto complessivamente circa 1.191.000 tonnellate di anidride carbonica equivalente (Scope 1 + Scope 2 + Scope 3), in riduzione del 16% rispetto al 2020.

Le emissioni di Scope 1 e 2 sono diminuite del 14% attestandosi a circa 187 mila tonnellate. Le emissioni in ambito aeroportuale continuano a registrare valori inferiori rispetto alle tendenze storiche per il perdurare degli effetti della pandemia da Covid-19, che anche nel 2021 ha impattato sui livelli di traffico di passeggeri e merci. Ciononostante, gli assets aeroportuali anche nel 2021 hanno proseguito il programma di investimenti per i progetti che li porteranno alla decarbonizzazione delle emissioni dirette già al 2030. Aeroporti di Roma³, ad esempio, ha gestito nell'ambito del proprio sistema di controllo dell'efficienza energetica, circa 230 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti con conseguenti risparmi energetici. Ha, inoltre, avviato la progettazione e l'iter autorizzativo per la realizzazione della prima solar farm di 25 MW di potenza che sarà realizzata entro il 2025.

Un contributo positivo alle emissioni di Scope 2 è stato dato dalle azioni di efficientamento messe in atto e soprattutto dal maggiore utilizzo di energia elettrica rinnovabile, che passa dal 13% al 32% del totale consumi elettrici.

³ L'aeroporto di Fiumicino è stato il primo aeroporto al mondo ad aver aderito all'iniziativa EP100 di The Climate Group, con l'ambizioso obiettivo di incrementare la produttività dell'energia del 150% entro il 2026, rispetto all'anno 2006.

L'intensità di carbonio, con la netta ripresa del traffico autostradale e della relativa componente dei ricavi, si attesta sul valore 2019 di 29 grammi di CO₂ per euro di ricavo.

Nel corso dell'anno è stato svolto un progetto di aggiornamento degli inventari di emissione di Gruppo⁴, con un approfondimento in particolare sulle emissioni indirette da Scope 3⁵ suddivise in emissioni a monte dell'organizzazione (upstream), e a valle (downstream). Come detto in precedenza, le principali voci che influiscono su queste categorie sono quelle relative all'acquisto di materiali e prodotti per lo svolgimento di attività di manutenzione ordinaria e straordinaria in ambito autostradale (circa il 78% delle emissioni upstream) e quelle relative all'accessibilità di merci e passeggeri agli hub aeroportuali (82% delle emissioni downstream).

⁴ Gli inventari di emissione, già sottoposti a "limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised nell'ambito dell'attività di revisione delle informazioni non finanziarie, saranno soggetti a certificazione ai sensi della ISO14064 nel corso del primo semestre 2022.

⁵ Per le emissioni da scope 3 si è fatto riferimento allo standard GHG protocol "Corporate Value Chain Accounting and Reporting Standard" che individua 15 categorie di emissioni indirette, a monte e valle dell'organizzazione lungo la catena del valore. Per un maggior dettaglio delle fonti monitorate si rimanda alla nota metodologica e ai dati analitici della sezione DNF. Nel 2021 Abertis ha rilevato per il primo anno nell'ambito dello Scope 3 le emissioni risultanti da perdite legate al trasporto e distribuzione di energia, nonché le emissioni risultanti dal consumo di carburante da parte dei subappaltatori, contabilizzate in precedenza in Scope 1. Non è stato possibile rideterminare con precisione le emissioni degli anni precedenti, che saranno tuttavia oggetto di ulteriore approfondimento nel processo di certificazione.

Le prime trovano una flessione sostanziale rispetto al 2020 (-33%), un anno caratterizzato da un maggiore volume di lavori sulla rete autostradale in Italia e in Brasile. Le emissioni connesse all'accesso agli aeroporti aumentano del 40% ma restano al di sotto dei valori registrati pre-pandemia.

Non fanno parte del footprint le emissioni downstream relative all'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, ovvero le emissioni del traffico autostradale e le emissioni aeronautiche (caratterizzate quest'ultime dai consumi degli aeromobili nelle fasi di decollo, atterraggio, avvicinamento, salita e crociera dall'origine del viaggio alla destinazione) in quanto rientrano in quella categoria emissioni collegate ad un uso indiretto del servizio su cui Atlantia non ha, o ha un limitato potere di influenza. Tuttavia, Atlantia ritiene di poter svolgere un ruolo abilitante verso la transizione a una mobilità a basse emissioni, attraverso l'adeguamento delle proprie infrastrutture affinché possano agevolare il transito di mezzi di trasporto a emissioni zero, con l'innovazione tecnologica e con lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità come descritto nella sezione 1.3 e 1.4 e nel successivo paragrafo "Soluzioni per la mobilità sostenibile".

La tabella seguente presenta l'avanzamento nel 2021 rispetto l'obiettivo del piano di sostenibilità di Atlantia al 2023 relativo al tema del cambiamento climatico.

Target al 2023	Performance 2021
20% di riduzione di Scope 1+2 vs 2019	Le emissioni da Scope 1+2 nel 2021 fanno registrare una riduzione del 24% rispetto al 2019.
30% di consumo elettrico proveniente da fonti rinnovabili	Si è fatto ricorso ad energia da fonte rinnovabile per il 32% del totale consumi elettrici nell'anno.

Soluzioni per la mobilità sostenibile

In Atlantia perseguiamo l'obiettivo di favorire una mobilità sempre più sostenibile, consapevoli dell'impatto che il trasporto genera sull'ambiente e del ruolo centrale delle infrastrutture quali abilitatori della transizione verso una mobilità a basso impatto ambientale.

“Il piano di sviluppo strategico di Atlantia punta sull'innovazione tecnologica e sulla sostenibilità come strumenti fondamentali per l'espansione del nostro business. Guardiamo con grande interesse alle nuove forme di mobilità integrata e ai nuovi modelli e servizi logistici resi possibili dalle tecnologie digitali e da un approccio sempre più strategico all'ambiente” – Carlo Bertazzo CEO

Sia sul fronte del trasporto su strada che del trasporto aeroportuale, nel corso del 2021 sono state intraprese varie iniziative da parte delle aziende del Gruppo per rendere le infrastrutture più sostenibili e in grado di supportare la transizione energetica dei trasporti. Inoltre, Atlantia ha definito il suo posizionamento strategico nel settore della mobilità al 2030 nel quale si affacciano molti elementi di trasformazione (fare riferimento alla sezione 1.3 e 1.4 per maggiori informazioni).

Segmento aeroportuale

Il trasporto aereo è uno dei più complessi in ottica di decarbonizzazione ed è alla costante ricerca di soluzioni che ne garantiscano una maggiore sostenibilità ambientale, a condizioni economiche e di sicurezza adeguate.

Fra le varie iniziative avviate nel 2021, particolare importanza rivestono quelle per studiare e rendere disponibili per l'aviazione e il settore aeroportuale i carburanti di transizione a ridotto impatto di CO₂ (Sustainable Aviation Fuel - SAF). Sia negli scali aeroportuali italiani sia in quelli francesi del nostro Gruppo, nel corso del 2021 sono decollati i primi voli riforniti con quote di SAF. L'impegno dei nostri asset aeroportuali è di contribuire con gli altri attori della filiera (aziende energetiche e compagnie aeree in primis) a rendere il SAF disponibile in maniera efficiente, a basso costo e basso impatto ambientale, anche per garantire una transizione giusta ed accessibile.

Nel corso dell'anno sono inoltre state avviate collabo-

razioni con aziende del settore energia per l'utilizzo di biocarburanti per la movimentazione a terra dei mezzi aeroportuali. Questi carburanti, che non sono in competizione con la catena alimentare, hanno il potenziale di ridurre le emissioni prodotte dai mezzi aeroportuali di terra del 60-90%. Tuttavia, i costi sono ancora elevati e la disponibilità lato supply ancora limitata. Riteniamo che la partnership e la collaborazione con gli stakeholder dell'eco-sistema per condividere obiettivi e priorità sia la strada giusta da perseguire per giocare il ruolo di abilitatori che gli hub aeroportuali possono avere nella transizione ecologica del settore. I nostri aeroporti partecipano, inoltre, ad iniziative finalizzate alla riduzione dei costi di gestione del traffico aereo, il consumo di carburante, il tempo di volo e le conseguenti emissioni di CO₂. Tra queste, il programma europeo SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), che contribuisce agli obiettivi dell'iniziativa Cielo unico europeo (“SES”) per ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo attraverso lo sviluppo di servizi e tecnologia che migliorano la gestione del traffico aereo e di terra

Segmento autostradale

Sul fronte autostradale, la transizione verso veicoli elettrici a zero emissioni richiede investimenti per rendere la rete dei punti di ricarica sulle arterie autostradali adeguata. In questa direzione è stato avviato un piano di investimenti in Francia per dotare i 1800 Km di rete autostradale, gestite dalle concessionarie SANEF e SAPN, di punti di ricarica veloci per i veicoli elettrici in tutte le 72 aree di servizio entro il 2023. È inoltre prevista l'implementazione della tecnologia “free flow”, che eliminando barriere e caselli permette una maggiore fluidificazione del traffico e, di conseguenza, una riduzione delle emissioni di CO₂. In questo senso, i servizi alla mobilità della controllata Telepass tramite pedaggiamento elettronico contribuiscono già da anni alla fluidificazione del traffico negli snodi critici dei caselli autostradali, con apprezzabile riduzione, fra gli altri, di carburante e delle emissioni di CO₂ connesse.

Nuove forme di mobilità

Promuovere una mobilità sostenibile vuol dire anche fare dell'innovazione e della tecnologia leve strategiche

per interpretare i macro-trend che impattano il settore e catturare opportunità in aree innovative sperimentando nuove forme di mobilità. In quest'ottica, nel corso del 2021 abbiamo acquisito una partecipazione nella società tedesca Volocopter, che sviluppa veicoli a decollo verticale, denominati e-VTOL (electric vertical take off and landing), in grado di trasportare merci e persone avvalendosi di motori elettrici che permettono una mobilità a zero emissioni. Questo investimento attesta il nostro interesse nel settore rivoluzionario della "Urban Air Mobility", che ad oggi rappresenta una soluzione di mobilità urbana per spostamenti più rapidi, a basso impatto ambientale, che contribuiranno al decongestionamento dei centri urbani. Recentemente, tramite le nostre controllate nel segmento aeroportuale, abbiamo preso parte all'iniziativa Urban Blue, un progetto che raggruppa vari aeroporti in Italia e Francia, per lo sviluppo, la realizzazione e la gestione di nuove infrastrutture denominate "vertiporti" che sono indispensabili per il decollo e l'atterraggio di velivoli elettrici a decollo verticale.

Infine, la recente aggiudicazione da parte di Atlantia, in un processo competitivo promosso da Siemens, di Yunex Traffic ci permetterà di entrare in un nuovo segmento di business e di sfruttare le sinergie fra la tecnologia dell'Intelligent Transport System (ITS) con gli

asset fisici di trasporto già in portafoglio (maggiori informazioni nella sezione 1.4).

Il nostro impegno per una gestione responsabile delle risorse: economia circolare e biodiversità.

Nell'ambito delle attività di sviluppo, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture, utilizziamo acqua e materie prime, semilavorati e prodotti. È per questo che il nostro impegno per l'ambiente si concentra anche sulla gestione responsabile delle risorse naturali, attraverso la ricerca di soluzioni tecniche, tecnologiche, manageriali e organizzative volte alla salvaguardia del capitale naturale e alla circolarità. Ci impegniamo a mitigare gli effetti negativi attuali e potenziali delle nostre attività facendo leva sull'innovazione e la tecnologia per accelerare e massimizzare l'impatto positivo. La tutela e la salvaguardia dell'ambiente è uno dei principi di condotta del nostro Codice Etico (<https://www.atlantia.com/it/governance/etica-e-legalita/codice-etico>).

Per questa ragione, ci siamo posti l'obiettivo sfidante di destinare, entro il 2023, il 90% dei rifiuti generati a processi di riuso e riciclo entro nel segmento aeroportuale e il 70% nel segmento autostradale.

Target al 2023

Tasso di rifiuti generati destinato a processi di riuso o riciclo:

- 90% per il business aeroportuale
- 70% per il business autostradale

Performance 2021

Il 90% dei rifiuti prodotti nei nostri hub aeroportuali e il 65% dei rifiuti autostradali sono stati destinati a processi di riuso e/o riciclo. Il nostro Gruppo registra, dunque, complessivamente un tasso di riciclo pari a 65,3% nel 2021 con una crescita di 12 punti rispetto al 2020.

Riteniamo di fondamentale importanza operare nel rispetto e nella salvaguardia del territorio che ci circonda impegnandoci nella tutela dell'ambiente nel suo complesso preservandone l'integrità dagli effetti prodotti dall'essere umano. Miriamo a coniugare la crescita economica e la salvaguardia del patrimonio naturale in tutte le fasi di attività, nei processi decisionali strategici, nella costituzione di partnership e nelle valutazioni

di investimento e di sviluppo del nostro business. I nostri obiettivi ESG al 2023 prevedono un obiettivo specifico mirato a minimizzare l'utilizzo di nuovo territorio per l'ampliamento di infrastrutture e, parallelamente, compensarlo attraverso attività di rinaturalizzazione di equivalente territorio per garantire il mantenimento della biodiversità e l'equilibrio degli ecosistemi in cui operiamo.

Target al 2023	Performance 2021
Utilizzo di nuovo territorio per ampliamento di infrastrutture esistenti compensato da interventi di rinaturalizzazione di equivalente territorio	<p>Nel corso del 2021 non abbiamo avviato lavori di ampliamento delle nostre infrastrutture. Tuttavia, la nostra controllata cilena Grupo Costanera ha raggiunto un nuovo accordo con il Ministero dei Lavori Pubblici del Governo per un'importante attività di riqualificazione ambientale ed infrastrutturale di 63.200 mq di paesaggio, spazio urbano e aree green presso Santiago del Cile (https://www.atlantia.com/it/chi-siamo/esplora-atlantia).</p> <p>Il nostro impegno verso la biodiversità si concretizza anche in interventi come:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opere di riforestazione promosse dalle nostre società, come quella da parte di Aéroports de la Côte d'Azur (https://www.nice.aeroport.fr/en/news/aeroports-de-la-cote-d-azur-is-initiating-an-unprecedented-forest-reforestation-program) • Promozione di iniziative globali, come la "Dichiarazione di Castellet" da parte della Fondazione Abertis insieme all'UNESCO e al Ministero spagnolo per la Transizione Energetica (https://www.abertis.com/en/the-group/about-abertis/latest-news/1023). • Attività di volontariato da parte dei nostri dipendenti.

Per assicurare l'efficacia dei sistemi di gestione ambientale ed energetici promuoviamo l'adozione di modelli di gestione ambientale (ISO 14001) da parte delle società controllate.

Target al 2023	Performance 2021
Attività (ricavi) soggetti a verifica con modelli di gestione ambientale (standard ISO 14001) >75%.	Il 32% dei ricavi è stato certificato da standard ISO 14001, in crescita rispetto al 27% nel 2020.

Le nostre Persone

Le persone sono i protagonisti della nostra capacità di creare valore, in quanto sono il motore che permette ogni giorno una mobilità sicura e sostenibile che collega luoghi, culture e comunità. Atlantia, attraverso le società in cui investe, conta sul talento e sulla competenza di oltre 20.000 dipendenti che, con passione e responsabilità, garantiscono la gestione operativa delle infrastrutture e dei servizi di mobilità, facendo la differenza nella qualità della vita di milioni di persone nel mondo.

“Atlantia sta vivendo una fase di marcato cambiamento organizzativo e culturale. Nel giro di pochi mesi, siamo diventati la società quotata con più donne in posizioni di massima responsabilità. Inoltre, circa un terzo dei nostri professionals e middle managers nella holding company è costituito da giovani che hanno meno di trent'anni. È nostra intenzione continuare a sperimentare nuove forme e opportunità di inclusione e collaborazione, poiché siamo convinti che il coinvolgimento sempre più attivo e incisivo dei nostri dipendenti, a ogni livello dell'organizzazione, sia fondamentale per dare ulteriore forza e passione al nostro processo di trasformazione e di sviluppo.” Carlo Bertazzo CEO

Le nostre persone – fatti chiave

- >20.000 dipendenti, 54% in America Latina, 43% in Europa
- 96% dei dipendenti con contratti a tempo indeterminato
- 39% donne – 61% uomini
- 16% entro i 30 anni, 24% oltre 50 anni, 60% fra 30 e 50 anni
- 2,5% appartenenti a categorie vulnerabili

Al 31.12.2021 il personale del Gruppo è pari a 20.326⁶, in decremento rispetto all'anno precedente di 1.561 dipendenti. La variazione dell'organico è intervenuta principalmente in Spagna, Italia e Cile. In Spagna, la variazione di organico è dovuta essenzialmente al termine di due concessioni autostradali che il governo locale ha deciso di liberalizzare. Le ricadute occupazionali connesse alla decisione del concedente, note da tem-

⁶ Il Personale isoperimetro al 31.12.2020 era pari a 21.887 persone. Come illustrato in nota metodologica, è stata esclusa Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited dal perimetro di reporting (3 persone nel 2020) e, per la società Abertis Mobility Services, sono state integrate nel reporting 2021 di Abertis esclusivamente le società EMOVIS S.A.S, EUROTOLL, EMOVIS LEEDS UK (433 persone su 582). Inoltre, i dati 2021 ricomprendono il perimetro di SPEA solamente per gli indicatori organico complessivo e organico medio.

po, sono state concertate con le parti sociali e hanno previsto sia il trasferimento del personale addetto a lavori di operatività e manutenzione dell'infrastruttura stradale al subentrante, sia un piano sociale per il resto del personale, come quello addetto ai servizi di pedagogamento, che in virtù della liberalizzazione della tratta autostradale era in esubero.

In Italia, l'affitto di un ramo di azienda di una delle società controllate ha interessato il trasferimento di circa 550 lavoratori, senza impatti occupazionali. In Cile sono state esternalizzate alcune attività che hanno comportato l'uscita di dipendenti ai quali il fornitore delle attività esternalizzate ha offerto un'opzione di mantenimento del rapporto di lavoro. Sempre in riferimento al Cile, ci sono stati esuberi di personale al quale sono stati offerti servizi di outplacement per la ricollocazione nel mercato del lavoro. Infine, è entrata nel perimetro di consolidamento la società Elizabeth River Crossing, acquisita alla fine del 2020 da Abertis.

Salute, sicurezza e benessere

Offrire luoghi di lavoro sicuri, attenti al benessere e alla salute delle persone è un impegno di Atlantia ed è sancito fra i principi fondamentali del nostro Codice Etico che ispira le politiche gestionali e guida l'agire quotidiano delle persone che lavorano nel nostro Gruppo.



3.2 Salvaguardiamo la salute e sicurezza delle persone

Salvaguardiamo la salute e sicurezza delle persone rispettando, per ogni attività che svolgiamo, i più alti standard internazionali in materia, le specifiche normative e i regolamenti applicabili al fine di assicurare una gestione basata sui principi di precauzione, prevenzione, protezione e gestione del rischio.

Come agiamo a tutela della sicurezza, della salute e del benessere delle nostre persone

Come holding che detiene partecipazioni strategiche, richiediamo alle aziende controllate di aderire e operare nel rispetto di alcuni principi fondamentali:

- Adottiamo misure e idonei strumenti di **prevenzione e di protezione** da ogni comportamento doloso o colposo, anche di terzi, che potrebbe provocare danni diretti e/o indiretti ai dipendenti e/o ai business partner e/o beni del nostro Gruppo, aggiornando periodicamente le metodologie di lavoro in tema di prevenzione e utilizzando le migliori tecnologie e pratiche di protezione disponibili.
- Costruiamo e manteniamo **ambienti di lavoro inclusivi e motivanti**, finalizzati al benessere psico fisico delle persone e in cui è garantita la salute e l'incolumità dei nostri dipendenti e dei nostri business partner, anche attraverso un monitoraggio continuo e la possibilità di segnalare eventuali situazioni di pericolo.
- Organizziamo periodicamente **formazione specifica per tutti i dipendenti** che, in funzione del proprio ruolo, sono chiamati a valutare e a gestire i rischi legati alla salute e sicurezza dei luoghi di lavoro e a garantire l'incolumità dei propri colleghi e collaboratori.
- Informiamo in modo chiaro e trasparente i nostri dipendenti e i nostri business partner sulle necessarie **misure preventive e protettive da attuare**, per eliminare o mitigare i rischi e le criticità dei processi e delle attività in cui sono coinvolti.
- Riconosciamo e **tuteliamo il diritto al riposo e al tempo libero del personale** rispettando le leggi e i contratti collettivi applicabili, le Convenzioni dell'International Labour Organization (cd. ILO) di riferimento e permettendo a tutti i nostri dipendenti e collaboratori di soddisfare sia le esigenze aziendali che personali.

Il nostro impegno è teso al coinvolgimento attivo e alla sensibilizzazione del personale e delle terze parti sul tema della sicurezza, anche attraverso 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. Sull'elemento fondamentale della prevenzione, gioca da sempre un ruolo di primo piano l'attività di formazione del personale sulle quali le società operative 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.

Il 27% dei dipendenti del Gruppo opera nel rispetto di un sistema di gestione sulla salute e sicurezza, certificati OHSAS 18001 o ISO 45001.

Nel corso del 2021, la Società ha implementato una modalità di monitoraggio degli infortuni più puntuale che mira a meglio indentificare le tipologie di infortuni in base alla loro prognosi.

Forza lavoro diretta

Il numero totale di infortuni per i dipendenti diretti, compresi gli infortuni che non hanno comportato alcuna prognosi, è stato pari a 646, in aumento rispetto ai 497 eventi del 2020. L'aumento degli eventi infortunistici è in parte legato alla ripresa dei volumi di traffico e delle normali attività lavorative, soprattutto in ambito autostradale. Dei 646 infortuni registrati, 189 (il 29% del totale) non hanno avuto alcuna prognosi, trattandosi quindi di micro-infortuni senza conseguenze. 457 infortuni hanno avuto una prognosi di almeno 1 giorno successivo all'evento accaduto.

La Società ha uno specifico target al 2023 in relazione agli infortuni sul lavoro del personale diretto descritto di seguito.

Target al 2023	Performance 2021
Tasso di frequenza infortuni (Lost Time Injury Frequency Rate) ¹ <14 infortuni per milione di ore lavorate.	12 infortuni per milione di ore lavorate, in aumento rispetto agli 8,5 infortuni per milione di ore lavorate del 2020. La performance registrata nel 2021 è coerente con il target della Società di contenere, anche a fronte di un'auspicata piena ripresa dei livelli di traffico, il tasso di infortuni al di sotto di 14 eventi per milione di ore lavorate.

¹ Numero di infortuni che hanno avuto una prognosi di almeno 1 giorno successivo all'evento accaduto per milioni di ore lavorate.

L'analisi della tipologia di infortuni fa registrare un quadro di eventi infortunistici prevalentemente non gravi.

Gli infortuni brevi, con prognosi da 1 a 3 giorni, sono stati la gran parte e pari a 340 (74% del totale infortuni con prognosi). Gli infortuni con prognosi superiore a 3 giorni⁷ sono stati 110, pari al 24% del totale infortuni con prognosi. Gli infortuni gravi, con prognosi superiore a 6 mesi sono stati 7 (2% del totale infortuni con prognosi). L'indice di frequenza degli infortuni gravi è di 0,25⁸.

Gli infortuni con esito fatale sono stati 2 in calo rispetto ai 5 eventi fatali registrati nel 2020. Entrambi gli infortu-

ni, uno avvenuto in Messico e uno in Brasile, sono stati causati dal comportamento di guida non corretto di utenti stradali che hanno investito dipendenti al lavoro sull'infrastruttura stradale. Sono quindi state prese ulteriori misure di prevenzione, nel dettaglio:

- A valle delle attività ispettive relative all'incidente in Brasile, causato da un camion nell'area di pedaggio, sono stati rafforzati i sistemi di segnalazione e installati radar di monitoraggio della velocità.
- A valle delle attività ispettive relative all'incidente in Messico, causato dall'invasione di un mezzo stradale in un cantiere di lavoro, sono stati rafforzati i sistemi di segnalazione.

In entrambi i casi, è stato offerto supporto alle famiglie delle vittime, sia da un punto di vista economico che pratico.

⁷ Il dato degli infortuni del gruppo Abertis nel 2021 è disponibile solamente per il numero di infortuni con prognosi di almeno 1 giorno.

⁸ Tasso calcolato come rapporto tra il numero di infortuni con periodo di assenza dal lavoro maggiore di 6 mesi e ore lavorate, per un milione. L'indicatore ha subito un leggero scostamento rispetto al 2020, dove l'indice di frequenza era pari a 0,1.

Forza lavoro indiretta

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 220 infortuni sul lavoro, in aumento rispetto ai 168 infortuni dell'anno precedente.

Gli infortuni senza prognosi, ovvero quelli che non hanno richiesto neppure un giorno di assenza, sono stati 73, quindi il numero di infortuni che hanno comportato assenza dal lavoro sono 147, con un indice di frequenza (LTIFR) pari a 5,2 infortuni per milione di ore lavorate.

Analizzando gli infortuni che hanno comportato almeno un giorno di assenza dal lavoro, la gran parte consiste in infortuni con esiti non gravi e prognosi compresa fra 1 e 3 giorni (90%). Gli infortuni gravi con prognosi superiore a sei mesi sono stati 6 con un indice di frequenza degli infortuni gravi pari a 0,3.

Gli infortuni con esito fatale sono stati 5, in aumento rispetto ai 3 eventi fatali registrati nel 2020. Gli eventi con esito fatale si sono verificati in Cile (1), Porto Rico (1) e Brasile (3). In tutti i casi, gli eventi fatali sono stati causati da comportamenti di guida scorretti, con invasione di cantieri di lavoro segnalati. In alcuni casi, velocità elevate e abuso di alcol di chi stava alla guida sono state le cause accertate di tali comportamenti di guida scorretti. Sono state prese misure per il rafforzamento dei sistemi di segnalazione dei cantieri e revisione di procedure operative in tal senso. In Brasile, nello specifico, è stata istituita una task force per analizzare e prevenire questi eventi.

Complessivamente gli infortuni con esito fatale nel 2021, fra forza lavoro diretta e indiretta, sono scesi da 8 del 2020 a 7 nel 2021, ma restano comunque drammaticamente elevati. L'impegno della Società è di minimizzare tutti i rischi sui luoghi di lavoro, tanto più quelli che possono esporre a eventi fatali. Nel corso del 2022 l'impegno della Società in questo senso verrà ulteriormente rafforzato con opportune azioni di engagement e responsabilizzazione delle aziende in portafoglio.

Sviluppo del capitale umano e coinvolgimento dei dipendenti

Crediamo nelle nostre persone, nel loro valore e potenziale e nel diritto di poterli esprimere diversamente gli uni dagli altri: valorizzarle al meglio è un principio fondamentali del nostro Codice Etico.

Come agiamo per coinvolgere e sviluppare le nostre persone

Come holding che detiene partecipazioni strategiche, richiediamo alle aziende controllate di aderire e operare nel rispetto di alcuni principi fondamentali:

- Ci impegniamo a creare un **ambiente di lavoro sereno, aperto al dialogo**, volto a valorizzare le diversità e i talenti, a promuovere l'eccellenza, la crescita personale e professionale di ciascun individuo, nonché a stimolare l'innovazione e il cambiamento, assicurando a tutti condizioni di lavoro dignitose.
- Organizziamo e promuoviamo **programmi di formazione** per le nostre persone, tenendo anche conto delle necessità e delle aspirazioni presenti all'interno del Gruppo.
- Richiediamo che i rapporti interpersonali vengano tenuti secondo principi di **integrità e rispetto reciproco**, condannando qualunque tipo di discriminazione, molestia o atteggiamento ingiurioso o diffamatorio perché crediamo che il rispetto della libertà e della dignità di ciascuno sia fondamentale.



3.3 Valorizziamo le nostre persone

Crediamo nelle nostre persone come elemento indispensabile per l'esistenza, lo sviluppo futuro e il successo del Gruppo e per questo ne valorizziamo le capacità e le competenze, in modo che ognuno sia nelle condizioni di esprimere al meglio il proprio potenziale.

Nel corso del 2021, sono stati investiti oltre 3,3 milioni di euro per la formazione del capitale umano:

- **600.788 ore** di formazione erogate, in crescita del 34% rispetto al 2020
- **> 20.000 dipendenti** coinvolti in programmi di formazione

- **30 ore** di formazione erogate, in media, a ogni dipendente - senza differenze in base al genere - **+40%** nella formazione media pro-capite

Atlantia ha specifici obiettivi al 2023 in relazione alla **crescita di una diffusa cultura della sostenibilità** che mirano a rafforzare la conoscenza e la cultura dello sviluppo sostenibile a tutti i livelli, attraverso formazione del personale e partecipazione attiva.

Target al 2023	Performance 2021
----------------	------------------

Formare almeno il 70% del management sui temi di sviluppo sostenibile

Circa **100 dipendenti** sono stati coinvolti in progetti e sono state erogate oltre **40.300 ore** di formazione a circa **6.000 dipendenti** in materia di sostenibilità.

Il **Consiglio di Amministrazione** di Atlantia ha partecipato a due sessioni di induction specifiche su temi di sostenibilità

Il **55% del management** di Atlantia e il **top management*** delle principali società controllate ha partecipato alle prime 4 giornate di **formazione sui temi ESG chiave per lo sviluppo sostenibile del business**, erogate in partnership con SDA Bocconi tramite il programma tailor-made Sustainability Learning Hub che continuerà nel corso del 2022.

(*) Amministratore Delegato e prima linea in ruoli chiave per abilitare lo sviluppo sostenibile di Abertis, ACA, Aeroporti di Roma e Telepass

Coinvolgere almeno il 30% dei dipendenti in progetti e attività con finalità o impatto afferente agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle nazioni unite (nel triennio 21-23)

Circa **100 dipendenti** sono stati coinvolti in progetti e attività inerenti agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

La pandemia che è proseguita nel corso dell'anno 2021, con le relative restrizioni poste dal distanziamento sociale, ha influenzato le possibilità di progredire su questo obiettivo.

Atlantia ha avviato per i dipendenti del corporate office di holding, il **progetto di cittadinanza attiva #10DAYSFORYOU** che permette ai dipendenti di dedicare fino a 10 giorni retribuiti ogni anno a favore di progetti e attività coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile

Sempre in tema di investimento nella crescita delle competenze del capitale umano, nel corso del 2021:

- **Oltre 3.000 dipendenti** sono stati formati in materia di **digitalizzazione e cybersecurity**, per rafforzare le competenze inerenti un driver di innovazione quale la digitalizzazione che presenta opportunità per il business ma fa emergere anche rischi cyber-sicurezza.
- In coerenza con l'impegno a promuovere la sicurezza nei luoghi di lavoro, in media, sono state erogate **7 ore di formazione specifica in materia Health & Safety** per dipendente.

- A supporto di una cultura di **etica e integrità nella gestione del business**, il 45% dei dipendenti è stato formato sul Codice Etico e/o in materia di anticorruzione (rispettivamente 10% e 35% dei dipendenti).
- Nel corso del 2021, il **65%** dei dipendenti ha partecipato ad un programma di valutazione della propria performance individuale (es. performance management, 360° feedback, peer to peer comparison, management by objective). L'impegno alla valutazione della performance come modalità non solo per indirizzare quali risultati raggiungere ma anche per attivare percorsi di sviluppo è in netta crescita rispetto all'anno precedente.

Diversità, uguaglianza e inclusione

L'impegno di Atlantia per favorire e promuovere la cultura della diversità, valore fondativo del concetto di uguaglianza e inclusione, è sancito oltre che nel Codice Etico anche in apposite Linee Guida approvate dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2021 (Atlantia-LineeGuida-DE&I.pdf).

“Crediamo fortemente nel fatto che la concreta attuazione di politiche eguaglianza e inclusione possa generare valore condiviso per la società, i suoi lavoratori, i suoi azionisti e, più in generale, per tutti i nostri stakeholder. Abbiamo un’agenda di DE&I ricca di obiettivi sfidanti, impegni approvati dal nostro Consiglio di Amministrazione che segnano la strada da percorrere. Lavoriamo con la consapevolezza di aver intrapreso una direzione chiara, attraverso la quale guidare i nostri business e interpretare il nostro modo di stare sul mercato”

Maria Sole Aliotta - Responsabile Employer Branding, Capability Acquisition & Development, Diversity, Equality & Inclusion



3.1 Rispettiamo i diritti umani

Operiamo nella convinzione che il rispetto e la tutela dei diritti umani siano i principi irrinunciabili per ogni ambito di attività



Focus on - Di cosa parliamo

Per diritti umani si intendono quei diritti universali e inalienabili riconosciuti a tutte le persone senza distinzione di razza, nazionalità, lingua, età, sesso/genere, identità di genere, orientamento sessuale, etnia/cultura, religione, condizione fisica e disabilità, condizione economica, opinione politico-sindacale e altro.

Come agiamo per promuovere diversità, uguaglianza e inclusione

Come holding che detiene partecipazioni strategiche, richiediamo alle aziende controllate di aderire e operare nel rispetto di alcuni principi fondamentali:

- Favoriamo e promuoviamo una **cultura della diversità**, valore fondativo del concetto di uguaglianza e inclusione, che sosteniamo nel nostro modello di fare impresa.
- Garantiamo a ciascun dipendente **uguali condizioni e opportunità**, , senza distinzioni di razza, nazionalità, lingua, età, sesso/genere e identità di genere, orientamento sessuale, etnia/cultura, religione, condizione fisica e disabilità, condizione economica, opinione politico-sindacale e altro, promuoviamo infatti un ambiente di lavoro inclusivo e che tutela la salute psico fisica e la sicurezza delle persone.
- **Contrastiamo gli abusi** in termini di discriminazione e molestie, lo sfruttamento del lavoro forzato, obbligato o minorile, il traffico di esseri umani e le violazioni delle libertà associative.
- Svolgiamo le nostre attività nel **rispetto dei diritti umani**, considerando anche gli impatti potenziali e reali sui diritti umani derivanti dalle attività dei nostri business partner e ci attendiamo che questi ultimi facciano altrettanto con riferimento alle attività assegnate o svolte in collaborazione con il nostro Gruppo. Miglioriamo le nostre procedure per individuare e contrastare le violazioni **dei diritti umani nella nostra catena di fornitura**. Non tolleriamo alcuna forma di violazione dei diritti umani e ci impegniamo a garantire i diritti delle persone in ogni attività svolta dalle società del Gruppo, al fine di creare valore economico e sociale per le comunità e nei territori in cui operiamo.



Focus on: Rispecchiare al nostro interno la diversità dei mercati, comunità e stakeholder con cui operiamo

- Il 39% delle nostre persone sono donne, in crescita di oltre 1 punto percentuale rispetto al 2020
- Il 16% dei dipendenti hanno un'età inferiore a 30 anni, dato stabile rispetto al 2020
- Il 24% dei dipendenti hanno oltre 50 anni, in crescita di 3 punti percentuali rispetto al 2020
- Il 60% dei dipendenti hanno un'età compresa fra 30 e 50 anni, in diminuzione di 3 punti rispetto al 2020
- Il 54% dei dipendenti sono basati in America Latina e sono prevalentemente di nazionalità brasiliana, cilena, argentina e messicana
- Il 43% dei dipendenti sono basati in Europa e sono prevalentemente di nazionalità francese, italiana e spagnola
- Il 2,5% dei dipendenti appartengono a categorie vulnerabili

I nostri impegni prevedono specifici target di miglioramento per quanto attiene le pari opportunità di genere, con particolare riferimento al mix di genere nelle funzioni chiave dell'organizzazione.

Target al 2023	Performance 2021
Incrementare la presenza femminile nelle posizioni di middle e senior management al 30%	29% donne in posizioni di middle e senior management, in crescita rispetto a 27% nel 2020
Incrementare la presenza femminile negli organi di governo e controllo delle aziende in cui investiamo: 30% donne dei consiglieri e sindaci di nomina di Atlantia.	45% donne fra i consiglieri e sindaci nominati da Atlantia negli organi amministrazione e di controllo delle aziende partecipate (29 nomine nel corso del 2021, 13 donne e 16 uomini).

La rappresentanza di popolazione femminile cresce nel 2021 sia fra le posizioni di **senior management a 23%** (19% nel 2020) sia nelle posizioni di **middle management a 31%** (28% nel 2020). Nel corso del 2021, 419

dipendenti hanno usufruito di congedi parentali (circa 2% della forza lavoro) e, a testimonianza di una cultura inclusiva, il tasso di rientro al lavoro dopo un congedo parentale si attesta all'89%.



Focus on: Atlantia entra nel Gender Equality Index 2022 di Bloomberg

Atlantia ha compiuto un altro passo in avanti nell'attuazione del proprio percorso di sostenibilità e, in particolare, sul fronte Diversity, Equality & Inclusion. La Società è infatti stata inserita a gennaio 2022, per la prima volta, nel Gender Equality Index di Bloomberg. Si tratta di un indice che misura le **performance aziendali sui temi della parità di genere e la qualità e la trasparenza della loro rendicontazione pubblica**, sulla base di alcuni pilastri trasversali, tra cui: leadership femminile e percorsi di talento interno, parità di retribuzione tra i generi, cultura inclusiva, politiche contro la discriminazione. **L'indice include 418 grandi aziende a livello mondiale**, valutate come le più impegnate a favorire la trasparenza di trattamento e a creare un contesto di lavoro equo. Queste società operano in 45 Paesi e regioni diverse, in oltre 10 distinte tipologie di settore, e rappresentano un valore totale sul mercato di più di 15 trilioni di dollari. Per essere ammesse nel Gender Equality Index, le aziende sono tenute a fornire informazioni in modo massimamente trasparente circa la promozione della presenza femminile nei luoghi di lavoro, così come nella filiera e nelle comunità in cui operano. A gennaio 2022, il 45% dei dipendenti del corporate office della holding, il 42% del top management e il 40% dei membri del Consiglio di Amministrazione è composto da donne. Grazie a questo impegno sul fronte del gender equality, **Atlantia rientra tra le più grandi società quotate italiane ed europee con maggiore presenza femminile in ruoli manageriali chiave.**

Atlantia, fra le ambizioni al 2030 in ambito sociale, è impegnata a guidare il suo portafoglio di attività verso l'azzeramento di ogni pay gap di genere, secondo un criterio di **pari remunerazione per pari o equivalenti responsabilità di ruolo.**

Nel 2021, il **pay gap di genere** registrato complessivamente per il perimetro di consolidamento è pari a **12%** (donne vs uomini) ed è composto come descritto di seguito.

Pay gap	Senior Management	Middle Management	Altri dipendenti
Retribuzione fissa	15%	7%	12%
Retribuzione totale	22%	10%	12%

In relazione al **rispetto dei diritti umani**, Atlantia ha l'obiettivo entro il 2023 di aver coperto oltre due terzi del portafoglio di attività oggetto di consolidamento da attività di verifica e audit nel triennio 2021-2023

Target al 2023	Performance 2021
<p>Diritti fondamentali - estensione di processi di verifica e audit del rispetto dei diritti umani estesi ad una più ampia parte nostre attività (attività che rappresentano almeno il 70% dei ricavi consolidati)</p>	<p>Nel corso del 2021 è stato aggiornato il Codice Etico, esteso a tutte le società controllate, nel quale sono stati rafforzati i principi di condotta inerenti il rispetto dei diritti umani</p> <p>Nel corso dell'anno è stato inoltre avviato un progetto che coinvolgerà nel 2022 le aziende del perimetro di consolidamento con l'obiettivo di impostare un processo strutturato e ricorrente di verifica del rispetto dei diritti umani sia per quanto attiene i dipendenti diretti sia per quanto attiene la catena di fornitura attraverso il quale contiamo di coprire almeno due terzi del perimetro di consolidamento entro il 2023.</p> <p>Il 77% dei dipendenti è coperto da forme di contrattazione collettiva dei termini e condizioni di lavoro.</p>

Sicurezza di infrastrutture e servizi

Offrire una mobilità sicura per gli utenti delle infrastrutture di trasporto è una priorità per Atlantia e per le aziende nel suo portafoglio.

“Abbiamo il chiaro desiderio di mettere la sicurezza del pubblico e dei viaggiatori al centro di ogni decisione o processo aziendale” - Carlo Bertazzo, CEO

In ambito autostradale, il presidio, il monitoraggio e gli investimenti per la sicurezza si articolano su tre grandi direttrici descritte di seguito.

Sicurezza delle infrastrutture fisiche

Si attua principalmente attraverso il costante monitoraggio, anche con il crescente ausilio di tecnologia digitale, della rete autostradale; la regolare manutenzione pianificata anche grazie a tecniche predittive; la realizzazione di investimenti atti ad aumentare la resilienza degli asset fisici (anche, per esempio, in relazione agli effetti del cambiamento climatico sull'infrastruttura fisica); altre attività e investimenti funzionali alle conservazione in efficienza delle infrastrutture e al loro miglioramento.

Sicurezza degli utenti

La sicurezza degli utenti delle infrastrutture stradali richiede la concertazione di vari stakeholder. Si attua principalmente attraverso l'utilizzo di soluzioni finalizzate a ridurre i rischi di incidenti (es. asfalto drenante, migliore illuminazione) o gli effetti di incidenti (es. installazione di barriere ad alta capacità di contenimento). In questo senso riveste un ruolo importante l'informazione efficace degli utenti (es. segnaletica, pannelli a messaggio variabile, pavimentazioni speciali, noise band strips); la sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale affinché diventi una cultura pervasiva nelle comunità territoriali e fra gli utenti della strada (es. le campagne di comunicazione per sensibilizzare i viaggiatori a comportamenti di guida corretti, la formazione nelle scuole a bambini e ragazzi); la gestione efficace delle emergenze generate da fenomeni quali eventi naturali (precipitazioni nevose, allagamenti, frane e smottamenti) e eventi accidentali (incendi e incidenti).

Sicurezza di dipendenti e terze parti

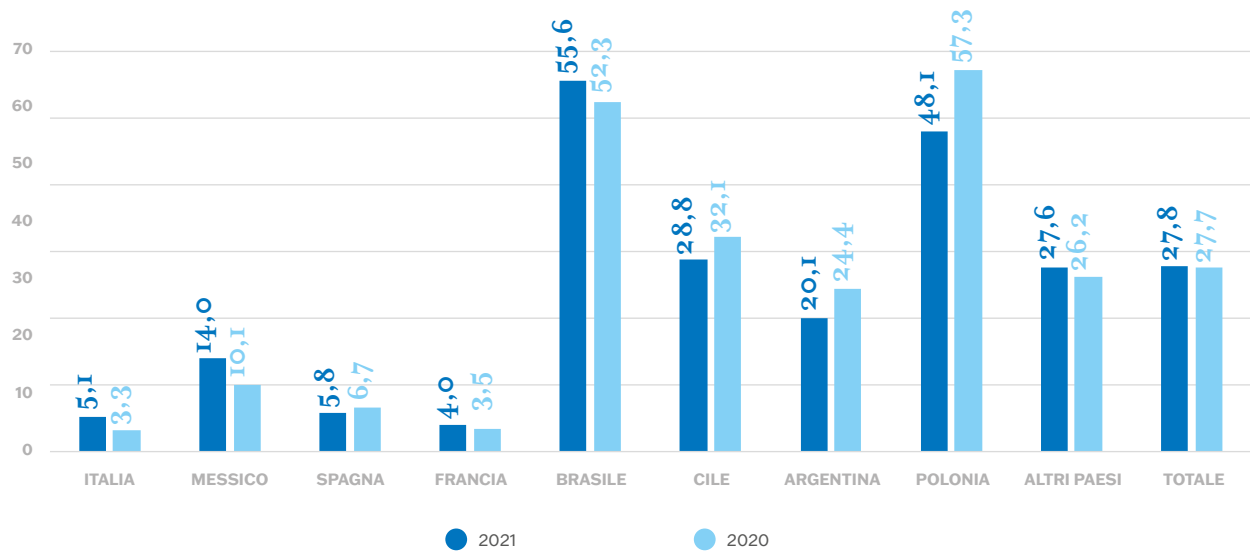
Attuata attraverso un'adeguata strutturazione e segnaletica dei cantieri stradali, procedure e utilizzo di mezzi di protezione, formazione continua sui corretti comportamenti per garantire l'operatività in sicurezza, comprensione delle cause di incidenti sul lavoro e azioni di mitigazione finalizzate al miglioramento continuo degli standard di sicurezza.

Sulla rete autostradale gestita dalle aziende nel portafoglio di Atlantia, nel corso del 2021 i tassi⁹ di incidentalità e mortalità sono rimasti pressoché invariati.

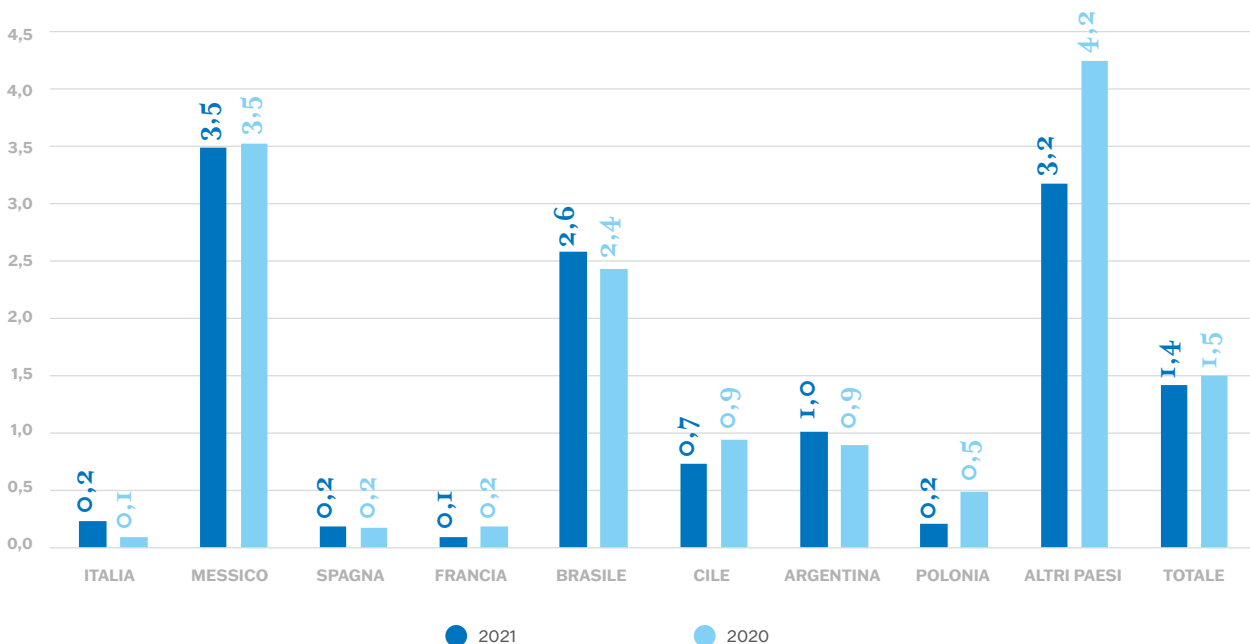
La tecnologia applicata alle infrastrutture di trasporto stradale gioca un ruolo sempre più importante anche in

⁹ Numero di eventi verificati per 100 milioni di km percorsi

Tasso di Incidentalità



Tasso di Mortalità



termini di aumento dei livelli di sicurezza. Tecnologie e piattaforme di elaborazione intelligente dei dati, in grado di abilitare un'efficace comunicazione tra le infrastrutture di mobilità e di modulare l'utilizzo della rete di trasporto in funzione delle effettive esigenze del momento, favoriscono allo stesso tempo sia il contenimento degli impatti ambientali generati dai flussi di traffico, sia il miglioramento dei livelli di sicurezza con riduzione degli incidenti per gli utenti dell'infrastruttura stradale.

In ambito aeroportuale, la sicurezza è gestita con l'obiettivo di assicurare la conformità alle specifiche disposizioni di legge e per migliorare continuamente gli standard prestazionali in tutte le operazioni aeroportuali, anche attraverso una costante interazione con gli stakeholder (enti di regolazione e controllo, altri scali internazionali, gli operatori, ecc.). In ciascuno scalo aeroportuale è istituito un Emergency Response Committee con delega sulla gestione delle emergenze, delle prove/simulazioni, della definizione e dell'aggiorn-

amento delle procedure operative. Lato airside, la sicurezza delle operazioni è garantita attraverso l'adeguamento ad un complesso sistema di norme di riferimento, affidandosi alla migliore tecnologia disponibile e rappresentando nei tavoli internazionali le migliori best practices applicate presso gli scali. È in essere un monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi di sistemi per la raccolta e la gestione delle segnalazioni relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali. Anche la valutazione dei rischi di tutti i cambiamenti è considerata una delle attività strategiche ed è finalizzata ad analizzare l'impatto che modifiche infrastrutturali, procedurali e organizzative possono generano sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili presso gli scali.

Anche nel 2021, la grande priorità in materia di sicurezza aeroportuale lato passeggeri ha riguardato la pandemia di Covid-19.



Focus on: Gestione dell'emergenza Covid-19



Dal 2020 gli scali aeroportuali di Fiumicino e Ciampino sono certificati per la qualità e la conformità del Sistema di Gestione della Prevenzione e Controllo delle Infezioni negli scali aeroportuali che è finalizzato a minimizzare il rischio di contrarre patologie, correlate agli agenti patogeni individuati e potenzialmente connessi a all'erogazione dei servizi aeroportuali, alla conduzione e manutenzione di impianti ed infrastrutture, alla gestione dei sistemi ICT, alle subconcessioni commerciali e immobiliari, al coordinamento delle attività di ingegneria, approvvigionamento e supervisione della realizzazione di opere infrastrutturali aeroportuali, delle attività di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, dei controlli di sicurezza, delle attività di pulizia, sanificazione e manutenzione del verde, dei servizi di mobilità e parcheggi. Aeroporti di Roma ha inoltre adottato protocolli che sono diventati il riferimento di settore per il contenimento contagi da Covid-19 nella gestione dei passeggeri adottando, ad esempio, fra i primi al mondo i voli "Covid-tested".

Da febbraio 2021 Aeroporti di Roma, in collaborazione con le autorità amministrative e sanitarie, ha organizzato e cura la gestione di uno dei più grandi hub vaccinali italiano, con capacità di oltre 3.000 somministrazioni al giorno.

Contribuire allo sviluppo economico e sociale

Attraverso la propria attività, il Gruppo contribuisce a generare benefici per gli stakeholder e i territori in cui opera in termini di valore economico, occupazionale e benefici per le comunità locali. Nel 2021 il Gruppo ha

generato 7.392 milioni di valore economico¹⁰, (19% in aumento rispetto al 2020, anno caratterizzato da significativi impatti per la pandemia da Covid-19).

¹⁰ Ottenuto dalla somma dei ricavi operativi e altri proventi (es. Proventi finanziari)

Composizione del valore economico creato	2020	2021	Var. %
VALORE ECONOMICO CREATO (€/000)	€ 6.234.140	€ 7.392.711	19%
Ricavi netti da pedaggio	€ 4.078.687	€ 4.958.823	22%
Ricavi per servizi aeronautici	€ 243.717	€ 294.218	21%
Lavori su ordinazione	€ 53.478	€ 12.803	-76%
Altri ricavi operativi	€ 883.697	€ 1.125.178	27%
Altri ricavi e proventi (inclusi proventi finanziari)	€ 974.561	€ 1.001.689	17%

Il valore economico risulta così distribuito:

- Circa il 26% (circa 1.915 milioni di euro) è rappresentato dai costi operativi sostenuti per l'acquisto di beni e servizi di cui beneficiano le imprese appartenenti all'indotto e dei territori di riferimento per il Gruppo;
- il 29% (circa 2.140 milioni di euro) in favore dei fornitori di capitale di rischio e finanziamenti a titolo di dividendi e remunerazione dei prestiti contratti;
- l'11% (circa 804 milioni di euro) in favore dei dipendenti (salari, stipendi, benefit), per i compensi degli amministratori, oneri sociali e altri costi;
- circa il 7% (circa 492 milioni di euro) in favore dello Stato come imposte dirette, indirette, e oneri concessori.

A valle della distribuzione risultano 2.041 milioni di euro di valore economico trattenuto¹¹.

Contribuiamo al benessere delle nostre comunità in cui operiamo anche attraverso donazioni e investimen-

ti nella comunità. Nel corso del 2021 abbiamo erogato:

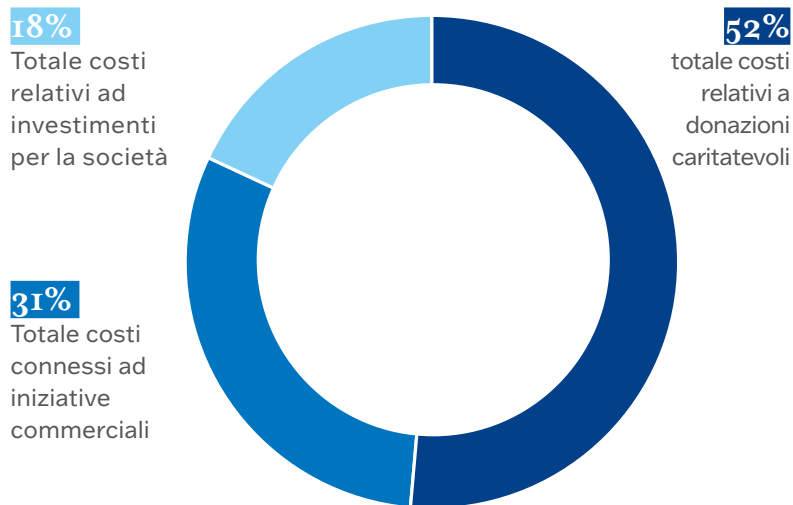
- 3,5 milioni di euro in donazioni comprendenti anche donazioni filantropiche, contributi alle fondazioni, costi associati alle attività di volontariato dei dipendenti durante le ore lavorative, prodotti e servizi.
- 2,1 milioni di euro in iniziative commerciali che comprendono donazioni per sponsorizzazioni di manifestazioni sportive (come nel caso di Telepass come presenting sponsor dei Campionati del Mondo di sci alpino Cortina 2021), scientifiche e sociali.
- 1,2 milioni di euro per investimenti nella comunità comprendenti campagne di informazione e sensibilizzazione, contributi ad associazioni e organizzazioni, iniziative di compensazione per il territorio, contributi ad associazioni industriali.

Il 99% di queste contribuzioni è stato erogato sotto forma di donazioni in contributi monetari.

Il rapporto fiduciario e la reputazione di cui la Società gode è un **asset intangibile** a cui attribuiamo molta importanza. Per questa ragione siamo impegnati a promuovere il coinvolgimento e il dialogo aperto e trasparente con gli stakeholder come leva per accrescere fiducia e reputazione. Questa è una delle milestone dei nostri impegni ESG al 2023.

¹¹ 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. Sono stati esclusi dal valore economico creato i proventi/oneri da attività cessate o in cessione, la cui voce di conto annovera per il 2021 i proventi connessi al closing di Autostrade per l'Italia.

Valore speso per progetti sociali e per la comunità



Target al 2023	Performance 2021
Rafforzare la fiducia degli stakeholder e la reputazione di cui atlantia gode nei confronti degli stakeholder	+4,9 punti nella corporate reputation misurata da terza parte indipendente presso l'opinione pubblica nel periodo aprile-dicembre 2021. Questa crescita si colloca nella fascia alta dei best performer (rilevazione RepTrak)

Pensiamo che anche i nostri dipendenti possano rappresentare una risorsa capace di restituire valore alle comunità e territori in cui operiamo. Per questa ragione, promuoviamo forme di cittadinanza attiva, supportando il volontariato dei dipendenti anche attraverso tempo retribuito a favore della comunità.



Focus on: #10daysforyou – apprendere restituendo alla comunità

A ottobre 2021, Atlantia S.p.A. ha sottoscritto un accordo con tutte le principali rappresentanze sindacali del settore (FiltCgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Sla-Cisal, Ugl Viabilità) per creare, attraverso l'azione concreta dei propri dipendenti, un'opportunità permanente di vicinanza e integrazione tra Atlantia, la società civile e le comunità in cui essa è presente e opera. L'accordo interessa i dipendenti della holding company che intendano offrire il loro **impegno nell'ambito del terzo settore** possono usufruire, in aggiunta a quanto previsto dalla legge e dagli accordi collettivi vigenti, fino ad **ulteriori 10 giorni retribuiti** per collaborare con associazioni, enti e istituti che svolgono attività benefiche caritatevoli, assistenziali, sociali, religiose, artistiche, culturali, sportive e ambientali. L'iniziativa si configura come un'occasione per **arricchire i dipendenti di sensibilità e attitudini proprie del mondo non profit**, divenute ormai sempre più preziose e importanti, oltre che di grande rilevanza sociale: tenacia e concretezza, identità e diversità, apertura e inclusione, relazione e solidarietà, vicinanza e reciprocità, individualità e comunità. Si tratta della prima **iniziativa di "cittadinanza attiva"** di questo genere e di questa rilevanza promossa da una società italiana. L'accordo rappresenta la risposta concreta a un'aspettativa dichiarata dai dipendenti di favorire con maggiore forza la missione anche sociale di Atlantia, attraverso un'offerta valoriale all'altezza delle loro sensibilità, ed in particolare dei giovani recentemente entrati nell'organizzazione.

Gestione sostenibile delle catene di fornitura

Coerentemente con gli impegni ESG al 2023 e in linea con gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile e i principi del Global Compact, instauriamo con i nostri fornitori relazioni di collaborazione ispirate ai principi di lealtà, correttezza, trasparenza, efficienza, nel rispetto delle leggi dei Paesi in cui operiamo.

Tutti i nostri partner commerciali sono informati sulle politiche di sostenibilità adottate da Atlantia e dalle società del Gruppo e sono tenuti ad osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico di Gruppo, impegnandosi a rispettarne i principi, le prescrizioni relative alla tutela dei diritti umani, dell'ambiente e della salute, della sicurezza e del benessere del personale e dei luoghi di lavoro. L'impegno si estende ed eventuali subappaltatori autorizzati.

Il processo di selezione dei fornitori di beni, servizi e lavori si sostanzia attraverso processi di qualifica e valutazione trasparenti, tracciabili e imparziali, volti alla promozione della libera concorrenza e alla parità di trattamento delle parti.

Tutte le società del Gruppo dispongono di strutture interne deputate alla gestione della catena di fornitura e del processo di procurement, nonché di procedure che definiscono competenze, responsabilità e iter di approvazione e formalizzazione del processo di approvvigionamento. I fornitori sono infatti individuati tramite l'albo fornitori delle singole società o attraverso gara pubblica e già nella fase di qualifica sono valutati secondo aspetti tecnico-economici ed ESG.

Nel corso del 2021, il Gruppo ha mantenuto attivi oltre 20.100 fornitori nel mondo (in aumento del 18% per le nuove società entrate nel perimetro di consolidamento) anche in funzione alla progressiva ripresa delle attività che si rallentate durante la pandemia da Covid-19, insieme alla necessità di trovare nuovi fornitori per soddisfare la difficoltà di approvvigionamento di alcuni materiali. La spesa complessiva è stata di oltre 2,5 miliardi di euro di cui circa il 19% verso 704 fornitori critici (3,5% del totale fornitori). Su 82 di questi sono state svolte attività di audit finalizzati alla verifica delle performance in ambito sociale, ambientale e di buon governo.

Target al 2023	Performance 2021
<p>100% dei fornitori critici sottoposti a processi di audit ESG entro 3 anni</p>	<p>L'11% dei fornitori critici è stato sottoposto ad un processo di audit secondo aspetti sociali, ambientali e di buon governo.</p> <p>Nel corso dell'anno è stato avviato un progetto specifico volto a sviluppare linee di indirizzo e strumenti operativi per estendere verifiche e audit ESG sulla catena di fornitura.</p>

Etica, trasparenza e buona governance

Nell'ottica del perseguimento del successo sostenibile, Atlantia adotta un modello di corporate governance orientato alla massimizzazione del valore per gli azionisti e per tutti gli stakeholders, al monitoraggio costante dei rischi d'impresa e alla più elevata trasparenza nei confronti del mercato, ed è volto ad assicurare l'integrità e la correttezza dei processi decisionali. Il nostro modello di corporate governance è descritto al capitolo 4 di questo documento.

Promuovere una buona governance anche nelle società controllate, è uno degli obiettivi del nostro approccio allo sviluppo sostenibile che si sostanzia anche in specifici target da conseguire al 2023.

Target al 2023	Performance 2021
100% delle società controllate: Pubblicano un report di sostenibilità, disponibile ai loro stakeholder	Hanno pubblicato un bilancio di sostenibilità partecipate che rappresentano 85% dei ricavi; hanno adottato un piano di sostenibilità pluriennale partecipate che rappresentano >90% dei ricavi
Adottano sistemi di incentivazione del senior management legati a performance ESG, oltre che alle performance economico-finanziarie e operative	La grande maggioranza delle partecipate, che costituiscono oltre il 95% dei ricavi, hanno integrato nei piani di incentivazione manageriale a breve e/o lungo termine obiettivi ESG accanto alle metriche economico-finanziarie e operative
Verificano i fornitori critici tramite audit in materia ESG (almeno su base triennale)	11% dei fornitori critici attivi nel 2021 soggetti a audit su aspetti ESG e 22% valutati secondo aspetti ESG
Adottano una politica di sicurezza informatica e cybersecurity	89% dei ricavi consolidati hanno definito una strategia di cybersecurity; 24% dei ricavi consolidati adottano una politica di cybersecurity estesa a tutti i dipendenti; 82% dei ricavi consolidati hanno in essere programmi di business continuity / contingency plans e incident response

Nell'ottica di promuovere la condivisione del valore creato anche con i dipendenti, Atlantia avvierà nel corso del 2022, previa approvazione da parte dell'assemblea, un programma di azionariato diffuso che mira a favorire la creazione di **una base stabile di dipendenti-azionisti che possano beneficiare del valore creato nel lungo termine**. Atlantia promuove la **condivisione di valore con i dipendenti anche fra le aziende partecipate tra-**

mite l'adozione di meccanismi di condivisione degli utili e/o dei risultati economici.

Atlantia a livello di holding company, si è dotata di un proprio framework strategico sulla cybersecurity, approvato dal Consiglio di Amministrazione. Per maggiori informazioni fare riferimento al capitolo 3 sulla gestione dei rischi.

6.3 Trasparenza Fiscale

Il Gruppo Atlantia, già a partire dal 2018, attribuisce un ruolo di particolare importanza ai principi e ai valori contenuti nella propria Tax Strategy, i quali guidano non soltanto le scelte fiscali ma anche quelle legate agli investimenti e al core business del Gruppo nel suo complesso. Infatti:

non vengono messe in atto, tanto in ambito domestico quanto in quello internazionale, operazioni di pianificazione fiscale aggressiva, né si ricorre all'utilizzo di paradisi fiscali o comunque a costruzioni di puro artificio, che non riflettano la realtà economica e da cui è ragionevole attendersi dei vantaggi fiscali indebiti;

le entità del Gruppo sono incorporate nelle giurisdizioni in cui svolgono l'attività economica effettiva loro propria e la relativa residenza fiscale è sempre coincidente con la localizzazione, non essendo né la prima né la seconda guidate da valutazioni fiscali;

il management non è remunerato in funzione di obiettivi di riduzione indebita del carico fiscale;

le transazioni intercompany sono regolate nel pieno rispetto del principio di libera concorrenza (arm's length principle) e sono puntualmente rilevate nella documentazione annualmente redatta in conformità alle prescrizioni dell'OCSE sul transfer pricing (Master file, Local file, Country-by-Country report).

Sulla base del contenuto della Strategia Fiscale, il Gruppo, in tutte le giurisdizioni in cui è presente, opera secondo i valori dell'onestà e dell'integrità, perseguendo un orientamento volto al rispetto della normativa fiscale e alla trasparenza nei confronti delle Autorità Fiscali.

Atlantia si impegna altresì nel promuovere l'adesione ai regimi di co-operative compliance, in tutti i Paesi in cui opera, laddove siano state introdotte forme di relazione rafforzata tra i contribuenti di maggiori dimensioni e le Autorità fiscali. Con tale obiettivo, è stato avviato un processo di implementazione che prevede progressivamente l'adozione dei principi cardine della Tax Strategy ai Consigli di amministrazione delle principali entità del Gruppo, operanti sia all'estero sia in Italia (i.e. gruppo Abertis, Autostrade per l'Italia S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A., Telepass S.p.A., Autostrade dell'Atlantico S.r.l., Azzurra Aeroporti S.p.A.). In particolare,

Atlantia e le principali società controllate (Autostrade per l'Italia S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A.) sono già in adempimento collaborativo ed alimentano periodicamente il dialogo trasparente con l'Agenzia delle Entrate, così da ottenere certezza preventiva sulle posizioni fiscali di particolare complessità. In Spagna, invece, il gruppo Abertis fa parte del regime del Código de Buenas Prácticas Tributarias, che assicura un meccanismo di raccomandazioni concordate tra le Autorità fiscali spagnole e il Forum delle grandi imprese nell'ambito della gestione fiscale.

Tax risk management

Per garantire il controllo del rischio fiscale, il Gruppo Atlantia ha implementato un apposito sistema di presidio e monitoraggio della conformità alla disciplina tributaria (Tax Control Framework – di seguito anche TCF), ispirato alle migliori pratiche internazionali, integrato nel sistema di controllo interno aziendale e, in particolare, nel sistema dei controlli ai fini dell'informativa contabile e finanziaria.

Il TCF assicura il presidio della corretta definizione della variabile fiscale sotto la duplice specie di rischio:

del corretto adempimento, presidiato nelle mappe rischi/controlli, ove i rischi fiscali sono opportunamente associati ai processi aziendali ed alle attività a mitigazione degli stessi rischi, con relativa valorizzazione quantitativa; nella definizione dei presidi dei rischi di compliance, Atlantia ha investito sulla tecnologia, adottando soluzioni di digitalizzazione dei processi fiscali, tanto nel calcolo delle imposte, quanto nella predisposizione di adempimenti chiave come l'applicazione della CFC rule e l'elaborazione del Country by Country report, così da ottenere una maggior assurance circa la correttezza dei dati rilevanti per la compliance fiscale;

della fondata interpretazione della normativa tributaria, la cui tempestiva rilevazione, corretta misurazione e controllo sono garantiti da una specifica procedura interna che assicura, in funzione della magnitudine dei rischi, un processo di detection delle fattispecie di incertezza fiscale, di escalation decisionale interna nella relativa assunzione, di confronto preventivo con l'Amministrazione finanziaria e di rendicontazione al Consiglio di Amministrazione.

Al fine di intercettare, misurare e gestire l'incertezza

fiscale, Atlantia si è, in particolare, dotata di un processo di tracking and tracing delle scelte fiscali rilevanti, che consente di valutare il grado di sindacabilità delle stesse e di misurarne la materialità in termini di delta tax, quale differenziale tra il carico impositivo della soluzione interpretativa che la Società intende perseguire e quello che potrebbe risultare in esito al controllo dell'Amministrazione finanziaria. La procedura di gestione del rischio interpretativo, per le scelte fiscali rilevanti assunte nell'anno di compliance 2021 (periodo di imposta 2020), ha consentito di identificare 8 posizioni prive di incertezza fiscale e 3 posizioni su cui è stata tempestivamente attivata l'interlocuzione preventiva con l'Agenzia delle Entrate, al fine di pervenire ad una comune valutazione delle stesse, così da rimuovere i possibili profili di incertezza e di delta tax.

Nel contesto italiano, il TCF è stato ulteriormente arricchito dei presidi a mitigazione del rischio di frode fiscale, valorizzando le interconnessioni con il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo, ai fini della responsabilità delle entità per i reati tributari, sancita dal decreto legislativo n. 231 del 2001.

Il TCF è disegnato secondo il modello delle tre linee di difesa: ai presidi di primo livello, affidati ai risk owner, si affianca l'attività di aggiornamento e monitoraggio periodico, nella responsabilità di una specifica funzione di controllo di secondo livello. Nel corso dell'anno 2021 è stato svolto il primo controllo di terzo livello, ad opera della Direzione Audit, con giudizio sul sistema di controllo come pienamente effective.

Annualmente, viene predisposta una relazione per il Consiglio di Amministrazione, sugli esiti di monitoraggio del TCF e sulla gestione del rischio fiscale, in conformità alle prescrizioni contenute nella Strategia fiscale. Nel contesto degli impegni conseguenti all'adesione di Atlantia all'adempimento collaborativo, la relazione annuale è di seguito inviata all'Agenzia delle entrate.

Al fine di tutelare gli autori di segnalazioni di reati o irregolarità, anche fiscali, di cui siano venuti a conoscenza, nell'ambito del rapporto di lavoro, di collaborazione o anche in quanto terzi (c.d. Whistleblowing), Atlantia ha adottato, nel Codice Etico, un canale dedicato alla segnalazione delle violazioni, garantendo la riservatezza sull'identità del segnalante.

Tax Transparency & Certainty

Atlantia sta proseguendo il suo impegno nelle attività legate alla valorizzazione della trasparenza fiscale, nell'ambito più ampio delle tematiche ESG. Mediante una complessa attività di raccolta e analisi dei dati che provengono dalle controllate italiane ed estere e attraverso la pubblicazione volontaria dei risultati ottenuti, il Gruppo si pone le seguenti finalità:

- soddisfare la crescente aspettativa da parte degli investitori e, più in generale, di tutti gli stakeholder;

- comprendere le modalità con cui la strategia fiscale viene applicata e i risultati fattuali che ne derivano;

- fornire maggiori dettagli sulle imposte pagate, sulla qualità dei profitti, sui rischi legati alla gestione fiscale;

- enfaticizzare lo stretto legame esistente tra le imposte e il concetto di sostenibilità che si concretizza nella gestione del comportamento fiscale.

Tutto ciò ha consentito e consentirà di creare una base dati che, in base alle singole giurisdizioni fiscali in cui il Gruppo opera, darà l'opportunità di effettuare analisi, anche di tipo comparativo, utili sia agli stakeholder, sia ad Atlantia stessa.

In questo senso, in particolare, Atlantia ha avviato un progetto per una più compiuta rappresentazione del proprio contributo fiscale nei Paesi dove il Gruppo è presente, muovendosi verso l'adozione della metodologia della Total Tax Contribution (TTC). In questo modello di reportistica, che sarà a regime dal periodo di imposta 2022, verranno integrate le informazioni relative, non solo all'imposta sul reddito, bensì anche alle imposte sul lavoro, sui prodotti e servizi, alle imposte ambientali ed a quelle fondiari. La TTC darà inoltre conto sia del prelievo che rappresenta un costo per Atlantia (tax borne), sia delle imposte raccolte per conto delle Amministrazioni finanziarie (tax collected).

Inoltre, rientrando a pieno titolo nel fattore della governance del trinomio ESG, la gestione della fiscalità rappresenta uno dei componenti cardine della prossima evoluzione legata alla social taxonomy dell'Unione europea, nel cui contesto la trasparenza fiscale e la pianificazione fiscale non aggressiva sono compresi tra le garanzie minime di salvaguardia che un'impresa deve attestare per essere considerata sostenibile.

In quest'ottica, la ferma convinzione di operare in modo eticamente orientato e l'attenzione alla puntuale gestione della fiscalità ed al controllo del rischio, nonché l'impegno alla trasparenza con l'Autorità fiscale, hanno consentito ad Atlantia di avviare il processo per l'ottenimento della certificazione internazionale di Fair Tax, che costituirà, per tutti gli stakeholders, un indicatore consistente di sostenibilità di Atlantia, declinata in chiave fiscale. In questa stessa linea, inoltre, Atlantia sta lavorando alla predisposizione di un processo di misurazione dei fattori ESG direttamente correlati alla fiscalità, nella definizione dei criteri che guideranno gli investimenti sostenibili di Atlantia.

Country by Country reporting

Sempre in logica ESG, nella ferma convinzione che le imposte rappresentano un elemento di contribuzione cardine per le economie delle giurisdizioni in cui opera, Atlantia intende fornire una disclosure puntuale e completa dell'allocazione delle imposte pagate e degli altri valori rilevanti per il periodo di imposta 2021, come riportato nelle tabelle di seguito illustrate, nella rappresentazione Country by Country prevista dallo standard GRI 207-4.

Giurisdizione Fiscale (euro, unità)	Numero dei dipendenti ²	Ricavi da operazioni con terze parti ³	Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali ³	Utile (Perdita) ante imposte ^{4,5}	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti ⁴	Imposte sul reddito versate sulla base del criterio di cassa ⁶	Imposte sul reddito maturate sugli utili / perdite ⁷
Albania	-	-	-	15.000	-	-	-
Argentina	1.864	267.092.448	-	25.720.485	15.448.523	3.288.992	3.025.306
Armenia	-	-	-	61.000	-	-	-
Brasile	6.125	1.057.494.142	-	167.115.654	34.214.921	44.826.989	60.384.823
Canada	7	857.458	406.260	67.073	8.510	16.818	(585)
Cile	1.660	1.170.393.330	147.422	488.169.053	32.715.827	58.661.399	78.185.694
Croazia	51	1.103.991	1.677.637	458.624	533.557	54.287	84.473
Francia	2.795	2.266.813.851	22.838.525	773.573.655	228.528.467	153.940.434	176.007.390
Georgia	-	-	-	(48.000)	-	-	-
Germania	1	-	19.000	1.000	-	-	-
India	56	32.393.329	1.315.672	9.999.542	956.608	145.963	956.807
Irlanda	85	14.622.992	76.529	958.644	-	324.295	119.856
Italia	12.819	7.030.200.876	26.903.000	1.791.920.198	835.230.799	28.285.126	108.927.438
Lussemburgo	-	-	-	(166.904)	-	-	(5.000)
Messico	1.458	514.540.062	-	106.860.646	7.018.495	9.292.700	12.455.324
Moldavia	-	-	-	(3.000)	-	-	-
Olanda	1	5.163.000	77.825.000	608.000	-	23.870	127.000
Polonia	277	86.158.860	3.773.000	29.445.304	10.708.379	9.154.000	8.051.001
Porto Rico	84	164.531.151	41.083	36.770.020	31.832.139	-	4.186.683
Portogallo	28	2.352.000	-	9.000	226.000	(8.000)	5.000
Qatar	5	7.610.631	-	416.739	860	214.000	64.749

Giurisdizione Fiscale (euro, unità)	Numero dei dipendenti ²	Ricavi da operazioni con terze parti ³	Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali ³	Utile (Perdita) ante imposte ^{4,5}	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti ⁴	Imposte sul reddito versate sulla base del criterio di cassa ⁶	Imposte sul reddito maturate sugli utili / perdite ⁷
Regno Unito	311	43.776.491	1.483.296	4.077.034	2.078.565	1.060.972	923.086
Romania	-	-	-	136.000	-	-	-
Spagna	1.305	1.213.169.063	43.012.155	(1.143.090.813)	81.748.810	(107.086.634)	98.766.473
Svizzera	7	79.000	823.000	(239.000)	-	-	-
Tunisia	-	-	-	(2.000)	-	-	-
Ungheria	11	419.909	441.429	10.411	206.705	32.722	35.193
USA	201	96.987.141	4.424.370	(22.725.976)	1.538.373	2.447	6.394
Totale Rendicontazione Paese per Paese ⁸	29.151	13.975.759.725	185.207.378	2.270.117.387	1.282.995.539	202.230.379	552.307.105

- La Tabella include le informazioni relative alle entità del Gruppo incluse nel bilancio consolidato di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2021 (di seguito anche "Bilancio Consolidato") secondo il metodo del consolidamento integrale o proporzionale. In merito ai nomi delle entità, alle attività principali e alla giurisdizione fiscale in cui le entità sono residenti, si rinvia all'Allegato 1. Perimetro di Consolidamento e partecipazioni del Gruppo Atlantia al 31 Dicembre 2021 della Relazione Finanziaria Annuale 2021.
- Il Numero dei dipendenti è calcolato sulla base della metodologia del Full Time Equivalent (FTE).
- I Ricavi da operazioni con terze parti e i Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali includono, oltre ai componenti positivi relativi alla gestione caratteristica, i proventi straordinari e quelli finanziari. Non sono inclusi invece i dividendi ricevuti da altre entità del Gruppo.
- In linea con quanto previsto dai principi OCSE in tema di Rendicontazione Paese per Paese, il l'Utile (Perdita) ante imposte e le Attività materiali vengono rappresentate su base aggregata, senza considerare le elisioni da consolidamento.
- L'Utile (Perdita) ante imposte non include gli importi dei dividendi ricevuti da altre entità del Gruppo.
- In linea con quanto previsto dai principi OCSE in tema di Rendicontazione Paese per Paese, le Imposte sul reddito versate sulla base del criterio di cassa i) includono le imposte versate da ciascuna entità del Gruppo nel periodo oggetto di rendicontazione - sia alla propria giurisdizione di residenza sia alle altre giurisdizioni (ad esempio, le ritenute alla fonte subite in altre giurisdizioni fiscali) - al netto di eventuali rimborsi di imposte sul reddito incassati durante il medesimo periodo, indipendentemente dal periodo fiscale di competenza a cui tali imposte e rimborsi si riferiscono, ii) non includono le imposte versate sui dividendi ricevuti da altre entità del Gruppo. Al riguardo, è opportuno evidenziare che le Imposte sul reddito versate in Spagna risultano negative per effetto di un rimborso ottenuto nel 2021 dal sottogruppo Abertis in relazione principalmente a eccedenze di imposte sul reddito versate nel 2019 e 2020.
- In linea con quanto previsto dai principi OCSE in tema di Rendicontazione Paese per Paese, le Imposte sul reddito maturate sugli utili / perdite non includono le imposte maturate sui dividendi ricevuti da altre entità del Gruppo. In merito ad eventuali differenze tra l'imposta sul reddito maturata sugli utili e l'imposta dovuta (GRI 207-4-b-x), si rinvia alla nota 8.12 - Oneri fiscali della Relazione Finanziaria Annuale 2021, in cui viene riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello sostenuto a conto economico nell'esercizio al quale la presente rendicontazione si riferisce. Per quanto di interesse in questa sede, occorre precisare che le imposte sul reddito maturate e versate in Italia risentono dell'applicazione di regole fiscali quali, in particolare: i) esenzione delle plusvalenze finanziarie (regime di Participation exemption) incluse nell'utile ante imposte contabile; ii) utilizzo da parte delle società aderenti al Consolidato fiscale di Atlantia S.p.A. di perdite fiscali e ACE d'esercizio e pregresse, secondo i meccanismi della tassazione di gruppo; iii) esenzione dei proventi per contributi Covid-19 contabilizzati nel 2021 da parte di Aeroporti di Roma S.p.A..
- Nel valutare i dati della suddetta Tabella si consideri quanto segue:
 - La differenza tra la voce Ricavi da operazioni con terze parti della presente sezione e la voce Totali Ricavi del Bilancio Consolidato è dovuta principalmente a i) ricavi del sottogruppo ASPI per 4.447 milioni di euro, riclassificato ai fini del Bilancio Consolidato come attività destinata alla vendita ai sensi dell'IFRS 5, ii) plusvalenza contabile inclusa ai fini della presente sezione tra i Ricavi di Atlantia S.p.A. per 1.042 milioni di euro e derivante dalla cessione da parte di Atlantia S.p.A. del 49% della partecipazione in Telepass, laddove la plusvalenza derivante da tale operazione, ai fini del Bilancio Consolidato, non risulta iscritta tra le voci del conto economico in quanto direttamente imputata a patrimonio netto, iii) proventi finanziari per 1.024 milioni di euro e utili su cambi al lordo delle perdite per 166 milioni di euro, iv) utilizzo fondo per impegni da convenzioni per 31 milioni di euro, v) plusvalenze da dismissione di attività materiali per 3 milioni di euro.
 - la differenza tra la voce Utile (Perdita) ante imposte della presente sezione e la voce Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento riportata nel Bilancio Consolidato è dovuta principalmente i) all'Utile ante imposte realizzato dal sottogruppo ASPI per 1.226 milioni di euro, riclassificato ai fini del Bilancio Consolidato come attività destinata alla vendita ai sensi dell'IFRS 5, ii) alle scritture di consolidamento effettuate ai fini del Bilancio Consolidato in conformità agli IFRS adottati dal Gruppo.
 - La differenza tra la voce Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti della presente sezione e la voce Attività materiali del Bilancio consolidato si riferisce principalmente a i) le attività materiali riconducibili al sottogruppo ASPI per 641 milioni di euro, riclassificato ai fini del Bilancio Consolidato come attività destinata alla vendita ai sensi dell'IFRS 5, ii) rimanenze e attività per lavori in corso su ordinazione rispettivamente per 23 milioni di euro ed 2 milioni di euro, iii) rettifiche di consolidamento relative a rapporti infragruppo, effettuate ai fini del Bilancio Consolidato in conformità agli IFRS adottati dal Gruppo.
 - La differenza tra la voce Imposte sul reddito maturate sugli utili/perdite della presente sezione e la voce Imposte correnti sul reddito del Bilancio Consolidato si riferisce principalmente alle imposte maturate delle attività operative del sottogruppo ASPI per 203 milioni di euro, riclassificato ai fini del Bilancio Consolidato come attività destinata alla vendita ai sensi dell'IFRS 5.

6.4 Performance economico-finanziaria settori operativi

Gruppo Abertis

Abertis gestisce oltre 7.800 chilometri di autostrade attraverso 34 concessioni in 10 Paesi.

Nella tabella sono riportate le concessioni in vigore al 31 dicembre 2021. Si segnala che il 31 agosto 2021 sono scadute le concessioni di Acesa e Inviat in Spagna per un totale di 545 chilometri.

Paese	Numero concessioni	Chilometri gestiti
Brasile	7	3.200
Francia	2	1.769
Messico	5	875
Cile	6	773
Spagna	6	561
Italia	1	236
Argentina	2	175
India	2	152
Porto Rico	2	90
USA	1	12
Totale	34	7.843

Nel 2021 il traffico del gruppo Abertis presenta un incremento del 21,2% rispetto al 2020, dettagliato per Paese nella tabella seguente:

Paese	Traffico (milioni di km percorsi)		
	2021	2020	Var. %
Brasile	18.860	17.364	8,6%
Francia	14.793	12.452	18,8%
Cile	7.873	5.609	40,4%
Spagna	6.837	5.398	26,7%
Italia	5.054	4.081	23,8%
Messico	4.922	4.206	17,0%
Argentina	4.866	3.142	54,9%
Porto Rico	2.257	1.814	24,4%
India	1.351	1.055	28,1%
USA	149	129	15,5%
Totale	66.962	55.250	21,2%

Nota: confronti di traffico omogenei (Spagna include Acesa e Inviat per i primi 8 mesi del periodo a confronto, Brasile non include Centrovias scaduta a giugno 2020; Messico e USA includono invece il traffico per l'intero anno 2020, ancorché consolidate in corso d'anno)

Nella tabella seguente sono riportati gli adeguamenti tariffari applicati nel 2021, oltre quelli riconosciuti per il periodo successivo al 31 dicembre 2021 e già in vigore alla data di approvazione del presente documento.

		2021		2022	
		entrata in vigore	variazione %	entrata in vigore	variazione %
Francia	Sanef	01-feb-21	+ 0,3 %	01-feb-22	+ 1,9 %
	Sapn	01-feb-21	+ 0,3 %	01-feb-22	+ 2,1 %
Spagna	Avasa			01-gen-22	+ 2,0 %
	Aulesa	01-gen-21	- 0,1%		
	Acesa			concessionaria	scaduta
	Castellana	01-gen-21	+ 0,9 %	01-gen-22	+2,8%
	Aucat			01-gen-22	+ 5,4 %
	Tunels	01-gen-21	- 0,7%		
	Invicat			concessionaria	scaduta
Brasile	Planalto Sul	16-apr-21	+ 0,9%	20-feb-22	+ 11,5 %
	Fernão Dias	30-apr-21	+ 0,5 %	-	-
	Intervías	01-lug-21	+ 8,1 %	-	-
	Régis Bittencourt	01-lug-21	+ 1,4 %	20-feb-22	+ 10,4 %
	Litoral Sul	10-lug-21	+ 6,0 %	-	-
	Fluminense	07-nov-21	+ 1,8%	-	-
	Via Paulista	23-nov-21	+ 10,3 %	-	-
	Cile	Autopista Central	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22
Rutas del Pacífico		01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 6,5 %
Rutas del Elqui		01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 6,7 %
Andes		01-gen-21	+ 6,2 %	01-gen-22	+ 10,2 %
Libertadores		01-feb-21	+ 3,0 %	01-feb-22	+ 6,6 %
Messico	Coviqsa	01-gen-21	+ 3,2 %	01-gen-22	+ 7,4 %
	Conipsa	01-gen-21	+ 3,2 %	01-gen-22	+ 6,8 %
	RCO-FARAC	01-feb-21	+ 4,1 %	15-feb-22	+ 8,1 %
	Autovim	01-feb-21	+ 0,0 %	15-feb-22	+ 7,4 %
	Cotesa	01-feb-21	+ 5,9 %	15-feb-22	+ 10,5 %
Argentina	Ausol			17-feb-22	+ 26,4%
	GCO	01-lug-21	+ 9,9 %		
India	JEPL	01-set-21	+ 7,0%	-	-
	TTPL	01-set-21	+ 5,2%	-	-
Portorico	APR	01-gen-21	+ 1,2 %	01-gen-22	+ 1,2%
	Metropistas	01-gen-21	+ 3,8 %	01-gen-22	+ 2,9%
USA	ERC	-	-	01-gen-22	+ 5,6 %

Si precisa che, a seguito degli accordi di fine 2019 con il Ministero delle Opere Pubbliche (“MOP”), Autopista Central non ha applicato l’incremento tariffario reale del 3,5% iscrivendo la corrispondente quota di ricavo non percepita quale credito nei confronti della stessa Autorità.

Si evidenzia che, a fronte delle richieste di Gruppo Concessionario del Oeste (GCO) e Ausol relative agli adeguamenti tariffari per gli anni 2020, 2021 e 2022 come previsti dagli accordi di concessione vigenti, l’Autorità argentina ha concesso dal 1° luglio 2021 alle due società un adeguamento del 9,9% e dal 17 febbraio 2022 un ulteriore adeguamento del 26,4%, comunque in misura significativamente inferiore alle richieste avanzate. Le Concessionarie continueranno a perseguire i propri diritti per il riconoscimento degli accordi in essere.

Gruppo Abertis	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni)	66.962	55.250	11.712	21,2%
<i>Cambi medi (valuta/€)</i>				
Real brasiliano	6,38	5,89	-	-8%
Peso cileno	898,39	903,14	-	1%
Peso messicano	23,99	24,52	-	2%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	4.854	4.054	800	20%
EBITDA	3.350	2.627	723	28%
FFO	2.096	1.608	488	30%
Investimenti	652	510	142	28%
	31.12.2021	31.12.2020	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	23.958	25.858	-1.900	-7%

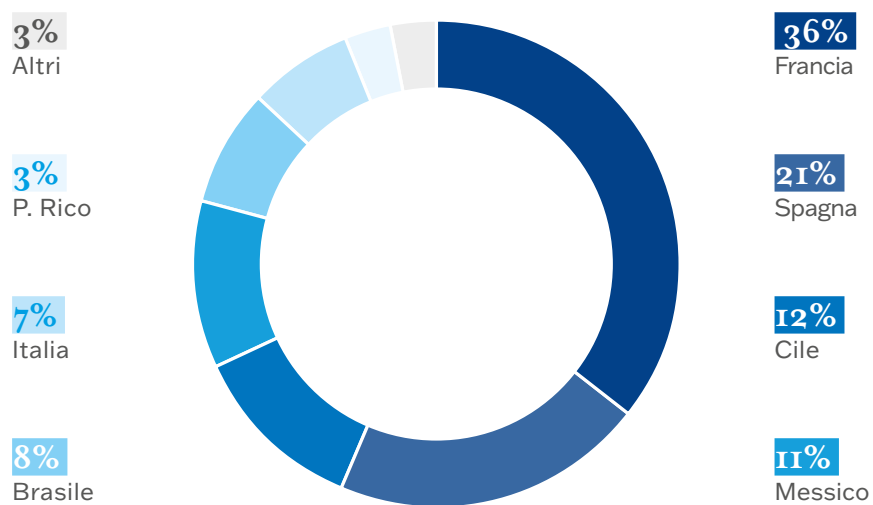
Nel 2021 i **ricavi operativi** ammontano complessivamente a 4.854 milioni di euro e si incrementano di 800 milioni di euro (+20%) rispetto al 2020, prevalentemente per la ripresa dei volumi traffico e le variazioni di perimetro che contribuiscono per circa 170 milioni di euro. In particolare, rilevano il consolidamento per l’intero esercizio 2021 del gruppo messicano Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings (per complessivi 300 milioni di euro), che compensano parzialmente la scadenza delle concessioni di Centrovias in Brasile (giugno 2020) e di Acesa e Inviat in Spagna (agosto 2021), per complessivi 134 milioni di euro.

Nel 2021 l'EBITDA è pari a 3.350 milioni di euro e si incrementa di 723 milioni di euro (+28%) rispetto al 2020, riflettendo principalmente la commentata ripresa del traffico e gli effetti delle variazioni del perimetro del gruppo.

Paese	EBITDA		
	2021	2020	Var. %
Francia	1.195	972	23%
Spagna	721	703	3%
Cile	394	281	39%
Messico ⁽¹⁾	365	183	n.s.
Brasile	257	234	10%
Italia	209	150	39%
Porto Rico	117	85	38%
USA ⁽¹⁾	42	-6	n.s.
India	22	17	29%
Argentina	22	15	47%
Altre attività	6	-7	n.s.
Totale	3.350	2.627	28%

¹ Il gruppo messicano RCO contribuisce ai risultati 2020 per 8 mesi a partire da maggio; ERC (USA) è consolidata da fine 2020

Ripartizione EBITDA 2021 per area geografica



Si evidenzia che Abertis ha rilevato nel 2021 una rettifica in riduzione del valore dei diritti concessori delle attività brasiliane (477 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale) per la revisione delle proiezioni economico-finanziarie e patrimoniali. Inoltre, per le due concessionarie spagnole la cui concessione è terminata nel corso del 2021, è stato rivisto in riduzione il valore dei crediti regolatori di Invicat nei confronti del Concedente per 202 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale ed è stato rivisto in aumento il valore dei crediti regolatori di Acesa per 277 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale.

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** del gruppo Abertis nel 2021 è pari a 2.096 milioni di euro e si incrementa di 488

milioni di euro (+30%) rispetto al 2020. Tale aumento dipende dal miglioramento della performance operativa (EBITDA), in parte compensato da maggiori oneri finanziari netti, anche conseguenti l'acquisizione del controllo del gruppo Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings, e da maggiori oneri fiscali correnti.

Gli **investimenti** del gruppo Abertis nel 2021 ammontano complessivamente a 652 milioni di euro (510 milioni di euro nel 2020) e sono principalmente relativi al Brasile (Contorno di Florianopolis, duplicazioni di Via Paulista e interventi di risanamento profondo della pavimentazione), Francia (in particolare Plan de Relance e Plan Investissement Autoroutier) e Italia.

Paese	Investimenti	
	2021	2020
Brasile	284	193
Francia	229	169
Italia	75	24
Spagna	19	18
Cile	17	36
Messico	15	26
Altre attività	13	44
Totale	652	510

Il **Debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 23.958 milioni di euro, in diminuzione di 1.900 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (25.858 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato di:

- l'FFO al netto degli investimenti pari a 1.444 milioni di euro nel 2021;
- l'incasso della cessione di partecipazioni non di controllo (A'lienor e Sanef Aquitaine in Francia e Road Management Group in Gran Bretagna) per circa 260 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi agli azionisti da parte di Abertis HoldCo per 594 milioni di euro;
- le emissioni obbligazionarie ibride effettuate a gennaio 2021 da Abertis Infraestructuras Finance per complessivi 750 milioni di euro di valore nominale.

Si evidenzia che al 31 dicembre 2021, il gruppo Abertis vanta crediti regolatori verso i vari Enti concedenti per 1.872 milioni di euro (2.015 milioni di euro al 31 dicembre

2020) principalmente riferibili a misure di compensazione di specifici investimenti in particolare di Acesa e Invicat. Tali società, a seguito della scadenza delle rispettive concessioni in data 31 agosto 2021, hanno provveduto a richiedere formalmente agli enti concedenti la liquidazione degli importi sia a compensazione degli investimenti che della garanzia di traffico.

Alla data del presente comunicato stampa gli Enti concedenti hanno corrisposto 1.136 milioni di euro in relazione alla compensazione degli investimenti (1.070 milioni di euro per Acesa e 66 milioni di euro per Invicat), come più ampiamente descritto nel paragrafo Eventi concessori, regolatori e legali rilevanti.

Al 31 dicembre 2021 il gruppo Abertis presenta una riserva di liquidità di 8.541 milioni di euro, composta da:

1. 3.817 milioni di euro disponibilità liquide e/o investite a breve termine;
2. 4.724 milioni di euro linee committed.

Alla data di redazione del presente comunicato, i covenant finanziari con clausole di default previsti dagli accordi di finanziamento delle società del gruppo Abertis risultano rispettati.

Attività autostradali estere

Atlantia gestisce direttamente circa 1.500 chilometri attraverso 12 concessioni in Brasile, Cile e Polonia.

Paese	Numero concessioni	Chilometri gestiti
Brasile	3	1.121
Cile	8	327
Polonia	1	61
Totale	12	1.509

Si segnala che la concessione di Triangulo do Sol Auto-Estradas (Brasile), la cui scadenza originaria era fissata a settembre 2021, è stata estesa fino al 3 aprile 2022 quale misura di riequilibrio prevista contrattualmente.

Nel 2021 il traffico delle attività autostradali estere è aumentato complessivamente del 19,2% rispetto al 2020, in particolare in Cile, che ha registrato un incremento del 34,6% come indicato nella tabella seguente.

Paese	Traffico (milioni di km percorsi)		
	2021	2020	Var. %
Brasile	4.223	3.893	8,5%
Cile	3.786	2.812	34,6%
Polonia	953	813	17,2%
Totale	8.961	7.517	19,2%

Nella tabella seguente sono riportati gli adeguamenti tariffari applicati nel 2021, oltre quelli riconosciuti per il periodo successivo al 31 dicembre 2021 e già in vigore alla data di approvazione del presente documento.

		2021		2022	
		entrata in vigore	variazione %	entrata in vigore	variazione %
Brasile	Triangulo do Sol Auto Estradas	01-lug-21	+ 8,1 %	-	-
	Rodovias das Colinas	01-lug-21	+ 8,1 %	-	-
	Rodovia MG050	12-ago-21	+ 6,8 %	-	-
Cile	Costanera Norte	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 6,7 %
	Vespucio Sur	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 6,7 %
	Nororiente	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 10,4 %
	AMB	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 8,3 %
	Los Lagos	01-gen-21	+ 2,7 %	01-gen-22	+ 6,7 %
	Litoral Central	10-gen-21	+ 2,7 %	10-gen-22	+ 6,7 %
Polonia	Stalexport Autostrada Malopolska	01-ott-21	+ 10,0 %	-	-
		solo pesanti		-	-

Come per Autopista Central, a seguito degli accordi con il MOP di fine 2019, anche Costanera Norte e Vespucio Sur non hanno applicato l'incremento tariffario reale

del 3,5% iscrivendo la corrispondente quota dei relativi mancati ricavi come credito nei confronti dell'Autorità (23 milioni di euro al 31.12.2021).

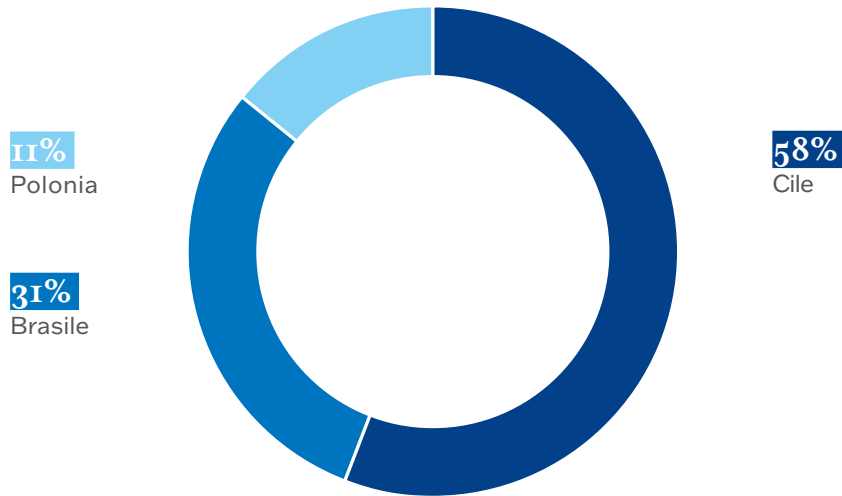
Altre attività autostradali estere	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni)	8.961	7.517	1.444	19,2%
<i>Cambi medi (valuta/€)</i>				
Real brasiliano	6,38	5,89		-8%
Peso cileno	898,39	903,14		1%
Zloty polacco	4,57	4,44		-3%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	569	471	98	21%
EBITDA	402	326	76	23%
FFO	386	302	84	28%
Investimenti	74	104	-30	-29%
	31.12.2021	31.12.2020	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	191	422	231	n.s.

I **ricavi operativi** del 2021 ammontano complessivamente a 569 milioni di euro e si incrementano di 98 milioni di euro (+21%) rispetto al 2020, principalmente per il traffico e per gli incrementi tariffari riconosciuti, parzialmente compensati dall'effetto negativo della svalutazione del real brasiliano.

L'**EBITDA** risulta pari a complessivi 402 milioni di euro e aumenta di 76 milioni di euro (+23%) rispetto al 2020 essenzialmente per la performance delle società concessionarie cilene (+73 milioni di euro), in relazione alla ripresa dei volumi di traffico e agli incrementi tariffari ottenuti.

Milioni di euro Paese	EBITDA		
	2021	2020	Var. %
Cile	232	159	46%
Brasile	126	132	-5%
Polonia	44	35	26%
Totale	402	326	23%

Ripartizione EBITDA per area geografica



Il **Cash Flow Operativo (“FFO”)** nel 2020 è pari a 386 milioni di euro e si incrementa di 84 milioni di euro (+28%) rispetto al 2020, principalmente per la migliore performance operativa.

Gli **investimenti** nel 2021 ammontano a 74 milioni di euro (104 milioni di euro nel 2020), di cui 50 milioni di

euro in Cile, e sono relativi in particolare ai costi per gli espropri propedeutici all’avvio dei lavori delle concessionarie Americo Vespucio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68, secondo quanto disposto dai rispettivi contratti di concessione.

Milioni di euro Paese	Investimenti	
	2021	2020
Cile	50	70
Brasile	14	25
Polonia	10	9
Totale	74	104

Il **Debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è di 191 milioni di euro, in riduzione di 231 milioni di euro rispetto al 2020 (422 milioni di euro al 31 dicembre 2020), principalmente per l’FFO generato al netto degli investimenti di 309 milioni di euro, in parte utilizzato per la restituzione ad Atlantia del finanziamento infragruppo concesso ad Autostrade dell’Atlantico (79 milioni di euro) e per il pagamento dei dividendi di Stalexport (quota minoranze pari a 15 milioni di euro).

Si evidenzia infine che le concessionarie cilene presentano al 31 dicembre 2021 crediti regolatori iscritti in base agli accordi concessori per 1.068 milioni di euro, in linea con il dato dell’esercizio precedente (1.059 milioni di euro).

Alla data di redazione del presente comunicato, i covenant finanziari previsti dagli accordi di finanziamento risultano rispettati.

Gruppo Aeroporti di Roma (ADR)

Gruppo Aeroporti di Roma	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Passeggeri, milioni)	14,0	11,5	2,5	22,1%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	528	272	256	94%
di cui Ricavi Aviation	198	171	27	16%
di cui Riconoscimento perdita Covid	219	0	219	n.s.
EBITDA	262	28	234	n.s.
FFO	282	-4	286	n.s.
Investimenti	175	152	23	15%
	31.12.2021	31.12.2020	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	1.672	1.426	246	17%

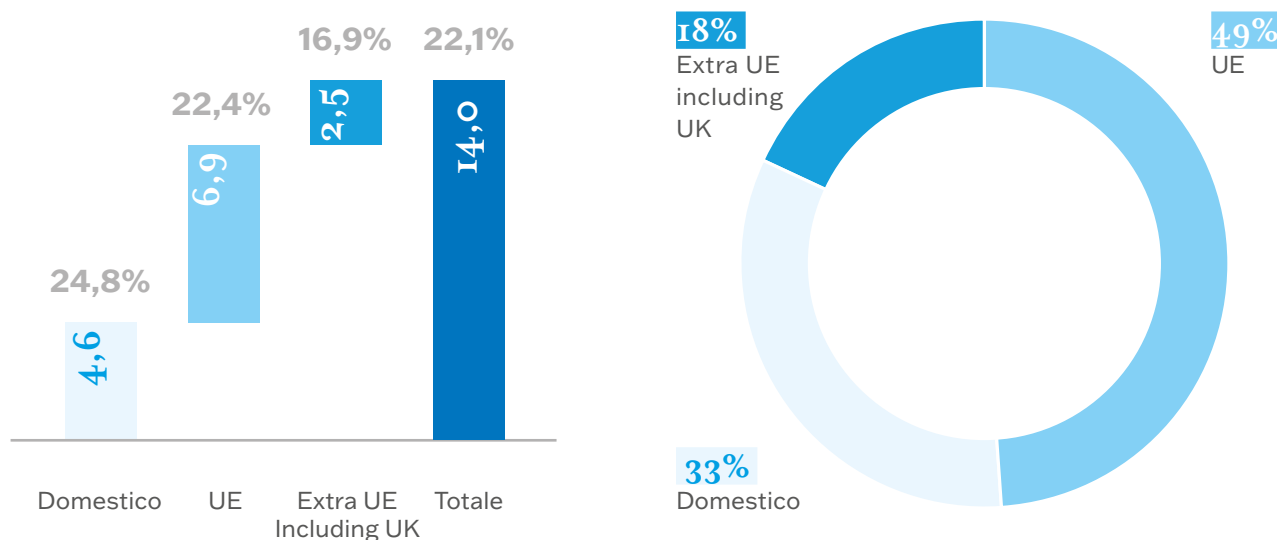
Nel 2021, il sistema aeroportuale romano ha registrato 14,0 milioni di passeggeri, con un incremento pari al 22,1% rispetto al 2020, pur rimanendo ancora inferiore ai livelli pre-crisi pandemica (-71,7% verso il 2019). La contrazione del traffico nella prima parte dell'anno, penalizzata dal confronto con un 2020 solo parzialmente condizionato dalla pandemia, è stata più che compensata dalla ripresa dei volumi nei mesi estivi. Tale ripresa è stata maggiormente trainata dai segmenti domestico e UE, con crescite rispettivamente del 24,8% e del

22,4%, mentre risulta più graduale il recupero del segmento Extra UE (+16,9%).

Si evidenzia inoltre che i corrispettivi unitari medi di Fiumicino e Ciampino si sono ridotti per entrambi gli scali del 4,1% rispetto al 2020 a decorrere dal 1° marzo 2021, riflettendo, oltre ai parametri già determinati per il quinquennio 2017-2021, l'indice di inflazione pari al -0,2%, la riprogrammazione a causa della pandemia degli investimenti pervisti per il 2020, nonché il differimento dell'applicazione del premio qualità/ambiente.

Composizione del traffico 2021 per il sistema aeroportuale romano

(milioni di passeggeri e variazione 2021/2020)



I **ricavi operativi** sono pari a 528 milioni di euro e si incrementano di 256 milioni di euro (+94%) rispetto al 2020, principalmente per il contributo pubblico (219 milioni di euro), spettante ad Aeroporti di Roma, a valere sul “fondo danni Covid” per i gestori aeroportuali (Legge 178/2020) a fronte delle perdite conseguenti la pandemia nel periodo marzo-giugno 2020 conseguenti la pandemia, di cui il 50% incassato l'8 marzo 2022.

Al netto di tale partita, i ricavi operativi ammontano a 309 milioni di euro (+37 milioni di euro, +14% rispetto al 2020) e sono così composti:

1. i ricavi per servizi aeronautici sono pari a 198 milioni di euro, con un aumento di 27 milioni di euro (+16%) in relazione alla ripresa dei volumi di traffico e al miglioramento dei load factor;
2. gli altri ricavi operativi ammontano a 111 milioni di euro, con un incremento di 10 milioni di euro (10%) principalmente per maggiori proventi da attività commerciali e parcheggi per effetto del citato incremento dei passeggeri e per il contributo apportato dal consolidamento della nuova.

L'**EBITDA** risulta positivo per 262 milioni di euro ed in crescita di 234 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente per effetto del citato contributo a fronte delle perdite Covid. Al netto di tale partita, l'EBITDA risulta in crescita di 15 milioni di euro per l'aumento dei ricavi operativi, parzialmente compensato dall'incremento degli oneri di gestione aeroportuale sia per l'aumento dei costi di energia elettrica sia per la riapertura del terminal T1 nel mese di agosto 2021. Si rileva inoltre un aumento del costo del personale a fronte dei maggiori volumi di attività gestiti e del minor ricorso agli ammortizzatori sociali rispetto al 2020.

Aeroporti di Roma ha svalutato nel 2021 crediti per 134 milioni di euro vantati nei confronti di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, a seguito dell'aggiornamento delle valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle condizioni di recuperabilità del credito inizialmente previste.

Il **Cash Flow Operativo (“FFO”)** è positivo per 282 milio-

ni di euro (negativo per 4 milioni nel 2020), riflettendo il contributo a fronte delle perdite Covid e il miglioramento dei risultati operativi.

Gli **investimenti** realizzati ammontano a 175 milioni di euro (152 milioni di euro nel 2020) e sono relativi ai lavori di espansione del Terminal 1. Sono stati inoltre avviati i lavori di ristrutturazione del Terminal 3.

Il **Debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 1.672 milioni di euro, in aumento di 246 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (1.426 milioni di euro) in relazione principalmente per gli investimenti dell'anno.

Si evidenzia che, ad aprile 2021 Aeroporti di Roma ha collocato sul mercato, sotto programma EMTN, un nuovo prestito obbligazionario “Sustainability-Linked” (primo aeroporto al mondo) per un importo nominale pari a 500 milioni di euro e cedola a tasso fisso dell'1,75%, con scadenza 2031, soggetta all'applicazione di uno step-up fino ad un massimo di 25 bps, a partire dal 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato dalla società.

In data 30 giugno 2021 Aeroporti di Roma ha rimborsato anticipatamente il prestito bancario garantito dalla SACE per un importo pari a 200 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2021 il gruppo Aeroporti di Roma dispone di una riserva di liquidità pari a 912 milioni di euro, composta da:

1. 662 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite a breve termine;
2. 250 milioni di euro riconducibili a una linea finanziaria committed di tipo revolving che presenta un periodo di utilizzo residuo medio di circa un anno e tre mesi.

Si sottolinea infine che, stante il perdurare della crisi pandemica, la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei limiti imposti dai covenant finanziari inclusi nei contratti di finanziamento bancari è stata da ultimo estesa, da tutte le controparti, fino al 30 giugno 2022 incluso.

Gruppo Aéroports de la Côte D'Azur (ACA)

Gruppo Aéroports de la Côte d'Azur	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Passeggeri, milioni)	6,5	4,6	1,9	42,8%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	174	134	40	30%
di cui Ricavi Aviation	96	73	23	32%
EBITDA	56	20	36	n.s.
FFO	67	-17	84	n.s.
Investimenti	44	41	3	7%
	31.12.2021	31.12.2020	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	954	976	-22	-2%

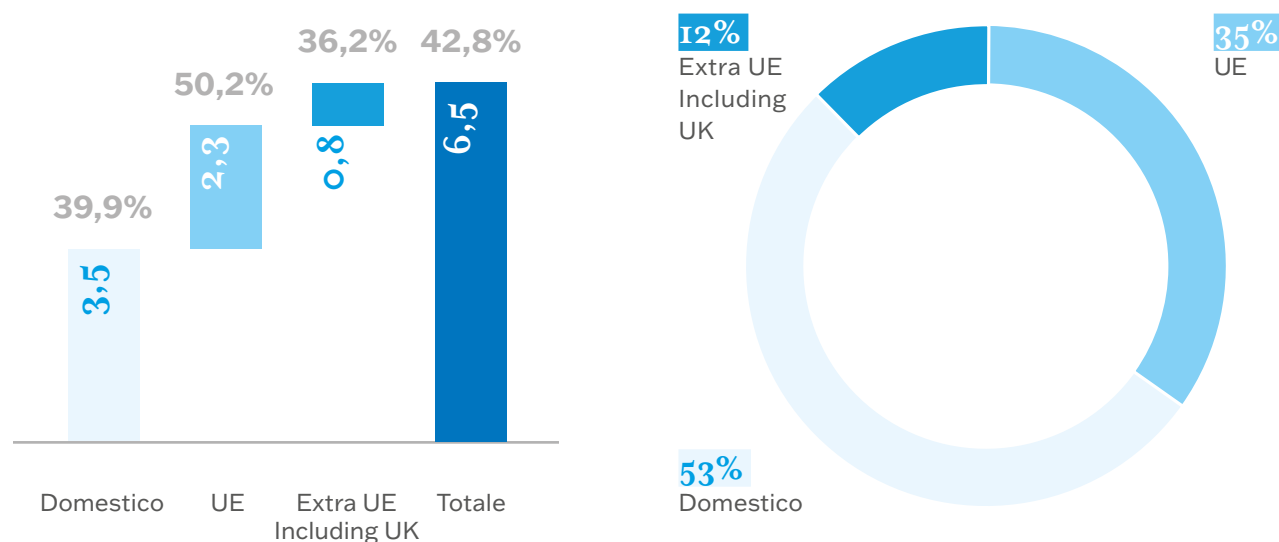
Nel 2021, il sistema aeroportuale della Costa Azzurra ha accolto 6,5 milioni di passeggeri registrando una crescita del traffico del 42,8% rispetto al 2020, pur rimanendo ancora inferiore ai livelli pre-crisi pandemica (-54,8% verso il 2019). La crescita del traffico risulta trainata sia dal settore domestico (+39,9%) che da quello

EU (+50,2%), in particolare per effetto del recupero dei flussi turistici a partire dalla stagione estiva e a seguito del progressivo rilascio delle restrizioni alla mobilità.

Si evidenzia inoltre che sono stati riconosciuti gli incrementi tariffari a fine 2020 e 2021 pari a +3,0% e +3,2% rispettivamente.

Composizione del traffico 2021 per l'aeroporto di Nizza

(milioni di passeggeri e variazione 2021/2020)



I **ricavi operativi** sono pari a 174 milioni di euro e si incrementano di 40 milioni di euro (+30%) rispetto al 2020, per effetto della ripresa del traffico e, in misura minore, per gli incrementi tariffari riconosciuti a fine 2020 e 2021.

L'**EBITDA**, pari a 56 milioni di euro, aumenta di 36 milioni di euro rispetto al 2020, riflettendo l'incremento dei ricavi e il contenimento dei costi operativi tramite un utilizzo parziale dell'infrastruttura aeroportuale.

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** è positivo per 67 milioni di euro con un incremento di 84 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente per la migliore performance operativa.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 44 milioni di euro (41 milioni di euro nel 2020) e principalmente relativi agli interventi essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi, oltre che per aumentare la sostenibilità dell'aeroporto.

Il **Debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 954 milioni di euro, in decremento di 22 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (976 milioni di euro), per

effetto dell'FFO al netto degli investimenti dell'esercizio (23 milioni di euro) e degli strumenti finanziari derivati di Azzurra Aeroporti (20 milioni di euro), compensata dalla variazione negativa del capitale d'esercizio di ACA (22 milioni di euro).

Nel 2021, Aéroports de la Côte d'Azur ha formalizzato l'estensione di 12 mesi della scadenza dei finanziamenti bilaterali per complessivi 67 milioni di euro con garanzia di BPI France, originariamente prevista entro luglio 2021.

Si sottolinea che, la deroga alle conseguenze derivanti dal previsto superamento dei limiti imposti dai covenant finanziari inclusi nei contratti di finanziamento bancari è stata estesa, da tutte le controparti, fino al 31 dicembre 2021 incluso, e fino al 30 giugno 2022 per i finanziamenti con BEI.

Si segnala inoltre che Aéroports de la Côte d'Azur ha collocato a luglio 2021 due prestiti obbligazionari con scadenza 12 e 15 anni per complessivi 90 milioni di euro. Inoltre, sono stati firmati e non ancora erogati prestiti bancari per un totale di 60 milioni di euro.

Gruppo Telepass

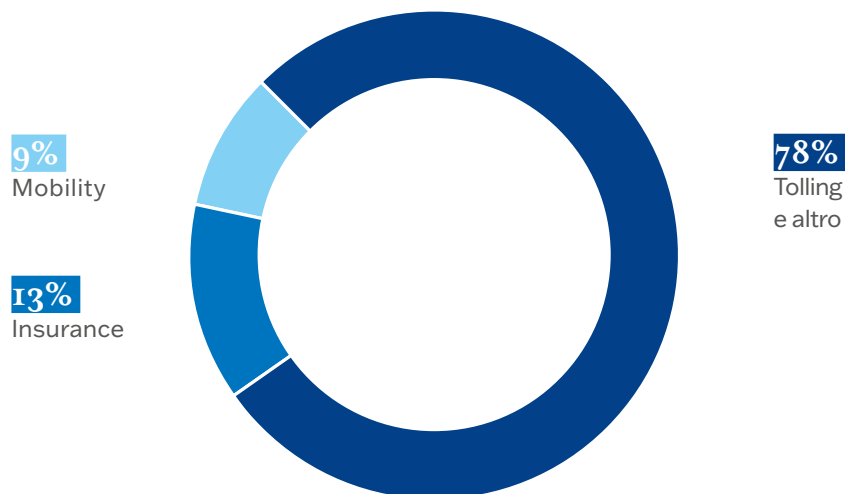
Gruppo Telepass	2021	2020	variazione	variazione %
Apparati Telepass (Milioni)	9,4	9,0	0,4	4%
Numero sottoscrittori Telepass Pay (Migliaia)	647	549	98	18%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	268	234	34	15%
EBITDA	121	118	3	3%
FFO	105	100	5	5%
Investimenti	81	87	-6	-7%
	31.12.2021	31.12.2020	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	616	557	59	11%

Nel 2021 è continuata la crescita della base clienti con riferimento sia agli apparati attivi Telepass (+4%) sia alle sottoscrizioni di Telepass Pay (+18%).

Nel 2021 il gruppo Telepass ha generato ricavi operativi per 268 milioni di euro (composti da 206 milioni di

euro per servizi di telepedaggio, 35 milioni di euro per servizi di assistenza, soccorso stradale e distribuzione di polizze assicurative e 24 milioni di euro per servizi di mobilità) con un aumento di 34 milioni di euro (+15%) rispetto al 2020, per l'espansione generale dei volumi delle linee di business del gruppo.

Ripartizione ricavi operativi per business



L'**EBITDA** del gruppo Telepass è pari a 121 milioni di euro, con un incremento di 3 milioni di euro (+3%) rispetto al 2020 in quanto l'incremento dei ricavi operativi è quasi interamente compensato dai costi per i maggiori volumi realizzati (costi di distribuzione e commercializzazione) e dai maggiori costi dei sistemi tecnologici e della struttura organizzativa (principalmente IT e incremento organici), nonché dalla sanzione della AGCM (2 milioni di euro).

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** è positivo per 105 milioni di euro e si incrementa di 5 milioni di euro (+5%) rispetto al 2020.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 81 milioni di euro

(87 milioni di euro nel 2020), relativi principalmente alla realizzazione di progetti strategici (incluso il progetto di Digital Transformation), acquisto di licenze software, acquisizione di apparati di telepedaggiamento e realizzazione nuove sedi di Roma e Firenze.

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 616 milioni di euro (di cui 546 milioni di euro verso il gruppo Autostrade per l'Italia), in aumento di 59 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (557 milioni di euro), a seguito del pagamento dei dividendi per 105 milioni di euro, parzialmente compensato dall'FFO al netto degli investimenti (24 milioni di euro) e dalla variazione positiva del capitale di esercizio (29 milioni di euro).

6.5 Performance economico-finanziaria e patrimoniale di Atlantia

Premessa

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

Il Consiglio di Amministrazione ha in proposito esaminato il Piano Pluriennale 2022-2025 che prevede nel corso del 2022 il sostanziale miglioramento dei principali indicatori economici, finanziari e patrimoniali di Atlantia e delle principali società partecipate. Sono state anche aggiornate le valutazioni sui fattori di rischio e di incertezza descritti nel bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 ed in particolare quelle derivanti dalla situazione di Autostrade per l'Italia per la quale, prendendo atto dell'avanzamento positivo delle condizioni sospensive, come ampiamente descritto nel seguito, si prevede il perfezionamento della cessione.

Accordo per la cessione di Autostrade per l'Italia S.p.A.

In data 12 giugno 2021 Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A., veicolo societario costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (nel seguito "il Consorzio"), l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06% del capitale sociale) detenuta in Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "Accordo").

Il prezzo fissato dall'Accordo è pari a 8.014 milioni di euro e prevede, inoltre, una "ticking fee" a favore di Atlantia pari al 2% annuo del prezzo a partire dal 1° gennaio 2021 fino alla data di closing, oltre all'eventuale ristoro derivante dai mancati ricavi per impatti Covid per le perdite sul traffico subite a seguito della pandemia Covid-19 nel periodo compreso tra il 1° luglio e la prima tra (i) il 31 dicembre 2021 e (ii) la data del Closing, in misura non superiore a 264 milioni di euro.

Alla data odierna il perfezionamento dell'Accordo risulta ancora subordinato all'avveramento delle seguenti condizioni sospensive:

1. efficacia dell'accordo transattivo tra Autostrade per l'Italia e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ("MIMS") per la definizione della Procedura di Contestazione avviata con Atto del MIMS del 16 ago-

sto 2018 nonché dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e del Piano Economico Finanziario ("PEF").

2. autorizzazione da parte di BEI al cambio di controllo sui finanziamenti in essere con la stessa per circa 1,2 miliardi di euro.

In relazione alla condizione sospensiva sub a), sono in ogni caso intervenuti i seguenti fatti di rilievo: (i) il 14 ottobre 2021 ASPI e il MIMS hanno sottoscritto l'accordo transattivo per la definizione della Procedura di Contestazione che recepisce il contenuto dell'intesa raggiunta tra Autostrade per l'Italia e le autorità locali liguri, rimanendo tuttavia invariato l'importo di euro 3,4 miliardi di euro di risorse compensative a carico di Autostrade per l'Italia originariamente previsto ("Atto Transattivo"); (ii) Autostrade per l'Italia ha provveduto all'aggiornamento dell'Atto Aggiuntivo e del PEF, come richiesto dal MIMS con nota del 26 ottobre 2021, al fine di recepire i contenuti dell'intesa raggiunta con le autorità liguri e gli effetti economici derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, secondo le indicazioni dell'ART per l'intero settore autostradale e altre richieste del MIMS; (iii) Il 22 dicembre il CIPESS ha espresso parere favorevole sulle bozze aggiornate dell'Atto Aggiuntivo e del PEF, con talune prescrizioni che sono state ritenute tutte accoglibili da parte di Autostrade per l'Italia e del Consorzio.

La delibera del CIPESS è in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti. L'Atto Aggiuntivo e il PEF dovranno poi essere approvati con un Decreto interministeriale MIMS/MEF, anch'esso sottoposto a registrazione da parte della Corte dei Conti. Parimenti è ancora in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti l'Atto Transattivo.

In merito al punto sub b), si segnala che Autostrade per l'Italia ha ricevuto dalla Banca Europea per gli Investimenti la comunicazione di consenso al cambio di controllo a favore del Consorzio formato da CDP Equity, The Blackstone Group International Partners e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (il "Consorzio") e la conseguente liberazione delle garanzie prestate da Atlantia ("waiver and/or consent"). La formalizzazione delle variazioni ai contratti di finanziamento avverrà nelle prossime settimane.

La Long Stop Date per l'avveramento di tutte le condizioni sospensive è il 31 marzo 2022, fermo restando che qualora le condizioni sospensive non si fossero avverate o non fossero state rinunciate, la Long Stop Date potrà essere posticipata, su richiesta di una delle parti, fino al 30 giugno 2022. Ai fini del perfezionamento del closing, si ricorda che le concessioni del gruppo Autostrade per l'Italia dovranno essere valide ed efficaci. L'Accordo prevede degli obblighi di indennizzo in capo ad Atlantia e a favore del Consorzio in relazione a due tipologie di contenziosi ("Special Indemnities"):

- a) i procedimenti penali e civili pendenti o futuri connessi all'evento Polcevera, altri procedimenti correlati a fattispecie facenti capo ad obblighi di manutenzione, nonché i procedimenti civili, tutti elencati nell'Accordo (per un valore massimo indennizzabile di 459 milioni di euro);
- b) il procedimento penale di natura ambientale, con richiesta di risarcimento danni del Ministero dell'Ambiente (per un valore massimo indennizzabile di 412 milioni di euro).

Con riferimento al punto a), l'Accordo prevede un onere a esclusivo carico di Atlantia nel limite di 150 milioni di euro, oltre il quale, fermo restando il valore massimo indennizzabile pari a 459 milioni di euro, è previsto un meccanismo di condivisione dei rischi tra compratore e venditore con una quota a carico di Atlantia pari al 75%.

Altri eventi di rilievo

Gestione delle partecipazioni

Nell'ambito delle attività di M&A si segnala:

1. la cessione del 49% di Telepass per 1.056 milioni di euro al gestore di investimenti globale Partners Group;
2. la razionalizzazione del portafoglio con la riduzione dal 23,9% al 15,9% della quota detenuta in Hochtief (fair value pari a 430 milioni di euro), la cessione del 59,4% di Pavimental ad Autostrade per l'Italia (11 milioni di euro), nonché dell'87,14% di Fiumicino Energia ad Aeroporti di Roma per 10 milioni di euro;
3. l'investimento nell'1,66% di Volocopter (15 milioni di euro), operante nello sviluppo di soluzioni innovative

e sostenibili per la mobilità aerea urbana;

4. la sottoscrizione a gennaio 2022 del contratto per l'acquisizione del 100% di Yunex Traffic, uno dei più importanti operatori globali attivi nel settore dell'Intelligent Transport Systems e delle Smart Mobility, per 950 milioni di euro, il cui closing è previsto entro settembre 2022.

Gestione finanziaria

Si segnala, nel corso del 2021, la definizione di un piano di *Capital deployment* per (i) una crescita organica delle società del Gruppo, con supporti finanziari mirati a cogliere opportunità di sviluppo, garantendo alle stesse equilibrio patrimoniale, (ii) l'individuazione di nuove opportunità di investimento con un focus su innovazione e mobilità, e (iii) la remunerazione degli azionisti.

La nuova politica di remunerazione degli azionisti comunicata al mercato lo scorso 16 giugno 2021 prevede:

1. la distribuzione di circa 600 milioni di euro per l'esercizio 2021, con una crescita annua per gli esercizi 2022 e 2023 stimata tra il 3% e il 5%;
2. un programma di riacquisto di azioni proprie, già approvato da parte dell'Assemblea degli Azionisti del 3 dicembre 2021, su un numero massimo di 125.000.000 azioni, corrispondente a circa il 15% del capitale sociale, per un corrispettivo massimo di 2 miliardi di euro, e contestuale annullamento, senza riduzione del capitale sociale.

Per le attività 2021 di liability management si rinvia ai commenti sul debito finanziario netto nel seguito riportati.

Performance economica

Conto economico riclassificato

Milioni di euro		2021	2020	Variazione
Dividendi		419	502	-83
Plusvalenze/(Minusvalenze) da cessione		1.032	-4	1.036
Rettifiche di valore		-104	-219	115
Gestione partecipazioni	(A)	1.347	279	1.068
Interessi passivi sul debito e altri oneri finanziari netti		-94	-127	33
Proventi/(Oneri) netti su strumenti finanziari derivati		-5	-231	226
Gestione finanziaria	(B)	-99	-358	259
Costo del lavoro		-31	-18	-13
Altri costi operativi netti		-29	-32	3
Accantonamenti a fondi		-77	-	-77
Gestione operativa	(C)	-137	-50	-87
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(D)	-1	-2	1
Risultato prima delle imposte	(E= A+B+C+D)	1.110	-131	1.241
Proventi/(Oneri) fiscali	(F)	59	102	-43
Utile/(Perdita) del periodo	(E+F)	1.169	-29	1.198

La **gestione partecipazioni** recepisce principalmente la plusvalenza dalla cessione del 49% di Telepass (1.030 milioni di euro, al netto delle success fee), oltre ai dividendi da partecipate riepilogati nella seguente tabella.

Milioni di euro	2021	2020	Variazione
Abertis HoldCo	297	432	-135
Telepass	53	-	53
Hochtief	44	69	-25
Stalexport Autostrady	21	1	20
Aero 1 Global (Getlink)	4	-	4
Dividendi da società partecipate	419	502	-83

Nel 2021, come nel 2020, non si rilevano dividendi deliberati e distribuiti da società partecipate del settore aeroportuale.

Infine, la gestione delle partecipazioni rileva le svalutazioni di Azzurra Aeroporti per 87 milioni di euro), a se-

guito dei test di impairment per gli aggiornamenti delle proiezioni economico-finanziarie delle concessionarie aeroportuali conseguenti alla pandemia da Covid-19, e Aeroporto di Bologna per 17 milioni di euro (il cui valore residuo è allineato al valore di borsa al 31 dicembre 2021).

La performance della **gestione finanziaria** è riepilogata nella seguente tabella.

Milioni di euro	2021	2020	Variazione
Prestiti obbligazionari	-51	-33	-18
Linee term loan	-21	-39	18
Linee revolving credit facility	-4	-58	54
Collar financing e altri proventi/(oneri) finanziari netti	-18	3	-21
Interessi passivi sul debito e altri oneri finanziari (A)	-94	-127	33
Proventi/(Oneri) da valutazione su strumenti finanziari derivati	92	-98	190
Oneri realizzati su strumenti finanziari derivati	-30	-41	11
Riclassifica a conto economico riserva di cash flow hedge	-67	-92	25
Proventi / (Oneri) netti su strumenti finanziari derivati (B)	-5	-231	226
Gestione finanziaria (A+B)	-99	-358	259

La variazione positiva per 259 milioni di euro rispetto al 2020 è originata essenzialmente da:

1. minori oneri da valutazione su strumenti finanziari derivati di non hedge accounting (190 milioni di euro), riconducibili alla variazione positiva del fair value degli Interest Rate Swap Forward Starting a seguito dell'incremento dei tassi di interesse nel 2021 e dell'opposto andamento nel 2020;
2. minori interessi passivi sulle linee revolving (54 milioni di euro), non utilizzate a partire da gennaio 2021;
3. minori oneri (25 milioni di euro) per il rilascio della riserva negativa di Cash Flow Hedge, principalmente

a fronte di emissioni prima previste nel 2020 e nel 2021 poi considerate non più necessarie alla luce delle mutate previsioni finanziarie della Società;

4. maggiori altri oneri finanziari per costi relativi all'estinzione anticipata volontaria del contratto di collar financing (22 milioni di euro);
5. maggiori oneri per prestiti obbligazionari a seguito dell'emissione a febbraio 2021 da 1.000 milioni di euro, cedola annuale pari al 1,875%, compensati dai minori oneri su linee term loan a seguito dei rimborsi per complessivi 2.500 milioni di euro dell'esercizio.

La **gestione operativa** è negativa per 137 milioni di euro, rispetto al saldo negativo di 50 milioni di euro del 2020.

Milioni di euro	2021	2020	Variazione
Salari e stipendi	-20	-22	2
Incentivazione del personale	-11	4	-15
Costo del lavoro (A)	-31	-18	-13
Costi per gestione corrente	-15	-14	-1
Progetti e altri costi straordinari	-14	-18	4
Altri costi operativi netti (B)	-29	-32	3
Accantonamenti a fondi (C)	-77	-	-77
Gestione operativa (A+B+C)	-137	-50	-87

La variazione è originata principalmente dagli accantonamenti a fondi rischi del 2021 pari a 77 milioni di euro e dal maggior costo del lavoro (13 milioni di euro) determinato dalla componente variabile della remunerazione, che nel 2020 beneficiava del rilascio di accantonamenti di esercizi precedenti per obiettivi non raggiunti. Il costo per la remunerazione ordinaria si riduce di 2 milioni di euro per la minore forza media impiegata nel 2021.

I **proventi fiscali** ammontano a 59 milioni di euro (102 milioni di euro nel 2020) in relazione al risultato fiscale negativo del 2021, tenuto conto della rilevanza fiscale dei dividendi e delle plusvalenze da cessione partecipazioni.

L'**utile** del 2021 risulta pari a 1.169 milioni di euro (perdita di 29 milioni di euro nel 2020).

Conto economico complessivo

Milioni di euro	2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio (A)	1.169	-29
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	-113	-576
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di fair value hedge	6	169
Effetti fiscali	-6	10
Altre componenti del conto economico complessivo del periodo non riclassificabili nel conto economico (B)	-113	-397
Riclassifica delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo nel conto economico (C)	47	65
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo (D=B+C)	-66	-332
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+D)	1.103	-361

Il **risultato economico complessivo** del 2021 è positivo per 1.103 milioni di euro per:

1. l'utile del 2021;
2. la variazione negativa del fair value della partecipazione in Hochtief (113 milioni di euro), essenzialmente per la riduzione della quotazione del titolo (nel 2021 da 79,55 a 71,00 euro per azione);
3. il rilascio parziale a conto economico della riserva negativa di cash flow hedge (+67 milioni di euro) al netto del relativo effetto fiscale (-20 milioni di euro).

Performance patrimoniale-finanziaria

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata

Milioni di euro	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Partecipazioni	8.730	14.708	-5.978
Attività materiali e altre attività immateriali	29	12	17
Capitale circolante	5.410	55	5.355
<i>di cui partecipazioni destinate alla vendita e cessate</i>	5.338	24	5.314
Fondi per accantonamenti	-79	-2	-77
Imposte anticipate nette	93	127	-34
Altre passività nette non correnti	2	-7	9
CAPITALE INVESTITO NETTO	14.185	14.893	-708
Patrimonio netto	11.562	10.458	1.104
Debito finanziario netto	2.623	4.435	-1.812
Prestiti obbligazionari	2.728	1.738	990
Finanziamenti a medio-lungo termine	765	5.234	-4.469
Altre passività finanziarie	165	409	-244
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-806	-2.261	1.455
Altre attività finanziarie	-229	-685	456
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	14.185	14.893	-708

Le **Partecipazioni**, pari a 8.730 milioni di euro, si decrementano di 5.978 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (14.708 milioni di euro) principalmente per:

- la riclassifica tra le attività destinate alla vendita di Autostrade per l'Italia (5.338 milioni di euro);
- la cessione dell'8% di Hochtief oltre alla riduzione nel valore di mercato della stessa partecipazione (complessivi 543 milioni di euro);
- le svalutazioni di Azzurra Aeroporti e Aeroporto di Bologna per 104 milioni di euro.

Milioni di euro	%	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Autostrade per l'Italia	88%	-	5.338	-5.338
Abertis HoldCo	50% +1	2.952	2.952	-
Autostrade dell'Atlantico	100%	755	755	-
Stalexport Autostrady	61%	105	105	-
Altre		16	16	-
Settore autostradale		3.828	9.166	-5.338
Aeroporti di Roma	99%	2.915	2.915	-
Azzurra Aeroporti	53%	62	149	-87
Aeroporto di Bologna	29%	94	111	-17
Settore aeroportuale		3.071	3.175	-104
Telepass	51%	14	14	-
Servizi per la mobilità		14	14	-
Aero 1 (Getlink)	100%	1.000	1.000	-
Hochtief	16%	798	1.341	-543
Volocopter	2%	15	-	15
Fiumicino Energia	(87%)	-	8	-8
Altre		4	4	-
Altre partecipazioni		1.817	2.353	-536
Partecipazioni		8.730	14.708	-5.978
Autostrade per l'Italia	88%	5.338	-	5.338
Telepass	(49%)	-	14	-14
Pavimental	(59%)	-	10	-10
Partecipazioni destinate alla vendita e cessate		5.338	24	5.314

Si segnala, inoltre, che il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha ritenuto di non esercitare la prelazione sui diritti di opzione dell'aumento di capitale di Cellnex di aprile 2021 (rinvenienti dal mancato esercizio di Connect Due), e ha in seguito deliberato di non esercitare il diritto di co-investimento sul residuo 3,4%, in scadenza il 12 luglio 2021, non ritenendolo coerente con le linee di indirizzo strategico di medio lungo termine della Società.

Restano esercitabili fino al 12 luglio 2025 (i) i diritti di prima offerta e di prelazione ("Right to Match") sul 5,7% di Cellnex e (ii) la prelazione sui diritti di opzione (non

esercitati da Connect Due) rinvenienti da eventuali futuri aumenti di capitale deliberati da Cellnex.

Il **Capitale circolante**, positivo per 5.410 milioni di euro, si incrementa di 5.355 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2020 (55 milioni di euro), essenzialmente per la riclassifica tra le attività destinate alla vendita della partecipazione in Autostrade per l'Italia (5.338 milioni di euro).

Il **Patrimonio netto** ammonta a 11.562 milioni di euro e si incrementa di 1.104 milioni di euro (10.458 milioni di euro nel 2020) per il risultato economico complessivo del 2021 (1.103 milioni di euro).

Il **Debito finanziario netto**, pari a 2.623 milioni di euro, si decrementa di 1.812 milioni di euro (4.435 milioni di euro nel 2020) per gli effetti di seguito riepilogati:

Milioni di euro	2021	2020
Debito finanziario netto a inizio esercizio	4.435	4.801
Dividendi da partecipate	-419	-502
Disinvestimenti di quote in partecipate	-1.064	-
Investimenti in partecipazioni, attività materiali e immateriali	22	1
Variazione fair value funded collar Hochtief	-6	-169
Estinzione del collar financing e del funded collar su azioni Hochtief	-413	-
Gestione finanziaria, al netto del rilascio della riserva di cash flow hedge	32	266
Circolante e altre variazioni	36	38
Debito finanziario netto a fine esercizio	2.623	4.435

Si segnala inoltre:

1. il rimborso anticipato volontario di finanziamenti a medio-lungo termine per 3.750 milioni di euro, di cui 2.500 milioni di euro a valere sui term loan (residuo di 750 milioni di euro con scadenza settembre 2023) e 1.250 milioni di euro a valere sulla linea revolving con scadenza luglio 2023 (disponibile fino a giugno 2023);
2. l'emissione a febbraio 2021 di un prestito obbligazionario con scadenza 2028 per 1.000 milioni di euro;
3. l'estinzione parziale dei derivati Interest Rate Swap Forward Starting (nozionale di 1.150 milioni di euro con riconoscimento del fair value negativo alla controparte di 148 milioni di euro) a seguito dell'emissione obbligazionaria citata in precedenza. L'intero portafoglio di Interest Rate Swap della Società (nozionale di 1.850 milioni di euro), ad oggi qualificato di non hedge accounting, risulta oggetto di cash collateral (saldo al 31 dicembre 2021 pari a 127 milioni di euro);
4. il rimborso parziale del finanziamento concesso ad Autostrade dell'Atlantico (79 milioni di euro) con saldo residuo pari a 50 milioni di euro al 31 dicembre 2021 e l'estensione della sua scadenza al 10 gennaio 2023.

A seguito delle attività sopra descritte, la vita media ponderata residua del debito finanziario complessivo al 31 dicembre 2021 è pari a circa 4 anni e 4 mesi (3 anni e 4 mesi al 31 dicembre 2020).

Al 31 dicembre 2021 il debito finanziario:

1. è espresso per il 78,6% a tasso di interesse fisso;
2. tenuto conto delle operazioni di copertura dal rischio tasso di interesse è interamente espresso a tasso fisso, in linea con le Linee Guida per la gestione del rischio finanziario (debito a tasso fisso >70%).

Nel 2021, il rapporto tra gli oneri finanziari, inclusi i differenziali dei derivati, e il valore medio del debito finanziario a medio-lungo termine è pari al 2,92%, 2,62% prima degli oneri accessori rilasciati a conto economico per il rimborso anticipato dei term loan e del collar financing.

Al 31 dicembre 2021 la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 2.056 milioni di euro, composta da:

1. 806 milioni di euro di disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale entro il breve termine;
2. 1.250 milioni di euro di linee finanziarie committed, utilizzabili fino a giugno 2023 e con scadenza luglio 2023.

In relazione alle linee finanziarie committed si segnala, inoltre, che:

1. in data 22 febbraio 2021 è stata cancellata anticipatamente e volontariamente la linea revolving credit facility da 2.000 milioni di euro con scadenza maggio 2021, già rimborsata il 5 novembre 2020;
2. ad esito dell'emissione obbligazionaria di Autostrade per l'Italia del 12 gennaio 2021 per 1.000 milioni di euro, si è anticipatamente estinto, rispetto alla scadenza del 31 dicembre 2022, l'impegno al supporto per 900 milioni di euro rilasciato a dicembre 2020 a favore della controllata.

Al 31 dicembre 2021 la Società ha in essere garanzie nell'interesse di Autostrade per l'Italia per 4.550 milioni di

euro (5.353 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e a favore:

1. dei portatori dei prestiti obbligazionari (importo massimo garantito 3.166 milioni di euro al 31 dicembre 2021, pari al 120% del debito sottostante) a seguito dell'operazione di issuer substitution con Atlantia di dicembre 2016;
2. della Banca Europea per gli Investimenti (1.384 milioni di euro al 31 dicembre 2021, pari al 120% del debito sottostante), a fronte dei finanziamenti concessi alla società controllata.

Con riferimento alle garanzie prestate da Atlantia sui prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia, si rimanda a quanto commentato nella nota 7.2 "Gestione dei rischi finanziari" del bilancio di esercizio.