



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

## Comunicato Stampa

### APPROVATO IL PROGETTO DI RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2021

- I ricavi netti da pedaggio crescono nell'esercizio 2021 del 25,8% per effetto del traffico (+25,6%) in conseguenza della minore incidenza degli effetti della pandemia rispetto all'esercizio 2020, la voce "Altri ricavi" include 5,5 milioni di euro a valere sul "Diritto di Subentro" in relazione alle opere realizzate nel 2019 e 2020 i cui costi erano stati rilevati nel conto economico di tali esercizi. I Ricavi totali, pertanto, si attestano a 89,9 milioni di euro, in crescita del 32,7% rispetto all'esercizio 2020 (67,7 milioni di euro).
- Margine Operativo Lordo (EBITDA) pari a 29,8 milioni di euro, in aumento rispetto agli 11,2 milioni di euro del 2020 principalmente per l'effetto dell'aumento dei ricavi da pedaggio.
- EBIT pari a 29,0 milioni di euro in incremento rispetto ai 10,4 milioni di euro del 2020.
- Utile del periodo è pari a 16,0 milioni di euro, in aumento rispetto ai 4,0 milioni del 2020.
- Cash flow operativo pari a 16,5 milioni di euro rispetto ad un cash flow operativo del 2020 pari a 2,2 milioni di euro.
- Convocata l'Assemblea per l'approvazione del bilancio 2021, formulata proposta di distribuzione di un dividendo pari a euro 1,80 per azione

**Napoli, 22 febbraio 2022** – Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade Meridionali S.p.A., riunitosi sotto la Presidenza dell'Avv. Pietro Fratta, ha approvato il progetto di Relazione Finanziaria annuale al 31/12/2021 redatto secondo i Principi Contabili Internazionali (IFRS), la Relazione sulla gestione e l'allegata Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Ad oggi non è stata ancora completata l'attività di revisione del bilancio oggetto del presente comunicato stampa.

Si evidenzia che il presente comunicato stampa, ed il relativo contenuto, è emanato anche su richiesta della Consob in relazione alla lettera di richiesta di diffusione di informazioni da questa inviata alla Società in data 2 aprile 2020, ai sensi dell'art. 114 del D.Lgs. 58/1998 (TUF).

## Risultati

Si ricorda che tenuto conto dell'avvenuta scadenza della concessione al 31.12.2012 nonché della richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di proseguire dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione, 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.

Il **"Totale ricavi"** dell'esercizio 2021 risulta pari ad Euro migliaia 89.885 contro gli Euro migliaia 67.710 del 2020 ed evidenzia una variazione positiva di Euro migliaia 22.175 (32,75%).

I **"Ricavi netti da pedaggio"** del 2021 sono pari a Euro migliaia 81.622 e presentano un incremento complessivo di Euro migliaia 16.769 (+25,86%) rispetto al 2020 (Euro migliaia 64.853), determinato essenzialmente dall'incremento dei volumi di traffico in relazione alla ripresa degli spostamenti delle persone e delle attività economiche, in conseguenza dell'avanzamento della campagna vaccinale e dell'allentamento dei provvedimenti governativi e regionali di restrizione alla mobilità derivanti dell'emergenza sanitaria rispetto al lockdown della primavera 2020.

I livelli di traffico restano tuttavia ancora inferiori rispetto ai livelli pre-pandemia (-9,3% rispetto al 2019).

Gli **"Altri ricavi operativi"** ammontano ad Euro migliaia 8.263 contro Euro migliaia 2.857 registrati nel 2020. La variazione positiva di Euro migliaia 5.406 deriva essenzialmente dalla rilevazione di un componente economico positivo non ricorrente, pari ad Euro migliaia 5.546, dovuto al riconoscimento nel corso dell'anno 2021 da parte del Concedente, quale incremento del credito per "Diritto di Subentro", dei costi sostenuti dalla Società a fronte delle opere civili realizzate nel 2019 e 2020 per la "Galleria Castello", "Pese Dinamiche" e "Riqualfica Barriere di sicurezza Viadotto S. Giovanni", i cui costi erano stati rilevati nel conto economico di tali esercizi.

I **"Costi esterni gestionali"**, pari ad Euro migliaia 25.492 contro Euro migliaia 26.204 del 2020, evidenziano un decremento di Euro migliaia 712 (-2,72%). Tale variazione in diminuzione deriva essenzialmente da maggiori interventi eseguiti nel 2020 in ambito di manutenzione non ricorrente.

La voce **"Oneri concessori"** si incrementa di Euro migliaia 2.280 rispetto all'esercizio 2020 in relazione all'incremento dei ricavi da pedaggio.

Il **"Costo del lavoro netto"** risulta pari a Euro migliaia 22.705, con un incremento di Euro migliaia 347 rispetto all'esercizio 2020 (+1,55%), in tale voce sono inclusi anche gli accantonamenti (Euro migliaia 386) ed i rilasci (Euro migliaia 1.442) dei fondi per rischi ed oneri derivanti dai contenziosi in essere con il personale.

L'incremento nel 2021 è dovuto principalmente all'aumento del costo unitario medio (+9,47%), alla politica di incentivazione all'esodo, e all'incremento degli oneri per distacchi, parzialmente compensati dalla dinamica dell'organico medio

dell'esercizio (-6,38 unità), dalla variazione positiva (rilasci netti) dei fondi rischi ed oneri del personale sull'EBITDA per ca. Euro migliaia -1.213, dai minori costi per Amministratori e Piani di incentivazione di lungo periodo.

La "**Variazione operativa dei Fondi**" è negativa per Euro migliaia 572 a fronte di un valore positivo di Euro migliaia 1.112 dell'esercizio 2020, e rappresenta l'ammontare degli accantonamenti netti (ovvero al netto dei rilasci effettuati nell'esercizio) dei fondi per rischi ed oneri, correnti e non correnti, in relazione all'aggiornamento delle stime delle passività ritenute probabili a carico della Società.

Il "**Margine operativo lordo**" (EBITDA), pari ad Euro migliaia 29.787 contro Euro migliaia 11.211 del 2020, presenta un incremento pari ad Euro migliaia 18.576 riconducibile principalmente all'effetto dell'aumento dei ricavi da pedaggio.

Gli "**Ammortamenti**" ammontano ad Euro migliaia 664 (Euro migliaia 643 nel 2020) e si riferiscono ad ammortamenti stanziati per la quota di competenza dell'esercizio.

La "**Svalutazione e ripristini di valore**" presentano un valore negativo pari a Euro migliaia 104, a fronte di un valore negativo di Euro migliaia 150 dell'esercizio precedente. Tale valore è da riferirsi alla svalutazione dei crediti per recupero mancato pagamento pedaggio.

Il "**Risultato Operativo**" (EBIT) è pari ad Euro migliaia 29.019 contro Euro migliaia 10.418 del 2020 ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 18.601 (+178,55%), in relazione a quanto precedentemente illustrato.

I "**Proventi (Oneri) finanziari**" sono negativi per Euro migliaia 4.850, contro Euro migliaia 4.448 dell'anno precedente. Gli oneri finanziari (Euro migliaia 5.112) sono essenzialmente riferiti al contratto di finanziamento sottoscritto con Intesa Sanpaolo nel 2015 e all'"Atto modificativo ed integrativo del contratto di finanziamento datato 14 dicembre 2015" sottoscritto in data 29 luglio 2020, nonché al costo della garanzia prestata dalla controllante Autostrade per l'Italia S.p.A. a favore del suddetto istituto. I proventi finanziari (Euro migliaia 262) sono sostanzialmente riferiti a proventi per interessi attivi maturati sul contratto di time deposit intercompany in essere con la controllante, rinnovato da ultimo in data 27 dicembre 2021 con scadenza al 30 giugno 2022.

Il "**Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento**", pari ad Euro migliaia 24.169, presenta un incremento di Euro migliaia 18.199 rispetto al risultato dell'esercizio precedente pari ad Euro migliaia 5.970, essenzialmente legato all'aumento del Risultato Operativo.

Gli "**Oneri e proventi fiscali**" risultano pari ad Euro migliaia 8.146 (imposte correnti per Euro migliaia 7.916, imposte relative ad esercizi precedenti per positivi Euro migliaia 124 ed imposte anticipate e differite per Euro migliaia 354), contro un valore di Euro migliaia 1.940 per il 2020. Sull'incremento della voce incide essenzialmente il maggiore risultato fiscale conseguito nell'esercizio 2021.

L' "**Utile dell'esercizio**" (che non differisce dal "Risultato delle attività operative in funzionamento") è pari ad Euro migliaia 16.023 ed evidenzia un incremento di Euro migliaia 11.993 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (Euro migliaia 4.030).

Il "**Patrimonio netto**" risulta pari ad Euro migliaia 195.274 (Euro migliaia 181.439 a fine 2020) ed evidenzia un incremento netto di Euro migliaia 13.835, dovuto all'utile dell'esercizio 2021, pari a Euro migliaia 16.023, al netto dei dividendi deliberati nel corso dell'Assemblea Ordinaria dei Soci dell'8 aprile 2021 (Euro migliaia 2.187).

Al 31 dicembre 2021 l'**indebitamento finanziario netto** della Società presenta un saldo positivo per Euro migliaia 222.877 mentre al 31 dicembre 2020 ammontava ad Euro migliaia 203.429.

Il "**Cash flow operativo**" è pari a 16,5 milioni di euro rispetto ad un cash flow operativo del 2020 pari a 2,2 milioni di euro.

La Società ha consuntivato **investimenti** nell'esercizio 2021 per un importo pari a circa 2,9 milioni di euro.

## Convocazione Assemblea degli Azionisti

I Signori Soci sono convocati in Assemblea Ordinaria presso la sede legale in Napoli, Via G. Porzio, 4 - Centro Direzionale Isola A/7, per il giorno 30 marzo 2022, alle ore 11,00, in prima convocazione, ed occorrendo in seconda convocazione per il giorno 31 marzo 2022, stesso luogo ed ora per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.
  - 1.1. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione legale; deliberazioni inerenti e conseguenti.
  - 1.2. Proposta in merito alla destinazione dell'utile di esercizio; deliberazioni inerenti e conseguenti.
2. Relazione sulla Politica in materia di Remunerazione e sui compensi corrisposti ai sensi dell'art. 123-ter del Decreto Legislativo del 24 febbraio 1998 n. 58.
  - 2.1. Approvazione della prima sezione della Relazione - Politica in materia di Remunerazione 2022 (deliberazione vincolante).
  - 2.2. Deliberazione non vincolante sulla "seconda sezione" della Relazione – Relazione sui Compensi corrisposti 2021.

## Proposta di dividendo

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea dei Soci, di cui è prevista, da Calendario Eventi Societari, la prima convocazione in data 30 marzo 2022, di destinare quota parte dell'utile di esercizio, pari ad Euro 7.875.000 per il pagamento del dividendo, pari ad euro 1,80 per ciascuna delle 4.375.000 azioni al lordo delle ritenute di legge, cui dare luogo a partire dal 6 aprile 2022 tramite gli intermediari aderenti alla gestione accentrata presso la Monte Titoli S.p.A., con stacco della cedola n. 32 in data 4 aprile 2022. La record date è prevista per il 5 aprile 2022.

## Eventi significativi in ambito regolatorio ed evoluzione prevedibile della gestione

### ***(i) Status della procedura di gara per la selezione del concessionario subentrante***

Come è noto la concessione per l'esercizio della A3 Napoli-Pompei Salerno è scaduta il 31 dicembre 2012.

Nel richiamare integralmente l'informativa presentata nella Relazione Finanziaria annuale pubblicata nei vari esercizi, a partire da quello chiuso al 31 dicembre 2012, si riportano nel seguito le ultime evoluzioni fino alla data di pubblicazione del presente documento.

In data 21 ottobre 2020 il Tribunale Amministrativo della Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali avverso il provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio Stabile SIS s.c.p.a. ("SIS") della gara per l'assegnazione della concessione dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno. La sentenza è stata quindi appellata, con ricorso al Consiglio di Stato depositato il 26 gennaio 2021.

Nell'udienza del 4 marzo 2021 Autostrade Meridionali ha rinunciato alla istanza di sospensiva formulata in ricorso e il giudizio è stato rinviato per la discussione sul merito al 28 ottobre 2021. In tale data si è svolta l'udienza per la discussione di merito e la causa è stata trattenuta in decisione. In data 3 agosto 2021 il Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ha comunicato alla Società che in data 29 luglio 2021 è stato stipulato il contratto di concessione di cui alla procedura di gara per la gestione della A3 tra il MIMS e la società di progetto Salerno Pompei Napoli S.p.A., costituita dall'aggiudicatario Consorzio Stabile SIS S.c.p.a..

Con sentenza del 4 febbraio 2022, il Consiglio di Stato ha definito tale giudizio rigettando l'appello proposto da Autostrade Meridionali S.p.A., ritenendo, in sintesi, che le valutazioni svolte dalla Stazione Appaltante in ordine all'offerta del Consorzio Stabile SIS s.c.p.a. fossero esenti da vizi.

Per effetto di tale pronuncia, il provvedimento di aggiudicazione a favore del Consorzio SIS risulta quindi definitivamente confermato e nei prossimi mesi – all'esito delle negoziazioni ancora in corso con il Concedente per la definizione del valore di subentro, descritto nel seguito - è atteso il subentro del nuovo concessionario nella attività di gestione e manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

A tale riguardo, si segnala che successivamente a tale sentenza il MIMS, dell'8 febbraio 2022, ha comunicato alla Società che la Corte dei Conti ha ammesso alla registrazione senza osservazioni il Decreto interministeriale recante l'approvazione della Convenzione sottoscritta il 29 luglio 2021 (tra il MIMS e la Società di progetto del Consorzio SIS) per l'affidamento della concessione autostradale dell'A3.

Pertanto, si è venuto a determinare uno scenario nel quale risulta già avvenuta, in sintesi:

- (a)** la definitiva conferma in sede giudiziale, con la suddetta sentenza del Consiglio di Stato del 4 febbraio 2022, della legittimità del provvedimento di aggiudicazione della concessione al Consorzio SIS ,
- (b)** la stipula - in data 29 luglio 2021 - della convenzione tra MIMS e Società di progetto del Consorzio SIS per l'affidamento della concessione;
- (c)** la registrazione della suddetta convenzione da parte della Corte dei Conti in data 8 febbraio 2022.

Nel delineato contesto, pur non potendo allo stato individuarsi con esattezza la data a decorrere dalla quale avverrà l'effettivo subentro del Consorzio SIS, è verosimile che nei prossimi mesi si concluderà la negoziazione ad oggi in corso per definire l'ammontare dovuto alla Società a titolo di "diritto di subentro" (già iscritto dalla Società nell'ambito delle attività finanziarie)

e, conseguentemente, la Società – con l'ingresso del Consorzio nel rapporto concessorio – verrà definitivamente estromessa dalla gestione dell'A3.

Sul punto, si segnala, infatti, che - come evidenziato dal MIMS del 3 agosto 2021, in occasione della comunicazione della avvenuta sottoscrizione del Contratto di concessione con il Consorzio SIS per la gestione dell'A3 - l'efficacia di tale contratto è stata subordinata, oltre che alla registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto di approvazione dello stesso (già avvenuta lo scorso 8 febbraio 2022), *“alla corresponsione del valore di subentro a favore del concessionario uscente ...entro il termine di 60 (sessanta) giorni decorrenti dalla data di registrazione del medesimo decreto interministeriale”*.

Gli Amministratori stanno, pertanto, valutando le strategie aziendali da porre in essere successivamente al subentro che includono, secondo le previsioni dello statuto sociale, la possibilità di prendere parte a gare per la realizzazione e/o gestione di altre infrastrutture autostradali, anche attraverso altre società.

### ***(ii) Stato di implementazione del “Piano Economico Finanziario” per il periodo di ultrattività della Concessione***

Nel richiamare integralmente le informative presentate nella Relazioni Finanziarie annuali pubblicate nei vari esercizi, a partire da quello chiuso al 31 dicembre 2012 e fino alle Relazione relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, circa la richiesta avanzata dalla Società in merito alla adozione di un Piano Economico Finanziario di Riequilibrio, si riportano nel seguito i principali eventi allo stesso correlati ad oggi intervenuti.

In data 24 maggio 2019 Autostrade Meridionali aveva inviato al MIMS la proposta di Piano Economico Finanziario (“PEF”) per regolare il rapporto concessorio per il periodo 2013 – 2022 (o comunque fino al più breve termine di subentro del nuovo concessionario in esito della gara pubblica) redatta ai sensi della Delibera CIPE 39/2007; essendo quindi trascorso infruttuosamente il termine previsto dalla convenzione per l'approvazione dello stesso la Società aveva proposto ricorso in data 25 ottobre 2019 innanzi al TAR Campania per ottenere:

- (i) l'annullamento del silenzio-rigetto sulla proposta di PEF presentato il 24 maggio 2019;
- (ii) la fissazione di un termine per il MIMS per adempiere alla istruttoria sul PEF presentato;
- (iii) la nomina di un Commissario ad Acta in caso di inerzia del MIMS.

Nelle more della discussione del ricorso, in data 30 ottobre 2019 era stata pubblicata la delibera CIPE 38/2019 e quindi era stata registrata la nota MIT del 13 novembre 2019 con la quale il Concedente chiedeva alla Società di redigere un nuovo PEF che recepisce i contenuti della richiamata nuova delibera con effetto retroattivo al 1° gennaio 2013.

In considerazione di ciò, la Società aveva integrato il ricorso già presentato innanzi al TAR Campania con motivi aggiunti per chiedere:

- (iv) l'annullamento della nota MIMS del 13 novembre che chiedeva alla Società di redigere un PEF secondo previsioni Delibera CIPE 38/2019;
- (v) l'annullamento della Delibera CIPE 38/2019.

**La sentenza del TAR Lazio n. 1354 del 2 febbraio 2021 e l'accertamento del silenzio inadempimento dell'amministrazione Concedente**

In data 2 febbraio 2021, il TAR Lazio ha definito il suddetto giudizio promosso dalla Società per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente e dell'illegittimità della delibera CIPE n.38/2019.

In particolare, con riferimento alla delibera CIPE n. 38/2019, il TAR ha affermato l'inapplicabilità della delibera stessa al rapporto concessorio di Autostrade Meridionali, dichiarando illegittime le note con cui il Ministero Concedente aveva invece preteso di applicare al rapporto concessorio di SAM la delibera stessa.

Il TAR ha accertato, inoltre, *“l'illegittimità del silenzio in ordine all'istanza della ricorrente per l'approvazione del PEF, con obbligo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di adottare la determinazione conclusiva del procedimento entro trenta giorni dalla notificazione o comunicazione della sentenza”*.

A seguito della pubblicazione della richiamata sentenza del TAR Lazio, con nota del 2 marzo 2021, il MIMS, in esecuzione - seppur parziale - della sentenza stessa, ha poi concluso il procedimento, rigettando la proposta di PEF della concessionaria, senza fornire alcuna indicazione alla Società circa le eventuali modifiche ritenute necessarie al fine di rendere accoglibile la proposta di PEF presentata.

### **La sentenza del Consiglio di Stato n. 7478/2021 del 10 novembre 2021**

In data 2 marzo 2021, l'amministrazione concedente ha altresì notificato a Autostrade Meridionali un appello per la riforma della sentenza del TAR Lazio n. 1354/2021.

In sede di appello, l'amministrazione concedente - pur avendo nel frattempo adempiuto all'ordine del giudice di adottare un provvedimento (di rigetto, come sopra indicato) a conclusione del procedimento di approvazione del PEF - ha eccepito la presunta erroneità dell'accertamento condotto dal giudice in merito all'illegittimità del silenzio serbato dall'amministrazione. L'amministrazione concedente ha poi impugnato i capi della sentenza con cui il TAR aveva annullato le note con le quali il MIMS aveva sollecitato la concessionaria a predisporre e presentare un PEF conforme ai criteri di cui alla delibera CIPE n. 38/2019.

In data 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato ha definito tale giudizio con la sentenza n. 7478/2021.

Con tale pronuncia il Consiglio di Stato ha, in primo luogo, fatto discendere dalla nota del 2 marzo 2021 l'improcedibilità per acquiescenza dei motivi di appello rivolti avverso il capo della sentenza che ha dichiarato l'illegittimità del silenzio e ha ordinato al Ministero di provvedere. In ragione dell'improcedibilità dei motivi di appello in argomento, sono dunque passate in giudicate le relative statuizioni della sentenza del TAR Lazio relative, in sintesi, all'illegittimità del silenzio in ordine all'istanza della Società per l'approvazione del PEF.

Il Consiglio di Stato ha affrontato, poi, la questione dell'individuazione della disciplina applicabile al rapporto concessorio per il periodo successivo alla scadenza del termine della Convenzione stessa (decorso il 31 dicembre 2012).

Il Consiglio di Stato ha affermato che alla scadenza della Convenzione Unica si apre una nuova fase c.d. "post-contrattuale", in cui le parti continuano ad essere *“in rapporto tra loro”* poiché permangono reciproci interessi *“derivanti dal contratto scaduto”* ma il cui assetto *“non è direttamente regolato da questo”* e la cui realizzazione *“è possibile solo mediante la reciproca collaborazione”* (par. 12.1 della sentenza).

Con riferimento alla disciplina della remunerazione del capitale investito dovuta al concessionario per l'attività svolta nella fase post-contrattuale, non è possibile, ha affermato il Consiglio di Stato, fare riferimento alla Convenzione Unica, che mancherebbe di una specifica disciplina al riguardo. Secondo il Consiglio di Stato, infatti, benché il rapporto concessorio sia ancora *“fondamentalmente”* disciplinato dalla Convenzione Unica, *“non è possibile applicare pedissequamente, nelle more dell'affidamento della concessione, le regole che la convenzione scaduta prevede in punto di condizioni economiche*

e di contenuto del piano economico-finanziario". L'inapplicabilità della disciplina convenzionale discende dalla circostanza che nel periodo post-contrattuale sono "in parte mutati i compiti del concessionario, come si desume proprio dal citato art. 5.1 della convenzione unica, il quale delimita gli obblighi a carico del concessionario uscente a quelli concernenti l'ordinaria amministrazione". Di conseguenza, "è necessario e corretto calibrare il contenuto del PEF dedicato al periodo transitorio, in relazione alle diverse funzioni, compiti gestori, investimenti assentiti che gravano (o siano gravati) sul concessionario" (cfr. parr. 12.3 e 12.4. della sentenza).

Il Consiglio di Stato ha ritenuto al contempo, però, che la mancanza di una disciplina convenzionale "non comporta il riconoscimento in capo all'amministrazione concedente del potere di determinare unilateralmente la retribuzione [delle] obbligazioni postcontrattuali", né il potere di "modificare unilateralmente la disciplina della convenzione unica che per la continuità di gestione imposta dall'art. 5.1) trova applicazione nelle more del subentro del nuovo concessionario" (par. 12.5 della sentenza), come invece avvenuto nel caso di specie con l'adozione della delibera CIPE n. 38/2019 e delle successive note ministeriali che hanno invocato nei riguardi di SAM l'applicabilità della delibera stessa.

In assenza di una compiuta disciplina convenzionale della c.d. fase post-contrattuale, secondo il Consiglio di Stato, nelle more del subentro del nuovo concessionario, "risponde alla clausola generale di buona fede, che informa la condotta tra i contraenti fino a quando permanga tra loro un rapporto, l'insorgenza di un obbligo di negoziazione tra le parti" (par. 12.8 della sentenza).

Sulla base delle suddette considerazioni, il Consiglio di Stato ha riformato "solo in parte" la sentenza del giudice di primo grado "unicamente nella parte in cui il primo giudice, errando, ha ritenuto pienamente estendibili al periodo transitorio che si apre con la scadenza della concessione le condizioni contrattuali previste dalla convenzione unica" (cfr. par. 13 della sentenza).

Il Consiglio di Stato, inoltre, ha aggiunto che, sussistendo tra le parti un contratto o comunque un rapporto negoziale, sono escluse forme di tutela quale l'azione di indebito arricchimento di cui all'art. 2041 del Codice civile, che trovano applicazione solo in caso di assenza di un contratto o comunque in assenza di un rapporto vincolante tra le parti. Resta secondo il Consiglio di Stato ferma, invece, la possibilità, al ricorrere dei relativi presupposti, di esperire l'azione contrattuale di adempimento o gli altri rimedi generali previsti nel caso di inadempimento. Il Consiglio di Stato ha inoltre aggiunto che lo strumento attraverso il quale la concessionaria può fare valere le proprie ragioni economiche, in riferimento alle variazioni negative delle condizioni economiche della concessione, è il procedimento di revisione del PEF e, in caso di mancato accordo sulla revisione stessa, lo scioglimento del rapporto, con salvezza dei rimedi avverso l'inerzia del concedente ed eventualmente di quelli risarcitori (par. 14.1 e 14.2 della sentenza).

Nelle sue conclusioni, il Consiglio di Stato (cfr. par. 15 della sentenza):

(i) in parziale riforma della sentenza di primo grado, ha rigettato il ricorso di SAM nella parte in cui era rivolto all'annullamento della delibera CIPE n. 38/2019, precisando che la delibera stessa ha il "valore di una direttiva rivolta al MIMS" e che, così intesa, "la stessa non è fuori dalle attribuzioni del CIPE, restando comunque in capo al MIMS l'obbligo di rinegoziare i termini del piano finanziario";

(ii) ha invece ribadito, confermando sul punto la sentenza del giudice di primo grado, l'annullamento delle note del MIMS del 13 novembre 2019 e del 19 febbraio 2020, con cui il Concedente aveva rivolto a Autostrade Meridionali la richiesta di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla delibera CIPE n. 38/2019.

## **Il rigetto della proposta di PEF presentata da SAM e la sentenza del TAR Campania n. 429/2022**

In data 3 maggio 2021 Autostrade Meridionali, con separato ricorso, ha impugnato innanzi al TAR Campania anche la sopra citata nota del 2 marzo 2021, con la quale il Concedente aveva rigettato la proposta di PEF presentata dalla Società. Il relativo giudizio è stato definito con la sentenza pubblicata il 21 gennaio 2022.

Il TAR Campania - richiamati ampi passaggi della sentenza del Consiglio di Stato n. 7478/2021 e passata in rassegna la giurisprudenza formatasi in materia di applicabilità dei principi di buona fede e di leale collaborazione all'attività pubblicitica ed autoritativa della pubblica amministrazione - ha confermato come Autostrade Meridionali e il Concedente *"siano avvinte da un reciproco obbligo di collaborazione, fondato sulla buona fede, per individuare la disciplina concretamente applicabile"* al periodo successivo alla scadenza della Convenzione Unica.

L'obbligo di negoziazione, ha precisato ulteriormente il TAR, *"impone di intavolare nuove trattative e di condurle correttamente"*, con la conseguenza che *"la parte tenuta alla rinegoziazione è adempiente se, in presenza dei presupposti che richiedono la revisione del contratto, promuove una trattativa o raccoglie positivamente l'invito di rinegoziare rivolte dalla controparte e se propone soluzioni riequilibrative che possano ritenersi eque e accettabili"*, mentre è contraria ai canoni di correttezza e buona fede la condotta della parte che *"adotti comportamenti incompatibili con la definizione concordata di una disciplina transitoria"*.

Sulla base di tali considerazioni, il TAR Campania ha dunque annullato il provvedimento di rigetto del PEF, affermando come risulti *"evidente che il MIT non abbia adempiuto a tale obbligo di leale collaborazione, limitandosi con la nota gravata a respingere le proposte avanzate dalla ricorrente, senza formulare controproposte che potessero far nascere la necessaria interlocuzione negoziale"*.

## **Le iniziative avviate a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 7478/2021**

A fronte della sentenza del Consiglio di Stato del 10 novembre 2021 sopra richiamata, la Società si è attivata con le opportune iniziative, in adesione ai principi di diritto affermati in tale pronuncia.

In sentenza il Consiglio aveva, infatti, affermato, che: nelle more del subentro del nuovo concessionario, sussiste l'obbligo delle parti di negoziare le condizioni di remunerazione del capitale investito da applicare ai fini della revisione del PEF o dell'approvazione di un piano di riequilibrio.

Conseguentemente, la Società ha dato seguito alle interlocuzioni già avviate con il MIMS e, in particolare, con nota del 23 dicembre 2021, ha manifestato al MIMS la propria disponibilità ad un incontro per la suddetta negoziazione. Conseguentemente, sono state effettuate apposite riunioni con il MIMS e all'esito degli incontri la Società ha fornito ulteriore documentazione richiesta per la definizione degli importi dovuti a Autostrade Meridionali a titolo di subentro.

Le interlocuzioni, ancora in corso alla data di approvazione della presente Relazione Finanziaria, hanno poi tenuto conto anche del portato della sentenza del TAR Campania n. 429/2022, che ha sancito l'obbligo di negoziazione in buona fede, tra le parti, per la definizione della remunerazione da applicare a favore di Autostrade Meridionali per il periodo di ultrattività della concessione successiva al 31 dicembre 2012.

Da ultimo, il MIMS, con nota prot. 4439 del 21 febbraio 2022, facendo seguito alle riunioni già intercorse e in aderenza al dettato della citata sentenza del Consiglio di Stato n. 7478/2021 di collaborazione e buona fede tra le parti per l'individuazione delle modalità di definizione del PEF relativo al periodo di ultrattività della concessione, ha proposto alla Società, per la definizione della metodologia da adottare per la predisposizione del suddetto PEF, di fare riferimento alle

Linee Guida ANAC n. 9 “Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull’attività dell’operatore economico nei contratti di partenariato pubblico-privato”, approvate con Delibera n. 318 del 28 marzo 2018. Ha inoltre proposto di tenere conto delle variabili economiche effettivamente intercorse fino al 31 dicembre 2021, del relativo capitale investito ai fini regolatori a tale data e l’utilizzo di tasso di remunerazione a favore della concessionaria pari a costo medio ponderato del capitale (WACC) determinato sulla base metodologia prevista dalla Delibera n. 39/2007.

Pertanto, pur sussistendo le incertezze legate alla definizione della remunerazione da applicare nel periodo di ultrattività, dalle preliminari analisi effettuate l’applicazione dei criteri riportati nella sopracitata nota del MIMS non fa emergere poste figurative passive a carico della società. Come indicato nella nota del MIMS, la definizione finale degli effetti derivanti da tale PEF relativo al periodo di ultrattività della concessione potrà essere effettuata ad esito dell’istruttoria e delle interlocuzioni con il Concedente e delle altre Amministrazione che saranno coinvolte in tale ambito.

In ogni caso, nelle more dell’approvazione di un Piano Economico Finanziario di Riequilibrio del rapporto concessorio per il periodo di ultrattività della concessione, in coerenza con le indicazioni fornite dal Consiglio di Stato, la Società ha dato seguito anche nel corso dell’esercizio 2021 alla realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria non ricorrente e di manutenzione straordinaria.

Si precisa che tali interventi insistono prevalentemente sulla tratta non oggetto di ampliamento alla terza corsia, né riguardano gli ulteriori interventi di cui all’art. 2 della Convenzione, ammessi nell’ambito dell’indennizzo ai sensi di quanto espressamente stabilito dall’art. 5, comma 1, della Convenzione vigente.

Infine, tenuto conto dell’assenza, ad oggi, di un Piano Economico Finanziario di Riequilibrio, non è possibile evidenziare gli scostamenti dei dati consuntivati rispetto a quelli previsti da Piano.

### ***(iii) Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio***

Nelle more del completamento della procedura di affidamento della nuova concessione in corso, la Società proseguirà nella gestione della concessione in essere, secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente, richiesta dal Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità Sostenibili, fino al subentro del nuovo concessionario.

L’esercizio 2022, continuerà ad essere influenzato, oltre che dall’evoluzione dei fattori di incertezza precedentemente descritti, dalla evoluzione dell’emergenza sanitaria Covid-19, ed ai conseguenti provvedimenti che potrebbero impattare sul traffico sulla rete autostradale.

In ogni caso anche in tale ambito sono state effettuate simulazioni di possibili scenari di riduzione del traffico, e dei conseguenti riflessi economici, patrimoniali e finanziari, ad esito dei quali è emerso che tale aspetto (pur comportando potenziali significativi impatti sulla redditività aziendale), non comporterebbe significative criticità sulla liquidità della Società, tenuto conto delle attuali disponibilità finanziarie.

L’intervenuta definitiva assegnazione ad altro soggetto della nuova concessione per la gestione dell’autostrade Napoli – Pompei – Salerno comporta, al momento, che nei prossimi mesi, ad esito della definizione delle negoziazioni in corso tra la Società ed il MIMS per la definizione del diritto di subentro per gli investimenti infrastrutturali realizzati e non ammortizzati - di cui al precedente punto (iii) – e della remunerazione del “Piano Economico Finanziario” per il periodo di ultrattività della Concessione - di cui al precedente punto (ii) – la Società provveda al trasferimento al nuovo concessionario delle attività di

gestione della tratta autostradale, con il trasferimento a tale soggetto di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi afferenti, inclusi i rapporti di lavoro con il personale dipendente.

Gli Amministratori valuteranno le strategie aziendali da porre in essere successivamente al periodo di "ultrattività" della concessione, che potranno includere anche la partecipazione a gare per la realizzazione e/o gestione di arterie autostradali, ovvero per l'acquisizione di partecipazioni in imprese che operano in tali attività, coerentemente con quanto previsto dallo Statuto sociale.

#### ***(iv) Conclusioni***

Per tutto quanto sopra descritto non si ravvisano significativi rischi economici, patrimoniali e finanziari, atteso che:

- il nuovo concessionario dovrà subentrare ad Autostrade Meridionali S.p.A. in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi in essere afferenti all'attività di gestione della tratta autostradale, con esclusione di quelli di natura finanziaria, esistenti alla data dell'effettivo subentro, inclusi i rapporti di lavoro in essere con il personale dipendente;
- l'incasso del diritto di subentro, al netto delle eventuali poste figurative che deriveranno dalla definizione della remunerazione del Piano Economico Finanziario per il periodo di ultrattività, consentirà la restituzione dei finanziamenti; costituiti dal debito nei confronti dell'istituto di credito Intesa Sanpaolo S.p.A;

In relazione a quanto illustrato, tenuto anche conto del fatto che, fino alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione della Società, non si è avuta notizia di possibili intendimenti da parte degli Azionisti di porre in liquidazione la Società, il medesimo Consiglio, in coerenza con quanto stabilito al paragrafo 26 dello IAS 1, ha ritenuto appropriato il mantenimento dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Si evidenzia come la valutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporti un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere contraddetta dall'evoluzione dei fatti ove si verificano eventi ad oggi non ragionevolmente prevedibili ovvero emergano fatti o circostanze, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.

### **Richiesta della CONSOB di diffusione di informazioni ai sensi dell'art. 114, comma 5, del D.lgs. N° 58/1998 (TUF)**

Si riportano nel seguito le informazioni integrative richieste dalla Consob alla Società, con lettera del 2 aprile 2020, ai sensi dell'art. 114 del D. Lgs. n. 58/1998 ("TUF").

#### **a) La posizione finanziaria netta della Società e del Gruppo ad essa facente capo, con l'evidenziazione delle componenti a breve separatamente da quelle a medio-lungo termine.**

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta della Società al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, in ragione delle modifiche introdotte dal Richiamo di attenzione Consob n. 5/21 alla Comunicazione

Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 ed in conformità ai nuovi orientamenti ESMA del 4 marzo 2021 (ESMA32-382-11338) in sostituzione di quanto indicato nella precedente Raccomandazione del CESR del 10 febbraio 2005.

POSIZIONE FINANZIARIA

Euro migliaia	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
A Disponibilità liquide	-2.914	0	-2.487	0
B Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate (1)	-15.452	-15.452	-1.854	-1.854
C Altre attività finanziarie correnti	-30.443	-30.000	-32.537	-32.005
<b>D Liquidità (A+B+C)</b>	<b>-48.809</b>	<b>-45.452</b>	<b>-36.878</b>	<b>-33.859</b>
E Debito finanziario corrente	245.143		244.588	
F Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine				
<b>G Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>245.143</b>	<b>0</b>	<b>244.588</b>	<b>0</b>
<b>H Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)</b>	<b>196.334</b>	<b>-45.452</b>	<b>207.710</b>	<b>-33.859</b>
I Debito finanziario non corrente				
J Strumenti del debito				
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti				
<b>L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>M Indebitamento finanziario netto (H + L)</b>	<b>196.334</b>	<b>-45.452</b>	<b>207.710</b>	<b>-33.859</b>

Al 31 dicembre 2021 la Posizione Finanziaria netta complessiva che tiene conto di tutte le attività e passività finanziarie è la seguente:

**POSIZIONE FINANZIARIA NETTA**

<i>(Migliaia di euro)</i>	31/12/2021	31/12/2020
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>(18.366)</b>	<b>(4.341)</b>
Denaro e valori in cassa	(638)	(302)
Rapporti attivi c/c di corrispondenza v/ Controllante	(15.452)	(1.854)
Depositi bancari e postali	(2.276)	(2.185)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(18.366)</b>	<b>(4.341)</b>
Finanziamenti a breve termine da Banco di Napoli	245.000	244.459
Rapporti passivi c/c di corrispondenza v/ Controllante	0	0
Derivati passivi correnti impliciti	0	0
Altre passività finanziarie correnti	143	129
Diritti concessori finanziari correnti	(419.136)	(410.953)
Altre attività finanziarie correnti	(30.443)	(32.537)
<b>Altre attività e passività finanziarie correnti</b>	<b>(204.436)</b>	<b>(198.902)</b>
<b>Credit finanziari/(Indebitamento finanziario netto) a breve termine</b>	<b>(222.802)</b>	<b>(203.243)</b>
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Posizione Finanziaria netta a breve termine</b>	<b>(222.802)</b>	<b>(203.243)</b>
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>(75)</b>	<b>(186)</b>
Altre attività finanziarie non correnti	(75)	(186)
<b>Posizione Finanziaria netta complessiva</b>	<b>(222.877)</b>	<b>(203.429)</b>

- b) Le posizioni debitorie scadute della Società, ripartite per natura (finanziaria, commerciale, tributaria, previdenziale e verso dipendenti) e le connesse eventuali iniziative di reazione dei creditori (solleciti, ingiunzioni, sospensioni nella fornitura etc.)**

Si riepilogano di seguito le posizioni debitorie di Autostrade Meridionali S.p.A. al 31 dicembre 2021, ripartite per natura, con evidenza di quelle scadute.

€/k	Valori al 31/12/2021	Di cui scaduto		
		Per contenziosi	Scaduto entro 90 gg.	Scaduto oltre 90 gg.
Passività Finanziarie correnti	245.143			
Passività commerciali	31.910	8.200	223	1.239
Passività per imposte correnti	7.087			
Debiti v/personale	1.229			
Debito v/ istituti previdenziali ed assistenziali	895			
Altre Passività correnti	5.530			
<b>Totale Passività</b>	<b>291.794</b>	<b>8.200</b>	<b>223</b>	<b>1.239</b>

Si evidenzia che, con riferimento alle passività sopra rappresentate, al 31 dicembre 2021 la Società presenta posizioni debitorie scadute essenzialmente a fronte di situazioni legate a vertenze e contenziosi in essere, a fronte dei quali, quindi, la Società ha ritenuto di non procedere al pagamento delle fatture, pur avendo la stessa risorse finanziarie disponibili ampiamente sufficienti, come desumibile dalle disponibilità finanziarie evidenziate nel corso dell'esercizio ed in essere alla chiusura dello stesso. A fronte di tali posizioni, i creditori hanno in larga parte attivato le consuete iniziative di tutela dei propri asseriti diritti (solleciti, ingiunzioni, richieste giudiziali, etc.). Per tali posizioni legate a contenziosi, la Società richiede periodicamente ai propri legali di parte di valutare la probabilità di soccombenza,

accantonando in specifico fondo rischi, qualora il debito non sia già stato rilevato nell'ambito delle passività commerciali, il valore del potenziale petitem relativamente ai contenziosi il cui rischio di soccombenza viene valutato dagli Amministratori, supportati dai pareri dei propri legali, come probabile. Al 31 dicembre 2021 l'ammontare del Fondo per contenziosi su risarcimenti danni e lavori è complessivamente pari a Euro migliaia 14.673. La parte restante dei debiti commerciali scaduti è prevalentemente riferita a fatture di fornitori, posto che tale ritardo è dovuto in linea generale a sfridi dei processi amministrativi.

Non sono, invece, presenti al 31 dicembre 2021 posizioni debitorie scadute di natura finanziaria, tributaria, previdenziale, ovvero verso dipendenti.

Pertanto, non si rilevano posizioni scadute in relazione a fattispecie che possano essere legate ad indisponibilità finanziaria da parte di Autostrade Meridionali S.p.A..

**c) Le principali variazioni intervenute nei rapporti verso parti correlate di codesta Società e del Gruppo ad essa facente capo rispetto all'ultima relazione finanziaria annuale o semestrale approvata ex art. 154-ter del TUF2**

Il dettaglio dei saldi creditori e debitori in essere al 31 dicembre 2021 nei confronti di parti correlate (comparati con i relativi saldi al 31 dicembre 2020), nonché dei proventi ed oneri maturati nel corso dell'anno 2021 (comparati con i relativi ammontari dell'anno 2020), è riportato nelle tabelle di dettaglio esposte nella presente sezione.

Al 31 dicembre 2021 si osserva una riduzione dell'incidenza percentuale di debiti, dei costi e dei ricavi verso parti correlate rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2020, nonché un aumento dell'incidenza percentuale di crediti da parti correlate rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2020.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute "nei rapporti commerciali e diversi" si evidenzia quanto segue:

- nei confronti di Autostrade per l'Italia, il maggior credito al 31 dicembre 2021 (Euro migliaia 14.711) rispetto al 31 dicembre 2020 (Euro migliaia 9.086) è dovuto essenzialmente all'incremento delle partite correnti legate ai pedaggi autostradali da regolare, per effetto dell'aumento del traffico veicolare a seguito della ripresa delle attività post restrizioni emanate in relazione alla pandemia da Covid-19.

Con riferimento alle specifiche disposizioni emanate dalla Consob in materia, si precisa che nessuna delle posizioni in essere nei confronti di parti correlate deriva da operazioni non ricorrenti, atipiche e/o inusuali. Per maggiori dettagli si riportano le tabelle dei rapporti con parti correlate al 31 dicembre 2021:

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

Denominazione	31.12.2021		31.12.2020	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
- Atlantia	984	5.459	983	257
- Autostrade per l'Italia	14.711	787	9.086	986
- AD Moving	5		5	
- SPEA Ingegneria Europea	96	5.487	124	5.857
- Autostrade Tech		958		2.683
- EsseDiesse		115	-	75
- Società Autostrada Tirrenica	- 1	1	104	1
- Raccordo Autostradale Valle d'Aosta			13	
- Società Traforo Monte Bianco			13	
- Tangenziale di Napoli	122	862	156	1.345
- Telepass	3	6	2	11
- Autogrill	106		199	
- Fondo di Previdenza ASTRI		163		172
- KMA Kmaster		1		2
- CAIE Consorzio Autostrade Italiane Energia	1			-
- Tecne	34	103		
- Pavimental		201	-	201
<b>TOTALE VERSO PARTI CORRELATE</b>	<b>16.061</b>	<b>14.143</b>	<b>10.685</b>	<b>11.590</b>
<b>TOTALE RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI</b>	<b>29.323</b>	<b>46.650</b>	<b>23.474</b>	<b>35.069</b>
<b>INCIDENZA PERCENTUALE</b>	<b>54,8</b>	<b>30,3</b>	<b>45,5</b>	<b>33,0</b>

(Importi in Euro migliaia)

Denominazione	2021		2020	
	Costi dell'esercizio	Ricavi dell'esercizio	Costi dell'esercizio	Ricavi dell'esercizio
- Atlantia	19		34	5
- Autostrade per l'Italia	774	10	1.489	5
- AD Moving		8		8
- SPEA Ingegneria Europea	109	8	397	259
- Autostrade Tech	2.386	21	4.604	
- EsseDiesse	268		255	
- Tangenziale di Napoli	462	241	- 88	224
- Raccordo Autostradale Valle d'Aosta			- 15	4
- Società Traforo Monte Bianco			- 15	4
- Telepass		1	1	11
- KMA Kmaster	6		6	
- Infoblu				
- Pavimental			-	
- Autogrill		233		203
- Società Autostrada Tirrenica	1	1	- 102	20
- Fondo di Previdenza ASTRI	351		279	
- Tecne	104	55		
- CAIE Consorzio Autostrade Italiane Energia	12		11	
<b>TOTALE VERSO PARTI CORRELATE</b>	<b>4.492</b>	<b>578</b>	<b>6.856</b>	<b>743</b>
<b>TOTALE COSTI E RICAVI DELL'ESERCIZIO</b>	<b>63.753</b>	<b>92.772</b>	<b>58.661</b>	<b>69.079</b>
<b>INCIDENZA PERCENTUALE</b>	<b>7,0</b>	<b>0,6</b>	<b>11,7</b>	<b>1,1</b>

(Importi in Euro migliaia)

RAPPORTI FINANZIARI

Denominazione	31.12.2021		31.12.2020	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
- Autostrade per l'Italia	45.471	-	33.859	-
<b>TOTALE VERSO PARTI CORRELATE</b>	45.471	-	33.859	-
<b>TOTALE RAPPORTI FINANZIARI IN ESSERE</b>	48.884	245.143	37.064	244.588
<b>INCIDENZA PERCENTUALE</b>	93,0	-	91,4	-

(Importi in Euro migliaia)

  

Denominazione	2021		2020	
	Oneri	Proventi	Oneri	Proventi
- Autostrade per l'Italia	1.163	262	2.700	485
<b>TOTALE VERSO PARTI CORRELATE</b>	1.163	262	2.700	485
<b>TOTALE ONERI E PROVENTI FINANZIARI</b>	5.112	262	5.729	1.281
<b>INCIDENZA PERCENTUALE</b>	22,8	100,0	47,1	37,9

(Importi in Euro migliaia)

**d) L'eventuale mancato rispetto dei covenant, dei negative pledge e di ogni altra clausola dell'indebitamento del Gruppo comportante limiti all'utilizzo delle risorse finanziarie, con l'indicazione a data aggiornata del grado di rispetto di dette clausole**

Intesa Sanpaolo S.p.A. (nel seguito anche "Intesa") in considerazione del portato della Delibera CIPE 38/2019, ha ritenuto di implementare nell'atto modificativo ed integrativo, sottoscritto in data 29 luglio 2020, del contratto di finanziamento del 14 dicembre 2015, i seguenti covenant:

- limitazioni alla distribuzione di dividendi;
- introduzione di un vincolo di cassa minima pari alla differenza, qualora positiva, tra il debito lordo (incrementato di un livello di sicurezza pari al 2% del debito lordo stesso) e il valore atteso del i) Capitale Investito Netto regolatorio decurtato del ii) debito per Poste Figurative (calcolato ipotizzando l'efficacia retroattiva della delibera CIPE 38/2019). Tale obbligo può essere soddisfatto:
  - vincolando al servizio del debito verso Intesa una porzione delle disponibilità liquide di SAM, a concorrenza dell'importo necessario – con conseguente indisponibilità di tali somme per la gestione societaria;
  - designando al servizio del debito verso Intesa il credito fiscale potenzialmente originato dalla passività potenziale che si determinerebbe in caso di soccombenza nel contenzioso sulla delibera CIPE 38/2019 (il «Credito Fiscale»). Questa previsione – per cui è richiesto che il Credito Fiscale sia prontamente esigibile – consente di minimizzare l'ammontare di disponibilità liquide da vincolare e il conseguente impatto sulla gestione operativa di SAM (anche in ragione delle fluttuazioni infra-annuali della cassa).

Si prevede la possibilità, per la banca, di accelerare il contratto nel momento in cui il vincolo di cassa minima non sia rispettato.

Alla data di redazione della presente Relazione Finanziaria al 31 dicembre 2021 non si sono verificate circostanze di mancato rispetto dei covenant previsti nel contratto di finanziamento in essere con Banca Intesa (unico contratto in cui, come in precedenza evidenziato, sono previsti specifici covenant) e tutte le clausole contrattuali legate ai contratti di finanziamento in essere sono state rispettate da parte della Società. Da ciò ne deriva che non risultano in essere limitazioni all'utilizzo delle risorse finanziarie cui la Società può fare accesso.

Inoltre, con riferimento a quanto sopra indicato circa il contenzioso sulla delibera CIPE 38/2019, si rinvia a quanto descritto nel paragrafo "Eventi significativi in ambito regolatorio ed evoluzione prevedibile della gestione".

**e) Lo stato di implementazione del Piano Economico Finanziario, con l'evidenziazione degli scostamenti dei dati consuntivati rispetto a quelli previsti**

Per lo stato di implementazione del Piano Economico Finanziario si rimanda a quanto descritto nel paragrafo "Eventi significativi in ambito regolatorio ed evoluzione prevedibile della gestione".

## Indicatori alternativi di performance

In applicazione della Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015 che recepisce in Italia gli orientamenti sugli Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") emessi dall'European Securities and Markets Authority (ESMA), obbligatori per la pubblicazione di informazioni regolamentate o di prospetti successivamente al 3 luglio 2016, sono definiti nel seguito i criteri utilizzati per l'elaborazione dei principali IAP pubblicati da Autostrade Meridionali S.p.A. (nel seguito anche "Autostrade Meridionali" o "SAM").

Gli IAP presentati nella "Relazione Finanziaria Annuale" sono ritenuti significativi per la valutazione dell'andamento operativo con riferimento ai risultati complessivi di Autostrade Meridionali S.p.A. Inoltre, si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati previsti dai principi contabili internazionali IFRS esposti nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.

Con riferimento agli IAP relativi ai risultati si evidenzia che Autostrade Meridionali S.p.A. presenta, all'interno del capitolo "Andamento economico-finanziario", prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nella "Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021", quali: il Conto economico riclassificato e la Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata. Tali prospetti riclassificati presentano, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IFRS, alcuni indicatori e voci derivati da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP. All'interno del presente capitolo è riportata la riconciliazione tra i prospetti del bilancio e tali prospetti riclassificati presentati nella Relazione sulla gestione.

Nel seguito sono elencati i principali IAP presentati nella Relazione sulla gestione e una sintetica descrizione della relativa composizione, nonché della riconciliazione con i corrispondenti dati ufficiali:

- a) **"Margine operativo lordo (EBITDA)":** è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo ai ricavi operativi i costi operativi, inclusa variazione operativa dei fondi rischi ed oneri, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore;
- b) **"Margine operativo (EBIT)":** è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, calcolato sottraendo all'EBITDA gli ammortamenti e le svalutazioni e i ripristini di valore;
- c) **"Capitale investito netto":** espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- d) **"Indebitamento finanziario netto":** rappresenta un indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, determinato dalle "Passività finanziarie correnti e non correnti", al netto delle "Attività finanziarie correnti e non correnti" e delle "Disponibilità Liquide e mezzi equivalenti".

## **Contatti Finanziari:**

Autostrade Meridionali S.p.A. ([www.autostrademeridionali.it](http://www.autostrademeridionali.it))

dott. Arnaldo Musto

telefono 081-7508240 - fax 081-7508268

[e-mail: investor.relations@autostrademeridionali.it](mailto:investor.relations@autostrademeridionali.it)

## CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(Migliaia di Euro)			Variazione	
	2021	2020	Assoluta	%
Ricavi netti da pedaggio	81.622	64.853	16.769	25,86
Altri ricavi operativi	8.263	2.857	5.406	189,22
<b>Totale ricavi</b>	<b>89.885</b>	<b>67.710</b>	<b>22.175</b>	<b>32,75</b>
Costi esterni gestionali	-25.492	-26.204	712	-2,72
Oneri concessionari	-11.329	-9.049	-2.280	25,20
Costo del lavoro netto	-22.705	-22.358	-347	1,55
Variazione operativa dei Fondi	-572	1.112	-1.684	-151,44
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>29.787</b>	<b>11.211</b>	<b>18.576</b>	<b>165,69</b>
<b>Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore</b>	<b>-768</b>	<b>-793</b>	<b>25</b>	<b>-3,15</b>
Ammortamenti	-664	-643	-21	3,27
Svalutazioni e ripristini di valore	-104	-150	46	-30,67
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>29.019</b>	<b>10.418</b>	<b>18.601</b>	<b>178,55</b>
Proventi (oneri) finanziari	-4.850	-4.448	-402	9,04
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>24.169</b>	<b>5.970</b>	<b>18.199</b>	<b>304,84</b>
<b>(Oneri) e proventi fiscali</b>	<b>-8.146</b>	<b>-1.940</b>	<b>-6.206</b>	<b>319,90</b>
Imposte correnti	-7.792	-638	-7.154	1.121,32
Imposte anticipate e differite	-354	-1.302	948	-72,81
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>16.023</b>	<b>4.030</b>	<b>11.993</b>	<b>297,59</b>
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>16.023</b>	<b>4.030</b>	<b>11.993</b>	<b>297,59</b>

**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA RICLASSIFICATA**

<i>(Migliaia di Euro)</i>				<b>Variazione</b>	
	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>Assoluta</b>	<b>%</b>	
<b>Attività non finanziarie non correnti</b>					
Materiali	2.873	3.173	-300	-9,45	
Immateriali	64	62	2	3,23	
Partecipazioni	1	1	-	-	
Attività per imposte differite	6.385	6.739	-354	-5,25	
<b>Totale attività non finanziarie non correnti (A)</b>	<b>9.323</b>	<b>9.975</b>	<b>-652</b>	<b>-6,54</b>	
<b>Capitale d'esercizio</b>					
<b>Attività commerciali</b>	<b>18.114</b>	<b>12.231</b>	<b>5.883</b>	<b>48,10</b>	
<i>Rimanenze</i>	489	496	-7	-1,41	
<i>Crediti commerciali</i>	17.625	11.735	5.890	50,19	
<b>Attività per imposte correnti</b>	<b>1.160</b>	<b>1.741</b>	<b>-581</b>	<b>-33,37</b>	
Attività per imposte correnti - consolidato fiscale	983	983	-	-	
Attività per imposte correnti - erario	177	758	-581	-76,65	
Altre attività correnti	10.538	9.998	540	5,40	
Fondi per accantonamenti correnti	5.727	5.819	92	1,58	
<b>Passività commerciali</b>	<b>31.909</b>	<b>30.089</b>	<b>-1.820</b>	<b>-6,05</b>	
<i>Debiti commerciali</i>	31.909	30.089	-1.820	-6,05	
<b>Passività per imposte correnti</b>	<b>7.087</b>	<b>288</b>	<b>-6.799</b>	<b>-2.360,76</b>	
<b>Altre passività correnti</b>	<b>7.654</b>	<b>4.692</b>	<b>-2.962</b>	<b>-63,13</b>	
<b>Totale capitale d'esercizio (B)</b>	<b>-22.565</b>	<b>-16.918</b>	<b>-5.647</b>	<b>33,38</b>	
<b>Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)</b>	<b>-13.242</b>	<b>-6.943</b>	<b>-6.299</b>	<b>90,72</b>	
<b>Passività non finanziarie non correnti</b>					
Fondi per accantonamenti non correnti	14.361	15.047	686	4,56	
<b>Totale passività non finanziarie non correnti (D)</b>	<b>14.361</b>	<b>15.047</b>	<b>686</b>	<b>4,56</b>	
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)</b>	<b>-27.603</b>	<b>-21.990</b>	<b>-5.613</b>	<b>25,53</b>	
<b>Patrimonio netto</b>					
Patrimonio netto	195.274	181.439	13.835	7,63	
<b>Patrimonio netto (F)</b>	<b>195.274</b>	<b>181.439</b>	<b>13.835</b>	<b>7,63</b>	
<b>Indebitamento finanziario netto</b>					
<b>Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine</b>					
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>-75</b>	<b>-186</b>	<b>-111</b>	<b>-59,68</b>	
Altre attività finanziarie	-75	-186	-111	59,68	
<b>Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine (G)</b>	<b>-75</b>	<b>-186</b>	<b>-111</b>	<b>-59,68</b>	
<b>Indebitamento finanziario netto a breve termine</b>					
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>245.143</b>	<b>244.588</b>	<b>555</b>	<b>0,23</b>	
<i>Altre Passività finanziarie correnti</i>	245.143	244.588	555	0,23	
Rapporti passivi conto corrente e altre passività infragruppo	-	-	-	-	
<b>Disponibilità liquide mezzi equivalenti</b>	<b>18.366</b>	<b>4.341</b>	<b>-14.025</b>	<b>-323,08</b>	
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	18.366	4.341	-14.025	-323,08	
<b>Altre attività finanziarie correnti</b>	<b>449.579</b>	<b>443.490</b>	<b>-6.089</b>	<b>-1,37</b>	
Diritti concessori finanziari correnti	419.136	410.953	-8.183	-1,99	
Altre attività finanziarie	30.443	32.537	2.094	6,44	
<b>Indebitamento finanziario netto a breve termine (H)</b>	<b>-222.802</b>	<b>-203.243</b>	<b>-19.559</b>	<b>-9,62</b>	
<b>Indebitamento finanziario netto (I=G+H)</b>	<b>-222.877</b>	<b>-203.429</b>	<b>-19.448</b>	<b>-9,56</b>	
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)</b>	<b>-27.603</b>	<b>-21.990</b>	<b>-5.613</b>	<b>25,53</b>	

## RENDICONTO FINANZIARIO

<i>(Migliaia di Euro)</i>	2021	di cui con parti correlate	2020	di cui con parti correlate
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO</b>				
Utile dell'esercizio	16.023	-	4.030	-
<b>Rettificato da:</b>				
Ammortamenti	664		643	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore di altre attività non correnti	104		150	
Accantonamenti a fondi	-486		-4.203	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività correnti	-		-1	
Variazione netta (attività) passività per imposte (anticipate) differite	354		1.302	
Altri costi (ricavi) non monetari	-5.546		275	
Variazione del capitale di esercizio/altre variazioni	5.343	-2.822	1	1.400
<b>Flusso di cassa netto generato da (per) attività di esercizio [a]</b>	<b>16.456</b>	<b>-2.822</b>	<b>2.197</b>	<b>1.400</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>				
Investimenti in attività autostradali	-2.887	-	-1.369	-
Contributi su attività autostradali	250	-	-	-
Investimenti in attività materiali	-316	-	-380	-
Investimenti in attività immateriali	-50	-	-93	-
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]</b>	<b>-3.003</b>	<b>-</b>	<b>-1.842</b>	<b>-</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA</b>				
Rimborsi di finanziamenti	-	-	-	-
Nuovi finanziamenti	-	-	-	-
Dividendi corrisposti	-2.174	-	-	-
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	541	-	-1.346	-
Variazione di attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	2.205	1.986	-32.011	-31.986
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]</b>	<b>572</b>	<b>1.986</b>	<b>-33.357</b>	<b>-31.986</b>
<b>Incremento/(decremento) disponibilità liquide e mezzi equivalenti [a+b+c]</b>	<b>14.025</b>	<b>-836</b>	<b>-33.002</b>	<b>-30.586</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio</b>	<b>4.341</b>	<b>1.854</b>	<b>37.343</b>	<b>35.083</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine esercizio</b>	<b>18.366</b>	<b>15.452</b>	<b>4.341</b>	<b>1.854</b>
<b>RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI NETTI</b>				
	<b>31.12.2021</b>		<b>31.12.2020</b>	
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>	<b>4.341</b>		<b>37.343</b>	
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	4.341		37.343	
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-		-	
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>18.366</b>		<b>4.341</b>	
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	18.366		4.341	
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-		-	