



AUTOSTRADE MERIDIONALI

SOCIETÀ SOGGETTA ALL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E DI COORDINAMENTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.

**Resoconto intermedio
di gestione
al 30 settembre 2014**

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
DEL 24 OTTOBRE 2014**

Sede Legale in Napoli, Via G. Porzio n. 4 Centro Direzionale is. A/7
Capitale Sociale Euro 9.056.250 interamente versato
Iscrizione al Registro imprese di Napoli e Codice Fiscale n. 00658460639

SOMMARIO

	Pag.
1. Introduzione	3
Premessa	4
Organi sociali per gli esercizi 2012, 2013 e 2014	7
Autostrade Meridionali in Borsa	9
Principali dati economico - finanziari	10
2. Relazione intermedia sulla gestione	11
Andamento economico – finanziario	12
<ul style="list-style-type: none">• Premessa• Gestione economica• Struttura patrimoniale - finanziaria• Gestione finanziaria	12 13 17 23
Andamento gestionale	24
<ul style="list-style-type: none">• Traffico• Tariffe• Potenziamento ed ammodernamento della rete• Gestione operativa della rete	24 25 28 32
Eventi significativi in ambito regolatorio	33
Ulteriori principali contenziosi pendenti	38
Governance societaria	38
Informazioni sugli assetti proprietari	39
Rapporti con parti correlate	40
Altre informazioni	41
Eventi successivi al 30 settembre 2014	41
Evoluzione prevedibile della gestione	41
3. Dichiarazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	43
	2

1. Introduzione

PREMESSA

Il presente resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2014 è stato redatto in base a quanto previsto all'art. 154-ter "Relazioni finanziarie" del Testo unico della Finanza (TUF), introdotto dal D. Lgs. 195/2007, in attuazione alla Direttiva 2004/109/CE (c.d. Direttiva Transparency) in materia di informativa periodica.

In relazione a ciò, come consentito da tale normativa, le grandezze economiche, patrimoniali e finanziarie riportate nel seguito, ancorché determinate sulla base dei criteri di valutazione e di misurazione stabiliti dagli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dalla Commissione Europea, non rappresentano un bilancio intermedio redatto ai sensi degli IFRS ed in particolare dello IAS 34.

I principi contabili e i criteri di valutazione adottati per la predisposizione del presente documento sono i medesimi già adottati per la redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

Facendo seguito all'informativa fornita nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2013, si rappresenta che, come noto, l'attività della Società al momento è rappresentata dalla gestione della concessione relativa all'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, sulla base della Convenzione Unica stipulata con la Concedente ANAS il 28 luglio e scaduta il 31 dicembre 2012.

L'ANAS ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 10 agosto 2012 il bando di gara DG 09/12 per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, i cui contenuti sono anche illustrati nel successivo paragrafo "Eventi significativi in ambito regolatorio".

In data 8 ottobre 2012, facendo seguito a quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 settembre 2012, la Società ha presentato all'ANAS la propria richiesta di ammissione alla gara in oggetto, allegando la documentazione prescritta.

In data 20 dicembre 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel frattempo subentrato ad ANAS nelle funzioni di amministrazione concedente, ai sensi del combinato disposto della L. n. 111/2011 e del D.L. n. 216/2001, come modificato dalla legge di conversione n. 14/2012 e dal D.L. n. 95/2012, ha comunicato alla Società la richiesta di proseguire, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente (ipotesi prefigurata dall'art. 5.1 della Convenzione Unica), nonché di porre in essere tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, con particolare riferimento alla messa in sicurezza, per l'utenza, della struttura autostradale nelle aree interessate dai cantieri, da verificare con l'Ufficio Territoriale di Roma del medesimo Ministero. Infine, ha precisato che sarà cura di quest'ultimo comunicare con un congruo preavviso la data dell'effettivo subentro nella gestione dell'autostrada.

Il DL 12 settembre 2014 n.133 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n.212 del 12 settembre 2014) recante "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la

ripresa delle attività produttive” stabilisce al suo art. 5 – tra l’altro - che “Al fine di accelerare l’iter relativo al riaffidamento delle concessioni autostradali A3 "Napoli - Pompei -Salerno" sono approvati gli schemi di convenzione, come modificati secondo le prescrizioni del NARS rese con i pareri nn. 6 e 7 del 7 agosto 2014 da considerarsi parte integrante della Convenzione, e i relativi piani economici finanziari già trasmessi al CIPE”

Tale norma, di fatto, dovrebbe comportare l’avvio delle fasi successive della gara per il riaffidamento della concessione Napoli-Pompei-Salerno.

Tuttavia, alla data di approvazione del presente resoconto intermedio di gestione, non si sono ricevute notizie circa eventuali determinazioni, da parte delle competenti Amministrazioni pubbliche, relativamente all’avvio delle attività di gara successive all’iniziale fase di prequalifica cui ha partecipato anche Autostrade Meridionali, per l’identificazione del soggetto che gestirà in futuro, previo pagamento a favore della Società dell’ammontare del “diritto di subentro” garantito dalla vigente Convenzione. Pertanto, al momento non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di subentro.

Tenuto conto di quanto illustrato, la prosecuzione dell’attività aziendale risulta nel breve termine supportata dalla suddetta richiesta del Ministero dei Trasporti di prosecuzione nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente, nonché di sviluppo delle attività di messa in sicurezza della struttura autostradale nelle aree interessate dai cantieri. In particolare, la prosecuzione della gestione della concessione secondo i termini previsti dalla concessione vigente comporta l’incasso da parte di Autostrade Meridionali degli introiti da pedaggio pagati dagli utenti, mentre per lo sviluppo delle attività di messa in sicurezza si sta definendo l’entità delle stesse e la relativa remunerazione a favore della Società, a concorrere sull’ammontare del “diritto di subentro”.

Successivamente a tale periodo di “ultrattività” della Convenzione, la prosecuzione dell’attività aziendale sarà condizionata o dall’aggiudicazione in capo ad Autostrade Meridionali di una nuova concessione (ad esito delle procedure di gara precedentemente illustrate) per la gestione della tratta Napoli – Pompei – Salerno, o dall’eventuale partecipazione ad altre gare per la realizzazione e/o gestione di arterie autostradali.

Nell’ipotesi in cui ad esito delle attività di gara la Società non dovesse risultare aggiudicataria della nuova concessione per la tratta autostradale in oggetto, non si ravvisano in ogni caso significativi rischi economici, patrimoniali e finanziari per la Società, atteso che:

- il nuovo soggetto dovrà subentrare ad Autostrade Meridionali in tutti i rapporti attivi e passivi, con esclusione di quelli di natura finanziaria, esistenti alla data dell’effettivo subentro;
- la restituzione dei finanziamenti concessi alla Società trova copertura dall’incasso dell’indennizzo che sarà versato dal concessionario subentrante. A tale riguardo, si evidenzia che la parte preponderante dei contratti di finanziamento in essere prevedono il loro rimborso da parte della Società il 31 dicembre 2014, e risultano tutti nei confronti della controllante diretta Autostrade per l’Italia;
- quanto sopra premesso, l’eventuale adozione di criteri di valutazione in assenza del presupposto della continuità aziendale non comporterebbe impatti significativi sul bilancio, salvo gli oneri connessi ad un eventuale processo liquidatorio.

In relazione a quanto illustrato, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade Meridionali ha ritenuto appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del presente resoconto intermedio di gestione.

*
* * *
* * * *

Il presente resoconto intermedio di gestione non è assoggettato a revisione contabile.

Organi sociali per gli esercizi 2012, 2013 e 2014

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1) *(in carica per gli esercizi 2012, 2013 e 2014)*

PRESIDENTE	PIETRO FRATTA (2)	
AMMINISTRATORE DELEGATO	GIULIO BARREL (3)	
VICE PRESIDENTE	PIERO DI SALVO (4)	
	PAOLO CIRINO POMICINO (5)	
CONSIGLIERI	VITTORIO BRUN	INDIPENDENTE
	DOMENICO DE BERARDINIS	INDIPENDENTE
	GIANPIERO GIACARDI (6)	
	ROBERTO RAMACCIA	

(1) Consiglieri nominati con delibera dell'Assemblea Ordinaria dei Soci del 5 aprile 2012.

(2) Nominato dall'Assemblea dei Ordinaria dei Soci del 5 aprile 2012.

(3) Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 12 aprile 2012

(4) Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 12 aprile 2012 e dimessosi da tale carica a far data dal 11 luglio 2013.

(5) Cooptato e nominato Vice Presidente dal Consiglio di Amministrazione del 23 luglio 2013 e confermato in qualità di Consigliere dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 3 aprile 2014. Nominato Vice Presidente dal Consiglio di Amministrazione del 3 aprile 2014.

(6) Dimessosi dal Consiglio di Amministrazione a far data dal 1^a luglio 2013

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E CORPORATE GOVERNANCE (7) *(in carica per gli esercizi 2012, 2013 e 2014)*

Presidente	Piero DI SALVO (8)	
Componenti	Domenico DE BERARDINIS	INDIPENDENTE
	Vittorio BRUN	INDIPENDENTE

(7) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 12 aprile 2012.

(8) Nominato Presidente del Comitato per il Controllo Interno e per la Corporate Governance nella riunione del 3 maggio 2012

COMITATO PER GLI AMMINISTRATORI INDIPENDENTI PER LE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE (9)

Componenti	Vittorio BRUN	INDIPENDENTE
	Domenico DE BERARDINIS	INDIPENDENTE
	Piero DI SALVO	

(9) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 12 aprile 2012.

ORGANISMO DI VIGILANZA (10) *(in carica per gli esercizi 2012, 2013 e 2014)*

Coordinatore

Giandomenico LEPORE (13)

Stephane RABUFFI (11)

Componenti

Tiziana CATANZARO

Daniele CICCULO (12)

(10) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 12 aprile 2012.

(11) Nominato Coordinatore nella riunione di Organismo di Vigilanza del 3 maggio 2012, si è dimesso dalla carica di Coordinatore in data 22/07/2014 restando nella carica di componente.

(12) Ha rassegnato le dimissioni in data 22/07/2014.

(13) Nominato Coordinatore nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 24/07/2014

COLLEGIO SINDACALE (14) (in carica per gli esercizi 2012, 2013 e 2014)

Presidente

Vito TATO' (15)

Sindaci effettivi

Luca FUSCO (16)

Mauro SECCHI (16)

Felice MORISCO (17)

Mario VENEZIA (18)

Sindaci supplenti

Raffaele BINI (16)

Giuseppe IBELLO (18)

(14) Sindaci nominati con delibera dell'Assemblea Ordinaria dei Soci del 5 aprile 2012.

(15) Nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze

(16) Eletto dalla lista presentata dalla minoranza.

(17) Nominato dall'ANAS.

(18) Eletto dalla lista presentata dalla maggioranza.

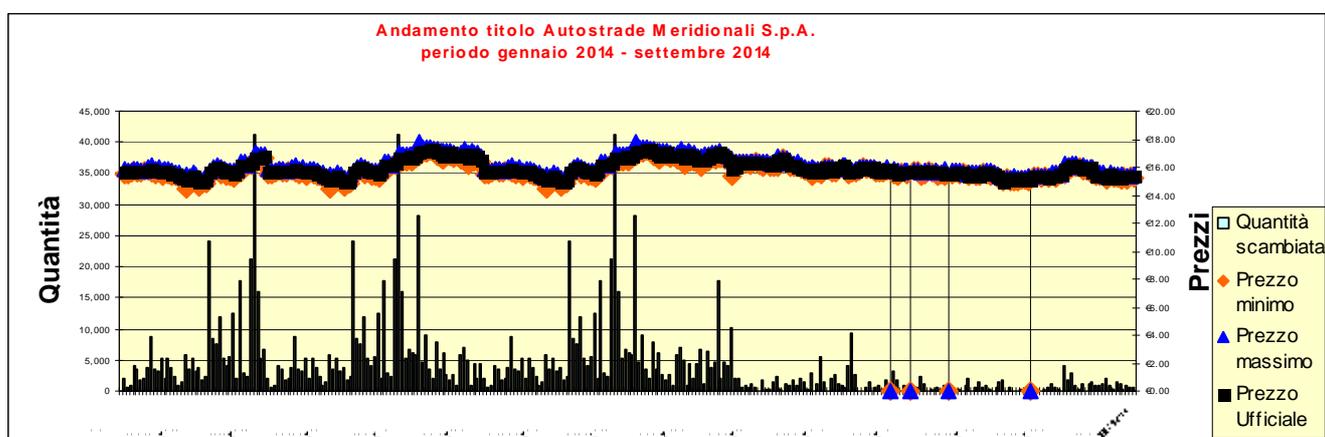
SOCIETÀ DI REVISIONE (per il periodo 2014 – 2022)

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Autostrade Meridionali in Borsa

Informazioni sul titolo

Numero di azioni	4.375.000	Prezzo al 30/09/2014	15,298
Tipo azioni	ordinarie	Minimo (03/02/2014)	15,005
Dividendo unitario esercizio 2013	0,20	Massimo (10/03/2014)	17,266
Capitalizzazione al 30/09/2014 (euro milioni)	66,93	Volumi medi giornalieri	6,197



Principali dati economico – finanziari

(valori in Euro migliaia)	Primi nove mesi 2014	Primi nove mesi 2013
Totale ricavi	57.721	56.920
Ricavi netti da pedaggio	56.255	54.545
Margine operativo lordo (EBITDA)	20.614	21.614
<i>in % dei ricavi</i>	35,7%	38,0%
Risultato operativo (EBIT)	15.979	13.812
<i>in % dei ricavi</i>	27,7%	24,3%
Utile di periodo	2.995	3.204
Cash flow da attività di esercizio	7.617	2.976
Investimenti in attività autostradali	6.651	26.006

(valori in Euro migliaia)	30/09/2014	31/12/2013
Patrimonio netto	111.727	109.521
Indebitamento finanziario netto (come da raccomandazione ESMA)	-144.806	-138.130

2. Relazione intermedia sulla gestione

ANDAMENTO ECONOMICO - FINANZIARIO

Premessa

I prospetti contabili riclassificati riportati nel seguito non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione legale e, rispetto agli schemi inclusi nel bilancio, presentano alcune differenze.

In particolare:

- a. il “Conto economico riclassificato” introduce il “Margine Operativo Lordo (EBITDA)”, non riportato nel prospetto di conto economico del bilancio. Tale margine è determinato partendo dagli stessi ricavi operativi esposti nel prospetto di conto economico e sottraendo ad essi tutti i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Sottraendo al margine operativo lordo tali tipologie di costi si determina quindi lo stesso “Risultato Operativo (EBIT)” riportato nel prospetto di conto economico del bilancio. Dopo il risultato operativo i due schemi non presentano differenze nei valori e nei risultati intermedi, ma si differenziano esclusivamente per la maggior sintesi del prospetto di “Conto economico riclassificato”. Si precisa che i ricavi non includono quelli afferenti ai servizi di costruzione per ammodernamento ed ampliamento dell’infrastruttura, resi a favore del Concedente, riportati invece nel prospetto di conto economico del bilancio. Analogamente i costi operativi esposti nel seguito sono al netto di quelli afferenti a tali servizi di costruzione, in quanto direttamente capitalizzati tra le attività patrimoniali;
- b. la “Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata” presenta una diversa classificazione delle voci di attivo e passivo rispetto allo schema della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio, evidenziando il capitale di esercizio (come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie), il capitale investito netto (come differenza tra le attività non finanziarie non correnti e la somma del capitale d’esercizio negativo e delle passività non finanziarie non correnti) nonché, quali fonti, il patrimonio netto e l’indebitamento finanziario netto (costituito dalla differenza tra tutte le passività e le attività di natura finanziaria). Inoltre, la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata si differenzia dallo schema della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio per una maggiore sintesi, non riportando le sottovoci di dettaglio delle voci principali;
- c. l’“Indebitamento finanziario netto”, esposto nell’ambito della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata, tiene conto delle attività finanziarie non correnti, a differenza della “Posizione finanziaria netta” esposta nelle note al bilancio e predisposta in conformità alla raccomandazione del dell’European Securities and Markets Authority - ESMA (ex CESR) del 10 febbraio 2005, che non prevede la deduzione, dall’indebitamento finanziario, delle attività finanziarie non correnti.

Tenuto conto di quanto illustrato nella “Premessa” del presente resoconto intermedio di gestione circa l’intercorsa scadenza della concessione di cui è titolare la Società, nonché della richiesta del 20 dicembre 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di proseguire, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente, si evidenzia che Autostrade Meridionali sta procedendo nell’incasso degli introiti da pedaggio pagati dagli utenti, e nel sostenimento degli oneri afferenti alla gestione ordinaria dell’infrastruttura, iscritti nell’ambito dei ricavi e costi operativi del conto economico.

Gestione economica

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

<i>(Migliaia di Euro)</i>	1/1-30/09/2014	1/1-30/09/2013	Variazione Assoluta	%
Ricavi netti da pedaggio	56.255	54.545	1.710	3,14
Altri ricavi operativi	1.466	2.375	-909	-38,27
Totale ricavi	57.721	56.920	801	1,41
Costi esterni gestionali	-10.107	-8.697	-1.410	16,21
Oneri concessori	-8.212	-7.910	-302	3,82
Costo del lavoro netto	-18.788	-18.699	-89	0,48
Margine operativo lordo (EBITDA)	20.614	21.614	-1.000	-4,63
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore e accantonamenti	-4.635	-7.802	3.167	-40,59
Ammortamenti	-467	-524	57	-10,88
Accantonamenti a fondi, altri stanziamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-4.168	-7.278	3.110	-42,73
Risultato operativo (EBIT)	15.979	13.812	2.167	15,69
Proventi (oneri) finanziari	-10.028	-7.367	-2.661	36,12
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	5.951	6.445	-494	-7,66
(Oneri) e proventi fiscali	-2.956	-3.241	285	-8,79
Imposte correnti	-3.160	-4.828	1.668	-34,55
Imposte anticipate e differite	204	1.587	-1.383	-87,15
Risultato delle attività operative in funzionamento	2.995	3.204	-209	-6,52
Utile (Perdita) del periodo	2.995	3.204	-209	-6,52

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Migliaia di euro)	30/09/2014	30/09/2013
Utile (perdita) del periodo	2.995	3.204
Altri proventi (oneri)	-	-
Risultato complessivo del periodo	2.995	3.204

Il "totale ricavi" al 30 settembre 2014 risulta pari ad Euro migliaia 57.721 contro Euro migliaia 56.920 del corrispondente periodo del 2013 ed evidenzia una variazione positiva di Euro migliaia 801 (+1,41%).

I "Ricavi netti da pedaggio" dei primi nove mesi del 2014 sono pari a Euro migliaia 56.255 e presentano un incremento complessivo di Euro migliaia 1.710 (+3,14%) rispetto allo stesso periodo del 2013 (Euro migliaia 54.545), determinato essenzialmente dall'effetto combinato dell'incremento del traffico dei primi nove mesi del 2014, in cui i transiti totali hanno registrato un aumento del 3,76% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un effetto positivo stimabile in Euro migliaia 2.052, parzialmente compensato dal decremento (Euro migliaia 448) dovuto all'aumento dell'IVA con decorrenza dal 1° ottobre 2013 dal 21% al 22%, che non avendo comportato un incremento delle tariffe all'utenza è stato, di fatto, assorbito dalla Società, quale riduzione dei ricavi da pedaggio di propria competenza.

Gli "altri ricavi operativi" ammontano ad Euro migliaia 1.466 contro Euro migliaia 2.375 registrati nello stesso periodo del 2013. La variazione negativa (Euro migliaia 909) deriva essenzialmente dal provento una tantum registrato nel 2013 relativo al contributo a carico dell'Ente Autonomo Volturno, per Euro migliaia 775.

I "Costi esterni gestionali", pari ad Euro migliaia 10.107 contro Euro migliaia 8.697 dei primi nove mesi del 2013, evidenziano un incremento di Euro migliaia 1.410 (16,21%). Tale variazione deriva essenzialmente dalle maggiori attività di manutenzione effettuate nel periodo 1° gennaio – 30 settembre 2014 rispetto a quelle sviluppate nell'analogo periodo del 2013.

La voce "Oneri concessori" si incrementa di Euro migliaia 302 rispetto al corrispondente periodo del 2013, essenzialmente in relazione all'incremento del traffico registrato nei primi nove mesi dell'anno.

Il "Costo del personale" al 30 settembre 2014 è risultato pari ad Euro migliaia 18.788 contro Euro migliaia 18.699 dello stesso periodo dell'anno precedente ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 89 in termini assoluti e del 0,48% in termini percentuali.

Tale incremento è dovuto principalmente all'effetto combinato dell'incremento dei costi per i distacchi (Euro migliaia 82) e per gli Amministratori (Euro migliaia 48) nonché della dinamica del costo unitario medio

(+0,27% pari ad Euro migliaia 49) parzialmente compensati dalla riduzione dell'organico (-1,86 unità medie, pari ad Euro migliaia 91).

Il costo medio pro-capite del periodo passa da Euro migliaia 48,69 dei primi nove mesi del 2013 ad Euro migliaia 48,82 del corrispondente periodo del 2014, con un incremento di Euro migliaia 0,13, pari allo 0,27%. Tale incremento è stato determinato dagli aumenti connessi al Rinnovo del C.C.N.L. di categoria, dal 1° agosto 2013, contenuti parzialmente per effetto della riduzione della politica retributiva e del contenimento delle prestazioni variabili, che passano dalle 14.800 ore pagate nei primi nove mesi del 2013 alle 11.076 ore pagate nel corrispondente periodo del 2014, con un decremento pari al 25,16%.

L'organico del personale a tempo indeterminato al 30 settembre 2014 risulta pari a 377 unità con un decremento di 1 unità rispetto al 30 settembre 2013.

La tabella seguente evidenzia l'andamento dell'organico di fine periodo distinto per categoria:

	30/09/2014	30/09/2013	Variazioni
<i>Dirigenti</i>	2	2	0
<i>Quadri</i>	15	15	0
<i>Impiegati</i>	124	124	0
<i>Impiegati P.T.</i>	9	9	0
<i>Esattori F.T.</i>	166	169	-3
<i>Esattori P.T.</i>	29	29	0
<i>Operai</i>	29	30	-1
<i>Operai P.T.</i>	3	0	3
Totale	377	378	-1

L'organico medio del periodo è stato di 371,97 unità, evidenziando un decremento dello 0,50%, pari a 1,86 unità, rispetto all'analogo periodo del 2013 (373,83 unità), dovuto principalmente al turn over del periodo ed al diverso utilizzo di personale part-time.

L'organico medio, ripartito per categoria, risulta così composto:

	30/09/2014	30/09/2013	Variazioni
<i>Dirigenti</i>	2,00	2,00	0
<i>Quadri</i>	15,00	15,00	0
<i>Impiegati</i>	124,00	123,67	+0,33
<i>Impiegati P.T.</i>	6,81	6,57	+0,24
<i>Esattori F.T.</i>	170,31	172,93	- 2,62
<i>Esattori P.T.</i>	23,27	24,38	- 1,11
<i>Operai</i>	29,00	29,28	- 0,28
<i>Operai P.T.</i>	1,58	0,00	+1,58
Totale	371,97	373,83	-1,86

Il "margine operativo lordo" (EBITDA), pari ad Euro migliaia 20.614, contro Euro migliaia 21.614 del 2013, presenta un decremento pari ad Euro migliaia -1.000 (-4,63%). La diminuzione del margine operativo lordo è riconducibile essenzialmente alle dinamiche, già illustrate in precedenza, di incremento dei ricavi da pedaggio, diminuzione degli altri ricavi operativi e maggiori costi per servizi di manutenzione.

Gli "Ammortamenti" ammontano ad Euro migliaia 467 (Euro migliaia 524 nel corrispondente periodo del 2013) e si riferiscono ad ammortamenti stanziati per la quota di competenza del periodo. In particolare i saldi si riferiscono agli ammortamenti delle attività materiali per Euro migliaia 443 (Euro migliaia 499 nel 2013) ed all'ammortamento di altre attività immateriali per Euro migliaia 24 (Euro migliaia 25 nel 2013).

Il saldo degli "Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi, svalutazioni e ripristini di valore" è negativo per Euro migliaia 4.168, mentre nei primi nove mesi del 2013 presentava un saldo negativo per Euro migliaia 7.278, ed è riferito ad accantonamenti del periodo agli "Altri fondi per rischi ed oneri non correnti".

Il "Risultato Operativo" (EBIT) è pari ad Euro migliaia 15.979 contro Euro migliaia 13.812 dei primi nove mesi del 2013, ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 2.167 (+15,69%), in relazione a quanto precedentemente illustrato.

I "Proventi (Oneri) finanziari" sono negativi per Euro migliaia 10.028, contro Euro migliaia 7.367 dello stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento è riferito essenzialmente ai maggiori oneri finanziari derivanti dall'aumento del tasso di interesse sui finanziamenti e dal maggiore ammontare medio di indebitamento finanziario in essere, derivante dagli esborsi conseguenti agli investimenti in attività autostradali.

Il "Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento", pari ad Euro migliaia 5.951 contro Euro migliaia 6.445 del 2013, presenta un decremento di Euro migliaia -494.

Le imposte sul reddito del periodo risultano pari ad Euro migliaia 2.956 (a fronte di imposte correnti per Euro migliaia 3.160 e dello stanziamento di imposte anticipate nette per Euro migliaia 204), contro un valore di Euro migliaia 3.241 per il 2013.

L'"Utile del periodo" (che non differisce dal "Risultato delle attività operative in funzionamento") è pari ad Euro migliaia 2.995, ed evidenzia un decremento di Euro migliaia -209 rispetto al risultato dello stesso periodo dell'anno precedente (Euro migliaia 3.204).

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA RICLASSIFICATA

<i>(Migliaia di Euro)</i>			Variazione	
	30/09/2014	31/12/2013	Assoluta	%
Attività non finanziarie non correnti				
Materiali	4.864	5.236	-372	-7,1
Immateriali	40	64	-24	-37,5
Partecipazioni	1	1	0	0,0
Attività per imposte anticipate	14.288	14.085	203	1,4
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	19.193	19.386	-193	-1,0
Capitale d'esercizio				
Attività commerciali	15.868	16.023	-155	-1,0
Rimanenze	255	244	11	4,5
Attività per lavori in corso su ordinazione	37	37	0	0,0
Crediti commerciali	15.576	15.742	-166	-1,1
Attività per imposte correnti	4.548	2.910	1.638	56,3
Attività per imposte correnti - consolidato fiscale	2.484	1.826	658	36,0
Attività per imposte correnti - erario	2.064	1.084	980	90,4
Altre attività correnti	874	1.581	-707	-44,7
Fondi per accantonamenti correnti	-14.767	-14.827	60	0,4
Passività commerciali	-27.880	-28.422	542	1,9
Debiti commerciali	-27.880	-28.422	542	1,9
Passività per imposte correnti	-3.856	-436	-3.420	-784,4
Altre passività correnti	-13.196	-14.850	1.654	11,1
Totale capitale d'esercizio (B)	-38.409	-38.021	-388	1,0
Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)	-19.216	-18.635	-581	3,1
Passività non finanziarie non correnti				
Fondi per accantonamenti non correnti	-13.888	-10.000	-3.888	-38,9
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-13.888	-10.000	-3.888	-38,9
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	-33.104	-28.635	-4.469	15,6
Patrimonio netto				
Patrimonio netto	111.727	109.521	2.206	2,0
Patrimonio netto (F)	111.727	109.521	2.206	2,0
Indebitamento finanziario netto				
Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine				
Altre attività finanziarie non correnti	-25	-26	1	-3,8
Altre attività finanziarie	-25	-26	1	3,8
Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine (G)	-25	-26	1	-3,8
Indebitamento finanziario netto a breve termine				
Passività finanziarie correnti	255.393	256.264	-871	-0,3
Altre passività finanziarie	131	149	-18	-12,1
Rapporti passivi conto corrente e altre passività infragruppo	255.262	256.115	-853	-0,3
Disponibilità liquide mezzi equivalenti	-2.297	-3.113	-816	-26,2
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	-2.297	-3.113	-816	-26,2
Altre attività finanziarie correnti	-397.902	-391.281	-6.621	-1,7
Diritti concessori finanziari correnti	-397.084	-390.433	-6.651	-1,7
Altre attività finanziarie	-818	-848	30	3,5
Indebitamento finanziario netto a breve termine (H)	-144.806	-138.130	-6.676	4,8
Indebitamento finanziario netto (I=G+H)	-144.831	-138.156	-6.675	4,8
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	-33.104	-28.635	-4.469	15,6

Le "**Attività non finanziarie non correnti**" al 30 settembre 2014 ammontano ad Euro migliaia 19.193, contro Euro migliaia 19.386 al 31 dicembre 2013.

Le "attività materiali" sono pari ad Euro migliaia 4.864 (Euro migliaia 5.236 al 31 dicembre 2013) e sono costituite da investimenti strumentali effettuati dalla Società attraverso l'acquisizione diretta dei beni.

Le "attività immateriali", pari ad Euro migliaia 40 (Euro migliaia 64 al 31 dicembre 2013), si riferiscono ad altre attività immateriali.

Le "Attività per imposte anticipate" sono pari ad Euro migliaia 14.288 (Euro migliaia 14.085 al 31 dicembre 2013) e sono costituite essenzialmente da imposte pagate su fondi per accantonamenti fiscalmente non ancora deducibili.

Il "**Capitale d'esercizio**" al 30 settembre 2014 risulta negativo per Euro migliaia 38.409 (Euro migliaia 38.021 al 31 dicembre 2013). La variazione, pari ad Euro migliaia -388, è ascrivibile essenzialmente al maggior debito per imposte correnti, in parte compensate da maggiori attività per imposte correnti ed altre passività correnti.

Le "Attività commerciali", pari ad Euro migliaia 15.868 (rispetto ad Euro migliaia 16.023 al 31 dicembre 2013), sono rappresentate essenzialmente per Euro migliaia 8.603 da crediti commerciali nei confronti della controllante per regolamento di pedaggi non contestuali, per Euro migliaia 4.889 da crediti verso altre Società del Gruppo e per Euro migliaia 1.708 da crediti verso clienti.

Le "Attività per imposte correnti" sono pari ad Euro migliaia 4.548 (Euro migliaia 2.910 al 31 dicembre 2013) e si riferiscono per Euro migliaia 2.043 a crediti (e relativi interessi, ove applicabili) per IRES/IRPEG e IRAP chiesti a rimborso e/o riportabili a nuovo, per euro migliaia 1.525 al credito IRES per consolidato fiscale e per euro migliaia 980 al credito per acconto IRAP.

Le "Altre attività correnti" ammontano ad Euro migliaia 874 (Euro migliaia 1.581 al 31 dicembre 2013). Il saldo è rappresentato essenzialmente da crediti verso Amministrazioni pubbliche (Euro migliaia 614).

I "Fondi per accantonamenti correnti" ammontano ad Euro migliaia 14.767 (Euro migliaia 14.827 al 31 dicembre 2013), e si riferiscono al TFR per Euro migliaia 6.324 ed a fondi rischi per contenziosi e vertenze in corso per Euro migliaia 8.443.

Le "Passività commerciali" ammontano ad Euro migliaia 27.880 (Euro migliaia 28.422 al 31 dicembre 2013) e sono costituite da debiti commerciali per forniture di beni e servizi.

Il saldo delle "Passività per imposte correnti" è pari a Euro migliaia 3.856, e rappresenta la stima delle imposte correnti di competenza dei primi nove mesi del 2014.

Le "Altre passività correnti" ammontano ad Euro migliaia 13.196 (Euro migliaia 14.850 al 31 dicembre 2013). Le poste più rilevanti sono costituite da debiti verso il personale per oneri di competenza per Euro migliaia 2.197 e da debiti per protocolli d'intesa stipulati con le Amministrazioni locali per Euro migliaia 3.359.

Le "**Passività non finanziarie non correnti**" al 30 settembre 2014 ammontano ad Euro migliaia 13.888 (Euro

migliaia 10.000 al 31 dicembre 2013), e sono interamente rappresentate da "Fondi per accantonamenti non correnti". Sono rappresentati dagli accantonamenti effettuati per rischi ed oneri da sostenere, essenzialmente in relazione a vertenze e contenziosi in essere alla data di chiusura del periodo (principalmente contenziosi e vertenze di lavoro, fiscali e civili).

Il "**Patrimonio netto**" risulta pari ad Euro migliaia 111.727 (Euro migliaia 109.521 a fine 2013), ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 2.206, dovuto essenzialmente all'utile del periodo.

E' stata operata all'interno delle riserve e utili portati a nuovo una riclassifica (di Euro migliaia 246) per la ricostituzione delle riserve di rivalutazione monetaria ai sensi della normativa vigente a seguito della distribuzione del dividendo intervenuta nel corso del 2014.

Nel seguito è riportata la tabella dei movimenti intercorsi nelle singole voci del patrimonio netto.

VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO (Migliaia di euro)	Capitale emesso	Riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio/ periodo	Totale
Saldo al 31-12-2012	9.056	97.823	-246	106.633
Risultato economico complessivo dell'esercizio			2.809	2.809
Operazioni con gli azionisti				
Destinazione del risultato complessivo dell'esercizio precedente		-246	246	-
Altre variazioni		79		79
Saldo al 31-12-2013	9.056	97.656	2.809	109.521
Risultato economico complessivo del periodo			2.995	2.995
Operazioni con gli azionisti				
Distribuzione dividendi			-875	-875
Destinazione del residuo risultato complessivo precedente		1.934	-1.934	-
Altre variazioni		86		86
Saldo al 30-09-2014	9.056	99.676	2.995	111.727

L'"**Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine**" risulta negativo per Euro migliaia 25 (Euro Migliaia 26 al 31 dicembre 2013).

L'"**Indebitamento finanziario netto a breve termine**" risulta negativo per Euro migliaia 144.806 (Euro migliaia 138.130 al 31 dicembre 2013).

Le "Passività finanziarie correnti" ammontano ad Euro migliaia 255.393 (Euro migliaia 256.264 al 31 dicembre 2013), e sono riferite:

- per Euro migliaia 245.000 alla quota utilizzata al 30 settembre 2014 del finanziamento sottoscritto con la controllante Autostrade per l'Italia S.p.A. in data 21 dicembre 2013, per complessivi 300 milioni di euro;
- per Euro migliaia 10.262 a debiti finanziari a breve verso la Controllante diretta Autostrade per l'Italia S.p.A. per effetto dell'accentramento della tesoreria di Gruppo;
- per Euro migliaia 34 a ratei passivi relativi agli oneri finanziari sui finanziamenti infragruppo;
- a dividendi da pagare per Euro migliaia 97.

Le "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" sono pari ad Euro migliaia 2.297 (Euro migliaia 3.113 al 31 dicembre 2013) e sono costituite da giacenze su depositi bancari e postali e da denaro e valori in cassa.

Le "Altre attività finanziarie correnti" ammontano ad Euro migliaia 397.902 e sono rappresentate da:

- "Diritti concessori finanziari correnti – Indennizzo per "diritto di subentro", per Euro migliaia 419.766, che rappresentano l'ammontare del credito per l'indennizzo afferente al "diritto di subentro", stabilito dall'art. 5.2 della Convenzione Unica, che sarà regolato a favore della Società al momento di effettivo subentro da parte del concessionario subentrante. L'incremento del credito intercorso nei primi nove mesi del 2014 deriva dai servizi di costruzione effettuati nel periodo;
- "Fondo di svalutazione crediti finanziari", per Euro migliaia 22.682, che accoglie la stima della rettifica di valore, interamente contabilizzata nell'esercizio 2012, a fronte del rischio di parziale inesigibilità dei crediti finanziari per l'indennizzo che sarà liquidato a favore della Società al momento di subentro del nuovo concessionario;
- "Altre attività finanziarie" per prestiti a dipendenti, per Euro migliaia 818.

Al 30 settembre 2014 la posizione finanziaria netta complessiva della Società, inclusiva delle attività finanziarie non correnti, presenta un saldo positivo per Euro migliaia 144.831, mentre al 31 dicembre 2013 ammontava ad Euro migliaia 138.156. Escludendo le attività finanziarie non correnti, così come raccomandato dall'European Securities and Markets Authority - ESMA (ex CESR), l'indebitamento finanziario netto è positivo per Euro migliaia 144.806, contro Euro migliaia 138.130 al 31 dicembre 2013.

Nel seguito, si riporta la tabella dettagliata della composizione della posizione finanziaria netta in essere alla chiusura del periodo.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

<i>(Migliaia di euro)</i>	30/09/2014	31/12/2013
Passività finanziarie correnti	(10.262)	(11.115)
Scoperti di conto corrente con istituti di credito	0	0
Finanziamenti a breve termine dalla Controllante	(10.262)	(11.115)
Disponibilità liquide	2.297	3.113
Denaro e valori in cassa	253	1.011
Depositi bancari e postali	2.044	2.102
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti	(7.965)	(8.002)
Finanziamenti a breve termine dalla Controllante	(245.000)	(245.000)
Altre passività finanziarie	(131)	(149)
Diritti concessori finanziari correnti	397.084	390.433
Altre attività finanziarie correnti	818	848
Altre attività e passività correnti	152.771	146.132
Crediti finanziari/(Indebitamento finanziario netto) a breve termine	144.806	138.130
Indeb. Finanz. netto come da raccomandazione ESMA	144.806	138.130
Attività finanziarie non correnti	25	26
Altre attività finanziarie non correnti	25	26
Indebitamento finanziario netto complessivo	144.831	138.156

RENDICONTO FINANZIARIO

(Migliaia di Euro)

1/1-30/092014 1/1-30/092013

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO

Utile del periodo 2.995 3.204

Rettificato da:

Ammortamenti	467	524
Accantonamenti a fondi	4.369	7.515
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti	0	0
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività correnti	-4	7
Variazione netta (attività) passività per imposte (anticipate) differite	-204	-1.587
Altri costi (ricavi) non monetari	86	55
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	-92	-6.742

Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a] 7.617 2.976

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO

Investimenti in attività autostradali	-6.651	-25.006
Investimenti in attività materiali	-71	-25
Investimenti in attività immateriali	0	-94
Variazione di attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	35	55

Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b] -6.687 -25.070

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA

Rimborsi di finanziamenti	0	0
Nuovi finanziamenti	0	25.000
Dividendi corrisposti	-870	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-23	-110

Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c] -893 24.890

Incremento/(decremento) cassa ed equivalenti di cassa [a+b+c] 37 2.796

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio del periodo -8.002 -11.489

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine del periodo -7.965 -8.693

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI 30.09.2014 30.09.2013

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio periodo -8.002 -11.489

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	3.113	2.221
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-11.115	-13.710

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine periodo -7.965 -8.693

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	2.297	2.292
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-10.262	-10.985

Gestione finanziaria

Al 30 settembre 2014 le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti evidenziano un saldo negativo di Euro migliaia 7.965, contro un saldo negativo di Euro migliaia 8.002 al 31 dicembre 2013, come già indicato in sede di analisi della posizione finanziaria della Società a breve e medio-lungo termine, illustrata nel precedente paragrafo di commento della “Situazione patrimoniale – finanziaria riclassificata”.

Rispetto al 31 dicembre 2013, nei primi nove mesi dell’esercizio in corso si evidenzia una variazione positiva delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti pari ad Euro migliaia 37 determinata dai seguenti flussi:

- “Flusso di cassa netto da attività d’esercizio”, positivo per Euro migliaia 7.617 (rispetto ad un valore positivo di Euro migliaia 2.976 del corrispondente periodo 2013). Tale cifra rappresenta essenzialmente il saldo tra l’utile del periodo, gli ammortamenti del periodo e la variazione del capitale d’esercizio, nonché la variazione dei fondi per rischi ed oneri;
- “Flusso di cassa netto per attività di investimento”, che evidenzia un impiego di risorse pari a Euro migliaia 6.687, essenzialmente in relazione agli investimenti autostradali in corso;
- “Flusso di cassa netto per attività finanziaria”, negativo per Euro migliaia 893, di cui Euro migliaia 870 relativi al dividendo corrisposto.

ANDAMENTO GESTIONALE

Traffico

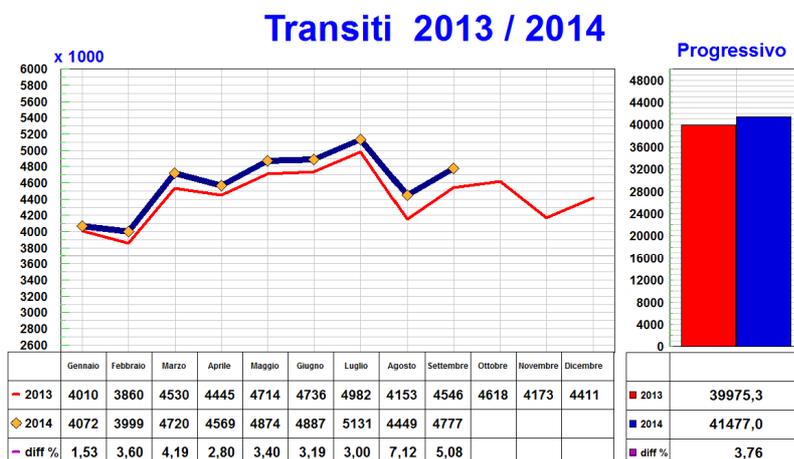
Nel periodo gennaio – settembre 2014 i transiti totali hanno registrato un incremento del 3,76 % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L' incremento dei transiti ha interessato sia i veicoli leggeri (3,63%) che i veicoli pesanti (5,11%).

La ripartizione dei transiti per categorie è evidenziata nella presente tabella.

TRANSITI TOTALI			
Classi di veicolo		30.09.2014	30.09.2013
Veicoli leggeri	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	37.937	36.608 +3,63%
Veicoli pesanti	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	3.540	3.368 +5,11%
Totale	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	41.477	39.975 +3,76%

I transiti corrispondono ad una percorrenza di 1.131,3 milioni di veicoli /km effettuata lungo l'autostrada.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa mensilizzata dei transiti dei primi nove mesi del 2014 confrontata con i dati relativi allo stesso periodo del 2013.



Tariffe

Si evidenzia che nel corso del mese di ottobre 2013 la Società ha riproposto al Concedente (così come per l'anno precedente) la richiesta di adeguamento tariffario per l'anno 2014 al fine di ottenere il riconoscimento della componente della formula di revisione tariffaria riferita alla remunerazione del capitale investito (riproponendo, quindi, gli investimenti non già remunerati al 31 dicembre 2012 e quelli effettuati nel corso del 2013) oltre alla componente per il recupero della inflazione programmata.

Con il decreto n. 0000489 del 31 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per il 2014 non sono stati riconosciuti gli incrementi tariffari richiesti; tali Ministeri hanno addotto, quale motivazione, l'intervenuta scadenza della Convenzione fissata al 31 dicembre 2012, fermo restando che la Società continua a gestire l'autostrada a far data dal 1° gennaio 2013 secondo i termini previsti in Convenzione, sulla base della richiesta avanzata dallo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come precedentemente illustrato.

Pertanto a partire dal 1° gennaio 2014 le tariffe applicate (invariate rispetto a quelle del 2013) sono le seguenti:

Classi	Tariffe
A	1,60
B	2,10
3	3,70
4	4,70
5	5,30

Nel corso del 2014 la Società ha attivato un ricorso al TAR Lazio per ottenere, previa sospensione della relativa efficacia, l'annullamento del provvedimento di diniego da parte del Concedente e, conseguentemente, per vedersi riconosciuto l'incremento tariffario richiesto o il risarcimento del mancato conseguente introito.

Inoltre la Società ha dato evidenza al Concedente in merito alla applicazione della Tariffa Differenziata, sulla base della rimodulazione operata nel dicembre 2012 per l'anno 2013. Tali rendicontazioni hanno evidenziato che la tariffa risultava squilibrata a danno della Società, in quanto si è registrato un incasso inferiore per circa 860 Euro migliaia rispetto a quello cui la Società avrebbe avuto diritto.

Conseguentemente, nel mese di dicembre 2013 la Società ha chiesto al Concedente di accertare quanto evidenziato dalla Società e, per l'effetto, di accordare una nuova rimodulazione della tariffa per consentire il recupero della perdita registrata nel 2013 nonché evitare il prodursi di ulteriori perdite nel 2014.

Il Concedente non ha riscontrato la richiesta della concessionaria di rimodulare la Tariffa Differenziata per il 2014, né ha emesso alcun decreto al riguardo. In relazione a ciò, a tutela dei propri diritti e per non aggravare lo squilibrio anzidetto, la Società ha attivato un ricorso al TAR Lazio per ottenere, previa sospensione della relativa efficacia, l'annullamento del silenzio rigetto da parte del Concedente in ordine alla richiesta di rimodulazione tariffaria e, conseguentemente, per vedersi riconosciuto l'adeguamento richiesto o il

risarcimento del mancato conseguente introito.

Il TAR Lazio, con due distinte ordinanze, ha declinato la propria competenza territoriale rispetto agli anzidetti giudizi disponendo il trasferimento del fascicolo presso il TAR Campania ove la Società ha provveduto a riassumere i due giudizi.

Il TAR Campania ha esaminato in data 28 maggio 2014 il ricorso per il mancato adeguamento tariffario per la remunerazione del capitale investito. Gli aditi giudici ritenendo che ad un primo esame sommario emergevano profili che inducono a ritenere fondato il ricorso e che, alla luce di quanto sopra, la domanda possa ricevere accoglimento nei limiti dell'ordine al Ministero di riesaminare il provvedimento oggetto di gravame, **ha accolto la domanda incidentale di sospensione ai soli fini del riesame del provvedimento impugnato, nei termini di cui in motivazione.**

Con provvedimento del 18 luglio 2014, prot. 0006786, impugnato, il MIT, ha nuovamente emesso un provvedimento di riesame che ha confermato il diniego dell'incremento tariffario richiesto e le remunerazione del capitale investito.

Tale provvedimento di riesame è stato oggetto di ricorso per motivi aggiunti finalizzato ad ottenere l'annullamento, previa sospensiva della relativa efficacia, nell'ambito del richiamato procedimento.

L'udienza per la discussione per la adozione di un eventuale provvedimento di sospensione è stata fissata dal TAR per il 22 ottobre 2014.

Il TAR Campania ha esaminato in data 16/07/2014 il ricorso avverso il silenzio rigetto del MIT circa la richiesta della Società in merito alla rimodulazione della Tariffa Differenziata per consentire, a seguito della rimodulazione accordata nel 2012 a valere per il 2013, il recupero del delta registrato rispetto all' isointroito da perseguire.

Il giudizio si è concluso con la sentenza che ha statuito:

- che la Società Autostrade Meridionali S.p.A. deve ritenersi ancora l'attuale concessionaria dell'autostrada A3 Napoli-Salerno;
- l'obbligo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di pronunciarsi espressamente sulle istanze presentate dalla Società Autostrade Meridionali s.p.a. in data 13 e 20 dicembre 2013, essendo tale potere collegato ad accertamenti istruttori ancora da compiere, consistenti nella verifica dei dati trasmessi da parte ricorrente, quest'ultima circostanza deve ritenersi comunque risolutiva ai fini della preclusione della valutazione della fondatezza della istanza.

Dal 1° gennaio 2014, così come nel corso del 2013, la tariffa differenziata praticata per i veicoli di classe A dotati di telepass è modulata come esposto nella seguente tabella:

Percorrenze	Tariffa applicata dal 01/01/2014
Fino a 5 km	0,70 euro
Da 5 a 10 km	0,90 euro
Da 10 a 15 km	1,10 euro
Da 15 a 20 km	1,30 euro
Da 20 a 25 km	1,60 euro
Da 25 a 30 km	1,90 euro
Oltre 30 Km	2,00 euro

Per gli altri utenti dei veicoli di Classe A si applica il pedaggio intero (2 euro), indipendentemente dalla percorrenza chilometrica.

La verifica puntuale dei dati inerenti l'applicazione della tariffa differenziata nel corso del 2014 evidenzia il permanere, a tutto il mese di settembre 2014 di uno scostamento negativo, rispetto all'isointroito perseguito.

La Società, anche in funzione delle indicazioni che perverranno nel IV° Trimestre, verificherà se, come appare al momento, vi saranno le condizioni per chiedere al Concedente la rimodulazione della tariffa differenziata nel 2015 per riassorbire lo scostamento prodottosi e perseguire l'isointroito nel nuovo anno.

POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE

DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA DI MESSA IN SICUREZZA

Come indicato nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2013 ed alle successive informative di periodo - cui si rinvia - in data 20 dicembre 2012 il Concedente aveva fatto pervenire una lettera con la quale era stato chiesto alla Società di garantire la prosecuzione della gestione dell'infrastruttura autostradale nelle more della individuazione di un nuovo concessionario in esito alla esperita gara.

Con la predetta lettera si chiedeva alla Società di garantire idonei standard di esercizio dell'infrastruttura autostradale anche tramite lo sviluppo di un programma di «messa in sicurezza» che si chiedeva di mettere a punto con l'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma dello stesso Concedente.

La Società, evidenziando che l'asse autostradale in esercizio è in sicurezza, ha elaborato, e condiviso con la Concedente il predetto programma che riguardava interventi sui lotti 5-10 e 12-17.

E' stata già svolta la visita di agibilità relativo all'intervento del nuovo svincolo di Angri e, in data 19 luglio 2014 è stata conseguita la agibilità anche del lotto relativo all'ampliamento della Stazione di Barra Ponticelli. E' stato avviato il percorso funzionale ad ottenere l'agibilità anche per il lotto 17-19.

Lotto tra il km 5+690 ed il km 10+525

Il programma inerente il lotto è stato sostanzialmente ultimato. Sono in corso esclusivamente interventi di rifinitura di un parcheggio da realizzare sulla galleria Canarde già completata.

Lotto tra il km.12+000 ed il km 17+087

Per quanto riguarda, in particolare, la definizione del programma di messa in sicurezza relativo al lotto 12-17 insistente, per la maggior parte, nel territorio del comune di Torre del Greco si ricorda che l'elenco degli interventi a farsi è stato definito nell'ambito di un confronto presso la Prefettura di Napoli in data 17/04/2013 tra il Comune di Torre del Greco, il Concedente, l'Assessorato della Regione Campania con delega sulla Protezione Civile oltre alla Società.

Tale programma ha individuato tra le opere a farsi richieste dall'Amministrazione Comunale di Torre del Greco quelle individuate dall'Assessore Regionale come di maggiore rilevanza per garantire, tra l'altro, l'evacuazione in caso di eruzione del Vesuvio e valutate positivamente anche dal Concedente.

L'accordo definito in Prefettura prevedeva altresì l'impegno da parte dell'amministrazione comunale, verificandosi la realizzazione delle opere previste dal programma stesso e di interesse dell'amministrazione comunale medesima, a rilasciare le occorrenti ordinanze per la chiusura delle viabilità interessanti i cavalcavia autostradali da demolire (n.3) e la riapertura delle medesime viabilità sulle altre opere di attraversamento rese disponibili da parte della Società.

Una delle opere interferenti è stata demolita nel corso del mese di maggio 2014 (essendo in quel periodo in carica un Commissario Prefettizio in luogo del dimissionario precedente Sindaco).

Le altre opere del programma sono state realizzate a meno della demolizione di n.2 cavalcavia interferenti, con conseguente messa in esercizio di n.2 nuovi cavalcavia realizzati a sezione adeguata alla terza corsia, sostitutivi di quelli da demolire.

La Società ha quindi chiesto al Comune di Torre del Greco l'emissione delle ordinanze occorrenti per la chiusura al traffico delle viabilità insistenti sui cavalcavia da demolire Tre Case e Viuli.

A tale riguardo l'amministrazione comunale di Torre del Greco, dopo lo svolgimento delle elezioni del maggio 2014, nella sua nuova compagine, ha fatto conoscere che non intende al momento rilasciare le richieste ordinanze ritenendo occorrente, a tal fine, non solo la realizzazione delle opere previste dal programma di Messa In Sicurezza, ma anche il completamento di tutti gli interventi previsti nel territorio del Comune di Torre del Greco dal progetto originario.

Si è aperto un confronto con tutte le Istituzioni competenti in materia che, al momento, non è ancora avvenuto ad una utile sintesi.

La Società, al fine di non lasciare intentata alcuna strada per il completamento delle opere, ritenendo che sussistano tutte le condizioni previste dall'accordo siglato presso la Prefettura di Napoli per la definizione del Programma di messa in sicurezza sul lotto in argomento al fine della emissione delle ordinanze richieste, ha attivato un ricorso al TAR per l'accertamento del proprio diritto e, perdurando l'inerzia della amministrazione comunale, per la nomina di un commissario ad acta.

Si è svolta una prima udienza del procedimento in data 02 ottobre 2014 ed i giudici hanno aggiornato la discussione alla successiva udienza del 06 novembre 2014 al fine di garantire l'instaurazione del perfetto contraddittorio tra tutte le parti del procedimento.

In esito al predetto giudizio si verificherà la concreta possibilità di portare a compimento il programma di adeguamento sul lotto di che trattasi con l'esecuzione delle opere ad oggi impedita dalla mancata emissione delle occorrenti ordinanze comunali.

DEFINIZIONE DELLE PERIZIE INERENTI I PROGETTI IN CORSO DI ESECUZIONE

Come illustrato nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2013, cui si rinvia, per i lotti di lavori in corso per il potenziamento a tre corsie dell'autostrada A3 Napoli Salerno nel tratto Napoli – Castellammare di Stabia, nel corso del 2012 sono stati emessi dal Concedente i provvedimenti approvativi delle perizie di variante presentate dalla Società nel 2011.

Tali decreti hanno disposto la riduzione di alcuni dei Nuovi Prezzi introdotti con le Perizie e non hanno riconosciuto alcune lavorazioni ed alcuni degli importi previsti dalle somme a disposizione dei quadri economici di progetto.

La valorizzazione di detti investimenti rappresenta un elemento incrementale del «diritto di subentro» di competenza della Società.

La Società ha proposto ricorso al TAR avverso i suddetti provvedimenti ritenendo non accoglibili i tagli

disposti che costituiscono, di fatto, un pregiudizio economico per la società.

A seguito di un chiarimento con la Concedente sui predetti temi (poi oggetto di formale rappresentazione del medesimo Concedente con nota in data 28 giugno 2013 prot. SVCA-MIT 0005627-p) la Società ha presentato al MIT nel giugno del 2013 delle nuove perizie che definiscono le opere compiute (come da Programma di Messa in sicurezza approvato dal Concedente) rispetto a quelle previste nei progetti precedentemente approvati - ed oggetto di impugnativa - e forniscono evidenze al Concedente circa i punti oggetto di controversia nei richiamati ricorsi.

Le anzidette perizie sono state successivamente riformulate e ripresentate al MIT nel mese di dicembre 2013 a seguito di chiarimenti ed indicazioni nel frattempo fornite dallo stesso Concedente circa i criteri di formulazione ed esposizione delle medesime.

Tali perizie ad oggi non sono state ancora approvate né è stata formulata, dal Concedente, alcuna ulteriore evidenza o richiesta di chiarimenti ai fini dell'istruttoria.

PROGETTO UNITARIO DI PAVIMENTAZIONE

In data 28 gennaio 2014, a seguito di un incontro con il Concedente in merito allo stato di attuazione degli investimenti, è emersa la necessità, in relazione a quanto già oggetto di segnalazione da parte dell' Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, di provvedere alla realizzazione dello strato di usura della pavimentazione (non già previsto nel programma di messa in sicurezza) previa regolarizzazione dello strato superficiale dell'attuale pavimentazione (per la rimodulazione plano-altimetrica della piattaforma a seguito delle fasi di lavorazione) da inserire nel più ampio programma di messa in sicurezza e linearizzazione dell'asse autostradale.

La Società ha quindi predisposto un Progetto Unitario della pavimentazione da realizzare su tutti i lotti in ampliamento a 3 corsie e nello specifico in entrambe le carreggiate della porzione compresa tra i Km 5+690 e 22+400.

Il progetto è stato presentato al Concedente nel mese di febbraio 2014 e si è in attesa del provvedimento di approvazione del progetto da parte del Concedente.

Nelle more si sono resi necessari interventi puntuali di adeguamento dello strato di usura non già eseguiti in vista della realizzazione del progetto che appariva imminente e che sta richiedendo ulteriore tempo per l'istruttoria da parte del Concedente.

PROGETTI DI COMPLETAMENTO

Secondo quanto richiesto da parte del Concedente si è provveduto a redigere il progetti di completamento dei lotti consistenti nella specificazione degli interventi già assentiti in concessione alla Società e che non sono già stati eseguiti tra le opere portate a termine a tutto il 31.12.2012 o previste ed in fase di completamento nell'ambito del progetto di messa in sicurezza come sopra definito.

I predetti progetti di completamento legati al potenziamento dell'asse sono demandati al concessionario subentrante come previsto anche dal bando di gara per l'individuazione del nuovo concessionario.

Tali progetti sono stati corredati dalla documentazione tecnica e descrittiva degli interventi a farsi e della valorizzazione delle opere sia con gli elenchi prezzi associati ai contratti di appalto a suo tempo stipulati dalla Società che con i vigenti elenchi prezzi ANAS. I progetti sono stati consegnati al Concedente in data 30.06.2014 come adempimento formale alla richiesta.

*
* * *
* * * *

Gli investimenti realizzati nel periodo gennaio – settembre 2014 ammontano a circa 6,7 milioni di Euro (riferiti per 6,0 milioni di euro a lavori e 0,7 milioni per Somme a Disposizione).

Nel complesso, il piano di ammodernamento ha comportato, a tutto il 30 settembre 2014, investimenti per nuove opere per circa 529,1 milioni di Euro (di cui 93 milioni per opere già concluse ed ammortizzate).

In relazione alle riserve per lavori da definire con le imprese appaltatrici si rinvia a quanto descritto nelle note illustrative della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2014.

In data 21 gennaio 2014 la Giunta Regionale della Campania ha trasmesso alla Società il Decreto Dirigenziale n. 254 del 24/12/2013 che ha decretato l'assegnazione di un finanziamento (contributo) di Euro milioni 5 per l'esecuzione dell'intervento di "Miglioramento della viabilità ordinaria di Portici – Ercolano", ricompreso nelle lavorazioni previste nel lotto tra il Km 5+690 ed il Km 10+525.

La Società ha predisposto la rendicontazione delle lavorazioni eseguite che ha verificato con l'Ente regionale ricevendo richiesta di apportare alcune integrazioni alla documentazione esaminata ai fini del perfezionamento del suddetto contributo.

In considerazione dell'iter amministrativo e tenuto conto delle necessarie verifiche propedeutiche per il riconoscimento dell'ammontare del contributo, il relativo importo non è stato contabilizzato nel presente resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2014.

GESTIONE OPERATIVA DELLA RETE

Manutenzione

Gli interventi manutentivi realizzati nei primi nove mesi del 2014 hanno consentito di mantenere le condizioni di efficienza dell'asse viario.

Le attività di manutenzione effettuate sull'intera tratta autostradale e sulle relative pertinenze hanno comportato interventi, essenzialmente di natura ricorrente, per un importo complessivo di circa Euro milioni 4,2.

In particolare, per quanto concerne gli interventi di manutenzione non ricorrente, si evidenzia che sono stati avviati i lavori di ripristino delle strutture in allargamento sulle rampe del tratto via Argine/S.Giovanni – porto/via Marina.

Inoltre sono stati completati i lavori di ripristino della pensilina di Angri nord.

Sicurezza

Nel corso dei primi nove mesi del 2014 la Società ha dato impulso alla realizzazione di iniziative volte a migliorare i livelli di fluidità e sicurezza della circolazione.

I dati sull'andamento dell'incidentalità evidenziano nel periodo un numero totale di sinistri (compresi quelli avvenuti all'interno delle pertinenze) pari a 100, contro gli 130 del corrispondente periodo del 2013; il numero dei feriti è pari a 121, contro gli 91 registrati nel 2013. Infine, nei primi nove mesi dell'anno si è verificato un decesso per incidente, così come nello stesso periodo del 2013.

Il tasso globale dell'incidentalità, rappresentato dal numero totale di sinistri ogni 100 milioni di chilometri percorsi, registra un decremento essendo pari a 6,23 contro un valore di 8,21 come rilevato nel corso dell'omologo periodo 2013.

Esazione

Al 30 settembre 2014 l'esazione dei pedaggi con sistemi di pagamento automatizzati (Telepass, Viacard c/c, Viacard scalare, Bancomat, Carte di Credito e Casse Automatiche) rappresentava circa il 69,1% del totale dei transiti.

La quota relativa ai transiti Telepass ha raggiunto il 56,3%, con un incremento di circa 0,2 punti percentuali rispetto a fine 2013.

EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO REGOLATORIO

Scadenza della Concessione

Come già precedentemente indicato, in data 20 dicembre 2012 il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in vista della scadenza della Convenzione di Concessione - fissata al 31 dicembre 2012 - ed in forza di quanto previsto dall'art. 5 della Convenzione di Concessione stessa ha disposto alla Società di proseguire, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della Concessione secondo i termini e le modalità previste della predetta Convenzione.

Quanto sopra nelle more del perfezionamento del subentro nella Concessione della A/3 Napoli – Pompei – Salerno del nuovo concessionario che sarà individuato in esito della esperita gara per l'affidamento in concessione della medesima autostrada, avviata dal Concedente con pubblicazione del bando di gara in data 10 agosto 2012, come illustrato nel seguito.

*
* * *
* * * *

Bando di gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno

Come è noto la vigente Convenzione Unica sottoscritta con l'ANAS é scaduta il 31 dicembre 2012.

Facendo seguito all'informativa presentata nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2012 ed in quella al 31 dicembre 2013, si evidenzia che l'ANAS ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 10 agosto 2012 il bando di gara DG 09/12 per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno.

Il bando di gara prevede, per gli aspetti maggiormente rilevanti:

- l'affidamento in Concessione delle attività di gestione e manutenzione dell'autostrada, nonché il completamento della realizzazione di tutti gli interventi previsti nella Convenzione sottoscritta in data 28 luglio 2009 tra l'ANAS S.p.A. e Autostrade Meridionali;
- l'identificazione del concessionario mediante procedura ristretta, ai sensi degli artt. 55, comma 6, e 143, comma 1, e art. 144 del D.Lgs. 163/06 e ss.mm.ii., da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta "economicamente più vantaggiosa";
- il subentro del nuovo concessionario in tutti i rapporti attivi e passivi, con esclusione di quelli di natura finanziaria, esistenti alla data dell'effettivo subentro, previsto al 1° gennaio 2013, derivanti dalla Convenzione in essere tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, previo pagamento a quest'ultima di un valore di indennizzo di importo massimo non superiore ad Euro 410 milioni, relativo agli interventi realizzati e non ancora ammortizzati a tale data (rappresentato dai diritti concessori finanziari iscritti nel bilancio della Società). I termini e le modalità dei suddetti pagamenti verranno indicati nella lettera di invito;

- l'esperimento di una fase propedeutica di prequalifica dei soggetti potenzialmente idonei, in possesso di taluni specifici requisiti tecnici e finanziari, che abbiano manifestato il proprio interesse alla partecipazione alla gara entro il termine del 9 ottobre 2012;
- oltre al pagamento del suddetto valore di indennizzo, il bando di gara prevede ulteriori investimenti a carico del concessionario subentrante per complessivi Euro 389,2 milioni, di cui Euro 101 milioni per la prosecuzione degli investimenti in corso alla data del 31 dicembre 2012, ed Euro 288,2 milioni per nuovi interventi di manutenzione straordinaria lungo il periodo di durata prevista della nuova concessione;
- l'obbligo dell'aggiudicatario di costituire, successivamente all'aggiudicazione definitiva, una società di progetto in forma di società di capitali, anche consortile, per la realizzazione e gestione dell'opera, ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 156 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., con un capitale sociale almeno pari ad Euro 130 milioni;
- l'obbligo per i soggetti partecipanti di presentare talune garanzie all'atto della presentazione dell'offerta ed ulteriori garanzie in caso di aggiudicazione definitiva;
- la definizione dei parametri per la valutazione dell'offerta "economicamente più vantaggiosa", rappresentati dai seguenti elementi, cui verranno attribuiti pesi complessivamente pari a 100:
 - Elementi di natura tecnica (qualitativi), complessivamente pari a 30, rappresentati da:
 - 1) Programmazione delle attività di manutenzione finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale (10);
 - 2) Qualità del servizio offerto all'utente (10);
 - 3) Analisi trasportistica (10).
 - Elementi di natura economico-finanziaria (quantitativi), complessivamente pari a 70, rappresentati da:
 - 1) Corrispettivo di concessione non ammissibile ai fini tariffari (15);
 - 2) Durata della Concessione (15);
 - 3) Tariffe di pedaggio da applicare (20);
 - 4) Sostenibilità economico-finanziaria (DSCR medio) (20).

L'esperimento avvio delle attività di gara per l'identificazione del soggetto che gestirà in futuro l'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, previo pagamento a favore di Autostrade Meridionali dell'ammontare del "diritto di subentro" garantito dalla vigente Convenzione, evidenzia l'inapplicabilità (come già verificatosi per altre concessioni autostradali recentemente scadute) delle previsioni di cui al D.L. n. 98/2011, convertito in legge n. 111/2011, in base al quale ANAS S.p.A. a decorrere dal 1° gennaio 2012, provvede, tra l'altro, "*nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica*" a costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nonché le autostrade statali, anche per effetto di subentro alle concessioni in scadenza ovvero revocate incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria.

In data 8 ottobre 2012, facendo seguito a quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 settembre 2012, la Società ha presentato all'ANAS la propria richiesta di ammissione alla gara in oggetto, allegando la documentazione prescritta.

In relazione a quanto illustrato, la prosecuzione della gestione della tratta autostradale è correlata all'aggiudicazione in capo ad Autostrade Meridionali di una nuova concessione, in caso di partecipazione della Società alla fase di gara successiva alla prequalifica; inoltre la restituzione dei finanziamenti concessi alla Società trova completa copertura dall'incasso dell'indennizzo che sarà versato dal concessionario subentrante.

La Società, in pendenza della individuazione, a cura del Concedente, del nuovo concessionario ha proseguito, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente (ipotesi prefigurata dall'art. 5.1 della Convenzione Unica); inoltre, ha posto in essere tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio e, come precedentemente illustrato nel seguito, ha dato esecuzione alle attività di messa in sicurezza dell'asse autostradale.

Il DL 12 settembre 2014 n.133 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n.212 del 12 settembre 2014) recante "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" stabilisce al suo art. 5 – tra l'altro - che "Al fine di accelerare l'iter relativo al riaffidamento delle concessioni autostradali A3 "Napoli - Pompei -Salerno" sono approvati gli schemi di convenzione, come modificati secondo le prescrizioni del NARS rese con i pareri nn. 6 e 7 del 7 agosto 2014 da considerarsi parte integrante della Convenzione, e i relativi piani economici finanziari già trasmessi al CIPE"

Tale norma, di fatto, dovrebbe comportare l'avvio delle fasi successive della gara per il riaffidamento della concessione Napoli-Pompei-Salerno.

Tuttavia, alla data di approvazione del presente resoconto intermedio di gestione, non si sono ricevute notizie circa eventuali determinazioni, da parte delle competenti Amministrazioni pubbliche, relativamente all'avvio delle attività di gara successive all'iniziale fase di prequalifica cui ha partecipato anche Autostrade Meridionali, per l'identificazione del soggetto che gestirà in futuro, previo pagamento a favore della Società dell'ammontare del "diritto di subentro" garantito dalla vigente Convenzione. Pertanto, al momento non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di subentro.

*

* * *

* * * *

Relativamente alle attività di potenziamento ed ammodernamento della rete, per le quali spetta alla Società il pagamento del "diritto di subentro", si ricorda che, come illustrato nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2013, dagli incontri intercorsi con il MIT derivava il convincimento che potesse essere riconosciuto alla Società (al netto della definizione di talune specifiche partite in fase di accertamento), per gli interventi svolti al 31 dicembre 2012 e per l'esecuzione del piano di messa in sicurezza (in una sua versione non

definitiva e successivamente aggiornata per tenere conto degli interventi inerenti il Comune di Ercolano e di Portici Bellavista) un importo complessivo di Euro 398.513.688,26 che concorre alla definizione del Valore di Subentro che dovrà essere pagato a favore della Società da parte del nuovo concessionario che sarà identificato ad esito della gara.

La Società ha provveduto, sulla base del mandato del Consiglio di Amministrazione, a predisporre nuove perizie, sottoposte al MIT in data 13 giugno 2013 ai fini della relativa approvazione, per aggiornare i progetti già approvati considerando le opere già realizzate e quelle da realizzare in esecuzione del Programma di Messa in sicurezza (nella sua versione finale).

Il valore complessivo degli investimenti (considerate anche le partite in fase di definizione con il MIT) è stato quindi valorizzato nelle anzidette perizie in Euro milioni 406,1.

In data 28 giugno 2013 il MIT con propria lettera prot. SVCA-MIT-0005627-P ha comunicato di aver ricevuto le Perizie presentate in data 13 giugno 2013 da parte della Società.

In relazione a tali perizie lo stesso MIT:

- ha confermato la valorizzazione degli interventi eseguiti al 31 dicembre 2012 integrati con il programma di messa in sicurezza a tutto il 17 aprile 2013 in complessivi € 398.513.688,26;
- ha intimato di “procedere senza ulteriori indugi alla conclusione dei lavori di messa in sicurezza del nastro autostradale secondo quanto già definito”;
- si è riservato un esame istruttorio sulle variazioni rilevate nelle perizie presentate dalla Società rispetto al programma condiviso in data 2 maggio 2013.

Lo stesso MIT ha chiesto alla Società di formalizzare il proprio impegno a ritirare i ricorsi a suo tempo presentati.

La Società ha riscontrato la nota del Concedente fornendo dei chiarimenti al MIT in merito agli importi che hanno determinato l'incremento del valore delle Perizie rispetto alla condivisione intervenuta il 2 maggio 2013, confermando che si provvederà al ritiro dei ricorsi all'atto della emissione dei provvedimenti di approvazione delle ultime Perizie presentate che confermi quanto rappresentato nella predetta nota del MIT in relazione agli importi ammessi ad investimento a fronte della realizzazione del programma di messa in sicurezza.

Il Concedente nel mese di ottobre del 2013 ha chiesto al Concessionario di integrare la documentazione presentata a supporto delle perizie depositate nel corso del mese di giugno. Tale documentazione è stata prodotta all'inizio del mese di dicembre 2013.

Ulteriori integrazioni sono state richieste dal Concedente nel mese di dicembre e la Società ha provveduto a riscontrarle. Alla data di predisposizione del presente resoconto intermedio di gestione non risultavano ancora emessi i provvedimenti approvativi delle perizie anzidette.

*

* * *

* * * *

Per quanto riguarda la gestione corrente, nel corso dei primi nove mesi del 2014 la Società ha continuato a fornire al Concedente, su sua richiesta periodica, dati ed informazioni, finalizzate in particolare alle attività legate alla scadenza della Concessione.

*
* * *
* * * *

Per quanto attiene al tema inerente i rapporti con il Concedente in merito alla regolazione dell'adeguamento delle Tariffe si rinvia al precedente paragrafo "Tariffe".

ULTERIORI PRINCIPALI CONTENZIOSI PENDENTI

Risulta in essere un procedimento penale innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torre Annunziata a seguito dell'incidente mortale verificatosi in data 6 ottobre 2007. Tale incidente è avvenuto in conseguenza dell'allagamento della rampa di uscita dello svincolo di Torre Annunziata Sud a seguito di eventi meteorologici eccezionali. Allo stato si sono conclusi gli accertamenti peritali di ufficio disposti dalla competente Procura della Repubblica. All'udienza del 29 novembre 2011 il GIP ha disposto il rinvio a giudizio di due dirigenti del gruppo per l'udienza del 22 febbraio 2012, rinviata al 15 giugno 2012 innanzi al Tribunale di Torre Annunziata. E' intervenuta la transazione sul danno. All'udienza del 15 giugno 2012 si è proceduto solo all'esame delle questioni preliminari ed alle richieste probatorie delle parti. Il 23 gennaio 2013 è iniziato il procedimento con escussione dei testi, la prossima udienza è fissata per il 10 novembre 2014 per sentire il consulente tecnico della nostra Società. L'evoluzione del contenzioso, precedentemente illustrata, conferma l'assenza di responsabilità in capo alla Società.

GOVERNANCE SOCIETARIA

L'Assemblea Ordinaria dei Soci in data 3 aprile 2014 ha confermato l'on. Paolo Cirino Pomicino in qualità di Consigliere. Il Consiglio di Amministrazione della Società, tenutosi nella medesima data, ha deliberato di nominare quale Vice Presidente l'On. Paolo Cirino Pomicino.

In data 22 luglio 2014 il componente dell'Organismo di Vigilanza avv. Daniele Ciccolo ha rassegnato le proprie dimissioni.

In pari data il dott. Rabuffi si è dimesso dalla carica di coordinatore dell'Organismo di Vigilanza restando nella carica di componente.

Il Consiglio di Amministrazione in data 24 luglio 2014 ha nominato quale componente e coordinatore dell'Organismo di Vigilanza il dott. Giandomenico Lepore.

INFORMAZIONI SUGLI ASSETTI PROPRIETARI

Il capitale sociale della Società è costituito da n. 4.375.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,07 cadauna, interamente sottoscritte e versate.

Il 58,98% del capitale sociale è detenuto dalla controllante diretta Autostrade per l'Italia S.p.A., a sua volta controllata da Atlantia S.p.A.. Alla data di predisposizione del presente resoconto intermedio di gestione Sintonia S.p.A. è il principale azionista di Atlantia S.p.A., detenendo, direttamente e indirettamente, il 45,56% del capitale sociale di quest'ultima.

La compagine sociale al 30 settembre 2014 risulta così composta:

AZIONISTI	AZIONI	%
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	2.580.500	58,98%
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI NAPOLI	218.925	5,00%
DE CONCILIIIS RICCARDO	104.503	2,39%
FLOTTANTE	1.471.072	33,63%
TOTALE	4.375.000	100,00%

In data 25 marzo 2013 l'azionista Massimo de Conciliis, in proprio e per conto di tutti gli altri firmatari, ai sensi dell'art.131 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente modificato) ha comunicato che talune azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. risultano vincolate al Patto Parasociale, come riportato nella seguente tabella:

PARTECIPANTI	N° AZIONI	% sul CAPITALE SOCIALE	% sulle AZIONI VINCOLATE
de Conciliis Massimo	8.382	0,192	3,810
de Conciliis Riccardo (1)	109.813	2,510	49,921
Fiorentino Paolo (2)	50.889	1,163	23,134
Fiorentino Sibilla (3)	50.890	1,163	23,135
TOTALE	219.974	5,028	100,000

(1) In tale quantità di azioni è compresa la nuda proprietà di n. 64.503 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. data in usufrutto al sig. de Conciliis Massimo
(2) In tale quantità di azioni è compresa la nuda proprietà di n. 32.251 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. data in usufrutto al sig. de Conciliis Massimo
(3) In tale quantità di azioni è compresa la nuda proprietà di n. 32.252 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. data in usufrutto al sig. de Conciliis Massimo

L'estratto delle modifiche al patto parasociale sono state pubblicate in data 20 marzo 2013 sul quotidiano Italia Oggi.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel periodo gennaio - settembre 2014 sono stati intrattenuti rapporti con la controllante diretta Autostrade per l'Italia S.p.A., con la controllante indiretta Atlantia e con le seguenti società correlate e/o controllate dalla Capogruppo Atlantia S.p.A.:

- Essediesse S.p.A.;
- SPEA – Ingegneria Europea S.p.A.;
- Tangenziale di Napoli S.p.A.;
- AD Moving S.p.A.;
- Telepass S.p.A.;
- Autogrill S.p.A.;
- Società Autostrada Tirrenica S.p.A.;
- Pavimental S.p.A.;
- Autostrade Tech S.p.A.;
- Fondo di previdenza ASTRI.

I rapporti consistono in forniture di materiali e software (in genere impianti di esazione, la cui tecnologia è patrimonio delle società controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A.), di servizi connessi alla progettazione ed alla direzione lavori di opere di mantenimento, adeguamento e potenziamento della struttura gestita in concessione, di outsourcing di attività operative di natura tecnica (gestione dei dati di traffico) o, più genericamente, amministrativa (contabilità, tesoreria, auditing, recupero crediti per mancato pagamento pedaggi), di operazioni di finanziamento.

Con riferimento alle specifiche disposizioni emanate dalla Consob in materia, si precisa che nessuna delle iniziative poste in essere ha natura non ricorrente, atipica e/o inusuale.

Inoltre la Società ha aderito al regime di tassazione del consolidato fiscale nazionale, per il triennio 2012 – 2014, con la Capogruppo Atlantia.

I rapporti intercorsi con le Società sopra elencate, tutti regolati secondo normali condizioni di mercato, sono ispirati all'ottimizzazione della gestione delle risorse finanziarie, all'acquisizione e condivisione di beni e servizi a condizioni economiche maggiormente favorevoli, nonché all'utilizzo delle professionalità specialistiche presenti nel Gruppo.

ALTRE INFORMAZIONI

La Società non possiede, né direttamente, né tramite società fiduciarie o per interposta persona, azioni proprie, azioni di società controllanti o quote di società controllanti.

La Società non ha sedi secondarie.

EVENTI SUCCESSIVI AL 30 SETTEMBRE 2014

In relazione al portato della sentenza emessa dal T.A.R. Campania n° 02470/2014 relativamente alla mancata rimodulazione della tariffa differenziata nel corso del 2013 e del 2014 il Concedente ha convocato la Concessionaria per un incontro svoltosi in data 15 ottobre 2014.

In tale sede il Concedente ha confermato il diritto del Concessionario ad ottenere un ristoro per lo squilibrio prodottosi nel corso dell'anno 2013. In relazione al rimborso di tale importo si è evidenziato che lo stesso potrà trovare capienza nell'ambito del Diritto di Subentro della società ovvero ove non ci fosse capienza nel valore di subentro posto a base di gara la parte residua dovrà essere posta a carico del Concessionario subentrante.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE DELL'ANNO 2014

Come in precedenza illustrato, è in corso di ultimazione, su richiesta del Concedente, il piano di interventi - che costituiscono una parte di quelli non ultimati al 31 dicembre 2012 - da eseguire sulla tratta nell'anno 2014, previo riconoscimento dei relativi oneri a incremento del valore del "diritto di subentro".

Gli interventi si riferiscono ai lotti tra il Km 5+690 ed il Km 10+525 e tra il km 12+900 ed il km 17+087.

Il predetto programma, peraltro, in caso di approvazione del progetto unitario di pavimentazione, potrà prevedere la realizzazione dello strato di usura, previa regolarizzazione dello strato superficiale dell'attuale pavimentazione (binder), per tutti i lotti in ampliamento a 3 corsie, e nello specifico in entrambe le carreggiate della porzione compresa tra il Km 5+690 e 22+400.

La Società provvederà a proseguire le attività di gestione dell'autostrada, come richiesto dal Concedente e come stabilito dall'art. 5.1 della Convenzione Unica, sottoscritta con l'ANAS, di cui è titolare la Società che prevedeva come termine di durata il 31 dicembre 2012, salvo la mancata individuazione del nuovo Concessionario, a tale data, da parte del Concedente.

In tale scenario i ricavi della gestione devono comunque garantire ad Autostrade Meridionali i flussi economico - finanziari necessari per l'esercizio della tratta, oltre ad una congrua remunerazione del capitale investito, coerentemente con il modello di riequilibrio stabilito dalla vigente normativa.

Si ricorda, inoltre, che a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 10 agosto 2012 del bando di gara DG 09/12 per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, in data 8 ottobre 2012 la Società ha presentato all'ANAS la propria richiesta di ammissione alla gara in oggetto.

Il DL 12 settembre 2014 n.133 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n.212 del 12 settembre 2014) recante “Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive” stabilisce al suo art. 5 – tra l'altro - che “Al fine di accelerare l'iter relativo al riaffidamento delle concessioni autostradali A3 "Napoli - Pompei -Salerno" sono approvati gli schemi di convenzione, come modificati secondo le prescrizioni del NARS rese con i pareri nn. 6 e 7 del 7 agosto 2014 da considerarsi parte integrante della Convenzione, e i relativi piani economici finanziari già trasmessi al CIPE”

Tale norma, di fatto, dovrebbe comportare l'avvio delle fasi successive della gara per il riaffidamento della concessione Napoli-Pompei-Salerno.

Tuttavia, alla data di approvazione del presente resoconto intermedio di gestione, non si sono ricevute notizie circa eventuali determinazioni, da parte delle competenti Amministrazioni pubbliche, relativamente all'avvio delle attività di gara successive all'iniziale fase di prequalifica cui ha partecipato anche Autostrade Meridionali, per l'identificazione del soggetto che gestirà in futuro, previo pagamento a favore della Società dell'ammontare del “diritto di subentro” garantito dalla vigente Convenzione. Pertanto, al momento non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di subentro.

In considerazione di un quadro macroeconomico poco favorevole e della invarianza tariffaria determinata dalle scelte del Concedente, si prefigura un andamento della gestione stabile condizionato dal mancato riconoscimento da parte del Concedente di incrementi tariffari legati alla remunerazione degli investimenti pregressi, a fronte del quale la Società ha presentato ricorso al TAR.

Si ricorda che dal mese di settembre hanno avuto avvio interventi di manutenzione i cui effetti economici, per un importo stimato di circa 2 milioni, porteranno ad una riduzione dell'EBITDA del IV° trimestre.

Non si prevedono, in questo periodo di gestione ordinaria, altri elementi di novità per la gestione dell'infrastruttura.

Al termine del periodo di ultrattività della Convenzione in essere la Società potrà risultare aggiudicataria della nuova concessione ed in tal caso proseguirà, nei termini previsti dal bando, nella gestione della infrastruttura ovvero potrà valutare, secondo le previsioni dello statuto sociale, di prendere parte a gare per la realizzazione e/o gestione di infrastrutture autostradali.

DICHIARAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI AI SENSI DELL' ARTICOLO 154 BIS COMMA 2 DEL D. LGS. 58/1998

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dott. Arnaldo Musto, dichiara ai sensi del comma 2 articolo 154-bis del Testo Unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta nel presente documento "Resoconto intermedio di gestione al 30/09/2014" corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

Napoli, 24 ottobre 2014

Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari
Arnaldo Musto