



Atlantia S.p.A.

Assemblea Ordinaria degli Azionisti

Roma, 18 aprile 2019

Fascicolo con le domande pervenute alla Società e le relative risposte  
art. 127-ter del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

- Domande dell'Azionista Marco Bava (n. 1 azione posseduta)



Richiesta di:

**A. 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](mailto: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.

**B. Domande del Socio Marco Bava per sapere**

**1) Perché erano riservati i contratti delle gestione autostradale ?**

I contratti contengono dati che hanno valenza economico/finanziaria e commerciale la cui diffusione può determinare pregiudizi concreti alla concessionaria, oltre a influenzare il valore delle azioni della società controllante "quotata" Atlantia. Nessuna norma interna o prassi internazionale, inoltre, prevede la pubblicazione di documenti che contengono tali informazioni.

La pubblicazione è intervenuta volontariamente da parte di Autostrade per l'Italia.

**1) Perché i cantieri non posso essere solo notturni così da consentire un traffico migliore di giorno?**

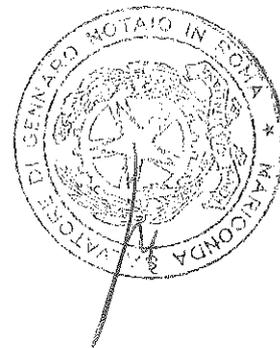
La programmazione dei lavori da parte delle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia è sviluppata in relazione ai seguenti elementi:

- tipologia di cantiere (permanente o temporaneo in relazione al tipo di intervento)
- flussi di traffico orari previsti
- condizioni e modalità di esecuzione delle singole lavorazioni

Gli obiettivi della programmazione sono garantire il minor disagio possibile alla circolazione, compatibilmente con la sicurezza degli operatori addetti alle lavorazioni (secondo le procedure di sicurezza definite dall'appaltatore) e con le condizioni ambientali necessarie per la corretta esecuzione tecnica dei lavori.

In caso di cantieri permanenti (es. impermeabilizzazione delle solette dei ponti; interventi di ricostruzione profonda delle pavimentazioni, ecc.), che quindi non consentono interruzioni giornaliere delle attività, la minimizzazione dei disagi per la circolazione si ottiene collocando il cantiere nei periodi dell'anno a minor traffico con condizioni ambientali compatibili con le lavorazioni (es. da marzo a giugno o da settembre a novembre escluse festività e ponti), cercando per quanto possibile di ridurre la durata complessiva del cantiere aumentandone la produttività (doppi o tripli turni di lavoro giornalieri; più squadre operanti in diversi punti).

Nel caso di cantieri temporanei, quando le condizioni di traffico lo permettono e non si prevedono quindi formazioni di code, i lavori si pianificano in orario diurno, assicurando in tal modo le migliori condizioni di visibilità e, per alcuni lavori come gli asfalti, temperatura.



Sulle tratte a maggior traffico, dove quindi la presenza dei cantieri risulterebbe incompatibile in orario diurno, i lavori si pianificano esclusivamente in orario notturno. Ne sono un esempio tutte le c.d. tratte "cittadine" (A4 Milano Bergamo; A1 Milano - Piacenza; A14 Bologna - Castel San Pietro; A1 Calenzano - Incisa; A10 Genova - Prà; A12 Genova - Chiavari, ecc.).

Si consideri infine che in tutti i casi in cui l'adozione dei suddetti criteri non consente di escludere disagi per la circolazione, si adottano misure specifiche di assistenza e gestione della circolazione (es. presidio dei cantieri con squadre e mezzi di pronto intervento; distribuzione del traffico su più itinerari), oltre a mirate campagne di informazione preventiva.

- 2) Come mai gli avvisi dei posteggi per aree di sosta non sono fatti da almeno 1 Km così da consentire un miglior rallentamento?

Le piazzole di sosta sono previste per consentire la sosta esclusivamente in caso di emergenza. Pertanto in caso di soste programmate gli utenti devono riferirsi alle aree attrezzate per tale scopo (Aree di Servizio o Aree di Parcheggio).

L'interdistanza tra una piazzola e la successiva è variabile a seconda della tratta, tuttavia mediamente sono disponibili circa ogni 2 km e preavvisate con segnaletica posta a 250 metri, idonea in relazione alla numerosità delle piazzole e tale da garantire la corretta manovra di accesso in sicurezza.

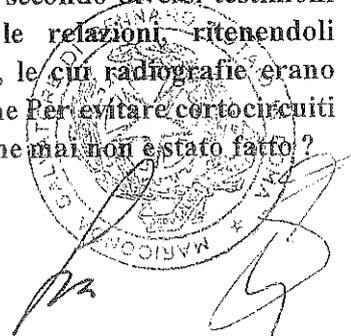
- 3) I certificatori di bilancio fanno anche una consulenza fiscale?

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

- 4) Avete intenzione di entrare in Alitalia? Come finanziare l'investimento? Perché lo fate? Chi ve lo ha chiesto del Governo?

Non esiste alcun progetto di investimento in Alitalia.

- 5) Alcuni concessionari, sostiene l'Autorità nazionale anticorruzione, hanno mascherato il monopolio sulle manutenzioni e i controlli di migliaia di chilometri d' autostrade, talvolta senza rispettare la soglia minima di appalti da assegnare all' esterno. E lo hanno fatto con comunicazioni poco chiare al ministero dei Trasporti (supervisore soltanto a tavolino) nelle quali «sottostimano» per miliardi i lavori affidati a «controllate». In pratica se la cantano e se la suonano anziché delegare, come invece prevede la legge in una comprensibile necessità di contrappesi. E se controllore e controllato coincidono, i presunti investimenti in prevenzione dopo l' incasso dei pedaggi potrebbero essere virtuali, maggiori sulla carta che nei fatti. I dettagli di questa «prassi» emergono in un dossier che Anac ha trasmesso nei mesi scorsi al governo. E assumono un valore particolare a otto mesi dalla strage di Genova, con l' inchiesta alla svolta decisiva. Com' è stato possibile? Manutenzioni, monitoraggi e redazione dei resoconti erano in teoria «esternalizzati»; ma i destinatari dell' incarico erano aziende della galassia Autostrade per l' Italia, Pavimental e Spea Engineering. E secondo diversi testimoni un dirigente Aspi ordinava ai tecnici Spea di edulcorare le relazioni, ritenendoli semplicemente dei sottoposti. Problema cruciale: l' infrastruttura, le cui radiografie erano esposte a questo «baco», il 14 agosto è crollata uccidendo 43 persone. Per evitare cortocircuiti una legge obbligherebbe a esternalizzare il 60% dei «contratti». Come mai non è stato fatto?



Autostrade per l'Italia ha operato negli affidamenti di lavori, servizi e forniture nel rispetto della normativa e delle Circolari di volta in volta vigenti al momento dell'affidamento.

I dati discordanti tra Concedente e Concessionario che emergono nella relazione dell'ANAC derivano dall'adozione di diversi criteri di calcolo. I criteri di calcolo adottati da Autostrade per l'Italia, sono stati inoltre debitamente giustificati e rappresentati nella corrispondenza inviata al MIT e all'ANAC.

- 6) **L'aggiornamento-clou, emerso di recente negli accertamenti sul disastro del Ponte Morandi, riguarda le carte agli occhi dei pm truccate proprio in materia di manutenzioni e successivi monitoraggi. Secondo la Procura, i report sullo stato del viadotto sono stati ammorbiditi prima dello scempio; oppure sono stati certificati come svolti controlli mai avvenuti ?**

Per quanto noto le indagini si trovano in uno stadio ancora iniziale, non è stata formulata nemmeno una bozza di capo d'inculpazione tanto che sugli atti notificati risulta indicata solo la fattispecie di reato che si ipotizza violata. Per tali ragioni allo stato non è possibile rispondere a questa domanda.

- 7) **Perciò l'Autorità guidata da Raffaele Cantone ha esaminato i consuntivi 2008-2016 su quest'aspetto: forniti sia dai privati direttamente (28), sia dal ministero che aveva a sua volta esaminato i numeri grezzi dei gestori. Ed emerge uno «scostamento» abnorme tra valutazioni e percentuali dei due fronti, mentre non è chiaro come interverrà l'esecutivo. Le «anomalie» più significative riguardano Autostrade per l'Italia, che ha in carico tremila chilometri di rete in base a una convenzione definita con lo Stato nel 2007. Aspi ribadisce di aver sostenuto negli otto anni successivi una «prestazione» - somma d'investimenti, manutenzioni, materiali e costo del lavoro - di 16,8 miliardi, per il Mit è stata poco più della metà. «Non si può escludere una diversa interpretazione delle voci - premette l'Anac - né la volontà del concessionario di non fornire i dati (sulle esternalizzazioni farlocche, ndr)». Come mai ?**

Si rinvia alla risposta alla domanda n. 5.

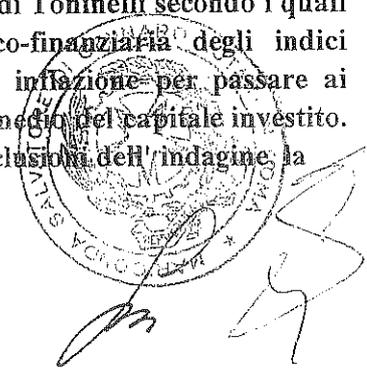
- 8) **Incrociano altri numeri emerge come sempre Autostrade dichiara d'aver esternalizzato nel periodo in esame il 78% delle prestazioni. Salvo specificare in un altro paragrafo che il 35% degli affidamenti, ufficialmente 4,7 miliardi, era «a società collegate e/o controllate». Ergo: le vere commesse extra, pure nella versione dell'azienda, hanno rappresentato al massimo il 50%. Aspi rintuzza ricordando che il diktat del 60% minimo è nero su bianco dal 2012, nel quadriennio precedente era più blando e quindi bisognerebbe fare una media (il ministero, come vedremo, dà cifre parecchio al ribasso). Attenzione: l'obbligo di affidare a esterni uno stock di appalti, insiste Autostrade, fino al 2018 non riguardava il complesso dei «contratti», ma solo i «lavori», esclusi «servizi e forniture». E siccome le ispezioni sul Morandi di Spea (la ditta del gruppo che avrebbe falsificato i report) erano incasellate alla seconda voce, nuovamente Autostrade ricorda di non esser stata vincolata al tempo a quote di esternalizzazione sul punto. La sostanza non cambia, poiché la disinvoltura negli affidamenti**



alle controllate, il «sistema» stigmatizzato da Anac, è ritenuto dagli inquirenti tra le principali cause del massacro; ma la specifica branca degli screening al viadotto, fino a un anno fa, secondo Aspi esulava dall' obbligo di delega. E quindi, pur stando ben attenti a lavarsi i panni sporchi in casa, non avrebbero formalmente dribblato norme. Anac evidenzia in generale che a parere dello Stato (impotente) le esternalizzazioni totali di Autostrade nell' intervallo monitorato non hanno superato il 38-39%. È un numero ben lontano da quota 60, e scenderebbe ancora calcolando «servizi e forniture» dati in house . Sempre a parere di Anac non va meglio con altri concessionari, in primis Autostrade siciliane, del Frejus, Venete e Milano-Serravalle, ma le somme in ballo sono inferiori. E pure qui c' è chi contesta alla radice l' approccio dell' Authority: «Riteniamo - scrivono dal Frejus in una nota ad Anac, posizione condivisa sovente da Aiscat, associazione dei gestori - che l' attività svolta direttamente dalla concessionaria non debba in alcun modo essere ricompresa nella quota da esternalizzare, altrimenti il contratto di concessione si trasformerebbe in intermediazione». Per pianificare il futuro l' Authority aveva inviato a tutti i privati un questionario, in cui chiedeva una descrizione preventiva dei prossimi appalti: ha ricevuto solo rassicurazioni-fotocopia sul fatto che saranno rispettate le quote di legge tra affidamenti interni ed esterni. Gli investimenti effettuati e quelli in programma sui 3 mila chilometri della rete Benetton risultano sovrastimati ad arte di circa il 20 per cento rispetto al dovuto. È questa la conclusione a cui sono arrivati i tecnici che per conto del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, hanno spulciato la concessione che lega lo Stato alla società Autostrade. La conseguenza è che gli utenti-contribuenti devono sopportare una spesa maggiorata di oltre 2 miliardi di euro dal 2013 al 2038, anno di scadenza della stessa concessione ?

Si veda la risposta alla domanda n. 5.

- 9) Sempre che tale termine non sia spostato di altri 4 anni, così come aveva concordato con l'Europa il ministro Graziano Delrio. Nel frattempo in 17 anni, dal 1999 al 2016, da quando i Benetton sono subentrati all' Iri (Stato), i pedaggi sono aumentati del 72,9 per cento. Alla base del calcolo per la variazione delle tariffe c' è una formula complicata fissata nella Convenzione unica del 2007 e perfezionata nell' Atto aggiuntivo del 2013. Tre sono gli elementi usati per il calcolo: il recupero del 70 per cento dell' inflazione reale più il valore X e il valore K. Dove per X si intende la remunerazione degli investimenti effettuati calcolata sulla base del tasso di remunerazione attualizzato (Wacc) al 7,18 per cento. E con K si indica la variazione percentuale della tariffa per la remunerazione degli investimenti realizzati l' anno precedente considerati anche gli ammortamenti e la remunerazione del capitale. Accettata per anni come un indiscutibile atto di fede da tutti, a cominciare dai ministri, la formula e in particolare i parametri per i calcoli ora vengono messi in discussione dai tecnici di Toninelli secondo i quali si riscontrano "alcune criticità evidenti nell' analisi economico-finanziaria degli indici adottati". A partire da quelli per il calcolo della percentuale di inflazione per passare ai ribassi, gli accordi bonari, gli imprevisti, le spese generali, il costo medio del capitale investito. In pratica secondo i tecnici che hanno consegnato al ministro le conclusioni dell' indagine, la



concessione è un affare ottimo per i Benetton, ma pessimo per lo Stato. In considerazione di ciò il vicepresidente del Consiglio, Luigi Di Maio, nei giorni scorsi ha annunciato l'invio di un esposto alla Corte dei conti del Lazio, competente in materia, in cui ipotizza che possa esserci un danno erariale. La variazione della tariffa con il calcolo dell'inflazione al 70 per cento è una pratica copiata dal modello autostradale francese. Peccato, però, che proprio in Francia dove il sistema è stato inventato, sia poi stato dichiarato incongruo dalla Corte dei conti. I magistrati contabili francesi lo hanno stabilito in una sentenza del 2008 in cui hanno definito quel modello "economicamente incoerente e falsamente rigoroso". In Italia tutti hanno fatto finta di non accorgersene e il sistema alla francese è restato in vigore ?

La Commissione Europea – nella decisione adottata il 27 aprile 2018 con la quale ha esaminato positivamente la proposta del Governo di prorogare la concessione di Autostrade per l'Italia di 4 anni – ha valutato congrui i parametri di remunerazione fissati nella formula di adeguamento tariffario presente in Convenzione sulla base delle motivazioni e giustificazioni fornite dallo stesso Governo Italiano. Inoltre, gli incrementi tariffari indicati nella domanda, nel periodo 1999-2016, non corrispondono a quelli applicati dalla concessionaria.

- 10) Anche per quanto riguarda i ribassi i tecnici del ministero hanno constatato vistose incoerenze. Nell'atto aggiuntivo del 2013 il tasso applicato per i ribassi d'asta per le opere nuove e di manutenzione da eseguire sui tratti in concessione è fissato al 15 per cento. Ma gli esperti fanno notare che è un valore non congruo, la media dei ribassi nel quinquennio precedente al 2013 per le opere di categoria OG3, cioè strade, autostrade, ponti, viadotti, etc. è stata molto più alta, pari al 24,86 per cento. Con ribassi minori il valore degli investimenti risulta sovrastimato di circa il 10 per cento, 9,68 per la precisione. Siccome gli investimenti previsti dal piano Autostrade 2013-2038 ammontano a 10,34 miliardi di euro, la sovrastima si traduce in un incremento di circa 1 miliardo di euro della tariffa a carico degli utenti. La concessione per Autostrade è così vantaggiosa per i Benetton che al confronto un'altra concessione degli stessi Benetton, quella di per sé generosa per ADR-Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), ci fa la figura della parente povera. Nella concessione per ADR non è previsto né il fondo accordi bonari, pari al 3 per cento del valore a base d'asta, né gli imprevisti pari al 5 per cento. Anche queste voci determinano una sovrastima del valore degli investimenti di Autostrade pari all'8 per cento, che nel periodo 2013-2038 implica un ulteriore incremento tariffario non giustificato di circa 800 milioni di euro. Poi ci sono le spese generali. Nel contratto di Autostrade sono fissate al 9 per cento degli investimenti, ma dopo aver spulciato un dossier del Consiglio nazionale degli ingegneri e un report del servizio studi dell'Oice (Organizzazione di ingegneria e consulenza), gli esperti del ministero stimano che la percentuale congrua avrebbe dovuto essere inferiore al 6 per cento. Tre punti in meno rispetto a quelli regalati ai Benetton ?

Per quanto riguarda la possibile sovrastima degli investimenti dovuta all'applicazione del ribasso del 15%, ovvero alla applicazione delle aliquote rispettivamente del 3% (accordi bonari), 5% (impredisti) e 9% (spese generali) si precisa che sulla base della vigente Convenzione Unica in essere tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia è escluso che possano essere sovrastimati i costi dell'opera e quindi nessuna sovra-compensazione può essere riconosciuta al concessionario.



Relativamente agli interventi oggetto di remunerazione tramite specifiche componenti tariffarie il Concedente riconosce annualmente, previa verifica della relativa documentazione, la remunerazione delle sole spese effettivamente sostenute dal Concessionario, quindi basate su ribassi effettivi reali (per intenderci a condizioni di mercato: risultanti dall'esito di una gara oppure di un affidamento a collegate o controllate previa autorizzazione del Concedente che ha esperito la verifica delle condizioni di mercato), e non sulla base di ribassi "teorici".

In tale ottica il sopraccitato ribasso 'forfettario' del 15%, applicato ai lavori del progetto approvato, ha unicamente la funzione di determinare, unitamente alle altre voci del quadro economico, l'importo massimo del progetto che può essere oggetto di remunerazione tariffaria, nei limiti, come sopra precisato, della spesa effettivamente sostenuta, documentata e riconosciuta dal Concedente.

Pertanto, qualora all'esito della gara, si dovesse registrare un ribasso inferiore al 15%, in assenza di economie conseguite su altre voci di spesa, il maggior costo dell'investimento rimane comunque a carico del concessionario.

Viceversa, qualora all'esito della gara, si dovesse registrare un ribasso superiore al 15%, il minor costo dell'investimento non viene remunerato in quanto non sostenuto dal Concessionario.

Le aliquote del 3% (accordi bonari), 5% (imprevisti) e 9% (spese generali) sono aliquote comuni anche ai quadri economici di altre realtà infrastrutturali altrettanto complesse come quella di ASPI, e rappresentano un limite, oltre il quale l'investimento non viene remunerato.

Anche per tali ultime fattispecie vengono remunerate esclusivamente le spese per investimento effettivamente sostenute a seguito della presentazione da parte di ASPI di specifica documentazione, previa autorizzazione del Concedente.

In ogni caso, le economie legate ad un ribasso superiore al 15%, ovvero ad una spesa per accordi bonari, imprevisti o spese generali inferiore alle rispettive aliquote, potranno essere utilizzate esclusivamente per compensare la maggior spesa effettivamente sostenuta dal Concessionario per altre somme a disposizione del progetto (es. espropri, interferenze, etc.), purché la stessa venga riconosciuta dal Concedente.

Relativamente alla voce "Spese Generali" si precisa che, sulla base degli investimenti effettuati da ASPI per un importo di circa 14 miliardi di euro per il miglioramento e il potenziamento della rete autostradale, effettuati negli ultimi 20 anni, risulta che il valore delle spese generali effettivamente sostenute è variabile in funzione della fattispecie dell'intervento e del suo valore.

In particolare, per interventi di valore inferiore ai 50 milioni di euro, l'aliquota del 9% non è risultata sufficiente a coprire le spese generali.

Per interventi al di sopra dei 50 milioni di euro, l'aliquota per coprire le spese generali varia tra l'8 e il 9%.

- 11) **I margini di manovra che le convenzioni autostradali italiane consentono ai concessionari per assicurare una relativa certezza di crescita dei ricavi, e dunque dei profitti, non sono pochi. Il contratto che regola i rapporti tra Autostrade per l'Italia (Aspi) e lo Stato fu approvato nel 2008 con un decreto legge e stabilisce un regime unico rispetto alle altre concessioni. In tutto tra le varie concessionarie, ci sono ben 6 regimi diversi tanto da far definire la regolazione del settore autostradale nazionale "à la carte". I meccanismi sui quali fare leva per sostenere i margini sono però simili. La variabile più significativa è legata alle stime di crescita del**



traffico: il numero di veicoli che transita ogni anno sulle tratte autostradali può variare in modo significativo gli introiti di un concessionario. Il contratto stabilisce che le tariffe (determinate in periodi regolatori di 5 anni, anche se gli incrementi dei pedaggi sono riconosciuti ogni anno) abbiano aumenti pari al 70% dell'inflazione reale, incrementabili per remunerare alcune tipologie di investimenti (i fattori X e K). Una volta stabilita una tariffa unitaria per veicolo, lo scenario può cambiare molto se le stime previste nei piani finanziari sono più prudenti rispetto a quanto accade nella realtà. Ed è esattamente quello che si verifica nella realtà: nel periodo regolatorio 2013-2017, come descritto nel piano finanziario pubblicato da Aspi, l'andamento del traffico registrato dai bilanci della società è sempre stato migliore rispetto alle stime, con discostamenti anche di 2 punti percentuali. I ricavi da pedaggio pubblicati sui bilanci confrontati con le stime dell'atto aggiuntivo siglato nel 2013 mostrano aumenti oltre il 10% fino a punte del 18 per cento. Certo, ci sono state fasi in cui ad Aspi le cose non sono andate bene: nel 2012, anno della forte recessione in Italia, il traffico è crollato di oltre il 7 %, ben peggio di ogni stima. La convenzione prevede che il rischio traffico sia a carico del concessionario; se però le stime sono sempre basse questo rischio si riduce. Nel 2007 furono inserite clausole nella convenzione (i paletti per limitare gli extraprofiti) perché a fronte di discostamenti in positivo oltre l'1% sulle stime la società facesse accantonamenti progressivi in un apposito fondo alla fine di ogni periodo regolatorio di 5 anni. Quegli accantonamenti non sono mai stati fatti: il motivo risiede in un'interpretazione data alla clausola in base alla quale i guadagni ottenuti quando il traffico è ben superiore alle stime servono a compensare i minori introiti (come quelli del 2012) quando le cose vanno male. Ma alla fine, allora, il rischio d'impresa dov'è?

Nella Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia il rischio traffico è posto a carico del Concessionario ma in modo non speculare. Nel senso che se il traffico medio nel quinquennio è inferiore rispetto a quello assunto in convenzione, Autostrade per l'Italia ne subisce interamente gli effetti negativi in termini di minori ricavi, laddove invece il traffico è superiore all'1% di tali valori, Autostrade per l'Italia deve accantonare una percentuale del relativo beneficio economico finanziario (del 50% in caso di variazione dall'1% all'1,5%, e del 75% per l'eccedenza oltre il 1,5%) in un fondo che deve essere utilizzato per il finanziamento di nuovi interventi assentiti sulla rete in concessione.

In sede di stipula del I atto aggiuntivo il Concedente ha accertato, in base ai dati di traffico consuntivo che le variazioni dello stesso nel quinquennio non superavano il limite dell'1%, e che quindi non sussistevano i presupposti per procedere all'accantonamento.

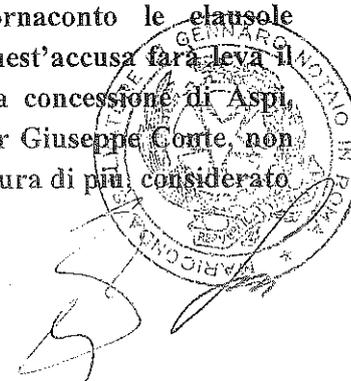
- 12) L'altra leva di manovra sono i costi. Un sistema di price cap puro (come in parte era previsto nella convenzione Aspi ante 2007) tiene conto delle efficienze sui costi (misurate come aumento della produttività) perché i benefici che ne derivano siano restituiti agli utenti sotto forma di riduzione delle tariffe. In fase di revisione della convenzione nel 2007 è stato fatto il seguente ragionamento: è stato calcolato in modo forfettario un aumento della produttività in tutto l'arco della concessione (che scade nel 2038) del 30%; rispetto al passato, quando veniva recuperato il 100% dell'inflazione programmata, quel 30% è stato scalato, e la tariffa è stata



legata al 70% dell'inflazione reale. Se, come annunciato, il governo passerà i compiti di vigilanza e controllo dal ministero a un'Authority, con tutta probabilità i contenuti delle convenzioni andrebbero rivisti, per tenerne conto. Potrebbe essere l'occasione per portare i concessionari a cambiare le regole del gioco passando da una regolazione blindata per contratto a un sistema che consenta, ad esempio, di adeguare rapidamente la remunerazione al trend del traffico ?

Il rischio traffico è, come precisato in risposta alla domanda n. 11, a carico di Autostrade per l'Italia. In ogni caso modifiche al contratto non possono essere introdotte unilateralmente in quanto ciò costituisce una violazione dei principi costituzionali e comunitari della certezza del diritto (*pacta sunt servanda*).

13) LA LETTERA DI AUTOSTRADE. Gentile Direttore, in relazione all'articolo «Ecco come Autostrade guadagna con gli aumenti delle tariffe», che lascia intendere che Autostrade per l'Italia abbia avuto un beneficio dalla sottostima dei ricavi futuri, Autostrade per l'Italia ritiene importante precisare che l'evoluzione del traffico sulla rete della società - misurata in km percorsi - ha fatto registrare nel 2017 un livello di traffico consuntivato ampiamente inferiore (-18,9%) rispetto alle previsioni per l'anno 2017 contenute nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione Unica del 2007. Tale minor traffico si è tradotto in minori ricavi che, secondo la Convenzione di Autostrade per l'Italia in vigore dal 2008, non sono recuperabili in tariffa e quindi determinano un "rischio traffico" interamente a carico del Concessionario. MA a proposito di ricavi, inoltre, è utile segnalare un elemento rilevante: il confronto tra le tariffe di Autostrade per l'Italia e quelle applicate negli altri Paesi europei. Dal benchmark emerge che i pedaggi pagati da chi viaggia sulla nostra rete sono i più bassi in Europa. Ad esempio, i pedaggi chilometrici (centesimi al kilometro) sulla rete di Autostrade per l'Italia sono inferiori del 40% circa rispetto a quelli applicati in Spagna e del 15% circa rispetto a quelli applicati in Francia. Come chiunque può facilmente verificare sul sito [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it) nell'area "Dati e fatti sulla nostra attività", visibile in homepage. Ma bisogna arrivare a pagina 84 (sulle 88 complessive di testo principale) della relazione della commissione ispettiva ministeriale sul crollo del Ponte Morandi per leggere quella che forse è l'accusa più grave mossa finora dal Governo ad Autostrade per l'Italia (Aspi) dopo la tragedia del 14 agosto. Un'accusa alla quale la società controllata dai Benetton non pare aver replicato esplicitamente nel comunicato seguito alla pubblicazione della relazione sul sito del ministero, ma che andrebbe comunque dimostrata fino in fondo dalla Procura di Genova per essere utilizzata ai fini del processo ai responsabili del disastro. Andrebbe infatti accertato che i vertici di Aspi hanno consapevolmente scelto questa politica proprio per ottenere quella «massimizzazione dei profitti utilizzando a proprio esclusivo tornaconto le clausole contrattuali» di cui parla la relazione ministeriale. Ma di sicuro su quest'accusa farà leva il Governo per andare avanti con la procedura di «caducazione» della concessione di Aspi, avviata già il 16 agosto. Un iter che, come quel giorno chiarì il premier Giuseppe Conte, non attenderà l'esito del processo. Ma di sicuro durerà molto e forse addirittura di più.



**che poi probabilmente Aspi si opporrà alle decisioni governative, con ricorsi al Tar e/o al Tribunale civile?**

Autostrade per l'Italia ritiene di aver sempre agito nel rispetto della normativa e degli obblighi convenzionali vigenti. Si opporrà pertanto a tutti gli atti lesivi della propria qualità di concessionario. Nondimeno, la concessionaria ha responsabilmente operato fin dai primi momenti successivi all'evento per offrire sostegno e concreti aiuti economici alla popolazione colpita, alle imprese artigiane, commerciali e di produzione, e per il pronto ripristino della viabilità alternativa. Ad oggi, Autostrade per l'Italia ha versato a tali fini all'incirca 68 milioni di euro.

**14) GUARDA IL VIDEO - Crollo Genova: ecco come sarà il ponte d'acciaio di Renzo Piano Genova, il tempo è scaduto: trovare subito soluzioni razionali Meno manutenzione, più corrosione. Per argomentare la loro accusa, i commissari ministeriali parlano di «irresponsabile minimizzazione dei necessari interventi da parte delle strutture tecniche di Aspi, perfino anche di manutenzione ordinaria». Come la mancata pulizia degli scarichi dell'acqua piovana, «segnalata con frequenza nelle schede di ispezione trimestrale». E già nel 1981 il progettista del viadotto, Riccardo Morandi, aveva rilevato infiltrazioni d'acqua nei «cassoni» - cioè all'interno degli impalcati (parti orizzontali di cemento sui cui si trova l'asfalto) che sono sostenuti dai piloni - che avevano innescato processi di corrosione. ?**

Il Ponte Morandi, per le sue caratteristiche tecniche complesse, è sempre stato oggetto di monitoraggio continuo e costante e di manutenzione assidua e specifica. Sul Ponte, Autostrade per l'Italia ha sostenuto una spesa per chilometro ampiamente superiore rispetto alla media della spesa per la manutenzione sulla rete. Nel periodo 2015/2018 (fino al 14 agosto), ci sono stati 926 giorni-cantiere, pari a una media settimanale di 5 giorni-cantiere su 7 giorni. In ogni caso le indagini sono in corso e l'incidente probatorio relativo alle cause del crollo non è ancora stato avviato.

**15) Un particolare importante, nella ricostruzione che fanno i commissari: secondo loro, le cause più probabili all'origine del crollo sarebbero proprio cedimenti negli impalcati cassonati e non negli stralli (le grandi "bacchette" di calcestruzzo che scendono oblique dall'estremità superiore delle «antenne», i tre piloni più alti del viadotto per completare il sostegno dei cassoni, che poggiano su «cavalletti» posti in corrispondenza di questi piloni), su cui invece pare si concentrino soprattutto i periti nominati dalla Procura di Genova. ?**

C'è un'indagine in corso che come noto è coperta da segreto.

**16) Ponte Morandi: la relazione della Commissione Ispettiva Mit La minimizzazione degli interventi è denunciata dalla relazione ministeriale anche per le condizioni di usura degli impalcati tampone (le parti orizzontali di cemento che stanno sospese, con gli estremi appoggiati sugli impalcati a cassone). Durante le normali ispezioni periodiche, era emerso che alcuni cavi metallici di armatura delle travi (le parti longitudinali che compongono la parte bassa degli impalcati tampone) erano rotti. Secondo i commissari, si sarebbe potuto ipotizzare con «alta probabilità» che la rottura dei cavi riguardasse tutti e 10 gli impalcati tampone da cui è costituito il viadotto. ?**

Si veda la risposta alla domanda precedente.



17) Crollo Genova, chiusa la relazione del Mit: «Da Aspi controlli inadeguati» Eppure «Aspi aveva effettuato interventi di rinforzo solo su tre di questi», mentre i rimanenti - quelli della parte ovest verso Savona non toccata dal crollo, dove non ci sono le pile alte con gli stralli ma i periti della Procura in effetti hanno riscontrato quasi subito un «degrado rilevante e diffuso» - non era stato ancora «previsto alcun intervento, per ragioni ignote a questa Commissione»? Si veda la risposta alla domanda n. 15. Peraltro con la fissazione del secondo incidente probatorio saranno ricercate proprio le cause del collasso.

18) Sottovalutazioni e ritardi. In generale, i commissari si soffermano molto su problemi riscontrati nelle ispezioni periodiche su varie parti del viadotto. Soprattutto per evidenziare la sottovalutazione nel classificarli (con voti) e il ritardo con cui sono stati sanati (quando lo sono stati), anche quando la gravità riconosciuta dagli stessi ispettori avrebbe comportato interventi in somma urgenza (secondo il manuale sulla manutenzione programmata predisposto proprio da Aspi). Proprio i ritardi avrebbero contribuito a degradare il ponte sempre più. La relazione ministeriale sembra suggerire che l'intento del gestore fosse quello di arrivare alla fine a massimizzare i costi della manutenzione straordinaria da far riconoscere ai fini dei rincari del pedaggio, ma invece nel caso del Ponte Morandi l'effetto dei ritardi, unito alla sottovalutazione dei rischi potenziali, è stato il crollo ? Una tale prospettazione sembra quantomeno erronea, in quanto i costi di manutenzione non concorrono in alcun modo ad integrare le tariffe.

19) Guerra di cifre sui costi. In altre parole, non si sarebbe fatto in tempo a spendere i soldi che ormai erano divenuti necessari per mantenere aperto il viadotto. La relazione ministeriale vuole dimostrarlo anche evidenziando che dal 2005 a oggi (cioè dopo il primo quinquennio di gestione Aspi) per gli interventi non strutturali sul Ponte Morandi si sono spesi 8,7 milioni, per quelli strutturali appena 440mila euro (circa 23mila l'anno). Prendendo in considerazione la vita del viadotto dal 1982 in poi, appena il 2% dei costi per interventi strutturali è stato sostenuto da Aspi: il 98% era stato a carico della precedente gestione, quella statale dell'Iri. ? Il Ponte Morandi, per le sue caratteristiche tecniche complesse, è sempre stato oggetto di monitoraggio continuo e costante e di manutenzione assidua e specifica. Sul Ponte, Autostrade per l'Italia ha sostenuto una spesa per chilometro ampiamente superiore rispetto alla media della spesa per la manutenzione sulla rete. Nel periodo 2015/2018 (fino al 14 agosto), ci sono stati 926 giorni-cantiere, pari ad una media settimanale di 5 giorni-cantiere su 7 giorni. Dopo la privatizzazione, Autostrade per l'Italia ha speso complessivamente per interventi su opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) e opere per la sicurezza autostradale circa 1,3 miliardi di euro, con una spesa media nell'ultimo triennio (2015-2017) pari a 94,4 milioni di € annui, pari a 2,6 volte il valore medio ante privatizzazione (36,4 milioni di euro).



**20) Aspi nel suo comunicato di ieri obietta che non avrebbe dovuto spendere nulla di più: il grosso dei costi per interventi strutturali sarebbe stato dovuto alla necessità di correggere i difetti di costruzione del Ponte Morandi (su cui non a caso l'amministratore delegato Giovanni Castellucci ha battuto fin dalle sue prime dichiarazioni dopo il crollo), venuti fuori già durante la gestione Iri ?**

Sarebbe irrispettoso nei confronti di chi conduce le indagini e di chi sarà chiamato a giudicare anticipare qui quanto dovrà invece essere oggetto di giudizio ed oggi ancora e solo di indagine.

**21) Ma i commissari scrivono che la spesa di Aspi si è mantenuta bassa «nonostante la vetustà dell'opera e l'accertato stato di degrado». Quindi anche per il gestore privato ci sarebbe stato da spendere ?**

Si rinvia alla risposta alla domanda n. 19.

**22) L'autodifesa del ministero. La minimizzazione, secondo i commissari, non riguardava solo le decisioni di effettuare lavori, ma anche il modo in cui il progetto di rinforzo («retrofitting») degli stralli del viadotto che stava per essere attuato era stato presentato al ministero delle Infrastrutture. L'operazione era stata definita solo come un mero ripristino conservativo dell'opera. ?**

L'intervento principale del progetto di retrofitting consisteva nella realizzazione di un sistema di tesatura esterna degli stralli in calcestruzzo relativi alle pile 9 e 10. Tale intervento non si limitava solo al ripristino della configurazione statica di primo impianto in quanto il sistema di ancoraggio dei cavi esterni poteva consentire la regolazione del tiro da imporre agli stessi anche in momenti successivi in modo da adattarsi perfettamente ad eventuali mutamenti dello stato tensionale dell'opera dovuti a fattori esterni. Il nuovo sistema avrebbe consentito inoltre di gestire l'eventuale comparsa di trazioni nel calcestruzzo, nocive per lo stato di conservazione dei cavi originari annegati nel getto.

L'intervento proposto era da considerarsi un intervento migliorativo che, pur non portando a sostanziali modifiche del comportamento dell'opera, ne avrebbe determinato un allungamento della vita utile.

Ai sensi del DM 2008 e della Circolare 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 DM. 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 milioni di euro comprensivi di oneri per la sicurezza.



23) Ciò avrebbe tratto in inganno gli organi ministeriali dalla cui approvazione era passato il progetto, inducendoli a non far intervenire il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ciò avrebbe comportato un'approvazione "meno accurata", a causa della quale ora tra gli attuali indagati per il crollo ci sono anche membri del Comitato tecnico amministrativo dell'ufficio territoriale del ministero, il Provveditorato alle opere pubbliche. Dunque, un'accusa pesante come la minimizzazione di interventi e problemi per massimizzare i profitti serve anche al ministero per allontanare da sé sospetti che, nelle prime settimane dell'inchiesta penale sulla vicenda, si erano fatte sempre più imbarazzanti ?  
È una domanda non pertinente in questa sede.

24) Il modo di operare di Autostrade. In ogni caso, il tono complessivo della relazione sembra suggerire che la noncuranza facesse parte del modo di Aspi di gestire la propria rete, pari a metà delle autostrade italiane: dal fatto che gli utenti sarebbero stati utilizzati come inconsapevoli cavie alla mancata preoccupazione per le incertezze dei metodi adottati per valutare il degrado del viadotto (aspetto già emerso almeno riguardo agli stralli fin dalle prime battute dell'inchiesta della Procura), fino alle risposte dei dirigenti di Aspi sentiti dai commissari. D'altra parte, la relazione non li cita, ma gli episodi importanti emersi nella gestione della rete di Aspi che potrebbero confermare il sospetto di noncuranza si sono moltiplicati in questo decennio e sono di certo noti ai commissari. Dal degrado accertato delle barriere che avrebbe concorso a far precipitare un bus dal viadotto Acqualonga dell'A16 presso Avellino il 28 luglio 2013 (altri 40 morti, sentenza di primo grado attesa per il prossimo dicembre con imputati anche dirigenti di Aspi tra cui l'amministratore delegato, Giovanni Castellucci) alla mancata manutenzione degli impianti antincendio del delicatissimo tratto urbano bolognese dell'A14 (vi morì bruciata una ragazza a giugno 2013). Dai sequestri del 2014 sull'Autosole delle vecchie barriere del tratto appenninico dell'A1 presso Firenze (lasciate sui viadotti per anni in attesa dei lavori di ampliamento del tratto a sud della nuova Variante di valico) e a fine 2013 del cavalcavia dello svincolo di Ferentino (costruito male da un'impresa in odor di camorra che si era aggiudicata vari lavori di Aspi) al crollo di un portale segnaletico (di quella stessa impresa) a Santa Maria Capua Vetere nel 2011. Fino al crollo di un cavalcavia dell'A14 a Camerano (Ancona) il 9 marzo 2017 con due morti, nell'ambito dei lavori per la terza corsia che avrebbero richiesto massima attenzione perché si svolgevano a traffico aperto? Non ha senso formulare risposte ad affermazioni concernenti il "tono" della relazione. Le risposte di Autostrade per l'Italia saranno quelle istituzionali che verranno spese all'indirizzo del Ministero concedente. In ogni caso, si ricorda che la sentenza di primo grado del Tribunale di Avellino ha assolto l'Ing. Castellucci con formula piena.



25) Gli interventi di manutenzione straordinaria rientrano nella più ampia voce "Altri Investimenti" di cui all'art. 2 comma 2 lettera C della Convenzione e definiti come interventi di "ammodernamento e rinnovo della rete in concessione". All'interno della voce "Altri Investimenti" rientrano sia gli interventi di tipo evolutivo, quali il retrofitting del viadotto Polcevera, che gli interventi di cui al Capitolo F2 identificati come iniziative di modesta entità. Tutti gli interventi di cui al Capitolo "Altri Investimenti" sono investimenti capitalizzati, ma non soggetti ad alcuna remunerazione. ?

Tutti gli interventi rientranti nella voce "Altri investimenti" non concorrono a determinare incrementi tariffari.

Infatti, gli incrementi tariffari riconosciuti ad Autostrade per l'Italia in base alla Convenzione Unica sono determinati esclusivamente in base al 70% dell'inflazione, nonché alle seguenti componenti tariffarie relative agli investimenti:

- X investimenti relativa agli "interventi già previsti dalla IV Convenzione aggiuntiva", espressamente individuati alla lettera D dell'art. 2 della Convenzione (terze e quarte corsie, potenziamento Nodo di Genova, nuovi svincoli e piano sicurezza gallerie);
- K relativa al piano antirumore integrativo ed al Nodo di Casalecchio, di cui alla lettera E del medesimo articolo 2.

26) Giovanni Castellucci, supermanager autostradale di 59 anni, è un eroe del declino italiano. Parafrasando Giorgio Albertazzi - inventore del "perdente di successo" - Castellucci è un vincente d'insuccesso, l'epitome di quel capitalismo che elegge l'avidità a imperativo etico. Il caso di Autostrade per l'Italia (Aspi) è eclatante. Castellucci ha dispiegato per 12 anni la capacità di pompare grassi dividendi. Per non aver prevenuto il crollo del ponte Morandi, Atlantia (la holding controllata dai Benetton) ha perso 5 miliardi di valore. La ricostruzione del ponte costerà 500 milioni? Se Autostrade per l'Italia avesse avuto il braccino meno corto ci avrebbe guadagnato anche montando stralli d'oro. La singola azione valeva 25 euro, oggi 18: in un colpo solo gli azionisti hanno perso sette anni di dividendi. Eppure Castellucci rimane un vincente agli occhi di una borghesia incapace e spaventata. La sua decisione di lasciare la guida di Aspi e tenersi quella di Atlantia è un passo indietro solo dal punto di vista processuale. Come amministratore delegato della concessionaria è in attesa della sentenza di Avellino, dove l'accusa ha chiesto 10 anni per omicidio colposo per i 40 fedeli di Padre Pio precipitati con l'autobus dal viadotto Acqualonga. E a Genova è indagato per i 43 morti del ponte Morandi. (...) La spregiudicatezza nel rapporto concessorio con lo Stato è totale. Al casinò delle Infrastrutture è sempre riuscito a tenere il banco e a dare le carte ai ministri. Il povero Danilo Toninelli è solo l'ultima vittima (per tacere dei complici). Prendete questa invettiva contro Aspi: "Per troppo tempo sono stati abituati ad agire senza regole". No, non è una diretta Facebook del ministro grillino, l'ha detta il suo predecessore Antonio Di Pietro nel 2007. Partì per suonargliele e fu suonato. Come vengono giustificati questi 6.2 milioni ?

La sentenza di primo grado del Tribunale di Avellino ha assolto l'Ing. Castellucci ed altri manager di Autostrade per l'Italia da ogni imputazione. Per quanto riguarda i fatti di Genova, risulta quantomeno prematuro poter formulare delle valutazioni, essendo il procedimento ancora in una fase embrionale di indagine.



Atlantia 

Con riferimento alla somma citata, indicata dal quotidiano "Il Sole 24 Ore" del 31 di marzo 2019, si rinvia alla Relazione sulla remunerazione 2019, precisando comunque che 3,7 €/mln (dei 6,2 €/mln) si riferiscono all'ammontare massimo teorico della remunerazione variabile di competenza del 2018, comunicata al mercato nel rispetto degli obblighi di trasparenza vigenti e per questo rappresentati seppur non ancora consuntivati né tantomeno percepiti.

27) Con la nuova convenzione che doveva spezzare le reni ai Benetton e al loro uomo, i pedaggi sono volati: più 30 per cento in sette anni. E con i pedaggi sono saliti i profitti e gli stipendi di Castellucci, fino al record di 6,2 milioni nel 2015. E' vero che dopo l'incidente di Avellino il bonus di Castellucci è salito da 500 mila euro a 1,43 milioni presi l'anno scorso. Meritati, se il parametro è la capacità di dettare legge al ministero. Pensate alla famosa Gronda: il governo Gentiloni è riuscito a farsi autorizzare da Bruxelles un allungamento della concessione di quattro anni (dal 2038 al 2042) per finanziare la bretella genovese, che è già finanziata da un aumento tariffario del 2002. A quanto pare nessuno ha chiesto a Castellucci dove è finito il quid tariffario che gli italiani stanno pagando da 16 anni ?

La menzionata somma di 1,43 milioni si riferisce a un accantonamento prudenziale effettuato dalla Società che non è stato erogato pur se comunicato al mercato nella Relazione sulla remunerazione 2018 (Tabella 3B a pag. 53), nel rispetto degli obblighi di trasparenza vigenti.

Non è corretto indicare che la retribuzione variabile di breve termine (definita "bonus" nella domanda) dell'Ing. Castellucci sia salita da 500 mila euro a 1,43 milioni dal 2013, atteso che alla retribuzione variabile citata si sommava un piano di stock grant, come tali indicate nella Tabella 3A della Relazione sulla remunerazione 2013 ("Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari, diversi dalle stock option, a favore dei componenti dell'organo di amministrazione, dei direttori generali e degli altri dirigenti con responsabilità strategiche").

Pertanto il "bonus" già ammontava a 1,14 milioni di euro nel 2013 (di cui 500 mila euro in forma monetaria e 640 mila euro al fair value delle stock grant).

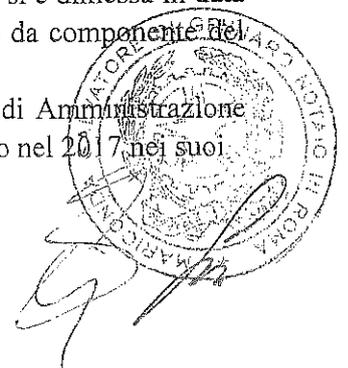
Una quota del "bonus" pari al 100% della retribuzione fissa è del tutto in linea con le principali prassi di mercato per figure assimilabili.

Come più volte sottolineato da Autostrade per l'Italia, nessun aumento tariffario sinora applicato è legato all'investimento nella Gronda di Genova.

28) Un mese fa Lynda Tyler-Cagni si è dimessa dal cda di Atlantia dopo che è stata respinta la sua proposta di congelare (dopo la tragedia di Genova) i bonus di Castellucci e ad altri 60 manager. La manager inglese ha parlato di etica, i colleghi italiani le hanno opposto la fedeltà nel codice civile, per larga parte del capitalismo italiano un principio morale. Castellucci rappresenta un modello ?

La Dott.ssa Tyler Cagni, Consigliere non esecutivo e indipendente della Società, si è dimessa in data 16 novembre 2018 dalla carica di Consigliere e di Presidente del CRU nonché da componente del Comitato Operazioni Parti Correlate.

Le motivazioni si riconducevano a sopravvenute divergenze con il Consiglio di Amministrazione aventi a oggetto l'esecuzione di un piano di incentivazione del 2013, già maturato nel 2017 nei suoi



presupposti di esercizio e che, in base a pareri legali ricevuti, il Consiglio di Amministrazione aveva ritenuto di non poter sospendere, come confermato dalla stessa interessata il 22 novembre 2018 in un'intervista sul quotidiano "The Times" nella quale manifestava il suo apprezzamento per l'intenzione dell'Amministratore Delegato di devolvere il ricavato dell'esercizio in favore dei parenti delle vittime. Informazione mai diffusa, per riservatezza, dall'Amministratore Delegato.

**29) A chi bisogna rivolgersi per proporre l'acquisto di cioccolatini promozionali?**

Non è una domanda pertinente al Bilancio chiuso al 31.12.2018.

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

No.

**31) TIR: TASSO INTERNO DI REDDITIVITA' MEDIO e TIP = TASSO INTERESSI PASSIVI MEDIO ?**

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 similari e le tipicità dell'investimento in esame; il tasso medio di interesse (il costo medio della provvista a medio-lungo termine) nel 2018 è stato pari al 3,3% per maggiori dettagli si rimanda al punto 63.

**32) Avete intenzione di certificarvi benefit Corporation ed ISO 37001?**

E' in corso un progetto a livello di Gruppo per l'ottenimento della certificazione ISO37001 ("*anti-bribery management systems*") da parte delle principali società. La certificazione è stata già ottenuta da Aeroporti di Roma (2018) e da Autostrade per l'Italia (aprile 2019), mentre Telepass ha già avviato le attività preparatorie con l'obiettivo di concludere tra fine anno e inizio 2020.

**33) Avete intenzione di fare le assemblee anche via internet?**

No.

**34) A quanto sono ammontati i fondi europei per la formazione e per cosa li avete usati?**

Nel 2018 il Gruppo non ha utilizzato fondi europei per la formazione.

**35) Avete in progetto nuove acquisizioni e/o cessioni?**

Il Gruppo monitora costantemente lo sviluppo di nuovi progetti nei paesi in cui è presente per valutare ulteriori opportunità di investimento.

**36) Il gruppo ha cc in paesi ad alto rischio extra euro?**

No, non sono presenti c/c in paesi ad alto rischio.

**37) 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.

**38) 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.

**39) Avete call center all'estero? se sì dove, con quanti lavoratori, di chi è la proprietà?**

Aeroporti di Roma si avvale per il *call center* generale (centralino, parcheggi, segnalazione guasti) della G.R.S. – Global Remote Services, società rumena di proprietà italiana, che eroga il servizio dalla Romania e con personale locale.

**40) Siete iscritti a Confindustria ? se sì 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 2018 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 299.000 euro per l'adesione all'Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma. Inoltre Autostrade per l'Italia e le società controllate hanno versato complessivamente 1.714.000 euro nel 2018 per l'adesione ad AISCAT e Aeroporti di Roma ha versato 456.000 euro per l'adesione ad Assoaeroporti. Non sono state fatte valutazioni approfondite su una eventuale uscita da Confindustria.

**41) Come è variato l'indebitamento e per cosa?**

L'indebitamento finanziario netto al 31.12.2018 è pari a 37.931 milioni di euro (9.496 milioni di euro al 31 dicembre 2017), con un incremento di 28.435 milioni di euro, essenzialmente riferibile agli impatti connessi all'acquisizione del gruppo Abertis. La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2018 è pari a 5 anni e 10 mesi. L'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 67% a tasso fisso.

**42) A quanto ammontano gli incentivi incassati come gruppo suddivisi per tipologia ed entità?**

Gli incentivi riconosciuti dal GSE (Gestore dei Servizi Energetici) nel 2018 ad Autostrade per l'Italia per gli impianti fotovoltaici sono stati circa 3,3 milioni di euro.

**43) Da chi è 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. Giovanni Dionisi, come altro membro esterno;
- Ing. Concetta Testa, Responsabile Direzione Internal Audit di Gruppo di Atlantia S.p.A.

Il costo annuo di funzionamento è pari ad euro 67.000,00.

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

Nel 2018 le società del Gruppo hanno sponsorizzato iniziative culturali, sociali e sportive per circa 1.539 K/€ (nel dettaglio: Atlantia 565 k/€, Autostrade per l'Italia 450 k/€, Aeroporti di Roma 194 k/€ e Telepass 330 k/€).

Autostrade per l'Italia ha sponsorizzato l'edizione 2018 del Meeting di Rimini per 65 k/€. Per quanto attiene ad Expo 2015, le società del Gruppo non hanno sponsorizzato l'iniziativa.

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

Nel 2018 non sono stati effettuati versamenti a partiti o politici. Nel 2018 il Gruppo ha erogato complessivamente circa 95 mila euro ad un totale di 5 fondazioni che promuovono dibattito culturale in tema di politiche pubbliche: AREL, ASPEN, ASTRID, Italiadecide, Symbola.

**46) AVETE FATTO SMALTIMENTO IRREGOLARE DI RIFIUTI TOSSICI?**

No.

**47) QUAL'E' STATO l'investimento nei titoli di stato, GDO, TITOLI STRUTTURATI?**

Nel corso del 2018 non sono stati effettuati investimenti per le tipologie indicate.

**48) Quanto e' costato lo scorso esercizio il servizio titoli? e chi lo fa?**

I fornitori che si occupano del servizio titoli sono Mediobanca per un costo totale nel 2018 di € 35.000,00 e Computershare per un importo complessivo nel 2018 di € 48.692,10.

**49) Sono previste riduzioni di personale, ristrutturazioni? delocalizzazioni?**

Nel 2019 è stata aperta una procedura di riduzione del personale in Pavimental avente a oggetto 209 risorse dell'area manutenzione e aree a essa collegate. Tale procedura trova il suo fondamento nella cessazione della relativa linea di *business* per mancato affidamento dei contratti di manutenzione da parte di Autostrade per l'Italia la quale, a oggi, non è riuscita ad ottenere autorizzazioni da parte del MIT per la stipula dei citati contratti.

**50) 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.

**51) Gli amministratori attuali e del passato sono indagati per reati ambientali, RICICLAGGIO, AUTORICLAGGIO O ALTRI che riguardano la Società ? CON QUALI POSSIBILI DANNI ALLA SOCIETA' ?**

Nessuno degli Amministratori della Società è indagato per reati ambientali, riciclaggio, o autoriciclaggio.

**52) Ragioni e modalità di calcolo dell'indennità di fine mandato degli amministratori.**

Le informazioni sono contenute nella Relazione sulla Remunerazione 2019, pubblicata sul sito internet della Società.

**53) 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 ha durata residua di 3 anni, liberamente interrompibile da parte di ADR.

Inoltre, si segnala che i dettagli sugli investimenti immobiliari (di ammontare non significativo) sono presentati nella n. 7.1 del bilancio consolidato e nella nota n. 5.1 del bilancio di esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2018.

**54) 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 90 milioni di euro, stipulata con primarie compagnie assicuratrici (AIG, Generali Italia, HCG, Liberty Mutual, Tokio Marine, AXA XL e Allianz GC&S) e con scadenza al 31 ottobre 2019. Il premio complessivo annuale pagato dal Gruppo Atlantia ammonta, al lordo delle imposte assicurative, a 1.014.379,59 euro. Attualmente il broker di riferimento è Willis Towers Watson SpA.

**55) 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 2018.

**56) 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 43 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*.

**57) VORREI SAPERE Quale è 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 9.1 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2018.



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

Nel corso del 2018 non sono stati previsti investimenti nel fotovoltaico. Per il 2019 è previsto un investimento di 100 mila euro con tempo di rientro atteso pari a circa 4,5 anni.

**59) Vi e' stata retrocessione in Italia/estero di investimenti pubblicitari/sponsorizzazioni?**

No.

**60) Come viene rispettata la normativa sul lavoro dei minori ?**

Il Gruppo Atlantia non assume personale minorenni.

**61) E' fatta o e' prevista la certificazione etica SA8000 ENAS ?**

No.

**62) Finanziamo l'industria degli armamenti ?**

No.

**63) 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 31/12/2018. Alla data, si registrava una "Posizione finanziaria netta corrente" pari a 1.683 milioni di euro che rilevava una variazione positiva di 2.475 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 (4.158 milioni di euro) ed era composta da:

- a) le "passività finanziarie correnti" pari a 4.386 milioni di euro, con un incremento di 2.132 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 (2.254 milioni di euro);
- b) le "Attività finanziarie correnti" per 996 milioni di euro, con un aumento di 215 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 (781 milioni di euro);
- c) le "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti", pari a 5.073 milioni di euro, presentando una diminuzione di 558 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 (5.631 milioni di euro).

Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata" presente all'interno della relazione sulla gestione.

Nel corso del 2018 il costo medio della provvista a medio-lungo termine del Gruppo è stato del 3,3% (per l'effetto combinato del 2,6% relativo alle società operanti nell'area euro, del 5,1% relativo alle società cilene e del 9,0% relativo alle società brasiliane).

**64) A quanto sono ammontate le multe Consob, Borsa ecc di quale ammontare e per cosa?**

Nel 2018 non sono state comminate multe.

**65) Vi sono state imposte non pagate ? se si a quanto ammontano? Gli interessi ? le sanzioni ?**

Al 31 dicembre 2018 non risultano imposte IRES/IRAP/IVA non pagate.



**66) Vorrei conoscere: VARIAZIONE PARTECIPAZIONI RISPETTO ALLA RELAZIONE IN DISCUSSIONE.**

L'ultimo dato disponibile è presentato nelle note n. 7.3 del bilancio consolidato e n. 5.3 del bilancio di esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2018. Non risultano variazioni di rilievo da segnalare successivamente a tale data.

**67) Vorrei conoscere ad oggi MINUSVALENZE E PLUSVALENZE TITOLI QUOTATI IN BORSA ALL'ULTIMA LIQUIDAZIONE BORSISTICA DISPONIBILE**

Nel corso del 2018 non sono state effettuate operazioni di cessione delle partecipazioni in titoli quotati.

**68) Vorrei conoscere da inizio anno ad oggi L'ANDAMENTO DEL FATTURATO per settore.**

L'ultimo dato disponibile è presentato nella nota n. 10.1 del bilancio consolidato di Atlantia al 31 dicembre 2018.

**69) 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 2018, 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 2018).

**70) 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 2018. Per dettagli sulle azioni proprie a tale data, si rinvia alla nota n. 5.11 del bilancio d'esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2018.

**71) 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.**

Al momento non si dispone di tali dati, sarà possibile rispondere solo il 18 aprile ad assemblea aperta. Le informazioni saranno comunque riportate nel verbale assembleare, il quale sarà messo a disposizione del pubblico dalla Società con i modi e nei termini di legge.

**72) Vorrei conoscere in particolare quali sono i fondi pensione azionisti e per quale quota**

Al momento non si dispone di tali dati, sarà possibile rispondere solo il 18 aprile ad assemblea aperta. Le informazioni saranno comunque riportate nel verbale assembleare, il quale sarà messo a disposizione del pubblico dalla Società con i modi e nei termini di legge.



**73) 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", denuncio il fatto al collegio sindacale ai sensi dell'art.2408 cc.**

Sono presenti all'Assemblea i giornalisti delle principali testate giornalistiche economiche e delle agenzie di stampa, con i quali non sussistono rapporti di consulenza diretti o indiretti. La lista dei giornalisti sarà allegata al verbale.

**74) 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 2018 sono state effettuate spese pubblicitarie a livello di Gruppo per un totale di 4.485.000 euro. In particolare 475.000 euro per Atlantia, 322.000 per Autostrade per l'Italia, 288.000 per Aeroporti di Roma e 3.400.000 per Telepass.

Gli investimenti pubblicitari sono stati distribuiti sulle concessionarie di pubblicità 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.

**75) 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 44.866.

La ripartizione dei titoli Atlantia tra Italia ed estero è pari, rispettivamente, a circa 51% e 49%, come da Libro Soci aggiornato.

**76) 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 2019. I rimborsi spese relativi al 2018 ammontano complessivamente ad euro 7.470,44.

Per la Società di revisione, le informazioni sono riportate nell'Allegato 1 al bilancio d'esercizio di Atlantia al 31 dicembre 2018 e i rimborsi spese per il 2018 relativi ad Atlantia S.p.A. ammontano a 21.000 euro.



77) 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. 45.

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 sviluppata nel 2018 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 2018 in partnership con il Codacons è stato sviluppato il 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, ed è stato avviato il progetto "OK Codacons" per misurare la soddisfazione dei clienti rispetto ai servizi di parcheggio disponibili presso l'aeroporto di Fiumicino.

78) 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.

79) Vorrei conoscere se Si sono pagate tangenti per entrare nei paesi emergenti in particolare CINA, Russia e India ?

Non a nostra conoscenza.

80) Vorrei conoscere se SI E' INCASSATO IN NERO ?

Non a nostra conoscenza.

81) Vorrei conoscere se Si e' fatto insider trading?

No.

82) 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.



**83) 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 Remunerazione 2019, pubblicata sul sito internet della Società.

**84) Vorrei conoscere se TOTALE EROGAZIONI LIBERALI DEL GRUPPO E PER COSA ED A CHI?**

Nel 2018 Atlantia ha erogato liberalità per un ammontare di 52.000 euro e Autostrade per l'Italia, nell'ambito del Comitato Progetti di Solidarietà e Promozione Sociale, ha erogato nell'anno 2018 liberalità per un totale di 145.917.

ADR non ha effettuato erogazioni liberali nel 2018.

**85) 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 ?**

Non ci sono giudici in servizio tra i consulenti diretti e indiretti di Autostrade per l'Italia.

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 2018 è stata costituita una commissione ex art. 240 presieduta da un magistrato amministrativo a riposo. Il compenso corrisposto è stato determinato così come previsto dalla stessa norma, ed è stato pari a circa € 25.000.

**86) Vorrei conoscere se Vi sono cause in corso con varie antitrust ?**

Nel corso del 2018 non sono stati avviati procedimenti da parte dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato.

**87) 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.**

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.

**88) 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-)**

Non sono stati emessi bond dalle società del gruppo nel corso del 2018.



89) 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 2018.

90) 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 2018.

I dati relativi alla movimentazione delle partecipazioni di Atlantia S.p.A. sono dettagliati per natura nella nota 5.3 del bilancio di esercizio Atlantia al 31 dicembre 2018.

Nelle note n. 6.1, 6.2 e 6.3 del bilancio consolidato e nelle note n. 4.1, 4.2 e 4.3 del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 sono inoltre descritte in dettaglio le acquisizioni di partecipazioni del 2018.

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

Nel corso del 2018 il Gruppo ha sostenuto investimenti per interventi volti a ridurre il proprio impatto ambientale pari a circa 111 milioni di 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 inserimenti paesaggistici.

91) Vorrei conoscere

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

L'informazione è contenuta nella Relazione Finanziaria Annuale 2018 e nella Relazione sulla Remunerazione 2019.

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%
- Impiegati + 2,2%
- Operai + 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 2018 sono pendenti complessivamente 2 cause per mobbing, di cui 1 in Autostrade per l'Italia e 1 in Autostrade Meridionali.

Nel 2018 sono pendenti complessivamente 2 ricorsi, entrambi in Autostrade per l'Italia, con la causale "risarcimento danni", una per infortunio sul lavoro, un'altra per malattia professionale.

Non sono pendenti cause per istigazione al suicidio.

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

Nel 2018 il Gruppo non ha attivato procedure collettive di mobilità.

**92) Vorrei conoscere se si sono comperate opere d'arte ? da chi e per quale ammontare ?**

No.

**93) Vorrei conoscere in quali settori si sono ridotti maggiormente i costi, esclusi i vs stipendi che sono in costante rapido aumento.**

Non vi sono settori specifici in cui si sono ridotti i costi. Per ogni dettaglio si rinvia alla sezione "Andamento economico-finanziario del Gruppo" della Relazione Finanziaria Annuale 2018.

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

No.

**95) 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: SOENERGY S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 21,45 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse fino al 30/09/2018; ESTRA Energie S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 25,60 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse dal 1/10/2018 fino al 31/12/2018;
- per Pavimental: Enel Energia S.r.l. con un prezzo medio della sola materia prima di 20,99 €cent/smc; oneri, tasse e iva escluse fino al 30/09/2018 e con un prezzo medio della sola materia prima di 26,39 €cent/smc, oneri, tasse e iva escluse dal 1/10/2018 fino al 31/12/2018 sempre con Enel Energia S.r.l..



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

Nel 2018 non risultano affidati incarichi di consulenza a Biagiotti e Trevisan.

Con riferimento agli incarichi affidati allo studio Bonelli Erede, nel 2018 Atlantia ha rilevato oneri per circa 215.000 euro complessivi ed Autostrade per l'Italia per circa 1.250.000 euro complessivi per varie tipologie di assistenza e consulenza legale

Con riferimento agli incarichi affidati a Roland Berger, nel 2018 Autostrade per l'Italia ha rilevato oneri per circa 454.000 euro complessivi e Tangenziale di Napoli per circa 92.000 euro.

97) 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.

98) VORREI CONOSCERE I COSTI per le ASSEMBLEE e per cosa ?

L'ultima assemblea di approvazione del bilancio è costata circa 100.000 euro tra pubblicazioni di legge, assistenze assembleari ed altre spese.

99) VORREI CONOSCERE I COSTI per VALORI BOLLATI

È trascurabile.

100) Vorrei conoscere la tracciabilità dei rifiuti tossici.

La gestione dei rifiuti speciali pericolosi, tra cui eventuali rifiuti tossici, nel 2018 è avvenuta attraverso il SISTRI. Dal 1° gennaio 2019 il sistema di tracciabilità informatizzato SISTRI è stato soppresso e le procedure seguite da Autostrade per l'Italia e da ADR per la tracciabilità dei rifiuti sono esclusivamente cartacee con FIR (Formulari Identificativi dei Rifiuti) e registri di carico/scarico, come da Norme di Legge.

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

L'Amministratore Delegato è assegnatario di una BMW serie 5 (acquisita dall'azienda usata nel 2014 e ad oggi con 190.000 Km), mentre il Presidente non è assegnatario di una auto aziendale a titolo di benefit personale né ad uso promiscuo. Il valore dei benefit è peraltro riportato nelle note alla Tabella 1 della Relazione sulla Remunerazione 2019 – Sez. II.

102) 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.

**103) A quanto ammontano i crediti in sofferenza ?**

I dati relativi al fondo di Svalutazione Crediti a all'anzianità dei crediti sono presentati nelle tabelle di dettaglio inserite nella nota n.7.7 del bilancio consolidato al 31.12.2018.

**104) 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.

**105) C'è e quanto costa l'anticipazione su cessione crediti % ?**

Non sono state effettuate operazioni di cessione con anticipo.

**106) 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 17.500 euro.

**107) A quanto ammontano gli investimenti in titoli pubblici ?**

Non sono presenti investimenti in titoli pubblici.

**108) Quanto e' l'indebitamento INPS e con l'AGENZIA DELLE ENTRATE?**

Atlantia S.p.A. non risulta debitrice per contributi e imposte dovute e non versate.

**109) Se si fa il consolidato fiscale e a quanto ammonta e per quali aliquote ?**

Per l'anno 2018 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. 22 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 euro 1.123.754.362. Applicando a tale reddito l'aliquota IRES del 24% si ottiene un'imposta di gruppo pari ad euro 269.701.047. 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 euro 268.668.835 (costo di bilancio).

In considerazione degli acconti versati nel corso del 2018 (euro 298.855.108) e delle eccedenze di imposta di esercizi precedenti (euro 9.916.754), si stima a livello di gruppo un saldo positivo (credito) di euro 40.103.027

**110) Quanto e' il margine di contribuzione dello scorso esercizio ?**

Il margine di contribuzione non è un indicatore utilizzato dal Gruppo, mentre l'EBITDA di Gruppo nel 2018 è pari a 3.768 milioni di euro.