



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 2015**

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
DEL 23 OTTOBRE 2015**

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 2015, 2016 e 2017	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 18 24
Andamento gestionale	25
<ul style="list-style-type: none">• Traffico• Tariffe• Potenziamento ed ammodernamento della rete• Gestione operativa della rete	25 26 31 34
Eventi significativi in ambito regolatorio	35
Ulteriori principali contenziosi pendenti	39
Governance societaria	39
Informazioni sugli assetti proprietari	41
Rapporti con parti correlate	42
Altre informazioni	43
Eventi successivi al 30 settembre 2015	43
Evoluzione prevedibile della gestione	43
3. Dichiarazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	45
	2

1. Introduzione

PREMESSA

Il presente resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2015 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 2014, nonché del bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2015.

Facendo seguito all'informativa fornita nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2014, 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 2009, che prevedeva quale termine di validità il 31 dicembre 2012 fatta salva l'ipotesi che a tale data il Concedente non avesse avuto modo di individuare il nuovo Concessionario in esito a gara di appalto europea da attivare a tal fine.

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, come illustrato 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 citata Legge 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 D.L. 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 di 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, ha comportato l'avvio delle fasi successive della gara per il riaffidamento della concessione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno. Infatti, si è avuto contezza del fatto che è stato nominato il RUP e insediata la commissione deputata allo svolgimento della gara per l'individuazione del nuovo concessionario della A3, previo svolgimento della fase di prequalifica dei concorrenti che hanno chiesto di partecipare alla gara. Nel mese di febbraio 2015 la Società ha ricevuto la lettera di invito trasmessa agli operatori economici prequalificati e in data 23 aprile 2015 ha presentato la propria offerta nell'ambito della medesima gara. Si è insediata la Commissione di gara che ha avviato, a partire dal 4 maggio 2015, l'apertura delle buste contenenti le offerte dei partecipanti al fine di attribuire i punteggi previsti dal bando relativamente ai vari elementi identificati nel bando e, quindi, addivenire all'individuazione del nuovo concessionario.

In data 14 luglio 2015 la Commissione di Gara ha aperto l'ultima busta, contenente l'offerta economica dei concorrenti, ma alla data di redazione del presente resoconto intermedio non si ha notizia dell'esito dell'analisi delle anzidette offerte economiche e dell'attribuzione dei punteggi finali alle offerte in gara.

Al momento non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di subentro, previo pagamento a favore di Autostrade Meridionali dell'ammontare del "diritto di subentro" garantito dalla vigente Convenzione.

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 completamento di taluni interventi sulla struttura autostradale. 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 gli interventi ed i lavori sulla tratta è stata concordata l'entità degli stessi 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, 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 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 18 dicembre 2015.
- quanto sopra premesso, l'eventuale adozione di criteri di valutazione in assenza del presupposto della continuità aziendale non comporterebbe impatti significativi sul bilancio.

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 2015, 2016 e 2017

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1) *(in carica per gli esercizi 2015, 2016 e 2017)*

PRESIDENTE	PIETRO FRATTA (2)
AMMINISTRATORE DELEGATO	GIULIO BARREL (3)
VICE PRESIDENTE	PAOLO CIRINO POMICINO (4)
CONSIGLIERI	GABRIELE DI CINTIO
	CAROLINA FONTECCHIA INDIPENDENTE
	ROBERTA NERI INDIPENDENTE (5)
	PAOLO FIORENTINO INDIPENDENTE

(1) Consiglieri nominati con delibera dell'Assemblea Ordinaria dei Soci del 14 aprile 2015.

(2) Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015

(3) Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015

(4) Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015

(5) Consigliere dimessosi il 1° settembre 2015

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E CORPORATE GOVERNANCE (6) *(in carica per gli esercizi 2015, 2016 e 2017)*

Presidente	Carolina FONTECCHIA INDIPENDENTE (7)
Componenti	Paolo FIORENTINO INDIPENDENTE
	Roberta NERI INDIPENDENTE (8)

(6) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015.

(7) Nominato Presidente del Comitato Controllo, rischi e Corporate Governance nella riunione del 14 aprile 2015

(8) Componente dimessosi il 1° settembre 2015

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

Presidente	Carolina FONTECCHIA INDIPENDENTE (10)
Componenti	Paolo FIORENTINO INDIPENDENTE
	Roberta NERI INDIPENDENTE (11)

(9) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015.

(10) Nominato Presidente del Comitato degli Amministratori Indipendenti per le Operazioni con Parti Correlate nella riunione del 14 aprile 2015

(11) Componente dimessosi il 1° settembre 2015

ORGANISMO DI VIGILANZA (12) (in carica per gli esercizi 2015, 2016 e 2017)

Coordinatore Giandomenico LEPORE

Componenti

Alfredo PELLEGRINI

Stephane RABUFFI

(12) Componenti nominati dal Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015.

COLLEGIO SINDACALE (13) (in carica per gli esercizi 2015, 2016 e 2017)

Presidente Rossana TIRONE (14)

Sindaci effettivi Ennio CRISCI (15)

Mario VENEZIA (16)

Mauro SECCHI (17)

Arduino ABIOSI (17)

Sindaci supplenti Anna Rita DE MAURO (16)

Gennaro ABIOSI (17)

(13) Sindaci nominati con delibera dell'Assemblea Ordinaria dei Soci del 14 aprile 2015.

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

(15) Nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(16) Eletto dalla lista presentata dalla maggioranza.

(17) Eletto dalla lista presentata dalla minoranza.

SOCIETÀ DI REVISIONE (per il periodo 2014 – 2022)

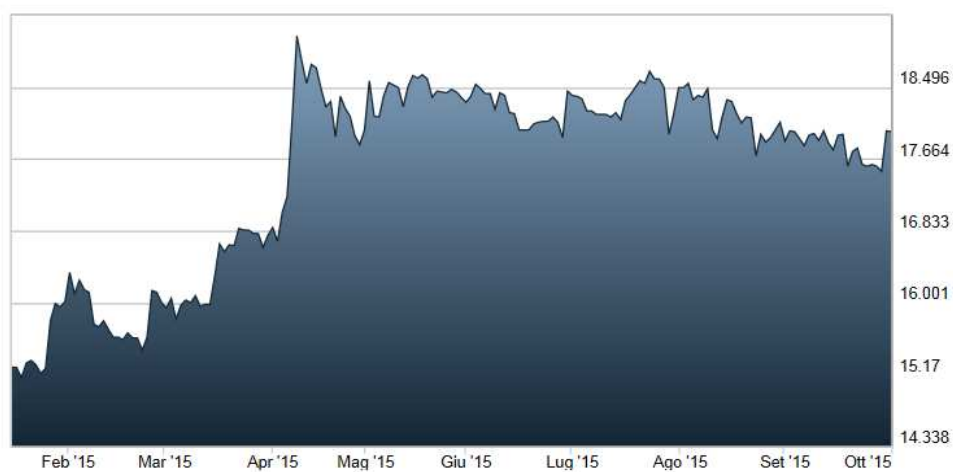
DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Autostrade Meridionali in Borsa

Informazioni sul titolo

Numero di azioni	4.375.000	Prezzo al 30/09/2015	17,572
Tipo azioni	ordinarie	Minimo (13/01/2015)	15,340
Dividendo unitario esercizio 2014	0,40	Massimo (10/04/2015)	19,090
Capitalizzazione al 30/09/2015 (euro milioni)	76,88	Volumi medi giornalieri	3,820

Andamento del Titolo Autostrade Meridionali S.p.A. – Periodo Gennaio / Settembre 2015



Principali dati economico – finanziari

(valori in Euro migliaia)	Primi nove mesi 2015	Primi nove mesi 2014
Totale ricavi	63.293	57.721
Ricavi netti da pedaggio	58.940	56.255
Margine operativo lordo (EBITDA)	21.624	20.614
<i>in % dei ricavi</i>	34,2%	35,7%
Risultato operativo (EBIT)	15.837	15.979
<i>in % dei ricavi</i>	25,0%	27,7%
Utile di periodo	9.283	2.995
Cash flow da attività di esercizio	10.242	7.617
Investimenti in attività autostradali	8.262	6.651

(valori in Euro migliaia)	30/09/2015	31/12/2014
Patrimonio netto	119.565	112.016
Indebitamento finanziario netto (come da raccomandazione ESMA)	-150.470	-147.984

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>	1/1-30/09/2015	1/1-30/09/2014	Assoluta	%
Ricavi netti da pedaggio	58.940	56.255	2.685	4,77
Altri ricavi operativi	4.353	1.466	2.887	196,93
Totale ricavi	63.293	57.721	5.572	9,65
Costi esterni gestionali	-14.248	-10.107	-4.141	40,97
Oneri concessori	-8.604	-8.212	-392	4,77
Costo del lavoro netto	-18.817	-18.788	-29	0,15
Margine operativo lordo (EBITDA)	21.624	20.614	1.010	4,90
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore e accantonamenti	-5.787	-4.635	-1.152	24,85
Ammortamenti	-425	-467	42	-8,99
Accantonamenti a fondi, altri stanziamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-5.362	-4.168	-1.194	28,65
Risultato operativo (EBIT)	15.837	15.979	-142	-0,89
Proventi (oneri) finanziari	-1.899	-10.028	8.129	-81,06
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	13.938	5.951	7.987	134,21
(Oneri) e proventi fiscali	-4.655	-2.956	-1.699	57,48
Imposte correnti	-5.929	-3.160	-2.769	87,63
Imposte anticipate e differite	1.274	204	1.070	524,51
Risultato delle attività operative in funzionamento	9.283	2.995	6.288	209,95
Utile (Perdita) del periodo	9.283	2.995	6.288	209,95

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Migliaia di euro)	30/09/2015	30/09/2014
Utile (perdita) del periodo	9.283	2.995
Altri proventi (oneri)	-	-
Risultato complessivo del periodo	9.283	2.995

Il "totale ricavi" al 30 settembre 2015 risulta pari ad Euro migliaia 63.293 contro Euro migliaia 57.721 del corrispondente periodo del 2014 ed evidenzia una variazione positiva di Euro migliaia 5.572 (+9,65%).

Si precisa che i ricavi non includono quelli afferenti ai servizi di costruzione per ammodernamento ed ampliamento dell'infrastruttura, resi a favore del Concedente. 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.

I "Ricavi netti da pedaggio" dei primi nove mesi del 2015 sono pari a Euro migliaia 58.940 e presentano un incremento complessivo di Euro migliaia 2.685 (+4,77%) rispetto allo stesso periodo del 2014 (Euro migliaia 56.255), determinato essenzialmente dall'effetto dell'incremento del traffico dei primi nove mesi del 2015, in cui i transiti totali hanno registrato un aumento del 4,42% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Gli "altri ricavi operativi" ammontano ad Euro migliaia 4.353 contro Euro migliaia 1.466 registrati nello stesso periodo del 2014. La variazione positiva di Euro migliaia 2.887 deriva essenzialmente (i) dal riaddebito di costi (iscritti nell'ambito dei "Costi esterni gestionali") per lavorazioni eseguite da imprese appaltatrici, in danno delle imprese originariamente affidatarie dei medesimi lavori, eseguiti in modo difforme rispetto alle relative prescrizione tecniche e (ii) dall'iscrizione del provento relativo ai primi nove mesi del 2015, di Euro migliaia 655, derivante dalla mancata rimodulazione della tariffa differenziata, illustrata nel successivo paragrafo "Tariffe" del presente Resoconto. Si ricorda che per il 2014 tale provento era stato contabilizzato solamente alla fine dell'esercizio, al momento di effettiva formalizzazione, da parte del Concedente, del riconoscimento del diritto vantato dalla Società.

I "Costi esterni gestionali", pari ad Euro migliaia 14.248 contro Euro migliaia 10.107 dei primi nove mesi del 2014, evidenziano un incremento di Euro migliaia 4.141 (40,97%). Tale variazione deriva essenzialmente dalle maggiori attività di manutenzione effettuate nel periodo 1° gennaio – 30 settembre 2015 rispetto a quelle sviluppate nell'analogo periodo del 2014 nonché dagli oneri per ripristini di opere autostradali in danno delle imprese esecutrici (nei cui confronti è intervenuta risoluzione contrattuale), essendo state eseguite in modo difforme rispetto alle relative prescrizione tecniche.

La voce "Oneri concessori" si incrementa di Euro migliaia 392 rispetto al corrispondente periodo del 2014, essenzialmente in relazione all'incremento del traffico registrato nei primi nove mesi dell'anno.

Il costo del personale dei primi nove mesi del 2015 è risultato pari ad Euro migliaia 18.817 contro Euro migliaia 18.788 dello stesso periodo dell'anno precedente, ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 29 in termini assoluti e dello 0,15% in termini percentuali.

Tale incremento è dovuto alla dinamica del costo unitario medio (+1,25% pari ad Euro migliaia 228) parzialmente compensato dalla riduzione dell'organico (-2,59 unità medie pari ad Euro migliaia -127) e dei costi per Amministratori e PILT (con una riduzione di Euro migliaia -72).

Il costo medio pro-capite del periodo passa da Euro migliaia 48,83 dell'anno 2014 ad Euro migliaia 49,44 del 2015, con un incremento di Euro migliaia 0,61 pari all'1,25%.

Tale incremento è stato determinato dai maggiori oneri connessi al rinnovo del CCNL di categoria ed all'incremento delle prestazioni straordinarie, che passano dalle 11.076 ore pagate nel 2014 alle 12.033 ore pagate nel 2015 con un incremento pari all'8,64%, parzialmente compensato dai recuperi connessi alle festività ed alle rivalutazioni del TFR.

L'organico del personale a tempo indeterminato al 30 settembre 2015 risulta pari a 374 unità con un decremento di 3 unità rispetto al 30 settembre 2014.

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

	30/09/2015	30/09/2014	Variazioni
<i>Dirigenti</i>	2	2	0
<i>Quadri</i>	15	15	0
<i>Impiegati</i>	127	124	3
<i>Impiegati P.T.</i>	7	9	-2
<i>Esattori F.T.</i>	162	166	-4
<i>Esattori P.T.</i>	28	29	-1
<i>Operai</i>	29	29	0
<i>Operai P.T.</i>	4	3	1
Totale	374	377	-3

I contratti a tempo determinato stipulati nel periodo sono stati pari a 3,67 unità anno/uomo, esattamente come l'analogo periodo dell'anno precedente.

L'organico medio del periodo è stato di 369,38 unità, evidenziando un decremento dello 0,70%, pari a 2,59 unità, rispetto all'analogo periodo del 2014 (371,97 unità), dovuto principalmente agli esodi del periodo ed al diverso utilizzo di personale part-time.

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

	30/09/2015	30/09/2014	Variazioni
<i>Dirigenti</i>	2,00	2,00	0
<i>Quadri</i>	14,22	15,00	- 0,78
<i>Impiegati</i>	126,15	124,00	+ 2,15
<i>Impiegati P.T.</i>	5,89	6,81	- 0,92
<i>Esattori F.T.</i>	165,85	170,31	- 4,46
<i>Esattori P.T.</i>	23,13	23,27	- 0,14
<i>Operai</i>	29,00	29,00	0
<i>Operai P.T.</i>	3,14	1,58	+ 1,56
Totale	369,38	371,97	- 2,59

Il "margine operativo lordo" (EBITDA), pari ad Euro migliaia 21.624, contro Euro migliaia 20.614 del 2014, presenta un incremento pari ad Euro migliaia 1.010 (+4,90%). L'incremento del margine operativo lordo è riconducibile essenzialmente alle dinamiche, già illustrate in precedenza, di incremento dei ricavi da pedaggio e di aumento degli altri ricavi operativi, parzialmente compensati da maggiori costi per servizi di manutenzione.

Gli "Ammortamenti" ammontano ad Euro migliaia 425 (Euro migliaia 467 nel corrispondente periodo del 2014) 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 402 (Euro migliaia 443 nel 2014) ed all'ammortamento di altre attività immateriali per Euro migliaia 23 (Euro migliaia 24 nel 2014).

Il saldo degli "Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi, svalutazioni e ripristini di valore" è negativo per Euro migliaia 5.362, mentre nei primi nove mesi del 2014 presentava un saldo negativo per Euro migliaia 4.168. E' riferito principalmente all'aggiornamento delle stime degli oneri e rischi accantonati negli "Altri fondi per rischi ed oneri", correnti e non correnti, nonché agli effetti derivanti dall'aggiornamento delle consistenze del "Fondo svalutazione crediti finanziari", che tiene conto della stima degli effetti derivanti dalla definizione delle perizie inerenti i lavori di potenziamento dell'infrastruttura in corso di esecuzione, illustrata nel successivo paragrafo "Potenziamento ed ammodernamento della rete".

Il "Risultato Operativo" (EBIT) è pari ad Euro migliaia 15.837 contro Euro migliaia 15.979 dei primi nove mesi del 2014, ed evidenzia un decremento di Euro migliaia 142 (-0,89%), in relazione a quanto precedentemente illustrato.

I "Proventi (Oneri) finanziari" sono negativi per Euro migliaia 1.899, contro Euro migliaia 10.028 dello stesso periodo dell'anno precedente. Il decremento è riferito essenzialmente ai minori oneri finanziari derivanti dalla diminuzione del tasso di interesse sull'indebitamento finanziario in essere.

Il "Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento", pari ad Euro migliaia 13.938 contro Euro migliaia 5.951 del 2014, presenta un incremento di Euro migliaia 7.987.

Le imposte sul reddito del periodo risultano pari ad Euro migliaia 4.655 (a fronte di imposte correnti per Euro migliaia 5.929 e dello stanziamento di imposte anticipate nette per Euro migliaia 1.274), contro un valore di Euro migliaia 2.956 per l'analogo periodo del 2014.

L'"Utile del periodo" (che non differisce dal "Risultato delle attività operative in funzionamento") è pari ad Euro migliaia 9.283, ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 6.288 rispetto al risultato dello stesso periodo dell'anno precedente (Euro migliaia 2.995).

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA RICLASSIFICATA

(Migliaia di Euro)	30/09/2015	31/12/2014	Variazione	
			Assoluta	%
Attività non finanziarie non correnti				
Materiali	4.489	4.822	-333	-6,9
Immateriali	8	31	-23	-74,2
Partecipazioni	1	1	0	0,0
Attività per imposte anticipate	16.510	15.237	1.273	8,4
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	21.008	20.091	917	4,6
Capitale d'esercizio				
Attività commerciali	17.496	15.387	2.109	13,7
Rimanenze	353	315	38	12,1
Attività per lavori in corso su ordinazione	0	37	-37	-100,0
Crediti commerciali	17.143	15.035	2.108	14,0
Attività per imposte correnti	4.283	2.831	1.452	51,3
Attività per imposte correnti - consolidato fiscale	2.200	1.735	465	26,8
Attività per imposte correnti - erario	2.083	1.096	987	90,1
Altre attività correnti	3.489	2.805	684	24,4
Fondi per accantonamenti correnti	-16.119	-18.074	1.955	10,8
Passività commerciali	-28.426	-32.624	4.198	12,9
Debiti commerciali	-28.426	-32.624	4.198	12,9
Passività per imposte correnti	-5.934	-23	-5.911	N.S.
Altre passività correnti	-12.404	-12.949	545	4,2
Totale capitale d'esercizio (B)	-37.615	-42.647	5.032	-11,8
Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)	-16.607	-22.556	5.949	-26,4
Passività non finanziarie non correnti				
Fondi per accantonamenti non correnti	-14.325	-13.438	-887	-6,6
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-14.325	-13.438	-887	-6,6
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	-30.932	-35.994	5.062	-14,1
Patrimonio netto				
Patrimonio netto	119.565	112.016	7.549	6,7
Patrimonio netto (F)	119.565	112.016	7.549	6,7
Indebitamento finanziario netto				
<u>Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine</u>				
Altre attività finanziarie non correnti	-27	-26	-1	3,8
Altre attività finanziarie	-27	-26	-1	-3,8
Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine (G)	-27	-26	-1	3,8
<u>Indebitamento finanziario netto a breve termine</u>				
Passività finanziarie correnti	256.966	257.393	-427	-0,2
Altre passività finanziarie	245.388	244.440	948	0,4
Rapporti passivi conto corrente e altre passività infragruppo	11.578	12.953	-1.375	-10,6
Disponibilità liquide mezzi equivalenti	-2.314	-2.713	-399	-14,7
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	-2.314	-2.713	-399	-14,7
Altre attività finanziarie correnti	-405.122	-402.664	-2.458	-0,6
Diritti concessori finanziari correnti	-404.329	-401.843	-2.486	-0,6
Altre attività finanziarie	-793	-821	28	3,4
Indebitamento finanziario netto a breve termine (H)	-150.470	-147.984	-2.486	1,7
Indebitamento finanziario netto (I=G+H)	-150.497	-148.010	-2.487	1,7
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	-30.932	-35.994	5.062	-14,1

Le "Attività non finanziarie non correnti" al 30 settembre 2015 ammontano ad Euro migliaia 21.008, contro Euro migliaia 20.091 al 31 dicembre 2014.

Le "attività materiali" sono pari ad Euro migliaia 4.489 (Euro migliaia 4.822 al 31 dicembre 2014) e sono costituite da investimenti strumentali effettuati dalla Società attraverso l'acquisizione diretta dei beni.

Le "attività immateriali", pari ad Euro migliaia 8 (Euro migliaia 31 al 31 dicembre 2014), si riferiscono ad altre attività immateriali.

Le "Attività per imposte anticipate" sono pari ad Euro migliaia 16.510 (Euro migliaia 15.237 al 31 dicembre 2014) e sono costituite essenzialmente da imposte pagate su fondi per accantonamenti fiscalmente non ancora deducibili.

Il "Capitale d'esercizio" al 30 settembre 2015 risulta negativo per Euro migliaia 37.615 (negativo per Euro migliaia 42.647 al 31 dicembre 2014). La variazione, pari ad Euro migliaia 5.032, è ascrivibile essenzialmente all'aumento delle attività commerciali (Euro migliaia +2.109), dall'incremento delle attività per imposte correnti (Euro migliaia +1.452), dal decremento dei fondi per accantonamenti correnti (Euro migliaia +1.955) e al decremento delle passività commerciali (Euro migliaia 4.198), parzialmente compensati dall'incremento delle passività per imposte correnti (Euro migliaia -5.911).

Le "Attività commerciali", pari ad Euro migliaia 17.496 (rispetto ad Euro migliaia 15.387 al 31 dicembre 2014), sono rappresentate essenzialmente per Euro migliaia 12.813 da crediti commerciali nei confronti della controllante (di cui Euro migliaia 9.307 per regolamento di pedaggi non contestuali), per Euro migliaia 808 da crediti verso altre Società del Gruppo e per Euro migliaia 3.068 da crediti verso clienti.

Le "Attività per imposte correnti" sono pari ad Euro migliaia 4.283 (Euro migliaia 2.831 al 31 dicembre 2014) e si riferiscono per Euro migliaia 2.079 a crediti (e relativi interessi, ove applicabili) per IRES/IRPEG e IRAP chiesti a rimborso e/o riportabili a nuovo, per euro migliaia 1.217 al credito IRES per consolidato fiscale e per euro migliaia 987 al credito per acconto IRAP.

Le "Altre attività correnti" ammontano ad Euro migliaia 3.489 (Euro migliaia 2.805 al 31 dicembre 2014). Il saldo è rappresentato essenzialmente per Euro migliaia 736 da crediti verso Amministrazioni pubbliche e per Euro migliaia 2.507 per accertamento del credito a fronte dell'isointrito sulla tariffa differenziata degli esercizi 2013 e 2014 e dei primi nove mesi del 2015, che sarà liquidato a favore della Società così come riconosciuto dal Concedente nel corso del 2014, come illustrato nella sezione "Tariffe" della presente Relazione.

I "Fondi per accantonamenti correnti" ammontano ad Euro migliaia 16.119 (Euro migliaia 18.074 al 31 dicembre 2014), e si riferiscono al TFR per Euro migliaia 6.196 ed a fondi rischi per contenziosi e vertenze in corso per Euro migliaia 9.923.

Le "Passività commerciali" ammontano ad Euro migliaia 28.426 (Euro migliaia 32.624 al 31 dicembre 2014) e sono costituite da debiti commerciali per forniture di beni e servizi.

Il saldo delle "Passività per imposte correnti" è pari a Euro migliaia 5.934, e rappresenta la stima delle imposte

correnti di competenza dei primi nove mesi del 2015.

Le "Altre passività correnti" ammontano ad Euro migliaia 12.404 (Euro migliaia 12.949 al 31 dicembre 2014). Le poste più rilevanti sono costituite da debiti verso il personale per oneri di competenza per Euro migliaia 2.040 e da debiti per protocolli d'intesa stipulati con le Amministrazioni locali per Euro migliaia 3.368.

Le "**Passività non finanziarie non correnti**" al 30 settembre 2015 ammontano ad Euro migliaia 14.325 (Euro migliaia 13.438 al 31 dicembre 2014), 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 119.565 (Euro migliaia 112.016 a fine 2014), ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 7.549, dovuto essenzialmente all'effetto combinato dell'utile dei primi nove mesi dell'esercizio 2015 (Euro migliaia 9.283), parzialmente compensato dalla distribuzione di dividendi intercorsa nel periodo 1^a gennaio-30 settembre 2015 (Euro migliaia 1.750), come deliberato dall'assemblea degli Azionisti.

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO (Migliaia di euro)	Capitale emesso	Riserve e utili portati a nuovo	Risultato del periodo	Totale
Saldo al 31-12-2013	9.056	97.656	2.809	109.521
Risultato economico complessivo del periodo			3.247	3.247
Operazioni con gli azionisti				
Distribuzione dividendi			-875	-875
Destinazione del risultato complessivo dell'esercizio precedente		1.934	-1.934	-
Altre variazioni		123		123
Saldo al 31-12-2014	9.056	99.713	3.247	112.016
Risultato economico complessivo del periodo			9.283	9.283
Operazioni con gli azionisti				
Distribuzione dividendi			-1.750	-1.750
Destinazione del residuo risultato complessivo precedente		1.497	-1.497	-
Altre variazioni		16		16
Saldo al 30-09-2015	9.056	101.226	9.283	119.565

L'”**Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine**” risulta negativo per Euro migliaia 27 (Euro Migliaia 26 al 31 dicembre 2014).

L'”**Indebitamento finanziario netto a breve termine**” risulta negativo per Euro migliaia 150.470 (Euro migliaia 147.984 al 31 dicembre 2014).

Le “Passività finanziarie correnti” ammontano ad Euro migliaia 256.966 (Euro migliaia 257.393 al 31 dicembre 2014), e sono riferite:

- per Euro migliaia 245.301 al valore della quota utilizzata al 30 settembre 2015 (pari a nominali Euro migliaia 245.000) del finanziamento sottoscritto con il Banco di Napoli S.p.A. in data 18 dicembre 2014, con scadenza al 18 dicembre 2015, per complessivi 300 milioni di Euro;
- a dividendi da pagare per Euro migliaia 87;
- per Euro migliaia 11.578 a debiti finanziari a breve, verso la Controllante diretta Autostrade per l'Italia S.p.A., per effetto dell'accentramento della tesoreria di Gruppo.

Le “Disponibilità liquide e mezzi equivalenti” sono pari ad Euro migliaia 2.314 (Euro migliaia 2.713 al 31 dicembre 2014) 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 405.122 e sono rappresentate da:

- “Diritti concessori finanziari correnti – Indennizzo per “diritto di subentro”, per Euro migliaia 432.787 (Euro migliaia 424.525 al 31 dicembre 2014), 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 2015 deriva dai servizi di costruzione effettuati nel periodo;
- “Fondo di svalutazione crediti finanziari”, per Euro migliaia 28.458 (Euro migliaia 22.682 al 31 dicembre 2014), che accoglie la stima della rettifica di valore (contabilizzata inizialmente nell'esercizio 2012, con un incremento nei primi nove mesi del 2015 di Euro migliaia 5.776), a fronte del rischio di parziale inesigibilità del credito finanziario per l'indennizzo che sarà liquidato a favore della Società al momento di subentro del nuovo concessionario, di cui al punto precedente. La variazione del periodo tiene conto della stima degli effetti derivanti dalla definizione delle perizie inerenti i progetti in corso di esecuzione, illustrata nel successivo paragrafo “Potenziamento ed ammodernamento della rete”.
- “Altre attività finanziarie” per prestiti a dipendenti, per Euro migliaia 793.

Al 30 settembre 2015 la posizione finanziaria netta complessiva della Società, inclusiva delle attività finanziarie non correnti, presenta un saldo positivo per Euro migliaia 150.497, mentre al 31 dicembre 2014 ammontava ad Euro migliaia 148.010. 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 150.470, contro Euro migliaia 147.984 al 31 dicembre 2014.

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>	30/09/2015	31/12/2014
Passività finanziarie correnti	(11.578)	(12.953)
Scoperti di conto corrente con istituti di credito	0	0
Finanziamenti a breve termine dalla Controllante	(11.578)	(12.953)
Disponibilità liquide	2.314	2.713
Denaro e valori in cassa	250	1.127
Depositi bancari e postali	2.064	1.586
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti	(9.264)	(10.240)
Finanziamenti a breve termine da Banco di Napoli	(245.301)	(244.343)
Altre passività finanziarie	(87)	(97)
Diritti concessori finanziari correnti	404.329	401.843
Altre attività finanziarie correnti	793	821
Altre attività e passività correnti	159.734	158.224
Crediti finanziari/(Indebitamento finanziario netto) a breve termine	150.470	147.984
Passività finanziarie non correnti	0	0
Indeb. Finanz. netto come da raccomandazione ESMA	150.470	147.984
Attività finanziarie non correnti	27	26
Altre attività finanziarie non correnti	27	26
Indebitamento finanziario netto complessivo	150.497	148.010

RENDICONTO FINANZIARIO

(Migliaia di Euro)

1/1-30/09/2015 1/1-30/09/2014

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO

Utile del periodo	9.283	2.995
Rettificato da:		
Ammortamenti	425	467
Accantonamenti a fondi	5.535	4.369
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività correnti	1	-4
Variazione netta (attività) passività per imposte (anticipate) differite	-1.274	-204
Altri costi (ricavi) non monetari	48	86
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	-3.776	-92

Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]	10.242	7.617
---	---------------	--------------

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO

Investimenti in attività autostradali	-8.262	-6.651
Investimenti in attività materiali	-70	-71
Investimenti in attività immateriali	0	0
Variazione di attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	-131	35

Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]	-8.463	-6.687
--	---------------	---------------

FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA

Rimborsi di finanziamenti	0	0
Nuovi finanziamenti	0	0
Dividendi corrisposti	-1.739	-870
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	936	-23

Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]	-803	-893
--	-------------	-------------

Incremento/(decremento) cassa ed equivalenti di cassa [a+b+c]	976	37
--	------------	-----------

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio del periodo	-10.240	-8.002
---	---------	--------

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine del periodo	-9.264	-7.965
--	---------------	---------------

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI	30.09.2015	30.09.2014
---	-------------------	-------------------

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio periodo	-10.240	-8.002
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	2.713	3.113
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-12.953	-11.115

Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine periodo	-9.264	-7.965
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	2.314	2.297
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-11.578	-10.262

Gestione finanziaria

Al 30 settembre 2015 le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti evidenziano un saldo negativo di Euro migliaia 9.264, contro un saldo negativo di Euro migliaia 10.240 al 31 dicembre 2014, 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 2014, nei primi nove mesi dell’esercizio in corso si evidenzia una variazione positiva delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti netti pari ad Euro migliaia 976 determinata dai seguenti flussi:

- “Flusso di cassa netto da attività d’esercizio”, positivo per Euro migliaia 10.242 (rispetto ad un valore positivo di Euro migliaia 7.617 del corrispondente periodo 2014). Tale cifra rappresenta essenzialmente il saldo tra l’utile del periodo, gli ammortamenti del periodo, la variazione del capitale d’esercizio, nonché la variazione dei fondi e rettifiche delle attività correnti;
- “Flusso di cassa netto per attività di investimento”, che evidenzia un impiego di risorse pari a Euro migliaia 8.463, essenzialmente in relazione agli investimenti autostradali in corso;
- “Flusso di cassa netto per attività finanziaria”, negativo per Euro migliaia 803, di cui Euro migliaia 1.739 relativi al dividendo corrisposto.

ANDAMENTO GESTIONALE

Traffico

Nel periodo gennaio – settembre 2015 i transiti totali hanno registrato un incremento del 4,42% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L' incremento dei transiti ha interessato sia i veicoli leggeri (4,63%) che i veicoli pesanti (2,15%).

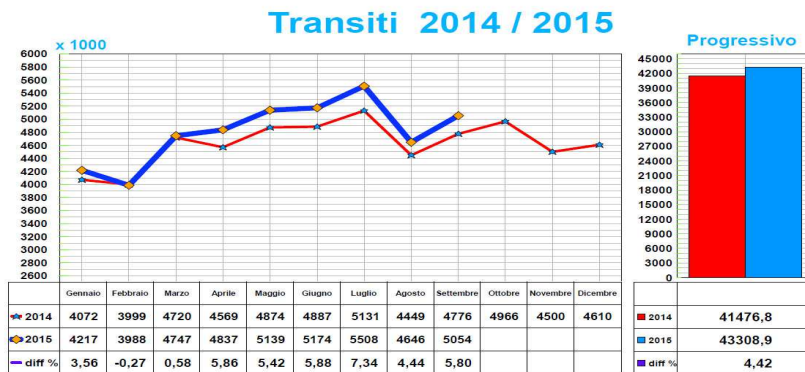
La ripartizione dei transiti per categorie è evidenziata nella presente tabella.

TRANSITI TOTALI			
Classi di veicolo		30.09.2015	30.09.2014
Veicoli leggeri	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	39.693	37.937 +4,63%
Veicoli pesanti	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	3.616	3.540 +2,15%
Totale	migliaia di transiti var. % su periodo precedente	43.309	41.477 +4,42%

I transiti corrispondono ad una percorrenza di 1.181,0 milioni di veicoli /km effettuata lungo l'autostrada.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa mensilizzata dei transiti dei primi nove mesi del 2015 confrontata con i dati relativi allo stesso periodo del 2014.

AUTOSTRADE MERIDIONALI



Tariffe

Richiesta di adeguamento tariffario per il 2015

Si evidenzia che nel corso del mese di ottobre 2014 la Società ha riproposto al Concedente (così come per l'anno 2013 e quindi per l'anno 2014) la richiesta di adeguamento tariffario per l'anno 2015 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 e quindi a tutto il mese di settembre del 2014) oltre alla componente per il recupero della inflazione programmata riferita al periodo 2013 – 2015).

Con il decreto n. 0000576 del 31 dicembre 2014 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per il 2015 non sono stati riconosciuti gli incrementi tariffari richiesti.

Al riguardo si ricorda che già 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, non sono stati riconosciuti, anche per il 2014, gli incrementi tariffari richiesti.

Tali Ministeri hanno addotto, e continuano a sostenere, quale motivazione del negato riconoscimento dell'adeguamento tariffario, l'intervenuta scadenza della Convenzione fissata al 31 dicembre 2012, ciò anche se 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 2015 le tariffe applicate (invariate rispetto a quelle del 2013 e quindi del 2014) sono le seguenti:

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

Richiesta di rimodulazione della tariffa differenziata

Dal 1° gennaio 2015, così come nel corso del 2014 e prima ancora nel 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 dicembre 2014 di uno scostamento negativo, rispetto all'isointroito perseguito.

La Società, anche in funzione di quanto sopra ha chiesto al Concedente la rimodulazione della tariffa differenziata nel 2015 per riassorbire lo scostamento prodottosi e perseguire l'isointroito nel nuovo anno.

Il Concedente con propria nota in data 31 dicembre 2014 ha fissato un incontro con la Società per valutare la richiesta di rimodulazione per il giorno 23 gennaio 2015. Tale incontro non ha poi avuto corso, per sopravvenuti impedimenti del Ministero e la Società ha provveduto a chiedere di poterlo nuovamente fissare dovendosi, in difetto, riproporre un altro contenzioso – analogo nei contenuti, e verosimilmente nel suo epilogo – rispetto a quello, di cui sopra si è detto, anche per la rimodulazione tariffaria per il 2015. In corso d'anno, come in seguito specificato è stato instaurato l'anzidetto contenzioso e si è successivamente registrata la nota del MIT in data 06 maggio 2015 con la quale il Concedente ha confermato che lo squilibrio per il mancato adeguamento della modulazione tariffaria sarebbe stato compensato alla Concessionaria a valere sul diritto di subentro.

Giudizio promosso avverso diniego adeguamento tariffario anno 2014

Nel corso del 2014 la Società ha attivato un ricorso innanzi al TAR Lazio e poi incardinatosi innanzi al TAR Campania – avendo il TAR Lazio declinato la propria competenza territoriale - per ottenere, previa sospensiva 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.

Il TAR Campania in data 28 maggio 2014 ritenendo che ad un primo esame sommario emergevano profili che inducono a ritenere fondato il ricorso **ha accolto la domanda incidentale di sospensione del provvedimento impugnato ai soli fini del riesame del provvedimento stesso, 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.

Il TAR Campania ha quindi emesso la propria sentenza n.00395/2015 con la quale, come richiesto dalla Società è stato annullato il provvedimento emesso dal MIT con il quale non sono stati concessi i richiesti aumenti tariffari. La sentenza ha rilevato, in particolare, che, anche per il periodo successivo all'originaria scadenza della Convenzione, la Società rimane titolare del rapporto concessorio e che la Convenzione resta "la fonte regolativa del rapporto" stesso. Non essendosi verificata alcuna "vicenda novativa dell'originario titolo concessorio, che deve pertanto ritenersi immutato per quanto concerne la gestione dell'autostrada anche per il periodo successivo alla scadenza del 31 dicembre 2012".

Con la sentenza è stato confermato, quindi, che la Società mantiene il titolo di concessionario, con i relativi diritti ed obblighi, sino a che non si sarà svolta la gara per una nuova aggiudicazione della concessione.

La sentenza è stata notificata al MIT in data 3 aprile 2015 e non è stata impugnata passando quindi in cosa giudicata.

Giudizio promosso avverso silenzio rifiuto su richiesta di rimodulazione della tariffa differenziata anno 2014

La Società ha promosso nel corso del 2014 un giudizio amministrativo nei confronti del Concedente avverso il silenzio rigetto dallo stesso serbato in merito alla richiesta rimodulazione della tariffa differenziata in vigore sulla A3 Napoli Salerno.

La Società aveva infatti dato evidenza al Concedente, nel dicembre 2013, con apposite rendicontazioni, che la tariffa risultava squilibrata a danno della Società, in quanto si è registrato, nel corso dello stesso 2013, un incasso inferiore rispetto all'isoindito perseguito per circa 860 Euro migliaia.

La Società aveva chiesto al Concedente di accertare quanto evidenziato 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.

La Società ha attivato un ricorso al TAR per ottenere, previa sospensiva 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 Campania ha esaminato in data 16 luglio 2014 il ricorso avverso il silenzio rigetto del MIT circa la richiesta della Società in merito alla rimodulazione della Tariffa Differenziata.

Il giudizio si è concluso con la sentenza n° 02470/2014 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.

In relazione al portato della richiamata sentenza del T.A.R. Campania – divenuta definitiva - il Concedente ha convocato la Concessionaria per un incontro svoltosi in data 15 ottobre 2014 formalizzando, con apposita verbalizzazione, 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 comunque essere posta a carico del Concessionario subentrante.

Giudizio promosso avverso silenzio rifiuto su richiesta di rimodulazione della tariffa differenziata anno 2015

Avverso il silenzio - rigetto del Ministero in ordine alla rimodulazione della tariffa differenziata anno 2015 la Società, in considerazione di quanto sopra evidenziato ha impugnato innanzi al TAR Campania la tacita determinazione del Ministero. Il ricorso è stato notificato al Ministero e quindi depositato al TAR in data 27 marzo 2015 acquisendo come numero di Reg il 1573/2015. Il TAR Campania ha emesso propria sentenza n.3158/2015 che ha, in parte, accolto il ricorso promosso da SAM affermando il diritto della Società a perseguire l'isointroito e per l'effetto dichiarando l'obbligo del MIT a pronunciarsi espressamente sul diritto della Concessionaria al rimborso degli importi effettivamente non incassati secondo i dati di fatturato evidenziati dalla Società al Concedente.

La sentenza è stata notificata in data 7 luglio al Concedente il quale, peraltro, nelle more della emissione della sentenza aveva indicato con propria nota n. 3416 del 6 maggio 2015 che gli importi relativi allo squilibrio prodottosi nel 2015 sarebbero stati riconosciuti in favore della Società a valere sul diritto di subentro di spettanza della Società stessa da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.

Giudizio avverso diniego adeguamento tariffario anno 2015

Analogamente a quanto già fatto in relazione al diniego posto all'adeguamento tariffario relativo all'anno 2014, la Società si è attivata per impugnare innanzi al TAR Campania il decreto interministeriale n. 0000576 del 31 dicembre 2014 (Ministeri Infrastrutture ed Economia) con il quale è stato negato l'adeguamento tariffario per l'anno 2015.

Il ricorso è stato notificato al MIT in data 27 febbraio 2015 si è in attesa che il TAR fissi la data di discussione dello stesso avendo la società presentato istanza di prelievo dello stesso.

Giudizio avverso silenzio rigetto per adozione piano finanziario di riequilibrio periodo 2013/2015

La Società ha proposto ricorso avverso il silenzio rigetto del MIT in ordine alla richiesta di adozione di un Piano Finanziario per il periodo di gestione della concessione dal 1° gennaio 2013 fino al 31 dicembre 2015 ovvero fino all'effettivo subentro del nuovo concessionario. Tale richiesta era già stata avanzata al MIT con nota in data 7 novembre 2014 e reiterata con nota in data 9 febbraio 2015 cui non ha fatto seguito alcun

concreto provvedimento da parte del Concedente.

Il TAR Campania con Sentenza 04177/2015 ha accolto il ricorso della Società riconoscendo che la stessa, in quanto attuale concessionaria ha titolo per chiedere la adozione di un Piano Economico Finanziario e di ottenere riscontro da parte del Concedente. La sentenza ha quindi statuito l'illegittimità del silenzio serbato dal concedente sulle istanze di adozione di un Piano Economico Finanziario per il periodo concessorio 2013/2015 ordinando che la sentenza stessa sia eseguita dall'Autorità Amministrativa.

POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE

DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA DI MESSA IN SICUREZZA

In data 14 marzo 2015 la Società ha completato i lavori per l'adeguamento della sezione autostradale come previsto dal piano di messa in sicurezza approvato dal MIT.

Riguardo il programma unitario di pavimentazioni lo stesso è stato completato.

Relativamente all'agibilità dei lotti si illustra che:

- è stata conseguita l'agibilità in data 29 gennaio 2013 del lotto relativo al nuovo svincolo di Angri;
- è stata conseguita l'agibilità in data 29 luglio 2014 del lotto relativo all'ampliamento della Stazione di Barra Ponticelli;
- è stata conseguita l'agibilità in data 27 gennaio 2015 del lotto relativo alla terza corsia tra il km 17+658 e il km 19+269;
- è stato avviato il percorso funzionale ad ottenere l'agibilità per il lotto relativo alla terza corsia tra il km 19+269 e il km 22+400.

DEFINIZIONE DELLE PERIZIE INERENTI I PROGETTI IN CORSO DI ESECUZIONE

Come illustrato nella Relazione finanziaria annuale dei precedenti esercizi, si ricorda che per i lotti di lavori per il potenziamento a tre corsie dell'autostrada A3 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 - nel novembre del 2012 - ricorso al TAR Campania avverso i suddetti provvedimenti ritenendo non poter accogliere i tagli disposti che costituivano, di fatto, un pregiudizio economico per la Società stessa. A seguito di un chiarimento con il 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 - in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione - ha presentato al MIT nel giugno del 2013 delle nuove perizie.

Queste perizie definiscono e valorizzano le opere compiute (come da Programma di Messa in sicurezza approvato dal Concedente) quale sottoinsieme rispetto a quelle previste nei progetti precedentemente approvati con provvedimenti amministrativi oggetto delle richiamate impugnative, e forniscono evidenze al Concedente circa i punti oggetto di controversia nei richiamati ricorsi per i quali la Società riteneva di doversi determinare una diversa valorizzazione.

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.

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 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 poi approvato con nota prot. SVCA 9629 del 30/10/2014 da parte del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura di Vigilanza Concessionari Autostradali in linea con le stesse valorizzazioni già presenti per tali finalità nei progetti di potenziamento dell'autostrada già approvati.

Secondo quanto richiesto dal Concedente si è provveduto a redigere il progetto 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 dicembre 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, per quanto attiene alla relativa realizzazione, 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 con i vigenti elenchi prezzi ANAS. I progetti sono stati consegnati al Concedente nel giugno 2014 e quindi da questo inseriti nella documentazione di gara per l'assegnazione della concessione. Nel mese di maggio del 2015 il Ministero ha emesso i provvedimenti di approvazione delle perizie presentate.

L'approvazione delle perizie presentate nel 2014 - intervenuta prima della pronuncia da parte del TAR sui ricorsi precedentemente proposti – li ha di fatto resi improcedibili in quanto i provvedimenti impugnati sono stati, di fatto, sostituiti dai nuovi provvedimenti di approvazione delle perizie ripresentate dalla Società.

A seguito di ciò i ricorsi a suo tempo presentati sono stati abbandonati.

In relazione ai provvedimenti di approvazione delle perizie di variante presentate da SAM nel dicembre del 2014 ed approvati dal MIT nel maggio del corrente anno sono stati svolti degli approfondimenti per verificare la condivisibilità dei contenuti dei provvedimenti approvativi disposti dal Concedente rispetto alle ipotesi in precedenza discusse con il Concedente stesso per individuare una soluzione condivisa in grado di superare i ricorsi in precedenza avanzati dalla Società.

La predetta analisi ha evidenziato la sostanziale rispondenza dei provvedimenti approvativi rispetto alle perizie da ultimo presentate dalla concessionaria; per quanto attiene la voce "Lavori" ha riconosciuto tutti gli importi espressi dalla concessionaria, sia per quanto riguarda le lavorazioni pregresse che per quelle comprese nel programma di messa in sicurezza.

Per le motivazioni anzidette si è valutato che i provvedimenti amministrativi di approvazione delle perizie proposte consentano di conseguire, anche in funzione della attività, ancora da svolgere, di accertamento del Diritto di Subentro, il risultato atteso di una maggiore e più corretta valorizzazione degli interventi eseguiti. In considerazione di ciò, e sempre per quanto sopra illustrato, la Società ha valutato di non dover attivare delle impugnative degli anzidetti provvedimenti amministrativi.

*
* * *
* * * *

Gli investimenti realizzati nel periodo gennaio – settembre 2015 ammontano a circa 8,3 milioni di Euro (riferiti per 5,4 milioni di euro a “Lavori” e 2,9 milioni per “Somme a Disposizione”).

Nel complesso, il piano di ammodernamento ha comportato, a tutto il 30 settembre 2015, investimenti per nuove opere per circa 542,0 milioni di Euro (di cui 93 milioni per opere già concluse ed ammortizzate).

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 2015.

La Società ha attivato un ricorso giurisdizionale per ottenere il pagamento degli importi di sua spettanza e nel frattempo ha formulato due diffide nei confronti dell’amministrazione regionale.

GESTIONE OPERATIVA DELLA RETE

Manutenzione

Gli interventi manutentivi realizzati nei primi nove mesi del 2015 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 7,9.

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

Sicurezza

Nel corso dei primi nove mesi del 2015 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 gennaio – settembre 2015 un numero totale di sinistri (compresi quelli avvenuti all'interno delle pertinenze) pari a 140, contro i 120 del corrispondente periodo del 2014; il numero dei feriti è pari a 177, contro gli 125 registrati nel 2014. Infine, nei primi nove mesi dell'anno si sono verificati 3 incidenti mortali con 3 decessi. 1 decesso nel corrispondente periodo del 2014.

Il tasso globale dell'incidentalità, rappresentato dal numero totale di sinistri ogni 100 milioni di chilometri percorsi, registra un incremento essendo pari a 11,85 contro un valore di 10,61 come rilevato nel corso dell'omologo periodo 2014 (i dati comunicati nel presente paragrafo sono da considerare provvisori in quanto suscettibili di essere aggiornati con periodiche successive comunicazioni sulla base delle rilevazioni da parte delle forze dell'ordine per sinistri in cui non si registra l'intervento di personale della società).

Esazione

Al 30 settembre 2015 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 70,3% del totale dei transiti.

La quota relativa ai transiti Telepass ha raggiunto il 56,8%, con un incremento di circa 0,1 punti percentuali rispetto a fine 2014.

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, in quella al 31 dicembre 2013 ed in quella al 31 dicembre 2014, 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 sono 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 S.p.A. di una nuova concessione; 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 ha comportato l'avvio delle fasi successive della gara per il riaffidamento della concessione Napoli-Pompei-Salerno. Infatti si è avuto contezza del fatto che è stato nominato il RUP e insediata la commissione deputata allo svolgimento della gara per l'individuazione del nuovo concessionario della A3 Napoli – Salerno previo svolgimento della fase di prequalifica dei concorrenti che hanno chiesto di partecipare alla gara.

Nel mese di febbraio 2015 la Società ha ricevuto la lettera di invito trasmessa agli operatori economici prequalificati e in data 23 aprile 2015 ha presentato la propria offerta nell'ambito della medesima gara.

Nel corso della prima parte della procedura di gara il Concedente, riscontrando i quesiti posti dai partecipanti alla gara, ha confermato, tra l'altro, che (<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3769>):

- 1 - Con riferimento alla richiesta della Società (descritta nel precedente paragrafo "Tariffe") circa il rimborso degli oneri conseguenti al mancato riequilibrio del rapporto concessorio per il periodo intercorrente dal 1 gennaio 2013 al 31 dicembre 2015, e comunque fino all'effettivo subentro del nuovo Concessionario, si conferma che il concessionario subentrante si dovrà far carico di detti oneri, qualora riconosciuti all'esito del contenzioso, che rientrano tra i rapporti attivi e passivi inerenti la concessione in essere, provvedendo al relativo pagamento direttamente al Concessionario uscente.
- 2 - La definizione di tutti gli oneri derivanti dal contenzioso pendente tra Concessionario uscente e Concedente, comprensivo anche degli oneri di cui al precedente punto 1, verrà effettuata prima della

sottoscrizione del contratto di concessione con il Concessionario che verrà individuato a valle della presente procedura concorsuale.

- 3 - Gli oneri derivanti dal contenzioso pendente tra Concessionario uscente e Concedente, comprensivo anche degli oneri di cui al precedente punto 1, dovranno essere corrisposti dal Concessionario subentrante contestualmente al pagamento del valore massimo di indennizzo nei termini e con le modalità riportate nella lettera di invito.

Si è quindi insediata la Commissione di gara che ha avviato, a partire dal 4 maggio 2015, l'apertura delle buste contenenti le offerte dei partecipanti al fine di attribuire i punteggi previsti dal bando relativamente ai vari elementi identificati nel bando e, quindi, addivenire all'individuazione del nuovo concessionario.

In data 14 luglio 2015 la Commissione di Gara ha aperto l'ultima busta contenente l'offerta economica dei concorrenti ma alla data di redazione del presente Resoconto Intermedio di Gestione non si ha notizia dell'esito dell'analisi delle anzidette offerte economiche e dell'attribuzione dei punteggi finali alle offerte in gara.

Al momento non risulta possibile prevedere con esattezza 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 rimanda a quanto descritto in precedenza nel paragrafo "Ammodernamento e potenziamento della rete" in merito alla intervenuta approvazione delle Perizie di variante presentate dalla Società al Concedente.

*
* * *
* * * *

Per quanto riguarda la gestione corrente, nel corso dei primi nove mesi del 2015 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. Il procedimento è in prosieguo istruttoria dibattimentale ed escussione testi. Il processo è stato rinviato all'udienza del 5 novembre 2015 per escussione ulteriore testi della lista del PM.

GOVERNANCE SOCIETARIA

L'Assemblea degli Azionisti di Autostrade Meridionali S.p.A., riunitasi in prima convocazione il giorno 14 aprile 2015, ha, tra l'altro, deliberato di determinare in sette il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2015, 2016 e 2017 ed ha stabilito l'emolumento complessivo al Consiglio di Amministrazione ed al Comitato per il Controllo Interno e per la Corporate Governance. L'Assemblea ha nominato il Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2015, 2016 e 2017 nelle persone dei Signori:

- dalla lista presentata dal Socio di maggioranza Autostrade per l'Italia, l'avv. Pietro Fratta, l'on. dott. Paolo Cirino Pomicino, il dott. Giulio Barrel, il dott. Gabriele Di Cintio, la dott.ssa Carolina Fontecchia (indipendente) ed la dott.ssa Roberta Neri (indipendente);
- dalla lista presentata dai Soci aderenti al patto parasociale, (Sigg.ri Riccardo de Conciliis, Massimo de Conciliis, Sibilla Fiorentino e Paolo Fiorentino), il dott. Paolo Fiorentino (indipendente).

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 14 aprile 2015 ha infine deliberato la nomina del Collegio Sindacale per gli esercizi 2015, 2016 e 2017 e la determinazione dei relativi compensi. Il nuovo Collegio Sindacale risulta così composto:

- dott. Rossana Tirone, Presidente, designato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze;
- dott. Ennio Crisci, Sindaco effettivo, designato dall' Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- (dalla lista presentata dal Socio di maggioranza Autostrade per l'Italia S.p.A.) il prof. Mario Venezia (Sindaco effettivo) ed la dott.ssa Anna Rita de Mauro (Sindaco supplente);
- (dalla lista presentata dai Soci aderenti al patto parasociale, Sigg.ri Riccardo de Conciliis, Massimo de Conciliis, Sibilla Fiorentino e Paolo Fiorentino), il dott. Arduino Abiosi e il dott. Mauro Secchi (Sindaci effettivi) ed il dott. Gennaro Abiosi (Sindaco supplente).

Il Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015 ha nominato Presidente l'avv. Pietro Fratta, Vice Presidente l'on dott. Paolo Cirino Pomicino e Amministratore Delegato il dott. Giulio Barrel.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015 ha inoltre nominato i componenti il Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance nelle persone dei Signori: dott. Paolo Fiorentino, dott.ssa Carolina Fontecchia e dott.ssa Roberta Neri. Il Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance riunitosi in data 14 aprile 2015 ha nominato il proprio Presidente nella persona della dott.ssa Carolina Fontecchia.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015 ha altresì nominato il Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate nelle persone dei Signori: dott. Paolo Fiorentino, dott.ssa Carolina Fontecchia e dott.ssa Roberta Neri. Il Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate riunitosi in data 14 aprile 2015 ha nominato il proprio Presidente nella persona della dott.ssa Carolina Fontecchia.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015 ha nominato ai sensi del D.lgs. 231/2001 e s.m. i componenti l'Organismo di Vigilanza nelle persone dei Signori: dott. Giandomenico Lepore (Coordinatore), dott. Alfredo Pellegrini e dott. Stephane Rabuffi.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 aprile 2015 ha, altresì, confermato Amministratore Incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi il dott. Giulio Barrel.

In pari data il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 25 bis dello Statuto sociale ed in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 154 – bis del Testo Unico della Finanza, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, ha confermato il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nella persona del dirigente dell'area amministrazione, finanza e controllo di gestione: dott. Arnaldo Musto.

Il Consigliere dott.ssa Roberta Neri ha comunicato le proprie dimissioni dall'incarico di Consigliere di Amministrazione di Autostrade Meridionali a far data dal 1° settembre 2015 per effetto di accertata incompatibilità di tale ruolo con altro rilevante incarico dalla stessa assunto in altro Ente successivamente alla nomina nel Consiglio di Autostrade Meridionali. Il Consigliere Neri ha comunicato le proprie dimissioni anche dal Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate e dal Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance della Società.

Il Consiglio di Amministrazione, quindi, in data 23 ottobre 2015, ha nominato per cooptazione, quale nuovo Consigliere di Amministrazione la Prof. Cristina De Benetti che ha fatto avere un proprio CV in cui attesta la sussistenza dei requisiti previsti dalla normativa vigente per l'assunzione della carica e di indipendenza.

Il Consiglio di Amministrazione in pari data ha nominato la Prof. Cristina De Benetti quale componente del Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate e del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance della Società.

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., le cui azioni sono quotate al Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A.. Alla data di predisposizione del presente Resoconto intermedio di gestione Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia S.p.A., pur non esercitando attività di direzione e coordinamento nei confronti di quest'ultima.

La compagine sociale al 30 settembre 2015 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	99.503	2,27%
FLOTTANTE	1.476.072	33,75%
TOTALE	4.375.000	100,00%

In data 18 marzo 2015 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	3.200	0,073%	1,565
de Conciliis Riccardo (1)	99.503	2,274%	48,661
Fiorentino Paolo (2)	50.889	1,163%	24,887
Fiorentino Sibilla (3)	50.890	1,163%	24,887
TOTALE	204.482	4,673%	100,000

(1) di cui n. 64.503 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. date in usufrutto a favore del sig. Massimo de Conciliis.
(2) di cui n. 32.251 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. date in usufrutto a favore del sig. Massimo de Conciliis.
(3) di cui n. 32.252 azioni ordinarie di Autostrade Meridionali S.p.A. date in usufrutto a favore del sig. Massimo de Conciliis.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel periodo gennaio - settembre 2015 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 2015 – 2017, 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, 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 2015

La Società avuto riguardo al fatto che alla data del 15 ottobre 2015 non si conoscono ancora i risultati della procedura di gara per l'assegnazione della nuova Concessione della A3 Napoli – Salerno e quindi che i tempi per lo svolgimento della verifica della anomalia e di tutti gli altri adempimenti previsti dalle normative di settore e dalla lettera di invito richiederanno alcuni mesi, ha ritenuto che sussista la probabilità che nei primi mesi del 2016 sarà ancora nella gestione dell'infrastruttura autostradale.

In considerazione di ciò e del portato delle sentenze emesse dal TAR Campania (già illustrate nel paragrafo "Tariffe", cui si rinvia) ha ritenuto di dover presentare istanza al Concedente per ottenere l'adeguamento tariffario per l'anno 2016 per il recupero dell'inflazione programmata per l'anno 2016 ed il recupero dell'inflazione programmata non riconosciuta negli anni 2013, 2014 e 2015 oltre alla remunerazione degli investimenti effettuati dalla società e non già remunerati con l'ultimo adeguamento tariffario concesso (anno 2012).

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE DELL'ANNO 2015

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

La Società sta comunque provvedendo alla prosecuzione nella gestione dell'autostrada oltre tale termine del 31 dicembre 2012, come stabilito dall'art. 5.1 della Convenzione Unica e come richiesto dal Concedente.

In tale scenario i ricavi della gestione dovranno 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 equilibrio stabilito dalla vigente normativa.

Relativamente alla 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, nel mese di febbraio 2015, la Società ha ricevuto la lettera di invito trasmessa agli operatori economici prequalificati e in data 23 aprile 2015 ha presentato la propria offerta nella gara bandita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'affidamento della nuova concessione della A3 Napoli-Salerno.

In data 14 luglio 2015 la Commissione di Gara ha aperto l'ultima busta contenente l'offerta economica dei concorrenti ma alla data di redazione del presente resoconto intermedio non si ha notizia dell'esito dell'analisi

delle anzidette offerte economiche e dell'attribuzione dei punteggi finali alle offerte in gara.

Al momento, comunque, non risulta possibile prevedere con esattezza quando si completerà il suddetto processo di gara e di subentro.

In ogni caso, la prosecuzione dell'attività aziendale e la restituzione dei finanziamenti concessi alla Società sarà garantita o dall'aggiudicazione in capo ad Autostrade Meridionali di una nuova concessione, o dall'incasso dell'indennizzo versato dal concessionario subentrante.

Si continua a registrare un quadro macroeconomico poco favorevole e l'invarianza tariffaria determinata dalle scelte del Concedente.

Ciò è risultato compensato dall'incremento di traffico registratosi nei primi mesi del 2015 per effetto del completamento della linearizzazione dell'asse autostradale.

Inoltre la gestione finanziaria sarà influenzata dalla minore incidenza degli oneri finanziari a causa del minor costo dell'indebitamento rispetto allo scorso esercizio.

Si prefigura pertanto, per l'intero esercizio 2015, un andamento della gestione migliorativo rispetto all'omologo periodo del precedente anno.

Non si prevedono, in questo periodo di gestione ordinaria, altri elementi di possibile novità sotto il profilo della 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 altre 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 30/09/2015" corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

Napoli, 23 ottobre 2015

Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari
Arnaldo Musto