



Comunicato Stampa

## ATLANTIA: PRECISAZIONI SU ARTICOLO ODIERNO DI AFFARI & FINANZA DE LA REPUBBLICA

Roma, 22 marzo 2021 - In riferimento al commento *“Autostrade, non è solo una questione di prezzo”*, pubblicato in data odierna da Affari & Finanza de La Repubblica a firma di Sergio Rizzo, si ritiene doveroso precisare quanto segue a rettifica di affermazioni prive di ogni fondamento.

Dal tragico evento di Genova, *“950 giorni”* non sono passati invano (*“finora non si è mosso assolutamente nulla”*): il ponte sul Polcevera è stato interamente ricostruito a spese di Autostrade per l'Italia (ASPI), le attività economiche danneggiate sono state indennizzate e si è fatto tutto quanto il possibile per velocizzare i risarcimenti alla sostanziale totalità dei familiari delle vittime, senza attendere i tempi dei rimborsi assicurativi (con una spesa complessiva di quasi 600 milioni di euro). Ciò senza che siano state ancora accertate responsabilità e cause dell'incidente.

Si ricorda che il viadotto venne costruito negli anni '60 dallo Stato italiano che poi procedette nel 1999 alla privatizzazione di Autostrade, senza rilasciare alcuna garanzia ai compratori in merito allo stato delle infrastrutture affidate in concessione. In quel caso si trattò veramente di un acquisto *“visto e piaciuto”*, per mutuare un'espressione dell'editorialista.

Da allora ASPI ha investito quasi 12 miliardi di euro in nuove opere di adeguamento della rete e più recentemente ha voluto attuare un vero e proprio *“Piano di Trasformazione”*, adeguando

Investor Relations  
e-mail: [investor.relations@atlantia.it](mailto:investor.relations@atlantia.it)

Rapporti con i Media  
e-mail: [media.relations@atlantia.it](mailto:media.relations@atlantia.it)

[www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)

e cambiando interamente organizzazione e management, ridefinendo, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e in consultazione con i principali centri universitari italiani, gli standard di controllo e manutenzione delle principali componenti della rete, a partire da ponti, viadotti, gallerie. Nell'ambito di tale piano ASPI ha inoltre proposto al Governo italiano un piano di ulteriori 14 miliardi di euro di investimenti e di 7 miliardi di euro di manutenzioni, fra cui molte straordinarie.

In tale contesto si innesta quella che Rizzo definisce *“una sceneggiata inconcludente”*. Nel luglio del 2020, nell'ambito del piano straordinario di investimenti proposto, ASPI, a seguito di ripetute interlocuzioni con il Concedente, avanza nuovamente la piena disponibilità a chiudere la procedura per presunto grave inadempimento aperta dal Governo italiano immediatamente dopo l'incidente di Genova e non ancora conclusa a 30 mesi di distanza. ASPI si impegna a destinare 3,4 miliardi di euro di misure integrative destinate alla comunità di Genova, a riduzioni tariffarie e a opere aggiuntive. La stessa Atlantia offre anche la propria disponibilità a cedere il controllo di ASPI purché, doverosamente, nel pieno rispetto delle regole del mercato.

A valle di tale proposta nel settembre 2020 il Governo italiano invia ad ASPI una propria bozza di accordo transattivo. La società accetta integralmente le condizioni poste dal Governo e redige, con le modalità richieste, il relativo Piano Economico Finanziario che recepisce gli impegni di investimento offerti. ASPI e Atlantia ritengono invece inaccettabile solo l'inusuale e impropria clausola imposta dal Governo che subordina l'efficacia dell'atto transattivo al definitivo passaggio del controllo di ASPI a Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Ciò è destinato, infatti, a condizionare qualsiasi procedura di mercato, tentando di forzare il venditore (Atlantia) ad accettare di fatto qualsiasi condizione imposta dal compratore predesignato (CDP), in un contesto in cui al contempo lo Stato opera quale ente concedente/regolatore, da una parte, e azionista di controllo dell'unico acquirente, dall'altra.

Il commento non riporta il fatto che sulle modalità adottate dal Governo italiano in questa vicenda è intervenuta proprio di recente anche la Commissione Europea, che in data 31 gennaio 2021 ha comunicato di aver *“avviato un dialogo amministrativo”* con l'Italia *“su alcuni aspetti della nuova disciplina sui contratti di concessione autostradale, introdotta dal decreto legge 162 del 31 dicembre 2019”*, che come noto ha modificato unilateralmente i contratti di concessione in Italia con pesanti aggravii per ASPI.

Nel passare dei mesi, intanto, il Piano Economico Finanziario di ASPI, che come detto avrebbe potuto dare avvio a importanti investimenti, benché definito con il Concedente a metà

novembre 2020, non ha nemmeno inspiegabilmente iniziato il suo iter autorizzativo formale, con evidenti intuibili ripercussioni sull'occupazione e sullo sviluppo economico del Paese, ancor più gravi in un periodo di ristagno quale quello determinato attualmente dalla crisi pandemica.

CDP, nel frattempo, in consorzio anche con altri investitori, contrariamente a quanto affermato nell'articolo (*“secondo il venditore l'acquirente dovrebbe comprare a scatola chiusa. Senza due diligence”*), ha avuto modo di effettuare per oltre 5 mesi una approfondita due diligence sulle infrastrutture della società, avendo accesso a una data room con più di 59.000 documenti e a site visit a oltre 150 infrastrutture sulla rete di ASPI. Da ottobre 2020 il consorzio di CDP, beneficiando di diverse proroghe richieste ad Atlantia di volta in volta lungo il processo, ha presentato più offerte di acquisto, tutte però giudicate dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia non congrue. I termini economici dell'offerta sono risultati del tutto insoddisfacenti in ragione, non tanto della metodologia ipotizzata nell'articolo (*“con il margine massimo calcolato in modo piuttosto singolare. Attraverso una semplice sottrazione”*), ma in considerazione di valutazioni espresse dagli analisti del mercato e da advisor indipendenti chiamati a valutare la società. Inoltre i termini contrattuali proposti pretendono indennizzi per eventuali contenziosi reputabili privi di fondamento.

Di fronte alle preoccupazioni avanzate nell'articolo (*“si può pensare di far pagare una cosa del genere ai risparmiatori? Fosse anche un solo euro...”*), si ricorda che Atlantia ha manifestato disponibilità a vendere, ma non vi è alcun obbligo a carico di CDP ad acquistare.

A testimonianza, inoltre, di quanto siano invalidanti per un processo di vendita di mercato le condizioni imposte dal Governo, si osserva che Atlantia non ha ricevuto offerte alternative o manifestazioni di interesse concrete da nessun altro investitore.

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, società quotata in borsa con oltre 50.000 azionisti, fra cui grandi istituzioni finanziarie italiane e internazionali, ma anche tanti risparmiatori privati, ha la responsabilità di dover assicurare un processo trasparente di mercato per la valorizzazione della propria principale partecipazione nel rispetto di tutti gli stakeholder coinvolti. Giova a tal fine ricordare che la modalità di uscita alternativa dal perimetro di Atlantia della partecipazione in ASPI, e cioè la scissione, ha ricevuto l'esplicito consenso dell'Assemblea Straordinaria degli azionisti con un'approvazione pressoché plebiscitaria (99,7% dei voti).

Stupisce quindi la ricostruzione resa nell'articolo della comunicazione recentemente pervenuta (il 10 marzo 2021) dal socio Edizione. Come è normale, Atlantia riceve e fornisce risposta a diverse lettere di più azionisti che esprimono ovviamente molteplicità di orientamenti. Alla missiva del socio Edizione la società ha risposto (il 15 marzo) riepilogando la profonda articolazione del percorso negoziale e valutativo finora effettuato e ricordando che *“tutte le determinazioni del Consiglio di Amministrazione di Atlantia sono state governate dagli inderogabili principi dell'indipendenza di giudizio”* e che *“tutte le determinazioni sono state inoltre sempre condotte con piena e assoluta trasparenza e rigore, rese note al mercato mediante tempestivi comunicati stampa”*.