



Atlantia S.p.A.

Assemblea Ordinaria degli Azionisti

Roma, 29 maggio 2020

Risposte a domande pervenute prima dell'Assemblea
ai sensi dell'art. 127-ter del D. Lgs. n. 58/1998

INDICE

Domande dell'Azionista Davide Giorgio Maria Reale	pag. 3
Domande dell'Azionista Walter Rodinò	pag. 6
Domande dell'Azionista Tommaso Marino	pag. 8
Domande dell'Azionista Gianluca Fiorentini	pag. 26
Domande dell'Azionista Marco Bava	pag. 27

Domande dell’Azionista Davide Giorgio Maria Reale

- 1. Nella documentazione da sottoporre alla votazione degli azionisti (come pure nella relazione della società di revisione) si legge che il Consiglio di Amministrazione si è avvalso nelle proprie valutazioni di pareri forniti da terzi incaricati dal Gruppo e del supporto di specialisti e di pareri rilasciati da consulenti legali incaricati. Quale è stato l'ammontare sostenuto? Come è stato classificato e ripartito tale importo? Tale tipologia di costo è stato imputato interamente all'esercizio 2019 o ha assunto aspetti pluriennali secondo i principi contabili internazionali?**

Le prestazioni di terzi citate nell'ambito dell'informativa sulla continuità aziendale della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2019 sono state rese successivamente alla chiusura d'esercizio e conseguentemente non vi sono costi rilevati nei bilanci 2019. L'ammontare complessivo da riconoscere ai professionisti incaricati dalle società del Gruppo per i pareri richiesti è nell'ordine di circa 700.000 euro, di cui circa 500.000 euro a carico di Autostrade per l'Italia.

- 2. Quali sono state le valutazioni del Consiglio di Amministrazione già nell'esercizio 2019 sul probabile (e poi verificatosi ai primi di gennaio 2020) downgrade del rating creditizio sul debito finanziario? Si è interessati a conoscere gli aspetti di gruppo e le implicazioni dirette per le singole controllate, anche in prospettiva futura.**

Come riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, in seguito alla situazione di incertezza derivante dall'adozione degli articoli 13 e 35 del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (il "Decreto Milleproroghe"), poi convertito in Legge n. 8 del 28 febbraio 2020, il rating di Atlantia è stato rivisto da parte delle principali agenzie di rating (Moody's: Ba3 con outlook negative, Fitch: BB con rating watch negative e Standard & Poor's: BB- con credit watch negative), unitamente a quello delle controllate Autostrade per l'Italia (Moody's: Ba3 con outlook negative, Fitch: BB+ con rating watch negative e Standard & Poor's: BB- con credit watch negative), Aeroporti di Roma (Moody's: Baa3 con outlook negativo, Fitch: BBB- con rating watch negative e Standard & Poor's: BB+ con credit watch negative) e Abertis Infraestructuras (Standard & Poor's: BBB- con outlook negative).

La contrattualistica finanziaria di Atlantia non prevede eventi di rimborso anticipato azionabili in caso di declassamento del rating, mentre a seguito della revisione del rating a sub-investment grade, BEI e CDP hanno la facoltà di richiedere il rimborso anticipato di finanziamenti erogati ad Autostrade per l'Italia S.p.A. per un totale al 31 dicembre 2019 pari a 2,1 miliardi di euro, di cui 1,7 miliardi di euro garantiti da Atlantia.

Si evidenzia che, alla data odierna, la controllata non ha ricevuto comunicazioni in ordine al rimborso anticipato da parte delle due istituzioni finanziarie (per maggiori dettagli si veda la Relazione Finanziaria Annuale 2019 ed in particolare il capitolo “Presidio dei rischi” della Relazione sulla gestione).

In prospettiva futura il permanere di un rating sub investment grade da parte di tutte le maggiori agenzie di rating renderà più oneroso e potrebbe limitare la capacità di Autostrade per l'Italia di finanziarsi sui mercati dei capitali. Anche in considerazione di tale situazione, in data 24 aprile 2020 Atlantia ha rilasciato una lettera di supporto fino a 900 milioni di euro a favore di Autostrade per l'Italia, a copertura dei fabbisogni finanziari che emergono dal piano di cassa della controllata per il periodo 2020-2021.

Con specifico riferimento alle esigenze finanziarie di Autostrade per l'Italia a supporto del piano di investimenti, si evidenzia che il supporto finanziario concesso da Atlantia dovrà essere impiegato per garantire manutenzioni e investimenti per la sicurezza della rete, nel rispetto di tutti gli obblighi esistenti, rinviando di conseguenza la realizzazione di altri investimenti una volta rinvenute le necessarie dotazioni finanziarie. Il supporto finanziario di Atlantia tramite linea di credito infragruppo sarà solo eventuale e residuale, qualora non si rendessero disponibili per la controllata altre fonti di finanziamento alternative.

Con riferimento ad Atlantia, si segnala che alla data di redazione del bilancio, la Società dispone di riserve di liquidità per circa 4 miliardi di euro, valore che include circa 3,25 miliardi di euro di liquidità rinveniente dall'utilizzo, in data 14 gennaio 2020, delle linee revolving disponibili.

Si ricorda inoltre che la Società non ha rimborsi di debito in scadenza fino a novembre 2021 (scadenza del rimborso di una linea Revolving da 2 miliardi di euro).

3. Il Collegio Sindacale nella propria relazione a corredo del bilancio fa esplicita menzione all'istituzione del Comitato Esecutivo, che ha svolto "prevalente attività consultiva" alle decisioni del Consiglio di Amministrazione per il periodo 17 settembre - 13 dicembre 2019. Quante volte si è riunito tale Comitato Esecutivo? Quali sono stati i singoli ordine del giorno? Quali deliberazioni ha assunto e sottoposto poi al Consiglio di Amministrazione?

Parte delle informazioni richieste sono contenute alle pagine 57 e ss. della Relazione Annuale sul governo societario e gli assetti proprietari per l'anno 2019, dove sono altresì state indicate nel dettaglio le competenze ed i poteri attribuiti al Comitato Esecutivo, che nel periodo indicato si è riunito n. 4 volte.



L'attività svolta dal Comitato, anche per il carattere di temporaneità relativo alla sua istituzione, è stata di natura prevalentemente istruttoria e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione sulle principali tematiche aziendali affrontate durante il periodo di vigenza, tra cui si ricordano principalmente la vicenda Alitalia, le interlocuzioni interessanti la concessione Autostrade per l'Italia, le decisioni in merito all'acconto sui dividendi 2019 e l'informativa finanziaria trimestrale al 30 settembre 2019.

Domande dell’Azionista Walter Rodinò

1. Avete fatto una valutazione di quanto i problemi che avete in Italia impatteranno sulle vostre attività estere?

Come già ricordato in risposta alla domanda n. 2 dell’azionista Davide Reale, in seguito alla situazione di incertezza derivante dall’adozione degli articoli 13 e 35 del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (il “Decreto Milleproroghe”), poi convertito in Legge n. 8 del 28 febbraio 2020, il rating di Atlantia è stato rivisto da parte delle principali agenzie di rating, unitamente a quello delle controllate Autostrade per l’Italia e Aeroporti di Roma.

Tale situazione allo stato condiziona anche le attività di Atlantia all’estero in quanto limita l’accesso della Società ai mercati dei capitali, presupposto essenziale per il finanziamento di nuove operazioni all’estero, oltre che influenzare negativamente la reputazione e l’immagine del Gruppo.

2. Ai fini dell’analisi e valutazione dei rischi aziendali, il gruppo si è avvalso di soggetti esterni. Vorrei sapere di chi si tratta.

Nel corso del 2019 Atlantia ha attivato un progetto allo scopo di favorire l’integrazione delle metodologie correntemente applicate dal Gruppo Atlantia e dal Gruppo Abertis. L’advisor selezionato per il progetto è la società Marsh Risk Consulting.

Per quanto riguarda le società controllate, si riporta di seguito l’elenco delle società che hanno attivato nel 2019 un supporto esterno per le attività di Enterprise Risk Management ed il relativo advisor:

Società	Advisor
Autostrade per l’Italia	Willis Italia SpA
Gruppo AdR	PWC, Protiviti Italia
Gruppo Telepass	Protiviti Italia
Autostrade Meridionali	Protiviti Italia
Tangenziale di Napoli	Protiviti Italia
Pavimental	AICOMPLY
Gruppo Abertis	PWC Spain

Inoltre, nell’ambito del sistema di controllo e gestione dei rischi, oltre alla Direzione Internal Audit di Atlantia, sono state istituite tre nuove direzioni di audit in Autostrade per l’Italia, AdR e Telepass, al fine di creare appositi presidi nelle principali società operative italiane e rafforzare così i controlli “di terzo livello” previsti dal Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana.

3. Vorrei avere un aggiornamento circa il rispetto dei covenants relativi ai maggiori finanziamenti.

Si evidenzia che al 31 dicembre 2019 il Gruppo ha un debito finanziario lordo di circa 44,6 miliardi di euro, di cui 28,5 miliardi di euro di prestiti obbligazionari e bond che non includono covenant finanziari.

Al 31 dicembre 2019 i covenant relativi ai debiti finanziari verso istituti di credito delle società del gruppo risultano tutti rispettati. Le tensioni finanziarie generate successivamente alla chiusura dell'esercizio dalle restrizioni normative alla mobilità conseguenti alla diffusione della pandemia da COVID-19 e dai conseguenti impatti sul traffico e sui risultati delle concessionarie del Gruppo Atlantia, potrebbero generare impatti sui covenant previsti nei rispettivi contratti di finanziamento.

Le società del Gruppo monitoreranno i livelli del traffico e l'implementazione delle azioni di contenimento costi e revisione dei piani di investimento, e in caso di necessità avvieranno un confronto con le banche finanziatrici per discutere eventuali sospensioni dell'applicazione dei covenant.

Domande dell’Azionista Tomaso Marino

1. Il Dott. Bertazzo cosa pensa del rating spazzatura che ci è stato dato da S&P?

Come già ricordato in risposta alle domande degli Azionisti Reale e Rodinò, le ultime revisioni dei giudizi delle agenzie di rating che hanno declassato a sub-investment grade il debito di Atlantia e Autostrade per l’Italia fanno seguito alla situazione di incertezza derivante dalle misure normative introdotte in modo unilaterale e retroattivo con l’adozione degli articoli 13 e 35 del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (il “Decreto Milleproroghe”), poi convertito in Legge n. 8 del 28 febbraio 2020, che hanno modificato sostanzialmente il quadro di riferimento previsto nella Convenzione Unica.

In caso di revoca della concessione, in base a quanto previsto dai contratti di finanziamento o dai rimedi di diritto generale, tutti i creditori di Autostrade per l’Italia potrebbero esercitare il recesso e richiedere il ripagamento immediato dei rispettivi prestiti. Tuttavia, poiché l’art. 35 del D.L. 162/2019 ha ridotto considerevolmente e in modo arbitrario l’importo dell’indennizzo previsto in Convenzione Unica ed escluso che l’efficacia del provvedimento di revoca sia sottoposto al pagamento dell’indennizzo, Autostrade per l’Italia sarebbe tenuta a ripagare tale ingente ammontare di debiti senza avere le risorse finanziarie necessarie.

Tale situazione pregiudica sin da ora per entrambe le società (tenuto conto della garanzia rilasciata da Atlantia a beneficio di Autostrade per l’Italia per un ammontare di circa 4,8 miliardi di euro) le possibilità di finanziare sui mercati dei capitali i propri fabbisogni di liquidità.

2. A quando risale l’ultima verifica in merito all’adeguatezza alle best practice delle linee guida metodologiche di Risk Management adottate dal Gruppo Atlantia e la sua corretta applicazione da parte delle Società del Gruppo? Quali risultati ha dato tale verifica? con la collaborazione di quali società esterne è stata fatta? Quali criticità sono emerse?

La metodologia applicata nel Gruppo Atlantia e l’organizzazione implementata per le attività di Risk Management sono state aggiornate nel corso del 2015.

Nel corso del 2016, la metodologia è stata sottoposta ad assessment esterno da parte di PWC, che ha confermato il sostanziale allineamento della metodologia alle best practice di settore, segnalando alcune aree di miglioramento che sono state considerate per l’evoluzione e l’adeguamento della metodologia di Gruppo.

Nel corso del secondo semestre 2019, allo scopo di garantire il costante allineamento del framework di ERM di Atlantia alle best practice di settore e allo stesso tempo di favorire l'integrazione del Gruppo Abertis, Atlantia ha avviato un progetto finalizzato all'aggiornamento della metodologia di ERM. L'incarico del progetto è stato affidato alla società Marsh Risk Consulting.

Il progetto ha previsto nella prima fase un benchmark della metodologia ERM in uso presso organizzazioni confrontabili al Gruppo Atlantia e una gap analysis rispetto alle metodologie precedentemente utilizzate da Atlantia ed Abertis. Tale attività è stata condotta sulla base del COSO ERM Framework ed ha permesso di individuare alcune raccomandazioni per orientare l'aggiornamento entro il 2020 della metodologia di ERM.

3. Al momento del disfacimento del ponte di Genova, era stata fatta tale tipo di verifica? Con quali risultati? Dove ci si era sbagliati?

È un seguito della domanda precedente, a cui si rinvia.

In ogni caso, si segnala la circostanza che i cataloghi dei rischi delle società in vigore all'epoca dell'evento sono stati oggetto di sequestro da parte della Procura della Repubblica di Genova che sta, quindi, indagando anche su questo ambito.

4. Perché abbiamo dato all'ex AD Castellucci la totale copertura legale? Il contratto prevede che essa sia riconosciuta anche in caso di dolo eventuale e/o colpa grave? Ad oggi a quanto ammontano i costi di tale copertura legale?

Le coperture assicurative previste per l'Ing. Castellucci sono illustrate nel comunicato stampa diffuso dalla Società il 17 settembre 2019 in occasione delle dimissioni dell'Amministratore Delegato. In particolare, l'accordo di risoluzione consensuale sottoscritto con la Società prevede che per qualsiasi giudizio civile, penale o amministrativo che dovesse coinvolgere l'Ing. Castellucci, anche dopo la cessazione dei rapporti, in relazione all'attività resa in esecuzione dei medesimi ogni onere relativo, anche per indennizzi e risarcimenti, ed anche per spese legali e peritali, sarà a carico della Società, salvo dovessero emergere condotte dolose comprovate ed accertate.

Nel corso dell'anno 2019 è stata riconosciuta da Autostrade per l'Italia la somma complessiva di circa 1 milione di euro per l'attività di assistenza professionale e difesa resa in favore dell'Ing. Castellucci nell'ambito del processo di Avellino c.d. "Acqualonga", definito per lo stesso con sentenza assolutoria in primo grado, e nell'ambito del procedimento penale conseguente al crollo del viadotto Polcevera, le cui indagini ed il cui secondo incidente probatorio sono ancora in corso.

5. Quanto abbiamo elargito all'ex AD dei 13 milioni previsti quale buonuscita?

L'accordo di risoluzione consensuale sottoscritto tra Atlantia e l'Ing. Castellucci prevede un importo a titolo di incentivo all'esodo pari a euro 13.095.675 lordi, da corrispondere in 4 rate di uguale importo, di cui solo la prima è stata pagata nel corso del 2019.

Il suddetto importo è stato calcolato sulla base del contratto in essere con riferimento ai compensi dovuti all'Ing. Castellucci in caso di recesso, come riportato nella Relazione sulla politica in materia di Remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti nel 2019, considerati inoltre i sistemi di incentivazione monetari di cui era beneficiario.

6. Tra gli amministratori, chi ha polizze dello stesso genere dell'ex AD?

Esiste una polizza Directors' & Officers di Gruppo sottoscritta da Atlantia con massimale di 100 milioni di euro, stipulata con primarie compagnie assicuratrici (AIG, Generali Italia, Liberty Mutual, Tokio Marine, Lloyd's e Allianz GC&S) e con scadenza al 31 ottobre 2020.

La polizza protegge il patrimonio personale degli amministratori e dei membri degli altri organi di gestione (amministratori, direttori, dirigenti, sindaci ed eventuali membri del consiglio di sorveglianza) nei casi in cui vengano chiamati in causa per risarcimento danni, per la violazione degli obblighi, per i casi di colpa e colpa grave.

Inoltre, la Società ha stipulato nei confronti dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale, come per il precedente AD, apposita polizza infortuni, invalidità permanente da malattia e vita.

Con riferimento all'Amministratore Delegato/Direttore Generale, si segnala inoltre che il contratto prevede esplicita esclusione di tutela da parte della Società in caso di dolo o colpa grave.

7. Quali sono i conflitti d'interesse del Dott. Bertazzo?

La Società non ha evidenza di conflitti di interesse, sulla base delle dichiarazioni rilasciate dall'interessato e dalle verifiche interne effettuate.

Peraltro, in tutte le situazioni di potenziale conflitto di interesse, laddove dovessero verificarsi, si applicherebbero l'art. 2391 cod. civ. e la Procedura per le Operazioni tra Parti Correlate adottata dalla Società.

8. Attualmente Antonino Galatà, Fabio Freddi e Michele Andreano, svolgono qualche tipo di servizio all'interno del Gruppo? In caso affermativo, quale?

Antonino Galatà non ricopre attualmente alcun incarico o ruolo all'interno del Gruppo.

La società SPEA S.p.A. ha risolto ogni rapporto di collaborazione professionale con gli avvocati Andreano e Freddi.

9. Dalle indagini interne risulta che siano stati manomessi report sulla rete autostradale?

Atlantia ha affidato alle società KPMG Advisory SpA – Servizi Forensic – e SGS lo svolgimento di due audit che sono in corso di completamento.

Si ricorda che è ancora in pieno corso l'indagine avviata dalla Procura della Repubblica di Genova nell'ambito di quella più ampia relativa al crollo del Viadotto Polcevera in cui risultano indagati, tra gli altri, quattro manager di Autostrade per l'Italia S.p.A.. Secondo l'ipotesi accusatoria e, a quanto oggi è dato sapere, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.

10. Quali provvedimenti ha assunto il Gruppo per evitare il ripetersi dell'incresciosa vicenda di Genova?

Autostrade per l'Italia, a seguito dell'emissione di provvedimenti cautelari a carico di quattro suoi manager, indagati nell'ambito del procedimento relativo all'asserita manomissione dei report, ha tempestivamente avviato nei loro confronti un procedimento disciplinare che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dall'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

Più in generale, la società ha adottato, in una ottica di forte discontinuità con il passato, tutta una serie di iniziative organizzative e gestionali finalizzate a garantire una sempre più efficace ed efficiente gestione della rete assentita in concessione.

Al riguardo, si riportano qui di seguito alcune delle principali iniziative poste in essere:

- nuova articolazione della governance aziendale caratterizzata da una forte rotazione di ruoli direttivi, centrali e periferici;
- affidamento delle attività di sorveglianza della rete a qualificate società esterne indipendenti;
- risoluzione della convenzione stipulata tra Autostrade per l'Italia e SPEA per quel che concerne l'attività di vigilanza e controllo e l'esecuzione di prove e verifiche specialistiche;
- approvazione da parte del CdA del piano strategico 2020-2023 incentrato sull'ammodernamento complessivo della rete attraverso importanti investimenti in manutenzione e nuove infrastrutture, anche attraverso il ricorso a strumentazione tecnologicamente avanzata, mobilità sostenibile e valorizzazione di competenze e risorse umane.

11. Quanto é costato al Gruppo l'acquisto di quel congegno che sarebbe stato ordinato da Spea, finalizzato a disturbare le indagini dell'autorità giudiziaria? Quale società ce l'ha venduto?

Si tratta di aspetti inerenti una vicenda oggetto, come noto, di indagini giudiziarie a cui il Gruppo ha fornito piena collaborazione. Nel rispetto del segreto istruttorio, non è quindi possibile fornire informazioni in merito a tale vicenda.

12. E' stata fatta una mappatura di ponti e viadotti autostradali di nostra competenza, al fine di valutarne il rischio? Quali ne sono stati i risultati?

A partire dal mese di ottobre 2018, le Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia hanno affidato a qualificate società di ingegneria terze (Proger S.p.A. e Studio Speri S.r.l.) una “due diligence” sull’attività di sorveglianza svolta da SPEA, conclusasi il 31 dicembre 2019.

Le suddette società hanno verificato, con autonoma valutazione, sia le condizioni di sicurezza che l’idoneità dei piani di manutenzione definiti dalle Direzioni di Tronco emettendo appositi report documentali. In particolare, per quanto riguarda la Direzione di Tronco di Genova, alle stesse società di ingegneria è stata inoltre affidata l’asseverazione delle ispezioni principali (annuali) di tutte le opere d’arte di competenza.

A conclusione dell’attività effettuata, non sono stati rilevati rischi sulla staticità delle opere.

Ad ottobre 2019 ASPI ha inoltre deciso di avvalersi - a partire dall’anno 2020 - di società terze per le attività di sorveglianza delle opere d’arte, a maggiore garanzia di trasparenza e di terzietà del giudizio, attraverso:

- la pubblicazione di un bando ad evidenza pubblica per una durata del servizio di 3 anni a partire dal 2021 (rinnovabili per successivi 2 anni);
- l’affidamento di un contratto ponte, con una procedura negoziata di evidenza pubblica, per le attività 2020 ad una ATI composta da Proger S.p.A., Bureau Veritas Nexta S.r.l., Tecno Piemonte S.p.A. e Tecno Lab S.r.l..

Le risultanze delle ispezioni trimestrali a marzo 2020, aventi ad oggetto 1943 tra ponti e viadotti della rete di Autostrade per l'Italia, hanno sostanzialmente confermato le valutazioni strutturali già espresse dagli assessor esterni coinvolti dalla società dalla fine del 2018 e che al 31 dicembre 2019 avevano ispezionato la totalità delle opere. In particolare, le 120 segnalazioni in aumento riguardano difetti superficiali in evoluzione che verranno valutati secondo le linee guida MIT e coerentemente inseriti nei programmi di ordinaria manutenzione.

13. Il Pecetti e il Fado (A26), sono stati chiusi dalla magistratura? Con quali motivazioni? E' vero che lo scorso anno, a ottobre, ASPI ha effettuato una loro valutazione secondo la quale essi non risultavano neppure a basso rischio (50)?

In relazione ai viadotti Fado Nord e Pecetti Sud, sono stati autonomamente chiusi dalla Direzione di Tronco di Genova a seguito di una segnalazione informale della Procura di Genova circa possibili criticità statiche dell'opera indicate dai propri consulenti in data 25 novembre 2019.

Per quanto concerne il viadotto Pecetti Sud, lo stesso era già stato oggetto di ispezione di asseverazione nel mese di ottobre da parte dallo Studio Speri che ha classificato l'opera con voto massimo pari a 50.

Per quanto riguarda il Fado nord, invece, l'ispezione di asseverazione effettuata dallo studio Speri è avvenuta contestualmente alla chiusura in questione ed ha restituito un voto massimo pari a 50. Sulle opere sono state effettuate, a valle delle chiusure, prove di carico preventive che hanno evidenziato un comportamento della struttura analogo a quello in fase di collaudo. Ad ogni modo,

in ottemperanza a quanto suggerito dal MIT, sono in atto sulle due opere misure compensative quali il blocco dei transiti eccezionali (che tuttavia hanno l'opportunità di transitare attraverso un apposito by-pass), il distanziamento dei mezzi pesanti e la parzializzazione della carreggiata (chiusura di una delle 3 corsie).

I lavori di manutenzione verranno attivati entro maggio 2020.

Si chiarisce, infine, che il voto pari a 50, secondo i manuali vigenti non comporta un rischio sulla staticità dell'opera in quanto individua difetti che non riducono in maniera significativa la sezione resistente e conseguentemente non comportano effetti sui coefficienti di sicurezza dell'opera. In ogni caso il tempo di intervento medio reale attualmente applicato sulle opere che presentano voto 50 è pari a circa 2 anni, con un consistente anticipo rispetto ai 5 anni previsti dai manuali vigenti.

14. Per la Procura di Genova, quali ponti e viadotti sono ad alto rischio (70)?

In data 22 ottobre 2019 sono state attenzionate da parte della Guardia di Finanza quattro opere della Direzione di Tronco di Genova ed è stata sequestrata la documentazione relativa all'opera, alle verifiche effettuate ed ai lavori di ripristino realizzati.

Le opere in questione (Viadotto Coppetta - A7, Viadotto Scrivia Busalla - A7, Viadotto Bormida - A26 e Ponticello ad archi km 16 - A10) presentavano tutte voto massimo pari a 70 e su tutte le opere sono stati tempestivamente attivati i lavori di ripristino in urgenza.

Più in particolare per quanto concerne il Viadotto Coppetta, l'intervento in somma urgenza è concluso e sono in corso interlocuzioni con il MIT per rimuovere le limitazioni di esercizio presenti. Per quanto concerne invece il Viadotto Scrivia Busalla e Bormida, l'intervento in somma urgenza è concluso. Infine, per il Viadotto Ponticello ad archi si è conclusa la prima fase dell'intervento consistente nel placcaggio della struttura mentre è in fase di definizione quello sulle fondazioni.

La Direzione di Tronco, in ottica di massima trasparenza, ha tempestivamente dato informativa sia alla Procura di Genova che al Ministero dei Trasporti delle attività realizzate ed in corso, dei tempi di intervento e dei risultati delle verifiche poste in essere non solo su tali opere ma su tutte le proprie competenze territoriali.

15. E' vero che il PM Walter Cutugno ha dichiarato che Autostrade e Spea, quest'ultima delegata al monitoraggio, non hanno il controllo sulla sicurezza dei viadotti?

Il Gruppo non commenta dichiarazioni attribuite dalla stampa alla Procura della Repubblica.

16. Qual é l'attuale situazione del Paolillo (Napoli - Canosa di Puglia) e del Moro, a Pescara (Bologna-Taranto)?

In merito al Paolillo si segnala che l'opera presentava già a fine 2018 un voto pari a 50 ed è stato tempestivamente attivato un intervento di ripristino conservativo concluso a febbraio 2019 ed attualmente l'opera non necessita di ulteriori interventi manutentivi.

In merito al Viadotto Moro si segnala che l'opera presentava un voto massimo a fine 2018 pari 50 e sono stati tempestivamente attivati gli interventi necessari distinti in 2 fasi di intervento. La fase I dell'intervento è stata conclusa a gennaio 2020 e sono attualmente in corso le prime attività della fase II il cui completamento è previsto per il 2024. Sul Viadotto sono in corso limitazioni di esercizio che regolamentano il traffico con corsie uniche centrate su entrambe le carreggiate.

17. E' vero che sotto la lente dei magistrati sono finiti il viadotto Vegnina (A26, passato da 50 a 60), viadotto Coppetta (A7 da 50 a 70), Ponticello ad Archi (A10 da 50 a 70), sottovia Schiantapetto (A10 da 50 a 60), viadotto Biscione (A26 da 50 a 60), ponte Scrivia (A7 da 50 a 70), ponte statale del Monferrato (A26 da 50 a 60)? E, ancora: Rocce Nere (A26, rimasto a 50), il Bormida (A26 adesso a 70), lo Stura 5 (A26 voto 50). Infine, ci sono il Gargassa (A26), il Busalla (A7), il Coppetta (A7, voto 70), il Veilino, il Bisagno e il Sori (tutti in A12). Senza dimenticare i già citati Pecetti e Fado, e ancora il Paolillo e il Moro?

Autostrade per l'Italia è al corrente di attività ispettive svolte dal competente ufficio del MIT sui suddetti viadotti ma non è in grado di fornire elementi in merito alle relative indagini in corso da parte della Procura della Repubblica di Genova.

18. Spea a chi fa capo? Da chi é composto il suo CDA attuale, dopo le dimissioni del precedente? Spea quanto fattura al Gruppo Atlantia?

Il capitale sociale di Spea è così ripartito:

- 60% Atlantia;
- 20% Autostrade per l'Italia;
- 20% Aeroporti di Roma.

Il Consiglio di amministrazione di Spea è attualmente composto da:

- Prof. Paolo Costa, Presidente;
- Avv. Guglielmo Bove, Amministratore Delegato;
- Ing. Gennarino Tozzi, Consigliere;
- Ing. Gian Luca Littarru, Consigliere;
- Ing. Riccardo Bonasso, Consigliere.

Nell'esercizio 2019 il fatturato di Spea verso le società del Gruppo è stato pari a €/mln 74,6 (92% del totale).

19. E' vero che Spea Engineering avrebbe montato sulle autostrade numerosi pannelli antirumore che fanno aumentare i pedaggi? Esattamente qual era il meccanismo?

Quanti sono i dirigenti di tale società arrestati?

In base alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, una quota degli interventi antirumore obbligatori per legge concorre a determinare la componente tariffaria K. Solo una parte di questi investimenti su barriere antirumore nel periodo 2008-2019, pari a 138 milioni circa di investimenti su 205 milioni complessivi, è stata remunerata e la relativa componente tariffaria è stata pari complessivamente allo 0,50% nel medesimo periodo 2008 - 2019).

Ad oggi non vi sono dirigenti di SPEA arrestati.

20. E' vero che la magistratura sta indagando Spea?

Per le vicende di Genova Spea è indagata come persona giuridica ai sensi del D. lgs. 231/2001. A Spea è contestato l'illecito amministrativo previsto dall'art. 25-septies del D. Lgs. 231/2001, derivante dalla asserita consumazione dei reati di omicidio e/o lesioni colpose nell'ambito del crollo del viadotto.

21. Quali società ha coinvolto il Gruppo per l'organizzazione dell'assemblea 2019?

Per la gestione dell'evento assembleare 2019 è stato conferito incarico alla Computershare S.p.A. che ha, tra l'altro, fornito il servizio di Rappresentante Designato.

22. Quali sono stati i costi di ciascuna e per cosa?

I costi sostenuti per la gestione dell'evento assembleare ammontano complessivamente a circa 110 mila euro tra le pubblicazioni di legge, assistenze assembleari ed altre spese.

23. Quali proposte ci sono pervenute per la vendita delle Concessioni? Con chi stiamo trattando? E' ragionevole pensare che, se costretti a vendere, a partita di condizioni venderemo preferibilmente a un Gruppo Italiano? E' vero che, al riguardo, ci sono stati contatti con Salini Impregilo? Con quante società siamo in contatto per la vendita della Concessioni?

Atlantia si è dichiarata disponibile – a seguito del ripristino di una situazione di certezza circa la Convenzione e circa le regole applicabili – a valutare l'ingresso di soci terzi nel capitale di Autostrade per l'Italia nel rispetto dei diritti degli attuali soci di minoranza già presenti nel capitale. Al momento, non essendosi ancora avverate le citate condizioni per l'avvio di una vera e propria trattativa con potenziali offerenti, sono in essere unicamente alcuni contatti preliminari con primari investitori istituzionali nazionali e internazionali interessati a valutare un eventuale investimento nella società, qualora appunto dette condizioni si avverassero.

Tenuto conto dello stato assolutamente embrionale delle interlocuzioni in corso e degli impegni di riservatezza assunti nei confronti delle istituzioni che hanno manifestato interesse per detto investimento, la Società non è però nella posizione di poter anticipare alcuna ulteriore informazione aggiuntiva in merito.

24. Allo stato chi sono i consiglieri di Gruppo e i dirigenti indagati?

Nel procedimento avviato dalla Procura della Repubblica di Genova relativamente al crollo del viadotto Polcevera, per quel che riguarda Autostrade per l'Italia risultano indagati in totale, oltre alla società, 40 persone fisiche di cui 5 ex manager rimossi da ASPI, 14 manager attualmente in servizio con incarichi diversi rispetto al momento dei fatti, 19 ex manager cessati dall'incarico e 2 ex manager di ASPI che ricoprono altro incarico nel Gruppo.

Ad oggi, nessun dirigente di Spea in servizio è indagato per le vicende di Genova.

Tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione della Società sono in possesso dei prescritti requisiti di onorabilità e professionalità previsti dalla legge.

25. Quali sono le nuove iniziative che si vogliono introdurre nel campo della tecnologia?

Nell'ambito del percorso di evoluzione strategica e tecnologica individuato dal Piano di trasformazione 2020-2023, ASPI ha avviato il Progetto ARGO finalizzato allo sviluppo di strumenti innovativi per la gestione degli asset della rete e la valorizzazione del patrimonio dati.

Il progetto mira a raccogliere in un unico database tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un sistema integrato di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, del monitoraggio strumentale e della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione, in linea con l'evoluzione normativa e in grado di rispondere alle esigenze degli stakeholder.

La piattaforma, sviluppata da IBM con la collaborazione di Autostrade Tech, sarà anche in grado di dialogare direttamente con l'Archivio Informatico delle Opere Pubbliche (AINOP), per l'immediata disponibilità al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei dati risultanti dalla sorveglianza.

26. Attualmente quanti km sono le autostrade complessivamente gestite dal Gruppo?

Le società concessionarie controllate dal Gruppo Atlantia gestiscono ad oggi 12.246 Km di autostrade a cui si sommano ulteriori 1.018 Km in concessione a società partecipate (ma non controllate) dal Gruppo, per un totale di 13.264 Km nel mondo. A tale rete si aggiungeranno a breve ulteriori 876 km di autostrade in concessione al gruppo messicano RCO oggetto di un'operazione di acquisizione da parte della controllata Abertis di cui si attende il completamento a valle delle necessarie autorizzazioni governative e regolatorie in corso di espletamento.

27. Quali sono le società con cui collabora il Gruppo, aventi un capitale sociale inferiore a E. 11000,00?

L'ammontare del capitale sociale dei partner commerciali non costituisce informazione significativa nelle reportistiche di Gruppo.

28. Abbiamo costituito joint venture con società aventi un capitale sociale di E. 10.000,00? Quali sono?

Nel corso del 2019 le società del Gruppo Atlantia non hanno costituito nuove joint venture. Si evidenzia peraltro che l'allegato 1 del Bilancio Consolidato 2019 include l'elenco delle joint venture detenute dalle società del Gruppo e relative informazioni societarie.

29. Il capitale sociale è una garanzia per un grande Gruppo che collabori con società a basso capitale sociale?

Il capitale sociale è solo uno dei parametri che viene valutato nel processo di selezione delle società con cui collaborare.

30. La quota di stipendio che il Presidente e l'AD si sono ridotta a quanto ammonta esattamente?

La quota è pari al 25% della remunerazione fissa (compensi ex art 2389 cod. civ. e retribuzione da lavoro dipendente) percepita nell'anno in corso a partire dal mese di maggio 2020.

31. Dei 600 milioni pattuiti, ad oggi quanto è stato erogato dalla società per la costruzione del Ponte di Polcevera e relativi oneri accessori?

Si ricorda che i 600 milioni di euro fanno riferimento alla proposta inviata da ASPI al MIT il 5 marzo u.s. e ad oggi non ancora pattuiti tra le parti.

Al 31 dicembre 2019 l'ammontare delle somme erogate è pari a circa 360 €/mln (iva inclusa), di cui circa 142 €/mln relativi ai costi per la demolizione e costruzione. Oltre ai costi diretti per la realizzazione del ponte le altre voci principali di riferimento sono gli indennizzi riconosciuti ai parenti delle vittime ed ai feriti, gli espropri e gli indennizzi immobiliari, gli indennizzi riconosciuti alle aziende operanti nella cosiddetta Zona Rossa e le compensazioni per perdita di redditività delle imprese operanti nella zona arancione.

32. Sempre in riferimento al Ponte di Polcevera, degli eventuali 100 milioni extra costi che ci siamo impegnati a versare al Commissario straordinario, ad oggi la società quanti gliene ha erogati?

I 100 milioni di euro fanno parte, insieme ai 600 milioni di euro di cui sopra, della proposta trasmessa da Autostrade per l'Italia al MIT il 5 marzo u.s..

Ad oggi non è stata formulata alcuna richiesta da parte del Commissario relativamente a tali 100 milioni di euro.

33. Ad oggi quante sono le cause pendenti promosse da feriti e/o dagli eredi delle vittime della strage di Genova e qual è il risarcimento dei danni complessivamente richiestoci?

La società ha concluso consensualmente accordi definitivi per circa il 92% delle richieste degli aventi diritto delle vittime e circa il 20% delle richieste degli aventi diritto dei feriti, per un costo complessivo al 31 dicembre 2019 di circa 60 milioni di euro.

34. Lo scorso anno, le deleghe dell'AD a chi sono andate esattamente e come sono state distribuite?

Il Consiglio di Amministrazione del 17 settembre 2019, a seguito delle dimissioni dell'ex AD Ing. Castellucci intervenute in pari data, nelle more dell'individuazione di un nuovo Amministratore Delegato, ha deliberato una riarticolazione, in via temporanea, delle deleghe

esecutive già conferite all'Ing. Castellucci quale AD e DG della Società, prevedendo: l'istituzione di un Comitato Esecutivo (al quale, anche per il carattere di temporaneità relativo alla sua istituzione, sono stati attribuiti prevalentemente poteri di indirizzo strategico, di supervisione e monitoraggio dell'andamento della Società e del Gruppo), la rimodulazione dei poteri conferiti al Presidente e la nomina di un Direttore Generale a cui sono stati attribuiti i poteri di gestione della Società.

35. Attualmente del CDA chi mantiene deleghe e di che tipo?

Attualmente i Consiglieri esecutivi sono due: il Presidente e l'Amministratore Delegato. Quest'ultimo, con decorrenza 1 marzo 2020, ricopre anche l'incarico di Direttore Generale della Società.

36. Quali sono le prime tre società controllate dal Gruppo e/o partecipate, che ci hanno erogati i maggiori dividendi? Di quali dividendi si tratta?

Nel corso del 2019 Atlantia ha rilevato dividendi (inclusi rimborsi di riserve di patrimonio netto) per 1.098 milioni di euro, di cui i maggiori tre importi sono stati erogati da:

- Abertis HoldCo S.A.: 432 €/mln relativi a una distribuzione di riserve di patrimonio netto rilevata contabilmente da Atlantia a diretta riduzione della partecipazione;
- Autostrade per l'Italia: 274 €/mln (dividendo a fronte dell'utile dell'esercizio 2018);
- Aeroporti di Roma: 130 €/mln (saldo dividendo dell'utile dell'esercizio 2018).

37. Il Gruppo di quali agevolazioni fiscali fruirà nel 2020?

Le principali agevolazioni fiscali di cui le società italiane appartenenti al gruppo potranno fruire nel 2020 sono le seguenti:

- deduzione per super e iper ammortamento sugli investimenti in beni strumentali acquistati fino al 31 dicembre 2019;
- credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali acquistati dall'1 gennaio 2020, che sostituisce l'agevolazione a titolo di super e iper ammortamento;
- credito d'imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo, transizione ecologica, innovazione tecnologica 4.0 e altre attività innovative;
- Patent Box;
- Aiuto alla Crescita Economica (c.d. "ACE").

Sono in corso di valutazione le misure previste dalle norme introdotte nei paesi in cui opera il Gruppo per fronteggiare l'emergenza sanitaria da COVID-19 (e da ultimo il Decreto Rilancio).

38. Quali emolumenti all'ex AD allo stato risultano bloccati e perché? Nel 2020 quali emolumenti gli abbiamo erogato?

Nel 2020 non è stato erogato alcun emolumento all'ex AD Ing. Castellucci. Il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato di sospendere il pagamento della seconda rata dell'incentivo all'esodo, in scadenza il 2 gennaio 2020, di cui all'Accordo di risoluzione consensuale sottoscritto in data 17 settembre 2019.

Per maggiori informazioni, si rimanda alla Relazione sulla politica in materia di Remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti nel 2019.

39. E' vero che vogliamo vendere la società Telepass? A chi e per quanto? S'intende cedere un pacchetto di minoranza? Allo stato chi sono i soci di minoranza in essa rappresentanti?

Attualmente Atlantia detiene il 100% del capitale di Telepass S.p.a.

Atlantia intende ricercare un partner finanziario specializzato interessato ad acquisire una quota significativa (ancorché di minoranza) del capitale di Telepass per supportare il piano di crescita della controllata. La Società ha avviato in tal senso un processo competitivo volto a selezionare il partner più rispondente a tale obiettivo, sotto il profilo del contributo strategico che può apportare e del prezzo offerto.

40. A chi intendiamo vendere il 49% di ADR? L'offerta sarà rivolta anche ad investitori Retail?

Al momento Atlantia non ha in corso alcun processo volto alla cessione di quote del capitale di ADR S.p.A..

41. Il Comitato Controllo Rischi quante sedute ha effettuato? I suoi membri hanno sempre votato fisicamente presenti? In quali casi vi erano partecipanti da remoto?

Il Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance (CCRCG) ha tenuto n. 17 riunioni nel corso del 2019 e n. 8 riunioni nel 2020. I componenti il CCRCG in caso di deliberazioni hanno sempre votato in maniera espressa e trasparente; le modalità di voto sono stabilite dall'apposito regolamento cui si fa rinvio. I collegamenti da remoto si sono tenuti e svolti su richiesta dei partecipanti e sono stati garantiti attraverso collegamenti informatici tali da consentirne la corretta identificazione.

42. Quali sono le linee guida delineate dal Comitato Controllo Rischi, per impedire il ripetersi di vicende incresciose come la vicenda di Genova?

Si rinvia a quanto appositamente indicato nella Relazione di Corporate Governance nella Sezione “Attività del CCRCG svolta nel 2019”.

43. Quali sono i principali rilievi effettuati dal Collegio Sindacale, in merito alle pericolosità di ponti e viadotti?

Il tema specifico della “pericolosità di ponti e viadotti” della rete autostradale gestita dalla controllata Autostrade per l’Italia, come tale, non è di competenza del Collegio Sindacale di Atlantia.

Il Collegio Sindacale, nell’esercizio dei propri poteri e doveri ha vigilato, costantemente, sulla correttezza e completezza dell’azione degli Amministratori di Atlantia riguardo alle informative di Autostrade per l’Italia relative alle analisi e agli accertamenti riguardanti lo stato delle infrastrutture in oggetto, ricevendo evidenza anche relativamente alle attività di diretta competenza della controllata Autostrade per l’Italia.

Sul punto, sono state acquisite informazioni sulle attività di audit poste in essere dalla controllata e relative conclusioni, le quali sono nel senso che non è emersa la presenza di rischi di ordine statico per tutte le opere oggetto di valutazione e del pari è risultata confermata l’idoneità degli interventi attivati o programmati dalle Direzioni di Tronco per prevenirli.

Tali informazioni sono state tempestivamente rappresentate al Collegio Sindacale di Atlantia grazie, anche, ai rapporti sistematici con gli organi di gestione e controllo di ASPI; in particolare, il confronto relativo al generale andamento delle attività sociali si è focalizzato proprio anche sulla tematica della sicurezza delle infrastrutture autostradali, con accertamento della sistematicità e costanza delle attività di vigilanza e controllo poste in essere dalla controllata, supportata da nuove specifiche professionalità, relativamente al complesso delle infrastrutture in esercizio.

Il Collegio Sindacale di ASPI nella propria Relazione all’Assemblea degli Azionisti ha dato ampia evidenza di quanto sopra sinteticamente riferito.

Atlantia ha peraltro avviato anche taluni accertamenti diretti. In particolare, come riportato nella relazione del Collegio Sindacale di Atlantia all’Assemblea degli Azionisti si rappresenta che, a seguito delle iniziative assunte dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 13 settembre 2019 in relazione alle notizie di provvedimenti cautelari disposti nei confronti di alcuni dipendenti di SPEA Engineering e Autostrade per l’Italia, per ipotesi di falso relative a dati di monitoraggio su alcuni viadotti, a partire dal 17 settembre 2019 il Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance ha focalizzato la propria attività anche sugli audit affidati dal Consiglio di Amministrazione a primari consulenti indipendenti consistenti in (i) attività di forensic services

finalizzata a verificare la corretta applicazione delle procedure aziendali da parte di Autostrade per l'Italia e SPEA Engineering e delle persone coinvolte e (ii) verifica tecnica dei rapporti di ispezione e dei sistemi di monitoraggio su viadotti.

L'attività relativa a tali audit è proseguita nei primi mesi del 2020 e non si è ancora conclusa.

44. Vorrei conoscere di quali alloggi residenziali disponga il Gruppo e dove. Quanti ne risultano inutilizzati?

Solo una società del Gruppo è proprietaria a Bologna di un immobile attualmente destinato ad uso abitativo e utilizzato dal personale in trasferta sul cantiere limitrofo.

Alcune società del Gruppo sono affittuarie di immobili assegnati a dipendenti ad uso foresteria. I relativi contratti di locazione vengono attivati nel momento in cui si manifesta la necessità, pertanto non ci sono immobili inutilizzati.

45. Disponiamo di periodici di Gruppo? In caso affermativo, quali?

Il periodico di Gruppo è "Agorà". Si tratta di un corporate magazine a tiratura esterna che promuove una riflessione scientifica e di qualità sui temi della mobilità e delle infrastrutture (l'ultimo numero del Febbraio 2020 era ad esempio dedicato alla Sicurezza sul Lavoro), valorizzando il ruolo di Atlantia quale leader internazionale del proprio settore.

Il magazine, che ospita approfondimenti e interventi scientifici, tecnici e istituzionali, è distribuito a stakeholders italiani ed esteri appartenenti al mondo istituzionale, accademico, aziendale e giornalistico. Circa 200 copie vengono distribuite nelle principali librerie di Milano e Roma (Feltrinelli e Mondadori), mentre le restanti copie sono utilizzate per attività di branding, durante eventi aziendali o in cui l'azienda è sponsor. Una parte di queste è disponibile nelle sedi aziendali.

Esiste inoltre l'house organ "Autostrade Informa", a tiratura interna, distribuito in tutte le sedi di ASPI in 3 numeri all'anno.

ADR invece produce il magazine "My Airport", dedicato ai lavoratori della comunità aeroportuale di Fiumicino, per un massimo di 6 numeri all'anno.

46. I piani di incentivazione passati di Gruppo, rimangono validi per il 2020?

I piani di incentivazione per cui, ad oggi, non è ancora terminato completamente il relativo periodo di vesting sono:

- Piano Addizionale di incentivazione 2017;
- Piano Phantom Stock Option 2017;
- Piano Phantom Stock Grant 2017.

Per maggiori informazioni in merito, si rimanda alla Relazione sulla politica in materia di Remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti nel 2019.

Nel corso del 2020 nel Gruppo non verranno assegnati nuovi piani di incentivazione.

47. A quanto ammontano complessivamente i contributi pubblici ottenuti dal Gruppo? Per cosa esattamente?

Nel corso del 2019 risultano incassati €/mln 36 per contributi pubblici su opere realizzate, di cui:

- Autostrade per l'Italia S.p.A.: per €/mln 30 come dettagliati nella nota n. 9.3 del Bilancio Consolidato 2019 ai sensi della Legge 124/2017;
- Aéroports de la Côte D'Azur S.A.: per €/mln 6 relativi a contributi in conto capitale su infrastrutture aeroportuali.

In contributi incassati/svincolati per le “Attività finanziarie per contributi su opere”, come riportato nella nota 9.6 del Bilancio civilistico di Autostrade per l'Italia, ammontano a €/mln 29,35.

48. Quali sono state le denunce al Collegio Sindacale, presentate da chi e per cosa?

Non ci sono state denunce al Collegio Sindacale.

49. Attualmente l'ex ad Castellucci quali incarichi ricopre nel Gruppo?

Non ricopre alcun incarico.

50. Vorrei conoscere gli altri incarichi ricoperti dai sindaci De Nigro (9) e Fornabaio (13).

Gli altri incarichi ricoperti dal Dott. De Nigro alla data del 31/12/2019 sono i seguenti:

1. AIM Group International S.p.A. – Presidente Collegio Sindacale
2. Autostrade per l'Italia S.p.A. – Membro Collegio Sindacale
3. Banca FINNAT Euramerica S.p.A – Presidente Collegio Sindacale
4. Engineering D.HUB S.p.A. – Presidente Collegio Sindacale
5. Lottomatica Giochi e Partecipazioni S.r.l. - Sindaco Unico
6. Nexen S.P.A. - Consigliere Di Amministrazione - Membro del Comitato di Controllo Sulla Gestione
7. Olivetti S.P.A. – Presidente Collegio Sindacale
8. Toyota Motor Leasing Italia S.p.A. – Presidente Collegio Sindacale
9. Vianini S.P.A. – Presidente Collegio Sindacale

Gli altri incarichi ricoperti dal Dott. Fornabaio alla data del 31/12/2019 sono i seguenti:

1. ERG S.p.A. (quotata) - Sindaco effettivo
2. Astaldi S.p.A. (quotata) - Sindaco effettivo
3. ERG Power Generation S.p.A. – Presidente del Collegio Sindacale
4. ERG Hydro S.r.l. – Presidente del Collegio Sindacale
5. Telepass S.p.A. – Sindaco effettivo
6. Roma Convention Group S.p.A. – Sindaco effettivo
7. Nummus Info S.p.A. – Presidente del Collegio Sindacale
8. PTS Group S.p.A. – Amministratore Delegato
9. PTSCLAS S.P.A. – Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione
10. Aeroporto di Genova S.p.A. - Membro del Consiglio di Amministrazione
11. Gemelli a Casa S.p.A. - Presidente del Collegio Sindacale
12. Consvif S.r.l. - Presidente del Collegio Sindacale
13. DV Holding S.p.A. - Presidente del Collegio Sindacale

51. Ad oggi quanti sono i dirigenti e gli amministratori di Gruppo in servizio, che risultino indagati?

Si rinvia alla risposta alla domanda n. 24.

52. Il Dott. Bertazzo é stato interrogato dall'autorità giudiziaria? per cosa?

No.

53. Attualmente l'ex ad Castellucci quale credito vanta nei confronti del Gruppo?

I termini economici previsti dall'accordo sottoscritto tra Atlantia e l'Ing. Castellucci e le determinazioni assunte in merito dai competenti organi societari sono riportati nella Relazione sulla Politica in materia di remunerazione 2020 e sui Compensi Corrisposti 2019 e nei comunicati stampa diffusi dalla Società.

54. In caso di richiesta di rinvio a giudizio di Castellucci, ci costituiremo parte civile nei suoi confronti davanti al Gip?

Nessuna determinazione è stata assunta al riguardo.

55. Concetta Testa quale incarichi ricopre nel Gruppo?

L'Ing. Testa attualmente è in forza presso Autostrade per l'Italia e si occupa di Affidamento Lavori, Servizi e Forniture.

56. Attualmente chi é il Capo della Vigilanza?

In merito alla descrizione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi di Atlantia, si rinvia alla Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti proprietari 2019 (Sezione n. 11), pubblicata sul sito internet di Atlantia.

57. Gianni Marrone attualmente quali incarichi svolge all'interno del Gruppo? E' vero che ha subito arresti domiciliari?

Come riportato anche da notizie di stampa, Gianni Marrone è stato raggiunto dalla misura cautelare degli arresti domiciliari, successivamente sostituita, a seguito di accoglimento della richiesta di Riesame avanzata dai suoi legali, con quella meno gravosa della sospensione, per la durata di anni uno, dall'esercizio di un pubblico servizio con il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella d'interesse.

Gianni Marrone non ricopre più alcun ruolo all'interno del Gruppo.

58. L'avv. Gabriele Bordoni, difensore di Gaetano Di Mudò e Francesco D'Antona, per le sue prestazioni è pagato direttamente dal Gruppo Atlantia? Ad oggi quale ne é stato il costo?

In linea generale, per i dipendenti di SPEA si applicano le previsioni di cui all'art. 76 del CCNL Edili e l'art. 5 della L. n. 190/1985, che pongono a carico dell'azienda le spese legali per i procedimenti civili o penali salvo i casi di colpa grave o dolo.

Gli onorari riconosciuti ai difensori sono sempre in linea con i parametri forensi di cui al DM n. 55/2014, come modificati dal DM n. 37/2018.

Domande dell’Azionista Gianluca Fiorentini

Intervento Assemblea Azionisti del 29.5.20 - Azionista Gianluca Fiorentini

Si conferma dunque lo stretto legame che la società ha con il proprio azionariato.

In particolare, ho reputato particolarmente interessante la parte attinente alle sfide per il futuro.

Con riferimento alle materie all'ordine del giorno, preannuncio il mio voto favorevole al bilancio che anche quest'anno vede un aumento dei ricavi operativi e del margine operativo lordo.

Condivido altresì la destinazione dell'utile di esercizio alla riserva disponibile "utili portati a nuovo". Vi ringrazio anticipatamente per le risposte che vorrete fornirmi".

Grazie e cordiali saluti,

Gianluca Fiorentini

Si ringrazia l’Azionista per i commenti trasmessi e per la condivisione della proposta di destinazione dell’utile di esercizio formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Domande dell’Azionista Marco Bava

Richiesta di estrazione dal libro soci (art.2422 cc) dei primi 100 azionisti in un files da inviare prima dell’assemblea gratuitamente all’email ideeeconomiche@pec.it

L'art. 2422 c.c. riconosce ai Soci il diritto di esaminare il libro soci e di ottenere estratti a proprie spese. La legittimazione all’esercizio dei diritti sociali previsti dall’art. 2422 c.c., ai sensi dell’art. 23 del Provvedimento Congiunto Banca d’Italia / Consob 22/2/2008, è attestata da una comunicazione all’emittente rilasciata dall’intermediario attestante il possesso delle azioni.

Pertanto, ai fini dell’esercizio di tale diritto, è necessaria la certificazione attestante il possesso delle azioni alla data della richiesta, unitamente al riconoscimento di un corrispettivo parametrato all’impiego di ore e personale che tale attività richiederà.

- 1. VISTO CHE AVETE RITENUTO DI avvalervi dell’art.106 del DL.18/20 17 marzo 2020, n. 18, recante “Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, concernenti - in particolare – le modalità di intervento in Assemblea ed il conferimento di deleghe e/o subdeleghe al rappresentante designato ai sensi dell’art. 135-undecies del Testo Unico della Finanza, *che ritengo anticostituzionale in quanto viola gli art.3 e 47 della Costituzione perche’ discrimina gli azionisti delle societa’ quotate in borsa in quanto non gli consente di intervenire in assemblea. Le premesse poste dall’art.106 del decreto "Cura Italia" sono anticostituzionali per la violazione dell’art.3 e 47 della Costituzione , uguaglianza fra i cittadini , e quindi per la partecipazione alle assemblee di tutti gli azionisti, al fine sia di votare ma soprattutto di intervenire, come e' garantito sia dall’art.47 della Costituzione sia dall’art.2372 cc. Le sedute parlamentari, i congressi e le lezioni universitarie si terranno con mezzi elettronici, perché le assemblee delle società quotate no? il ruolo di controllo degli azionisti di minoranza ha e' stato confermato in molti crack finanziari, porche si vuole tappare la voce degli azionisti scomodi? Per queste ragioni intendo citarvi in giudizio al fine di richiedere un risarcimento del danno immateriale, da devolvere in beneficenza per non aver potuto esercitare il mio diritto di partecipare all’assemblea anche perche’:***
 - a) L’art.135-undecies del decreto legislativo 24.02.1998 n.58 non permette la non partecipazione degli azionisti alle assemblee;**

- b) Il punto 1 del 106 ammette ammette che in deroga a quanto previsto dagli art.2364 2 c, e 2478-bis l'assemblea ordinaria puo' essere convocata entro 180 gg dalla chiusura dell'esercizio;**
- c) Quindi non e' possibile, secondo il nostro ordinamento vietare per qualche ragione ragione la partecipazione dei soci, per cui basta farlo via internet.**
- d) Per cui essendo anticostituzionale l'art.106 del decreto utilizzato per negarmi l'intervento in assemblea attraverso la causa chidero' al giudice il ricorso incidentale alla Corte Costituzionale.**

Poiche' non avete fatto l'assemblea ONLINE su piattaforma internet chiedo che venga messa al voto l'azione di responsabilita' nei confronti del cda.

Riguardo alle modalità di svolgimento dell'Assemblea, come specificato nell'avviso di convocazione, in considerazione dell'emergenza sanitaria in corso connessa all'epidemia da COVID-19 e tenuto conto delle previsioni normative emanate per il contenimento del contagio, la Società ha ritenuto opportuno avvalersi della facoltà espressamente prevista dall'art. 106, comma 4, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con legge 24 aprile 2020, n. 27 (c.d. decreto "Cura Italia"), prevedendo che l'intervento in assemblea da parte degli aventi diritto possa avvenire esclusivamente per il tramite del Rappresentante Designato dalla società ai sensi dell'art. 135-undecies del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, secondo le modalità illustrate nel medesimo avviso. Tale modalità è conforme alle disposizioni normative vigenti.

Il controllo di legittimità costituzionale delle leggi e degli atti aventi forza di legge in Italia è oggetto di sindacato giurisdizionale da parte della Corte Costituzionale.

Con riferimento all'azione di responsabilità proposta, la stessa si ritiene inammissibile poiché non essendo attinente a fatti di competenza dell'esercizio cui si riferisce il bilancio sottoposto ad approvazione assembleare, non ricorrono i presupposti previsti dall'art. 2393, comma 2, cod. civ.. Fermo restando quanto precede, si precisa che l'azione di responsabilità è stata presentata oltre il termine indicato nell'avviso di convocazione dell'Assemblea per la presentazione delle proposte di delibera sulle materie all'ordine del giorno da parte dei singoli soggetti legittimati ad intervenire in Assemblea.

2. I certificatori di bilancio fanno anche una consulenza fiscale?

La società di revisione non fa consulenze fiscali né ad Atlantia né alle sue controllate.

3. **CONFERMATE CHE:** Nella primavera 2017 vanno in scena grandi manovre in casa Atlantia e il 28 aprile si annuncia una maxi -operazione: la vendita di quasi il 12% di Autostrade per l'Italia (Aspi), che porta nelle casse del colosso controllato dai Benetton 1,48 miliardi. Più della metà del pacchetto azionario (6,97%) è acquistato da un consorzio guidato dai tedeschi di Allianz Group, l'altra metà è ceduto a Silk Road Fund, fondo sovrano cinese.

L' iniezione di liquidità apre a un'altra mega -fusione, con Atlantia che acquisirà la spagnola Abertis. Questo risikio finanziario, secondo la Procura di Genova, potrebbe aver avuto un ruolo nella gestione della sicurezza delle infrastrutture italiane, Ponte Morandi compreso.? Emerge da riunioni interne alla stessa Aspi, in cui a dettare la linea è Michele Donferri Mitelli, capo nazionale delle manutenzioni, uno dei più importanti dirigenti della società: «Devo spendere il meno possibile... sono entrati i tedeschi, a te non te ne frega un c..., sono entrati i cinesi... devo ridurre al massimo i costi... e devo essere intelligente de portà alla fine della concessione... lo capisci o non lo capisci?». «TAGLI LEGATI AL PROFITTO»? Per il giudice Angela Maria Nutini, che nelle scorse settimane ha firmato gli ordini di arresto per altri tecnici accusati di aver falsificato l'esito di varie ispezioni, «emergono con prepotenza le logiche commerciali sottese agli interventi manutentivi». L' audio precede di oltre un anno alla strage del 14 agosto 2018. I finanziari del Primo Gruppo, coordinati dai colonnelli Ivan Bixio e Giampaolo Lo Turco, lo hanno trovato nei computer di Marco Vezil, dirigente Spea, azienda che si occupava del monitoraggio viadotti per conto di Autostrade. Vezil aveva l'abitudine di registrare di nascosto ogni incontro. Perché? Voleva - si chiedono gli inquirenti - mettersi al riparo da possibili conseguenze sulle decisioni prese a quei tavoli?

LETTERA APERTA DI ATLANTIA - AUTOSTRADE PER L'ITALIA A UN ANNO DAL CROLLO DEL PONTE MORANDI

Il 24 ottobre 2017 si tiene un altro summit tra Autostrade e Spea. Nell' occasione Don ferri interviene in modo esplicito sulla sicurezza delle infrastrutture, chiedendo ai tecnici di rivedere al ribasso le valutazioni di rischio su alcuni via dotti: «Che sono tutti 'sti 50 (il numero indica un coefficiente di rischio, più alto è e più urgenti sono le manutenzioni da eseguire, ndr)? Me li dovete togliere... Adesso riscrivete e fate Pescara (il riferimento è a un viadotto nella zona, ndr) a 40, perché ti ho detto, il danno di immagine è un problema di governance». Un dialogo che, spiega ancora il giudice, mostra la «finalità di lucro nelle direttive di Donferri in ordine all' attribuzione dei voti dei difetti delle opere ammalorate».

Il procedimento sui c.d. “falsi report” è a tutto oggi ancora nel pieno delle indagini. Ciò detto, a seguito dell’ordinanza applicativa di misure cautelari (personali ed interdittive) disposta dal Gip nel settembre 2019 nei confronti anche degli indagati di ASPI, in cui sono riportate gli stralci di conversazione sopra richiamati, ASPI ha avviato un procedimento disciplinare nei confronti dei 4 dirigenti indagati che ha portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dall’esercizio dell’attività lavorativa per uno di essi.

- 4. Mi spiegate IL GIALLO DEL DOCUMENTO CONSOB A rimarcare quanto fosse importante quel periodo è un documento Consob del 16 luglio 2017. Si spiega come nel patto sottoscritto da Autostrade sia certificato che «l'importo complessivo degli impegni di spesa» dovrà rimanere «immutato». Di qui, con ogni probabilità, l'ossessione per mantenere i costi sotto controllo. Non solo. La falsificazione dei report, spiega una qualificata fonte d' indagine, apre un altro scenario: se al momento della vendita fosse stata rappresentata una situazione della rete migliore di quanto non fosse in realtà, i soci potrebbero chiedere i danni. «Le spese di manutenzione non hanno mai subito flessioni nel 2017 e nel 2019 sono state rafforzate. Delle affermazioni dell'allora dirigente di Aspi si occuperà la magistratura - replica Autostrade - Atlantia ha avviato un audit interno».**

Con riferimento a quanto riportato nelle “Informazioni essenziali, ai sensi dell’art. 122 del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell’art. 130 del Regolamento Consob 14 maggio 1999, n. 11971, in merito alla sottoscrizione di un patto parasociale relativo ad azioni ordinarie di ASPI”, il virgolettato riportato si riferisce a una previsione contenuta nell’art. 33.4(e) dello statuto di ASPI medesima, in forza della quale, testualmente, “[i]n deroga a quanto previsto dall’articolo 33.3 [i.e., in deroga ai diritti di veto spettanti agli investitori di minoranza], non sarà necessario il voto favorevole di tutti gli amministratori tratti da ciascuna delle Liste di Minoranza A (e il consiglio di amministrazione delibererà con le maggioranze di legge) nella misura in cui una delibera del consiglio di amministrazione relativa a una delle materie indicate agli articoli 33.3(a), 33.3(b) e 33.3(d) sia strettamente necessaria a [...] spostare gli investimenti da un regime di remunerazione previsto dalla Convenzione Unica a un altro regime di remunerazione previsto dalla Convenzione Unica (a condizione che l’importo complessivo degli impegni di spesa rimanga immutato)”.

Proprio al contrario di quanto adombrato, pertanto, la disposizione in parola mirava ad assicurare ad ASPI la flessibilità necessaria nella ripartizione degli investimenti in base ai regimi di remunerazione di cui alla Convenzione Unica, su richiesta di, o di concerto con, il Concedente – come espressamente ribadito anche nel patto parasociale – e, appunto, evitare che gli investitori di minoranza potessero avere diritti di veto astrattamente pregiudizievoli rispetto all’obiettivo

dell'effettiva realizzazione degli investimenti stessi. L'“immutabilità” degli impegni di spesa si riferiva, infatti, a importi complessivi già previsti e concordati nel quadro del rapporto concessorio e dei quali, appunto, si voleva assicurare l'erogazione.

- 5. C'è un altro incrocio di date interessante. Nell'autunno del 2017 Aspi avvia l'iter per portare avanti la ristrutturazione del Morandi. Nelle comunicazioni al Ministero dei Trasporti manifesta una certa fretta, non del tutto giustificata dalle valutazioni sulla sicurezza dell'opera. L'intervento è qualificato come «locale» e non «infrastrutturale»?**

Fermo restando che l'attività di progettazione è stata avviata nel 2015, ai sensi del D.M. 2008 e della Circolare n. 617 del 2009, vigenti all'epoca della redazione del progetto, il progettista inquadrò l'intervento come locale ai sensi dell'art 8.4.3 del suddetto D.M.. Il progetto prevedeva inoltre anche interventi di ripristino conservativo sulle superfici di calcestruzzo ammalorato e interventi di rinforzo strutturale delle travi tampone tra le pile 9, 10 e 11. Sempre nel progetto era prevista l'implementazione di un sistema di osservazione strutturale e la messa in campo di un controllo continuo ambientale per il periodo dei lavori.

Il valore complessivo dell'iniziativa è stato stimato in lordi €/mln 26,86 comprensivi di oneri per la sicurezza.

- 6. Vorrei conoscere la vs versione su:**

Nell'inchiesta sul crollo del ponte Morandi mancavano solo le barriere fonoassorbenti difettose e a rischio cedimento. Autostrade per l'Italia e il suo braccio tecnico Spea engineering sono al centro di un nuovo filone d'indagine portato avanti dal procuratore aggiunto di Genova Paolo D'Ovidio e dal sostituto Walter Cotugno. I reati ipotizzati sono la frode in pubbliche forniture e l'attentato alla sicurezza dei trasporti. L'operazione scaricabarile di Luciano Benetton, che con una lettera ai giornali aveva riversato tutte le responsabilità sui suoi manager («Come famiglia ci riteniamo parte lesa»), avrà bisogno di una fase due, visto che le accuse alla sua azienda non finiscono mai.

La nuova inchiesta pare confermare come la manutenzione sulle autostrade sia da tempo un vero e proprio terno al lotto. Gli indagati per il nuovo filone sono quattro, con competenze collegate alla progettazione e alla realizzazione delle barriere. Si tratta dell'ex responsabile nazionale delle manutenzioni di Autostrade Michele Mitelli Donferri, dell'ex responsabile centrale delle operazioni Paolo Berti, dell'ex amministratore delegato di Spea Antonino Galatà e di Marco Vezil, già responsabile delle verifiche tecniche di transitabilità e dei trasporti eccezionali di Spea.

L'inchiesta è stata innescata dai sequestri avvenuti durante le indagini per il crollo del Morandi. Nei carteggi interni alle aziende gli investigatori hanno trovato riferimenti a possibili vizi progettuali e all' utilizzo di materiali non conformi. Le barriere che hanno dato il via all' indagine si trovano sul primo tronco della A12 (la Genova-Livorno), ma strutture analoghe sono state collocate anche in altri tratti, come per esempio sull' autostrada Adriatica.

In Liguria, tra il 2016 e il 2017, nei pressi di Sestri Levante, ci sono stati cedimenti parziali di queste barriere a causa dei forti venti, cadute che per fortuna non hanno causato vittime. Adesso gli inquirenti intendono verificare la sussistenza di questi presunti difetti strutturali e se Aspi e Spea abbiano preso provvedimenti per scongiurare ulteriori cedimenti e situazioni di pericolo. Ieri gli investigatori del Primo gruppo della Guardia di finanza di Genova, coordinati dal colonnello Ivan Bixio, sono entrati nelle sedi genovesi e romane di Aspi e Spea e nel quartier generale della Pavimental Spa, l'azienda di costruzioni (controllata da Atlantia, Aspi e Aeroporti di Roma) incaricata dell'installazione delle barriere. I finanziari hanno acquisito materiale informatico e cartaceo con l' obiettivo di trovare informazioni sulle forniture, l' elenco completo dei tratti autostradali su cui sono state montate tali barriere (modello «Intergautos» e «aventi altezza superiore o uguale a tre metri»), documenti su «realizzazione, posizionamento e mantenimento», certificati di collaudo e report relativi a eventuali interventi di «consolidamento / adeguamento / manutenzione». Sotto osservazione anche l'omologazione dei materiali utilizzati per la posa dei pannelli (per esempio le resine).

I finanziari si sono concentrati anche sulle barriere a cui sono state abbassate (con relativo ordine di servizio) le cosiddette ribaltine, ovvero la parte superiore della struttura, con conseguente diminuzione della superficie esposta al vento. Sono state abbattute per problemi di sicurezza?

Per trovare la risposta gli investigatori hanno cercato i documenti inviati al ministero con la comunicazione ed eventuale motivazione della modifica. Infine i militari hanno portato via contratti e ordini di servizio che consentano di individuare dirigenti e strutture responsabili, a partire dal 2013, dell'installazione e della manutenzione delle barriere.

Al momento nessuno dei manager della Pavimental risulta indagato, anche se l'ad Franco Tolentino, due direttori lavori, un direttore di cantiere e un capo cantiere, oltre a cinque tecnici di Spea e tre di Aspi, sono finiti sotto inchiesta per il crollo di un ponte sulla A14, vicino ad Ancona, disastro che ha causato la morte di due persone nel marzo 2017.

Ai 22 indagati (tra cui Aspi, Spea e Pavimental), accusati di crollo e disastro colposo, sono contestati «gravi carenze progettuali», l'«omesso rispetto dei principi generali di prevenzione», «l'eccessivo contenimento dei costi derivato dalla sottostima dei lavori». Ieri,

durante l'udienza preliminare, la pm Irene Bilotta ha chiesto di depositare atti e intercettazioni del processo genovese, rilevando analogie tra i due disastri. La prossima udienza è stata fissata per il 4 marzo.

A Genova, invece, nel filone principale sul Morandi i 73 indagati (75 considerando Aspi e Spea), sono in attesa del secondo incidente probatorio, previsto ad aprile. I pm contestano a vario titolo i reati di disastro e omicidio colposi, di omicidio stradale e di attentato alla sicurezza dei trasporti; ad Aspi anche il mancato rispetto delle norme sui luoghi di lavoro. Un ulteriore filone riguarda i rapporti falsificati sulla sicurezza, che ha portato nelle scorse settimane a tre arresti e alla richiesta di interdizione dalla funzione e dell'esercizio dell'attività professionale per sedici tecnici con l'accusa di falso ideologico.

ASPI, a valle dell'evento del 14 agosto 2018, ha posto in essere tutta una serie di iniziative organizzative, gestionali ed operative finalizzate ad una sempre più efficace gestione della rete assentita in concessione.

- 7. Cosa rispondete a: La richiesta di 23 miliardi quale indennizzo in caso di rescissione della convenzione fra Anas e Autostrade per l'Italia per la gestione di circa 3.000 chilometri di strade a pagamento non ha basi legali perché prevede indennizzi abnormi rispetto alla normale prassi commerciale.**

Il giudizio è contenuto in una Relazione sulle concessioni autostradali approvata dalla Corte dei Conti a fine novembre e resa nota ieri. Nell'indagine si passano in rassegna gli aspetti economici, legali di questi particolari contratti con cui lo stato affida a società private la gestione di infrastrutture, come le autostrade, consentendo alle imprese di ripagarsi con i pedaggi. La concessione è come un contratto di affitto che prevede oneri e diritti per i due contraenti, ad esempio l'obbligo di restituzione integro del bene, regola le modalità della locazione, le tempistiche il pagamento del canone, prevede anche la possibilità che il contratto venga interrotto anzitempo in caso di violazione da parte di uno dei due contraenti.

Di queste convenzioni il governo italiano ne ha firmate 25 con 22 società. Sono state messe a punto dal ministero dei Trasporti e da quello dell'Economia e dall'Anas, per il governo, e da stuoli di avvocati e manager per le società e quasi sempre sono state oggetto di contenziosi. Per ogni tratta autostradale, grande o piccola che sia, viene firmata una apposita concessione, seguendo uno schema tipo introdotto nel 2007, con cui si definiscono i lavori da fare all'infrastruttura, il sistema dei pedaggi e altri importanti aspetti, economici e non, come il sistema di controllo sull'attività dei concessionari, le sanzioni e il meccanismo per l'eventuale risoluzione del contratto.

La relazione della Corte dei conti arriva sul tavolo del governo, proprio mentre il presidente del consiglio Giuseppe Conte e i suoi ministri stanno decidendo se e come risolvere la concessione firmata con Autostrade per l'Italia, la società del gruppo Benetton, imputandole la responsabilità per il crollo del ponte Morandi a Genova. Ma il governo deve fare i conti con quel contratto che stabilisce, anche in presenza di una responsabilità del concessionario, l'obbligo di un indennizzo enorme e superiore ai venti miliardi a carico dello stato.

Così la relazione della Corte dei Conti arriva al governo come una sorta di parere legale firmato dai maggiori esperti di responsabilità erariale. Per capirsi se il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, desse seguito alla richiesta del gruppo veneto sarebbero i magistrati contabili a dovere accertare e sanzionare l'eventuale danno allo stato per un pagamento non dovuto. Analizzando le clausole, previste dalle convenzioni tipo, i magistrati contabili si sono accorti che "i casi di scioglimento anticipato del rapporto concessorio siano stati oggetto di una disciplina per più aspetti speciale ed eccentrica rispetto a quella legale (in particolare rispetto a quella prevista dal Codice civile e dal codice dei contratti pubblici) e all'apparenza molto 'sbilanciata' dal lato e in favore della concessionaria". Oltre a prevedere molte cautele e ostacoli crescenti alla risoluzione del contratto, "la convenzione condiziona ogni ipotesi risolutoria al pagamento di una somma pecuniaria che può essere, "assolutamente ingente, se non addirittura insostenibile per l'erario", senza neanche indicare esplicitamente "violazione degli obblighi di per sé da considerare gravi, quali crolli e disfacimenti", che possano giustificare un'uscita da parte del concedente, ovvero lo stato.

Tutto questo, continua la Relazione, se per un verso, "rivela una qualche 'cedevolezza' del contraente pubblico in sede di contrattazione di clausole rilevanti della convenzione, comportando un assetto contrattuale asimmetrico che pone la parte pubblica in una posizione di debolezza, per altro verso, solleva il tema della validità di queste clausole contrattuali alla luce della disciplina legale e, in primo luogo, di quella civilistica". E qui la corte ricorda che il codice civile "dispone la nullità di patti che escludono o limitano preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave". L'autoassoluzione preventiva, del proprietario o dell'affittuario, non è prevista né è prevedibile.

Clausole speciali e asimmetriche che i concessionari hanno sempre difeso in virtù della specificità di questo tipo di contratto. Le società autostradali, dicono, devono pianificare investimenti pluridecennali durante i quali grazie ai pedaggi ripagano i prestiti e guadagnano. L'interruzione anticipata del contratto metterebbe la società davanti ad un fallimento certo: senza più poter contare sugli introiti dei caselli dovrebbero continuare a fronteggiare le richieste di rientro dei finanziatori, pagare fornitori e personale. Queste le

motivazioni dei concessionari, ricordate dalla corte, per giustificare lo squilibrio nelle clausole di risoluzione a sfavore dello stato e a vantaggio dei concessionari.

Una deroga rispetto a quanto previsto dal diritto civile e dal codice degli appalti che secondo Aiscat, l'Associazione dei concessionari, troverebbe il fondamento giuridico anche nell'approvazione legislativa dei contratti oggi in essere. Una tesi che la Corte non fa propria sposando il punto di vista del gruppo di lavoro del ministero delle Infrastrutture e trasporti: "Si è dell'avviso che non valga a 'salvare' dette clausole dalla nullità manifesta il fatto che la convenzione sia stata, a suo tempo, approvata per legge, in quanto l'approvazione ha riguardato la fase integrativa della efficacia e non i suoi contenuti", cioè per legge è stato solo approvato l'allungamento nel tempo di quei contratti non il loro contenuto.

La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia sottoscritta in data 12 ottobre 2007 con l'allora ente concedente ANAS S.p.A. (ruolo oggi attribuito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) pose fine al periodo di incertezza venutosi a creare per tutte le società concessionarie italiane con l'adozione da parte dell'allora Governo del D.L. 262/2006 (convertito con modificazioni dalla L. 286/2006). Il decreto imponeva infatti la modifica unilaterale dei contratti di concessione, costringendo la Commissione UE ad avviare una procedura di infrazione (IP/06/1561) contro l'Italia per violazione delle disposizioni del Trattato sulla libera circolazione dei capitali e la libertà di stabilimento. La Commissione evidenziò come le autorità italiane fossero in violazione del principio *pacta sunt servanda* in quanto il decreto adottato minava la certezza normativa e le legittime aspettative degli investitori rappresentate dal vigente quadro regolatorio e concessorio. La procedura di infrazione venne archiviata dalla Commissione UE solamente in seguito alla stipula della Convenzione Unica, frutto di mutua intesa fra concessionario ed ente concedente ANAS, e alla sua entrata in efficacia mediante approvazione per legge in data 6 giugno 2008 (mediante D.L. 59/2008, convertito con modificazioni dalla L. 101/2008, che approvò oltre alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia anche le convenzioni nel frattempo sottoscritte da ANAS con altre 6 concessionarie; successivamente altre concessioni vennero ancora approvate per legge anche per altre società concessionarie autostradali). L'art. 9 della vigente Convenzione Unica di ASPI determina in modo puntuale il procedimento che deve essere seguito da parte del Concedente per poter pervenire all'adozione, da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del provvedimento di decadenza della concessione. Lo stesso articolo fissa il criterio per la determinazione dell'indennizzo spettante al Concessionario uscente e la penale che quest'ultimo è tenuto a pagare al Concedente, fatto salvo il maggior danno subito dal Concedente stesso.

Si precisa che, per effetto della decadenza della concessione il concessionario decaduto è tenuto al trasferimento allo Stato della proprietà della rete autostradale, che si ricorda è di oltre 2.800 chilometri. L'indennizzo spettante al Concessionario è determinato in funzione del valore dei ricavi della gestione, al netto dei costi, prevedibili dalla data del provvedimento di decadenza per la durata residua della concessione.

La clausola non è affetta da alcun vizio di nullità in quanto, diversamente da quanto rappresentato, non esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave in quanto il Concessionario decaduto è tenuto a corrispondere allo Stato una penale pari al 10% dell'indennizzo, salvo il maggior danno subito dal Concedente per la parte eccedente la predetta penale. Il Concessionario dunque è obbligato, in caso di decadenza, a risarcire l'intero danno subito dal Concedente, senza esoneri e/o limitazioni.

8. AVETE ADOTTATO la ISO 37001 ed i Sistemi di Gestione Anti-Corruzione?

È stato portato avanti un progetto a livello di Gruppo per l'ottenimento della certificazione ISO37001 (*"antibribery management systems"*) da parte delle principali società. La certificazione è stata già ottenuta da Aeroporti di Roma (2018) e da Autostrade per l'Italia (2019), mentre Telepass ha in corso le attività preparatorie con l'obiettivo di concludere nel 2020.

9. Il Presidente crede nel paradiso?

La domanda non è pertinente alle materie all'ordine del giorno dell'assemblea.

10. Sono state contestate multe internazionali?

Nessuna per quanto a nostra conoscenza.

11. Sono state fatte operazioni di ping-pong sulle azioni proprie chiuse entro il 31.12? Con quali risultati economici dove sono iscritti a bilancio?

I movimenti relativi alle azioni proprie si riferiscono esclusivamente agli esercizi dei diritti dei piani basati su azioni e regolati con azioni da parte dei beneficiari. Per ulteriori informazioni, si rinvia alle note n. 5.11 e n. 8.3 del bilancio d'esercizio di Atlantia.

12. A chi bisogna rivolgersi per proporre l'acquisto di cioccolatini promozionali, brevetti, marchi e startup?

La domanda non è pertinente alle materie all'ordine del giorno dell'assemblea.

13. Avete intenzione di realizzare iniziative in favore degli azionisti come i centri medici realizzati dalla BANCA D'ALBA?

No.

14. TIR: TASSO INTERNO DI REDDITIVITA' MEDIO e WACC = TASSO INTERESSI PASSIVI MEDIO PONDERATO?

Il tasso di rendimento atteso dalle singole iniziative è variabile e definito in considerazione delle migliori *market practices*, valutando il tasso di rendimento privo di rischio, il premio per attività di rischio simili e le tipicità dell'investimento in esame; il tasso medio di interesse (rapporto tra oneri finanziari, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine) nel 2019 è stato pari al 3,3% per maggiori dettagli si rimanda alla risposta alla domanda n. 46.

15. AVETE INTENZIONE DI CERTIFICARVI BENEFIT CORPORATION ed ISO 37001?

Si veda la risposta alla domanda n. 8.

16. Avete intenzione di fare le assemblee anche via internet?

Si veda risposta alla domanda n. 1.

17. A quanto sono ammontati i fondi europei per la formazione e per cosa li avete usati?

Nel 2019 il Gruppo non ha utilizzato fondi europei per la formazione.

18. Avete in progetto nuove acquisizioni e/o cessioni?

Come precisato in risposta ad alcune domande (nn. 23, 26, 39 e 40) dell'azionista Tomaso Marino, la società ha allo studio l'ingresso di nuovi soci per le società controllate Autostrade Per l'Italia S.p.A. e Telepass S.p.A., mentre si attende a valle delle necessarie autorizzazioni il completamento dell'acquisizione del gruppo messicano RCO ad opera della controllata Abertis Infraestructuras S.A. Non è invece attualmente in corso la cessione di quote del capitale di ADR S.p.A.

A livello internazionale, il gruppo monitora costantemente nuove opportunità di investimento e ottimizzazione del portafoglio.

19. Il gruppo ha cc in paesi ad alto rischio extra euro?

Come noto il Gruppo opera in 23 paesi. Alla data di redazione del Bilancio si segnala la presenza di attività in Argentina e nello specifico le concessionarie GCO e AUSOL (175 km e concessione in scadenza al 2030), controllate attraverso Abertis, che sono state trattate come richiesto dallo IAS29 come attività in paesi con iperinflazione.

20. Avete intenzione di trasferire la sede legale in Olanda e quella fiscale in GB? se lo avete fatto come pensate di comportarvi con l'uscita della GB dall'EU?

No.

21. Avete intenzione di proporre le modifiche statutarie che raddoppiano il voto?

L'attuale Consiglio di Amministrazione non ha proposto all'Assemblea alcuna modifica statutaria in tal senso.

22. Avete call center all'estero? se si dove, con quanti lavoratori, di chi e' la proprietà?

Nel 2019 il Gruppo non ha avuto né ha utilizzato call center all'estero.

23. Siete iscritti a Confindustria? se si quanto costa? avete intenzione di uscirne?

All'interno del gruppo Atlantia, le società Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma sono iscritte al sistema di Confindustria. Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha versato 434.000 euro complessivi per l'adesione alle varie associazioni territoriali di Confindustria, mentre Aeroporti di Roma ha versato 298.000 euro per l'adesione all'Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma. Non sono state fatte valutazioni su una eventuale uscita da Confindustria.

24. Come e' variato l'indebitamento e per cosa?

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2019 è pari a 36.722 milioni di euro (38.791 milioni di euro al 31 dicembre 2018), con un decremento di 2.069 milioni di euro. La variazione è attribuibile essenzialmente a:

- i flussi generati dall'attività di esercizio per 4.662 milioni di euro, essenzialmente correlati ai flussi generati dal *cash flow* operativo (FFO) per 4.969 milioni di euro;
- i flussi assorbiti per investimenti in attività non finanziarie pari a 456 milioni di euro, che includono essenzialmente gli investimenti operativi dell'esercizio pari a 1.794 milioni di euro, parzialmente compensati dal realizzo derivante dalla cessione di Hispasat – incluso l'indebitamento finanziario ceduto pari a 1.191 milioni di euro;

- il flusso finanziario netto assorbito dal capitale proprio pari a 1.658 milioni di euro, in relazione alla distribuzione di dividendi e riserve da parte di Atlantia e da altre società del Gruppo a soci terzi;
- le altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto negative per 479 milioni di euro essenzialmente attribuibili all'incremento del *fair value* negativo degli strumenti finanziari di copertura.

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2019 è pari a 5 anni e 4 mesi. L'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 72,5% a tasso fisso. Si rinvia per un maggior dettaglio al paragrafo "Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata" a pag. 46 e ss. relazione sulla gestione incluso nella Relazione Finanziaria Annuale 2019.

25. A quanto ammontano gli incentivi incassati come gruppo suddivisi per tipologia ed entità?

Gli incentivi incassati nel 2019 da Autostrade per l'Italia per la produzione di energia da fonte rinnovabile (impianti fotovoltaici) ammontano a 3.599.000 euro. Tali incentivi sono erogati dal GSE (Gestore Servizi Energetici).

26. Da chi e' composto l'odv con nome cognome e quanto ci costa?

L'Organismo di Vigilanza di Atlantia è attualmente composto da:

- Dott. Attilio Befera, con il ruolo di Coordinatore;
- Dott. Giuseppe Troccoli, come altro membro esterno;
- Dott. Lorenzo Alzati, Responsabile Direzione Internal Audit di Atlantia.

Il costo annuo di funzionamento è pari a circa 100.000 euro.

27. Quanto costa la sponsorizzazione il Meeting di Rimini di CI ed EXPO 2015 o altre? Per cosa e per quanto?

Nel 2019 le società del Gruppo hanno sponsorizzato iniziative culturali, sociali e sportive per circa 1.315.000 euro (nel dettaglio: Atlantia 645.000 euro, Autostrade per l'Italia 385.000 euro, Aeroporti di Roma 160.000 euro e Telepass 125.000 euro). Autostrade per l'Italia ha sponsorizzato l'edizione 2019 del Meeting di Rimini per 65.000 euro. Per quanto attiene ad Expo 2015, le società del Gruppo non hanno sponsorizzato l'iniziativa.

28. POTETE FORNIRMI L'ELENCO DEI VERSAMENTI e dei crediti AI PARTITI, ALLE FONDAZIONI POLITICHE, AI POLITICI ITALIANI ED ESTERI?

Nel 2019 non sono stati effettuati versamenti a partiti o politici. Nel 2019 il Gruppo ha erogato complessivamente circa 85.000 euro ad un totale di 4 fondazioni che promuovono dibattito culturale in tema di politiche pubbliche: AREL, ASPEN, ASTRID, Italiadecide.

29. AVETE FATTO SMALTIMENTO IRREGOLARE DI RIFIUTI TOSSICI?

No.

30. QUAL'E' STATO l'investimento nei titoli di stato, GDO, TITOLI STRUTTURATI?

Nel corso del 2019 non sono stati effettuati investimenti per le tipologie indicate.

31. Quanto e' costato lo scorso esercizio il servizio titoli? E chi lo fa?

I fornitori che si occupano del servizio titoli sono Mediobanca e BNP (deposito titoli Aeroporti di Roma, Hochtief e Bologna Aeroporti) per un costo totale nel 2019 di circa € 120.000 e Computershare per un importo complessivo nel 2019 di circa € 50.000.

32. Sono previste riduzioni di personale, ristrutturazioni? Delocalizzazioni?

L'emergenza epidemiologica COVID-19 ha generato una drastica ed improvvisa riduzione dei dati di traffico autostradale e aeroportuale che hanno indotto alcune società del Gruppo ad avviare procedure per l'attivazione di ammortizzatori sociali per il personale non dirigente al fine di gestirne le ricadute sul costo del lavoro.

Non sono previste delocalizzazioni.

33. C'e' un impegno di riacquisto di prodotti da clienti dopo un certo tempo? Come viene contabilizzato?

No, non risultano impegni di riacquisto di prodotti da clienti.

34. Gli amministratori attuali e del passato sono indagati per reati ambientali, RICICLAGGIO, AUTORICICLAGGIO O ALTRI che riguardano la società? CON QUALI POSSIBILI DANNI ALLA SOCIETA'?

Per quanto noto alla Società, nessuno degli Amministratori di Atlantia è indagato per reati ambientali, riciclaggio, o autoriciclaggio.

35. Ragioni e modalità di calcolo dell'indennità di fine mandato degli amministratori.

Le informazioni sono contenute nella Relazione sulla Politica in materia di remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti 2019, disponibile sul sito internet della Società

36. Chi fa la valutazione degli immobili? Quanti anni dura l'incarico?

L'ultima valutazione relativa agli immobili sia di Atlantia che di Autostrade per l'Italia risale a giugno 2015 ed è stata effettuata dalla Alcam Italia. L'incarico non prevede valutazioni ripetute nel tempo. Per quanto riguarda Aeroporti di Roma, ai soli fini assicurativi, la valutazione viene svolta dalla S.It.Val. – Società Italiana Valutazioni S.r.l. L'incarico scade a fine 2020 ed è liberamente interrompibile da parte di ADR.

Inoltre, si segnala che i dettagli sugli investimenti immobiliari (di ammontare complessivo non significativo) sono presentati rispettivamente nella n. 7.1 del bilancio consolidato e nella nota n. 5.1 del bilancio di esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2019.

37. Esiste una assicurazione D&O (garanzie offerte importi e sinistri coperti, soggetti attualmente coperti, quando è stata deliberata e da che organo, componente di fringe-benefit associato, con quale broker è stata stipulata e quali compagnie la sottoscrivono, scadenza ed effetto scissione su polizza) e quanto ci costa ?

Esiste una polizza Directors' & Officers di Gruppo a contraenza Atlantia con massimale di 100 milioni di euro, stipulata con primarie compagnie assicuratrici e con scadenza al 31 ottobre 2020. Il premio complessivo annuale pagato dal Gruppo Atlantia ammonta, al lordo delle imposte assicurative, a 1,5 milioni di euro. Attualmente il broker di riferimento è Willis Towers Watson S.p.A..

38. Sono state stipulate polizze a garanzia dei prospetti informativi (relativamente ai prestiti obbligazionari)?

Non sono state stipulate polizze a garanzia dei prospetti informativi nel corso del 2019.

39. Quali sono gli importi per assicurazioni non finanziarie e previdenziali (differenziati per macroarea, differenziati per stabilimento industriale, quale struttura interna delibera e gestisce le polizze, broker utilizzato e compagnie)?

Il valore consolidato di Gruppo dei premi, al lordo delle imposte è stimabile in circa 68 milioni di euro e riguarda prevalentemente Property All Risk, Responsabilità civile generale, prestatori d'opera e professionali, rimborso spese mediche dipendenti, infortuni dirigenti e dipendenti, mezzi aziendali (leggeri, pesanti e polizza), Directors' & Officers Liability.

- 40. VORREI SAPERE Quale é l'utilizzo della liquidità (composizione ed evoluzione mensile, tassi attivi, tipologia strumenti, rischi di controparte, reddito finanziario ottenuto, politica di gestione, ragioni dell'incomprimibilità, quota destinata al TFR e quali vincoli, giuridico operativi, esistono sulla liquidità)**

La liquidità residua è stata investita in depositi a vista e a scadenza alle migliori condizioni di mercato si rimanda ai paragrafi 7.8 e 9.2 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

- 41. VORREI SAPERE QUALI SONO GLI INVESTIMENTI PREVISTI PER LE ENERGIE RINNOVABILI, COME VERRANNO FINANZIATI ED IN QUANTO TEMPO SARANNO RECUPERATI TALI INVESTIMENTI.**

L'investimento nel triennio 2020-2023 per la realizzazione di impianti a fonte rinnovabile (fotovoltaico) ammonta a 24.900.000 euro.

Tale piano di investimenti prevede due iniziative distinte: la prima da 11.700.000 euro ha un rientro economico di 6 anni e prevede l'installazione di 130 impianti su tetti delle sedi di Autostrade per l'Italia per la produzione di 10GWh annui di energia per autoconsumo; la seconda iniziativa da 13.200.000 euro ha un rientro economico di 15 anni e prevede l'installazione di 14 impianti a terra su aree in disuso per l'immissione in rete di 17GWh annui di energia.

ADR, invece, nel corso del 2019 non ha effettuato investimenti in energie rinnovabili e non ne prevede nel 2020.

- 42. Vi e' stata retrocessione in Italia/estero di investimenti pubblicitari/sponsorizzazioni?**

No.

- 43. Come viene rispettata la normativa sul lavoro dei minori?**

Il Gruppo Atlantia non assume personale minorenni.

- 44. E' fatta o e' prevista la certificazione etica SA8000 ENAS ?**

No.

- 45. Finanziamo l'industria degli armamenti?**

No.

46. vorrei conoscere POSIZIONE FINANZIARIA NETTA DI GRUPPO ALLA DATA DELL'ASSEMBLEA CON TASSI MEDI ATTIVI E PASSIVI STORICI.

L'ultimo dato disponibile in merito alla Posizione Finanziaria di Gruppo è quello al 31/12/2019, che presenta un saldo di indebitamento netto pari a 36.722.000.000 euro costituiti da un "Indebitamento finanziario netto non corrente" pari a 39.042.000.000 euro e una "Posizione finanziaria netta corrente" pari a 2.320.000.000 euro

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2019 è pari a 5 anni e 4 mesi. L'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 72,5% a tasso fisso. Al 31 dicembre 2019 il rapporto tra oneri finanziari, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine del 2019 è del 3,3% (per l'effetto combinato del 2,8% relativo alle società operanti nell'area euro, del 4,9% relativo alle società cilene e dell'8,4% relativo alle società brasiliane).

Si rinvia per un maggior dettaglio al paragrafo "Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata" della relazione sulla gestione nella Relazione Finanziaria Annuale 2019.

47. A quanto sono ammontate le multe Consob, Borsa ecc di quale ammontare e per cosa?

Nel 2019 non sono state comminate multe.

48. Vi sono state imposte non pagate? se si a quanto ammontano? Gli interessi? le sanzioni?

Al 31 dicembre 2019 non risultano in capo ad Atlantia imposte IRES/IRAP/IVA non pagate.

49. vorrei conoscere: VARIAZIONE PARTECIPAZIONI RISPETTO ALLA RELAZIONE IN DISCUSSIONE.

L'ultimo dato disponibile è presentato rispettivamente nelle note n. 7.3 del bilancio consolidato e n. 5.3 del bilancio di esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2019. Non risultano variazioni di rilievo con riferimento all'elenco delle partecipazioni detenute.

50. vorrei conoscere ad oggi MINUSVALENZE E PLUSVALENZE TITOLI QUOTATI IN BORSA ALL'ULTIMA LIQUIDAZIONE BORSISTICA DISPONIBILE

Nel corso del 2019 non sono state rilevate nel conto economico minusvalenze o plusvalenze di rilievo in titoli quotati. Si evidenzia che la partecipazione di minoranza in Hochtief è valutata al *fair value* coincidente con il relativo valore di Borsa e le relative variazioni di valore sono rilevate in contropartita al patrimonio netto.

51. vorrei conoscere da inizio anno ad oggi L'ANDAMENTO DEL FATTURATO per settore.

L'ultimo dato disponibile dei ricavi operativi per settore è presentato nella nota n. 10.1 del bilancio consolidato di Atlantia al 31 dicembre 2019.

52. vorrei conoscere ad oggi TRADING SU AZIONI PROPRIE E DEL GRUPPO EFFETTUATO ANCHE PER INTERPOSTA SOCIETA' O PERSONA SENSI ART.18 DRP.30/86 IN PARTICOLARE SE E' STATO FATTO ANCHE SU AZIONI D'ALTRE SOCIETA', CON INTESTAZIONE A BANCA ESTERA NON TENUTA A RIVELARE ALLA CONSOB IL NOME DEL PROPRIETARIO, CON RIPORTI SUI TITOLI IN PORTAFOGLIO PER UN VALORE SIMBOLICO, CON AZIONI IN PORTAGE.

Non risultano operazioni di *trading* su azioni proprie nell'esercizio 2019, mentre sono stati rilevati effetti di ammontare non significativo in relazione alla cessione di azioni proprie per effetto degli esercizi dei diritti connessi ai piani di incentivazione (vedi nota n. 5.11 del bilancio di esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2019).

53. vorrei conoscere PREZZO DI ACQUISTO AZIONI PROPRIE E DATA DI OGNI LOTTO, E SCOSTAMENTO % DAL PREZZO DI BORSA

Non risultano acquisti di azioni proprie nell'esercizio 2019. Per dettagli sulle azioni proprie a tale data, si rinvia alla nota n. 5.11 del bilancio d'esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2019.

54. vorrei conoscere NOMINATIVO DEI PRIMI 20 AZIONISTI PRESENTI IN SALA CON LE RELATIVE % DI POSSESSO, DEI RAPPRESENTANTI CON LA SPECIFICA DEL TIPO DI PROCURA O DELEGA.

55. vorrei conoscere in particolare quali sono i fondi pensione azionisti e per quale quota?

Ferma restando la presenza degli azionisti per il solo tramite del Rappresentante Designato (di cui alla domanda n. 1), le informazioni di cui alle domande nn. 54 e 55 saranno riportate nel verbale assembleare, il quale sarà messo a disposizione del pubblico dalla Società con i modi e nei termini di legge.

56. vorrei conoscere IL NOMINATIVO DEI GIORNALISTI PRESENTI IN SALA O CHE SEGUONO L'ASSEMBLEA ATTRAVERSO IL CIRCUITO CHIUSO DELLE TESTATE CHE RAPPRESENTANO E SE FRA ESSI VE NE SONO CHE HANNO RAPPORTI DI CONSULENZA DIRETTA ED INDIRETTA CON SOCIETA' DEL GRUPPO ANCHE CONTROLLATE e se comunque hanno ricevuto denaro o benefit direttamente o

indirettamente da società controllate, collegate, controllanti. Qualora si risponda con “non e’ pertinente”, denunciò il fatto al collegio sindacale ai sensi dell’art.2408 cc.

Quest’anno, in ottemperanza alle norme di sicurezza per la prevenzione del contagio da COVID-19, nessun giornalista è presente all’assemblea, né è stato previsto un collegamento in *videocall* o con altre forme di comunicazione. Al termine dell’assemblea, un comunicato stampa sarà diramato indistintamente a tutte le testate economiche nazionali e alle agenzie di stampa nazionali e internazionali.

57. vorrei conoscere Come sono suddivise le spese pubblicitarie per gruppo editoriale, per valutare l’indice d’indipendenza? VI SONO STATI VERSAMENTI A GIORNALI O TESTATE GIORNALISTICHE ED INTERNET PER STUDI E CONSULENZE?

Nel 2019 sono state effettuate spese pubblicitarie a livello di Gruppo per un totale di 4.877.000 euro. In particolare 894.000 euro per Atlantia, 2.740.000 euro per Autostrade per l’Italia (comprensivi della campagna nazionale sulla sicurezza alla guida realizzata insieme alla Polizia di Stato), 344.000 euro per Aeroporti di Roma e 899.000 euro per Telepass.

Gli investimenti pubblicitari sono stati distribuiti dai centri media che gestiscono l’*advertising* sui media rilevanti a livello nazionale, con importi definiti in funzione della diffusione e della copertura territoriale.

Non sono stati effettuati versamenti a giornali o a testate giornalistiche né a siti internet per studi e consulenze.

58. vorrei conoscere IL NUMERO DEI SOCI ISCRITTI A LIBRO SOCI, E LORO SUDDIVISIONE IN BASE A FASCE SIGNIFICATIVE DI POSSESSO AZIONARIO, E FRA RESIDENTI IN ITALIA ED ALL’ESTERO

Il numero dei soci iscritti a libro soci è 41.320. La ripartizione dei titoli Atlantia tra Italia ed estero è pari, rispettivamente, a circa 50,2% e 49,8%, come da libro soci aggiornato.

59. vorrei conoscere SONO ESISTITI NELL’AMBITO DEL GRUPPO E DELLA CONTROLLANTE E O COLLEGATE DIRETTE O INDIRETTE RAPPORTI DI CONSULENZA CON IL COLLEGIO SINDACALE E SOCIETA’ DI REVISIONE O SUA CONTROLLANTE. A QUANTO SONO AMMONTATI I RIMBORSI SPESE PER ENTRAMBI?

Per il Collegio Sindacale di Atlantia le informazioni sono contenute nella relazione sulla Remunerazione 2020. I rimborsi spese relativi al 2019 ammontano complessivamente a 6.623,10 euro.

Per la Società di revisione, le informazioni sono riportate nell'Allegato 1 al bilancio d'esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2019 e i rimborsi spese per il 2019 relativi ad Atlantia ammontano a circa 21.000 euro.

60. vorrei conoscere se VI SONO STATI RAPPORTI DI FINANZIAMENTO DIRETTO O INDIRETTO DI SINDACATI, PARTITI O MOVIMENTI FONDAZIONI POLITICHE (come ad esempio Italiani nel mondo), FONDAZIONI ED ASSOCIAZIONI DI CONSUMATORI E/O AZIONISTI NAZIONALI O INTERNAZIONALI NELL'AMBITO DEL GRUPPO ANCHE ATTRAVERSO IL FINANZIAMENTO DI INIZIATIVE SPECIFICHE RICHIESTE DIRETTAMENTE?

Si rinvia alla risposta alla domanda n. 28.

Per quanto attiene alle associazioni dei consumatori, in Autostrade per l'Italia è attiva la Consulta per la Qualità e Sicurezza del servizio. Le principali iniziative sviluppate nel 2019 sono state il progetto "Top Driver – Consumatori" per il monitoraggio della qualità dei servizi autostradali e il progetto "Prezzo Ok Codacons" relativo al monitoraggio dei prezzi dei carburanti nelle aree di servizio. Per quanto riguarda Aeroporti di Roma, nel 2019 in *partnership* con il Codacons è proseguito lo sviluppo del progetto "Check In Rome", periodico mensile distribuito gratuitamente ai passeggeri di Fiumicino contenente le più importanti iniziative culturali e turistiche del territorio e le principali novità dei servizi dello scalo, nonché il progetto "OK Codacons" per misurare la soddisfazione dei clienti rispetto ai servizi di parcheggio disponibili presso l'aeroporto di Fiumicino.

61. vorrei conoscere se VI SONO TANGENTI PAGATE DA FORNITORI? E COME FUNZIONA LA RETROCESSIONE DI FINE ANNO ALL'UFFICIO ACQUISTI E DI QUANTO E'?

Non a nostra conoscenza.

In Autostrade per l'Italia sono presenti meccanismi di "retrocessione" (*rebate*) di fine anno a beneficio dell'azienda da parte dei fornitori solo in relazione ad alcuni contratti di fornitura carburanti da autotrazione.

In ADR non sono presenti casi significativi di retrocessione dei fornitori.

62. vorrei conoscere se Si sono pagate tangenti per entrare nei paesi emergenti in particolare CINA, Russia e India?

Non a nostra conoscenza.

63. vorrei conoscere se SI E' INCASSATO IN NERO?

Non a nostra conoscenza.

64. vorrei conoscere se Si e' fatto insider trading ?

Non a nostra conoscenza.

65. vorrei conoscere se Vi sono dei dirigenti e/o amministratori che hanno interessenze in società' fornitrici? AMMINISTRATORI O DIRIGENTI POSSIEDONO DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE QUOTE DI SOCIETA' FORNITRICI?

Non a nostra conoscenza.

66. quanto hanno guadagnato gli amministratori personalmente nelle operazioni straordinarie?

Tutte le informazioni in merito ai compensi percepiti dagli amministratori di Atlantia, comprese quelle relative alle operazioni straordinarie come l'acquisizione del controllo di Abertis Infraestructuras, sono contenute nella Relazione sulla Politica in materia di remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti 2019, pubblicata sul sito internet della Società.

67. vorrei conoscere se TOTALE EROGAZIONI LIBERALI DEL GRUPPO E PER COSA ED A CHI?

Nel 2019 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare di 110.000 euro e Autostrade per l'Italia, nell'ambito del Comitato Progetti di Solidarietà e Promozione Sociale, ha erogato nell'anno 2019 liberalità per un totale di 146.500 euro. ADR ha erogato liberalità per 7.226 euro.

68. vorrei conoscere se CI SONO GIUDICI FRA CONSULENTI DIRETTI ED INDIRETTI DEL GRUPPO quali sono stati i magistrati che hanno composto collegi arbitrali e qual'e' stato il loro compenso e come si chiamano?

Nell'ambito delle commissioni costituite per i procedimenti con gli appaltatori di Autostrade per l'Italia ai sensi dell'art. 240 del D.Lgs. 163/2006, il terzo componente - che assume funzioni di presidente della commissione - viene individuato usualmente in un magistrato amministrativo in servizio (debitamente autorizzato dall'organismo di controllo interno della magistratura amministrativa) oppure a riposo, e ciò a maggior garanzia della assoluta terzietà ed equidistanza rispetto alle parti.

Nel corso del 2019 non sono stati conferiti incarichi.

69. vorrei conoscere se Vi sono cause in corso con varie antitrust?

Non risultano procedimenti in corso da parte della Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato.

70. vorrei conoscere se VI SONO CAUSE PENALI IN CORSO con indagini sui membri attuali e del passato del cda e o collegio sindacale per fatti che riguardano la società.

Per quanto noto alla Società, nessuno dei membri attuali e del passato del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società è penalmente indagato per fatti che riguardano Atlantia.

71. vorrei conoscere se a quanto ammontano i BOND emessi e con quale banca (CREDIT SUISSE FIRST BOSTON, GOLDMAN SACHS, MORGAN STANLEY E CITIGROUP, JP MORGAN, MERRILL LYNCH, BANK OF AMERICA, LEHMAN BROTHERS, DEUTSCHE BANK, BARCLAYS BANK, CANADIA IMPERIAL BANK OF COMMERCE –CIBC-)

Nel corso del 2019, Abertis Infraestructuras ha emesso 8 bond (di cui una in GBP) per un ammontare complessivo di 5.867.000.000; JPM e Barclays hanno partecipato, insieme ad altre banche di *standing* internazionale, al loro collocamento sul mercato europeo.

72. vorrei conoscere DETTAGLIO COSTO DEL VENDUTO per ciascun settore.

L'informativa per settori operativi è presente nella n. 10.1 del bilancio consolidato di Atlantia al 31 dicembre 2019.

73. vorrei conoscere A QUANTO SONO AMMONTATE LE SPESE PER:

• **ACQUISIZIONI E CESSIONI DI PARTECIPAZIONI.**

I dati relativi alla movimentazione delle partecipazioni del Gruppo Atlantia sono dettagliati per natura nella nota 7.3 del bilancio consolidato di Atlantia al 31 dicembre 2019.

I dati relativi alla movimentazione delle partecipazioni di Atlantia sono dettagliati per natura nella nota 5.3 del bilancio di esercizio Atlantia al 31 dicembre 2019.

Nella nota 5 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 sono descritte le variazioni intercorse nell'esercizio nel perimetro di consolidamento. Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 non si rilevano acquisizioni e operazioni societarie rilevanti.

- **RISANAMENTO AMBIENTALE. Quali e per cosa sono stati fatti investimenti per la tutela ambientale?**

Nel corso del 2019 il Gruppo ha sostenuto investimenti per interventi volti a ridurre il proprio impatto ambientale pari a circa 142.000.000 euro che sono stati impiegati in particolare per: bonifiche di siti inquinanti, ripristino frane, interventi antirumore, impianti di trattamento delle emissioni, attività di trattamento e gestione dei rifiuti, opere in verde e per la tutela paesaggistica, interventi di efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili.

74. vorrei conoscere

- a. I BENEFICI NON MONETARI ED I BONUS ED INCENTIVI COME VENGONO CALCOLATI?**

L'informazione è contenuta nella relazione Finanziaria Annuale 2019 e nella Relazione sulla Politica in materia di remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti 2019, disponibile sul sito internet della Società.

- b. QUANTO SONO VARIATI MEDIAMENTE NELL'ULTIMO ANNO GLI STIPENDI DEI MANAGERS e degli a.d illuminati, rispetto a quello DEGLI IMPIEGATI E DEGLI OPERAI?**

La variazione annua della retribuzione media è stata, per categoria:

- Manager (Dirigenti e Quadri) +1,5% (2018 -1,5%)
- Impiegati +0,1% (2018 +2,2%)
- Operai +3,2 (2018 +3,3%)

(perimetro Italia).

- c. vorrei conoscere RAPPORTO FRA COSTO MEDIO DEI DIRIGENTI/E NON.**

Il rapporto fra costo medio del personale dirigente e livelli quadro è di 2,9. Rispetto al resto della popolazione il rapporto diventa circa 4 (perimetro Italia).

- d. vorrei conoscere NUMERO DEI DIPENDENTI SUDDIVISI PER CATEGORIA, CI SONO STATE CAUSE PER MOBBING, PER ISTIGAZIONE AL SUICIDIO, INCIDENTI SUL LAVORO e con quali esiti? PERSONALMENTE NON POSSO ACCETTARE IL DOGMA DELLA RIDUZIONE ASSOLUTA DEL PERSONALE**

I dati statistici relativi al personale sono riportati nella Relazione di Bilancio.

Nel 2019 sono pendenti complessivamente quattro cause per mobbing, di cui una in Autostrade per l'Italia, una in Autostrade Meridionali, una in Tangenziale di Napoli e una in Airport Cleaning.

Nel 2019 è pendente una causa per risarcimento danni in Autostrade per l'Italia.

Non sono pendenti cause per istigazione al suicidio.

e. Quanti sono stati i dipendenti inviati in mobilità pre pensionamento e con quale età media

Il Gruppo non ha avviato procedure collettive di mobilità.

Aeroporti di Roma ha avviato un piano di prepensionamenti che ha interessato 50 dipendenti (età media 63 anni)

Pavimental ha avviato un piano di licenziamenti su base volontaria che ha interessato 4 dipendenti che hanno così avuto accesso alla Naspi (età media circa 60 anni)

75. vorrei conoscere se si sono comperate opere d'arte? da chi e per quale ammontare?

Non sono acquistate opere d'arte. Si segnala che nel corso del 2019 ADR ha bandito un concorso internazionale per la selezione di opere d'arte da inserire nel nuovo "Molo E" e nell'avancorpo del Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino, in ottemperanza al D.M. del 15 maggio 2017 che definisce le linee guida per l'applicazione della legge n. 717 del 29 luglio 1949 che impone, nell'ambito della realizzazione di nuovi edifici pubblici, la destinazione di un valore fino al 2% dell'importo dei lavori all'esecuzione di opere d'arte originali da collocare nel nuovo edificio.

76. vorrei conoscere in quali settori si sono ridotti maggiormente i costi, esclusi i vs stipendi che sono in costante rapido aumento.

Per ogni dettaglio si rinvia alla sezione "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria Annuale 2019.

77. vorrei conoscere. VI SONO SOCIETA' DI FATTO CONTROLLATE (SENSI C.C) MA NON INDICATE NEL BILANCIO CONSOLIDATO?

No.

78. vorrei conoscere. CHI SONO I FORNITORI DI GAS DEL GRUPPO QUAL'E' IL PREZZO MEDIO.

I principali fornitori sono stati:

- per Autostrade per l'Italia: ESTRA Energie S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 25,60 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse fino al 30/09/2019 e sempre ESTRA Energie S.r.l.

con un prezzo medio della sola materia prima di 24,60 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse dal 1/10/2019 fino al 31/12/2019;

- per Pavimental: Enel Energia S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 26,39 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse fino al 30/09/2019 e sempre Enel Energia S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 26,20 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse dal 1/10/2019 fino al 31/12/2019;

- per ADR: ENEL Energia S.r.l. con prezzo medio di circa €cent 28,31/smc.

79. vorrei conoscere se sono consulenti ed a quanto ammontano le consulenze pagate a società facenti capo al dr.Bragiotti, Erede, Trevisan e Berger?

Nel 2019 non risultano affidati incarichi di consulenza a Bragiotti e Trevisan.

Con riferimento agli incarichi affidati allo studio Bonelli Erede, nel 2019 Atlantia ha rilevato oneri per circa 275.000 euro complessivi, Autostrade per l'Italia per circa 1.298.000 euro complessivi per varie tipologie di assistenza e consulenza legale e Traforo del Monte Bianco per circa 6.000 euro.

Con riferimento agli incarichi affidati a Roland Berger, nel 2019 Autostrade per l'Italia ha rilevato oneri per circa 16.000 euro complessivi e Tangenziale di Napoli per circa 15.000 euro.

80. vorrei conoscere. A quanto ammonta la % di quota italiana degli investimenti in ricerca e sviluppo?

L'attività di ricerca e sviluppo del Gruppo è quasi totalmente effettuata in Italia.

81. VORREI CONOSCERE I COSTI per le ASSEMBLEE e per cosa?

Si vedano le risposte alle domande nn. 21 e 22 dell'azionista Tomaso Marino.

82. VORREI CONOSCERE I COSTI per VALORI BOLLATI

È trascurabile.

83. Vorrei conoscere la tracciabilità dei rifiuti tossici.

Il sistema di tracciabilità dei rifiuti in Autostrade per l'Italia è effettuato seguendo quanto previsto dalla normativa vigente (D.lgs. 152/06 e s.m.i.) e disciplinato dalle procedure interne del sistema di gestione ambientale di ASPI. In particolare, la classificazione dei rifiuti speciali pericolosi, e l'attribuzione delle caratteristiche di pericolosità avviene mediante analisi effettuate da laboratori qualificati. La selezione delle imprese che si occupano del trasporto e dello

smaltimento dei rifiuti è rigorosa e segue procedure interne che accertano il possesso dei requisiti delle stesse (iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali e autorizzazioni degli impianti di destinazione dei rifiuti). In fine attraverso la compilazione e archiviazione dei FIR (Formulari Identificativi dei Rifiuti), dei registri di carico/scarico, e del MUD (modello unico di dichiarazione ambientale), come previsto dalla normativa vigente, è sempre possibile verificare, per tutti i rifiuti prodotti, le corrette modalità di gestione.

Anche per ADR la gestione dei rifiuti speciali pericolosi avviene mediante la rigorosa compilazione della documentazione prevista dalla normativa di riferimento: FIR (Formulari Identificativi dei Rifiuti), registri di carico/scarico.

84. QUALI auto hanno il Presidente e l'ad e quanto ci costano come dettaglio dei benefits riportati nella relazione sulla remunerazione?

Il Presidente non è assegnatario di auto aziendale a titolo di benefit né ad uso promiscuo.

L'attuale Amministratore Delegato è assegnatario di una BMW x1.

L'ex Amministratore Delegato era assegnatario di una BMW serie 5. Il valore dei benefit è riportato nelle note alla Tabella 1 della Relazione sulla Politica in materia di remunerazione 2020 e sui compensi corrisposti 2019.

85. Dettaglio per utilizzatore dei costi per uso o noleggio di elicotteri ed aerei Quanti sono gli elicotteri utilizzati di che marca e con quale costo orario ed utilizzati da chi?

se le risposte sono "Le altre domande non sono pertinenti rispetto ai punti all'ordine del giorno "denuncio tale reticenza al collegio sindacale ai sensi dell'art. 2408 cc.

La Società non dispone di elicotteri e aerei aziendali e nel corso del 2019 ha acquistato prestazioni o servizi di volo privati per circa 9.000 euro.

86. A quanto ammontano i crediti in sofferenza?

I dati relativi al fondo di svalutazione crediti e all'anzianità dei crediti sono presentati nelle tabelle di dettaglio inserite nella nota 7.7 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

87. CI SONO STATI CONTRIBUTI A SINDACATI E O SINDACALISTI SE SI A CHI A CHE TITOLO E DI QUANTO?

Non sono stati erogati contributi a sindacati o a sindacalisti.

88. C'e' e quanto costa l'anticipazione su cessione crediti %?

Non sono state effettuate operazioni di cessione con anticipo.

89. C'è il preposto per il voto per delega e quanto costa? Se la risposta è:

“Il relativo costo non è specificamente enucleabile in quanto rientra in un più ampio insieme di attività correlate all’assemblea degli azionisti.” Oltre ad indicare gravi mancanze nel sistema di controllo, la denuncia al collegio sindacale ai sensi dell’art.2408 cc. Il Servizio di Rappresentante Designato con utilizzo della piattaforma web viene svolto dalla Computershare S.p.A. verso un corrispettivo di circa 50.000 euro.

90. A quanto ammontano gli investimenti in titoli pubblici?

Non sono presenti investimenti in titoli pubblici.

91. Quanto è l’indebitamento INPS e con l’AGENZIA DELLE ENTRATE?

Atlantia non risulta debitrice per contributi e imposte dovute e non versate.

92. Se si fa il consolidato fiscale e a quanto ammonta e per quali aliquote?

Per l’anno 2019 la società ha esercitato l’opzione, in qualità di consolidante, al regime di Consolidato fiscale ai sensi degli artt. 117 e ss. del TUIR, congiuntamente a n. 24 società controllate.

Sulla base della stima delle imposte effettuata in sede di redazione del bilancio, è stato determinato un imponibile di gruppo ai fini IRES pari ad 1.085.918.892 euro. Applicando a tale reddito l’aliquota IRES del 24% si ottiene un’imposta di gruppo pari ad 260.620.534 euro. L’imposta così calcolata è ridotta dell’ammontare delle ritenute e dei crediti di imposta spettanti alle società comprese nel perimetro di consolidamento, giungendo ad un onere ai fini IRES di gruppo pari ad 258.926.752 euro (costo di bilancio).

In considerazione degli acconti versati nel corso del 2019 (246.284.815 euro) e delle eccedenze di imposta di esercizi precedenti (32.450.009 euro), si stima a livello di gruppo un saldo positivo (credito) di 19.808.072 euro.

93. Quanto è il margine di contribuzione dello scorso esercizio?

Il margine di contribuzione non è un indicatore utilizzato dal Gruppo, mentre l’EBITDA di Gruppo nel 2019 è pari a 5.727.000.000 euro.