

ReteAutostrade Mediterranee S.p.a.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Giampaolo Maria COGO
Amministratore Delegato	Tommaso AFFINITA
Consiglieri	Alessandro FALEZ Flavio PADRINI Antonio PERELLI

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	Alberto DI FRANCESCANTONIO
Sindaci Effettivi	Elisabetta Anna CASTELLI Angelina CIPRIANO
Sindaci Supplenti	Egidio OSTANI Paola PAJNO

CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO

Titolare	Anna Luisa CARRA
Sostituto	Stefano GROSSI

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Francesco BENEVOLO

SOCIETA' DI REVISIONE

Deloitte & Touche S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione	pag.	5
1. <i>Il quadro operativo generale</i>	"	7
2. <i>Lo scenario di riferimento del Programma "Autostrade del Mare"</i>	"	9
3. <i>I rapporti con la committenza</i>	"	14
4. <i>La struttura organizzativa</i>	"	14
5. <i>Le principali attività societarie</i>	"	15
6. <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	27
7. <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	30
8. <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	31
9. <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	31
10. <i>Fattori di rischio</i>	"	31
11. <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	32
12. <i>Altre informazioni</i>	"	32
13. <i>Proposta di riparto del risultato d'esercizio</i>	"	32
Schemi di Bilancio al 31.12.2013	"	33
Nota integrativa al Bilancio al 31.12.2013	"	39
Attestazione del Dirigente preposto	"	59
Relazione del Collegio Sindacale	"	63
Relazione della Società di revisione	"	71

Relazione sulla gestione

1. Il quadro operativo generale

Signori Azionisti,

l'attuale Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea il 12 maggio 2011, conclude con l'approvazione del presente bilancio il proprio mandato triennale.

L'Assemblea ha provveduto, in data 5 giugno 2013, a nominare per il triennio 2013/2015 l'attuale Collegio Sindacale, attribuendogli anche le funzioni di controllo contabile. Con l'approvazione del presente Bilancio, peraltro, giunge a scadenza l'incarico di revisione volontaria del Bilancio, attribuito alla Società Deloitte & Touche S.p.A..

Com'è noto, lo scopo della Società è quello di promuovere l'attuazione del sistema integrato di trasporto denominato "Autostrade del Mare", con la finalità di sviluppare il trasferimento modale dalla strada al mare, così come previsto nei Piani Nazionali della Logistica e costituendo parte integrante del Progetto 21 "Motorways of the Sea" approvato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo nell'ambito delle Reti Transeuropee TEN-T (Trans European Network-Transport).

La Società ha come azionista unico il Ministero dell'Economia e delle Finanze e agisce quale struttura operativa *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base dello Statuto Sociale.

Proprio a motivo di tale caratteristica, cioè di svolgere attività *in house* - come peraltro già segnalato nella Relazione sulla gestione del precedente bilancio di esercizio -, la RAM, a seguito dell'emanazione della normativa afferente alla cosiddetta *Spending Review* prevista dal D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, ha subito un lungo periodo di incertezza gestionale, legato soprattutto all'interpretazione dell'art. 4 della predetta normativa, che prevedeva lo scioglimento entro il 31 dicembre 2013 ovvero l'alienazione delle partecipazioni, entro il successivo 30 giugno con procedure di evidenza pubblica, per le Società che avessero conseguito nel 2011 un fatturato da prestazioni di servizi a favore delle Pubbliche Amministrazioni superiore al 90% dell'intero fatturato.

Tale fondamentale questione, che generava inevitabili e profondi riflessi sull'intera gestione della compagine aziendale, ha trovato un definitivo chiarimento in occasione dell'Assemblea del 27 maggio 2013, nel corso della quale l'Azionista, anche tenuto conto del D.P.C.M. del 30 dicembre 2010, ha dichiarato che "sussistono le condizioni indicate dal comma 3, art. 4, del D.L. 95/2012, convertito

in Legge 7 agosto 2012, n. 135, e in particolare lo svolgimento di servizi di interesse generale, anche di rilevanza economica".

Alla luce di questo essenziale chiarimento, si è potuta finalmente riconsiderare con certezza la prospettiva della continuità aziendale della RAM, tanto più che una significativa parte dei Progetti gestiti si proiettava comunque ben oltre l'esercizio 2013.

Per le ragioni esposte tale esercizio è stato caratterizzato, in sintesi, da un elevatissimo clima di incertezza, che nel corso del primo semestre ha riversato i suoi riflessi in maniera pressante sull'intera organizzazione aziendale – determinando tra l'altro la drastica riduzione delle risorse umane impiegate e la dismissione di una sede operativa della Società –, mentre nel secondo periodo dell'anno ha condizionato la ripresa delle attività in previsione della rinegoziazione degli accordi convenzionali quadro con il Ministero di riferimento, la cui scadenza era stata fissata al 31 dicembre 2013.

Sul versante operativo, le specifiche attività svolte per conto del Ministero delle Infrastrutture sono state disciplinate dalla Convenzione Quadro firmata il 24 luglio 2012 tra lo stesso Ministero e l'Amministratore Delegato della RAM, la cui durata, proprio a motivo del più volte ricordato clima di indeterminazione circa le sorti della Società, fu fissata solo sino al 31 dicembre 2013; la Convenzione è stata poi rinnovata in data 23 dicembre 2013 per la durata di un triennio ed è attualmente in fase di registrazione da parte degli organi di controllo.

Ulteriori attività di supporto al Ministero sono state previste con specifiche Convenzioni, attinenti alla gestione operativa, rispettivamente, della terza edizione degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto (firmata il 19 luglio 2012 e con scadenza al 18 ottobre 2013, ma i cui costi rendicontabili da parte della RAM - a motivo del protrarsi delle attività di istruttoria - sono stati dal Ministero dichiarati riconoscibili sino alla effettiva data di conclusione delle attività di istruttoria, purché nei limiti dei massimali previsti) e della quarta edizione degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto (firmata il 14 giugno 2013 e con scadenza al 27 dicembre 2014).

In aggiunta a ciò, proseguendo nella sua incisiva azione finalizzata ad aumentare progressivamente la quota di autofinanziamento delle proprie attività, la RAM ha proseguito nella promozione e gestione di attività progettuali in ambito comunitario, sia a valere sui fondi TEN-T in qualità di *Implementing Body* del Ministero che, autonomamente, sui fondi IPA e MED.

Infine, la Società ha continuato ad operare anche all'interno del "Consorzio Intermediterraneo", costituito il 14 dicembre 2011 insieme ad AISCAT Servizi e a

INTEL 8, per promuovere la realizzazione delle cosiddette "infrastrutture di ultimo miglio" nonché di piattaforme informatiche a supporto delle Autostrade del Mare.

* * *

Fermo restando quanto fin qui rilevato a proposito della non applicabilità in termini generali alla RAM delle disposizioni in materia della cosiddetta *Spending Review*, la gestione della Società si è in ogni modo continuata ad ispirare ad un criterio di massima prudenza gestionale ai fini del contenimento dei costi, garantendo il pieno rispetto delle eventuali soglie prefissate dalla normativa.

Si sottolinea, in particolare, che l'equilibrio tra costi e ricavi è rimasto anche in questo anno un obiettivo prioritario della gestione, come testimonia il sostanziale allineamento conseguito tra le previsioni del budget approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di marzo 2013, il preconsuntivo approvato nel mese di luglio 2013 ed il risultato del bilancio di esercizio.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2013 è pari a 1.000.000 di Euro interamente sottoscritto e versato. Risulta costituito da n° 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di 1 Euro cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

2. Lo scenario di riferimento del Programma "Autostrade del Mare"

Qualche riflessione sullo scenario di riferimento rappresentato dall'andamento dei traffici marittimi e dalla situazione della portualità mediterranea non può prescindere dalle recenti turbolenze politiche che hanno attraversato la Sponda Sud del Mediterraneo, dal rovesciamento di regimi apparentemente inamovibili fino a episodi insurrezionali come in Egitto, e dal ruolo che l'Unione Europea è chiamata a svolgere al fine di assecondare il ritorno a condizioni di normalità e, quindi, di ripresa economica di quell'area.

In quest'ottica le relazioni marittime infra-mediterranee sono destinate a svolgere un ruolo essenziale per la crescita dell'interscambio sulla direttrice Nord-Sud e, quindi, per il collegamento tra i mercati dell'Europa comunitaria ed i Paesi della Sponda Sud alcuni dei quali, peraltro, sono impegnati in massicci programmi di investimento infrastrutturale proprio nelle piattaforme portuali e logistiche.

È importante allora che il processo di revisione della politica dei trasporti comunitaria in atto si faccia carico dell'esigenza di una proiezione esterna delle reti

TEN-T e della loro interconnessione con le infrastrutture di trasporto dei Paesi della fascia maghrebina e sub-sahariana oltreché del Medio oriente.

A livello comunitario si sta lavorando per articolare la Rete Trans europea dei trasporti in una struttura "a doppio strato", incentrata in una rete globale il cui completamento è previsto nel lungo termine, ed una centrale che, invece, come *core-network* da realizzare in tempi più brevi, avrà la funzione strategica di interconnettere solo i Paesi membri confinanti, dando così vita ad un effettivo spazio unico europeo dei trasporti. Occorrerà che soprattutto i Corridoi proiettati in senso longitudinale e che attraversano il nostro Paese trovino una naturale prosecuzione verso i Paesi della Sponda Sud, arricchendosi di un reticolo di collegamenti marittimi a medio raggio – quali sono appunto le Autostrade del Mare – in grado di sostenere ed alimentare le relazioni commerciali infra-mediterranee.

La realizzazione di un vasto mercato di interscambio implica ovviamente un ruolo centrale dell'intera portualità mediterranea, chiamata ad un grande sforzo di ammodernamento per cogliere ed assecondare queste opportunità di crescita e per posizionarsi in modo più competitivo rispetto ai traffici intercontinentali che solcano il Mediterraneo sulla direttrice Suez-Gibilterra.

La costituzione di un network portuale mediterraneo davvero integrato ed efficiente – da Genova a Tangeri, da Trieste a Port Said – è in grado di mettere in campo una massa critica capace di misurarsi più efficacemente con i *competitors* del Nord-Europa, soprattutto in presenza di un'evoluzione dei traffici marittimi containerizzati verso forme di gigantismo dei vettori.

In questo contesto, il cluster marittimo-portuale italiano è chiamato ad un ruolo non certo marginale, peraltro con le sue ben note criticità – dalla *governance* degli scali, ai meccanismi di finanziamento delle infrastrutture, alle difficoltà di interconnessione fra i nodi logistici e le reti stradale e ferroviaria – che si pensava potessero trovare adeguata soluzione nel testo di riforma della Legge 84. Gli esiti della riforma, invece, non possono considerarsi soddisfacenti poiché non hanno previsto un'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità portuali, davvero adeguata al fabbisogno. È auspicabile, al riguardo, che in futuro la percentuale di compartecipazione venga significativamente incrementata, in modo da consentire alle Autorità portuali un adeguato volume di investimenti infrastrutturali, alimentando così quel "ciclo virtuoso" tra crescita dei traffici, aumento del gettito erariale e conseguenti maggiori investimenti che è alla base di un'autentica autonomia finanziaria. Ma ciò potrebbe non essere sufficiente per soddisfare la domanda di investimenti infrastrutturali; è necessario altresì un approccio innovativo che superi vecchie impostazioni legate al solo investimento pubblico per

gli interventi di infrastrutturazione e metta in campo strumenti nuovi, dai *project-bond* a forme di partenariato pubblico-privato attraverso i quali il capitale privato, investendo nei porti, possa trovare convenienza nella gestione delle infrastrutture realizzate.

Occorreranno scelte coraggiose ed innovative, se davvero si vuole rispondere ad una competizione che ha finora visto nettamente prevalere gli scali del *Northern-Range*; c'è da interrogarsi sul perché quote rilevanti di traffico proveniente dall'East Asia si limitino ad attraversare il Mediterraneo e privilegiare l'attracco a Rotterdam o Anversa piuttosto che negli scali italiani.

Va detto che questo fenomeno deriva da concreti fattori riguardanti gli assetti economici, l'efficienza e la produttività dei modelli gestionali, la forte integrazione dei sistemi logistici, tutti elementi che hanno contribuito alla maggiore competitività degli scali nord-europei rispetto a quelli mediterranei ed in particolare della nostra penisola. È con questi fattori che occorrerà, dunque, realisticamente misurarsi se davvero si intende affrontare la sfida della competitività e riequilibrare il sistema europeo dei trasporti valorizzando e potenziando la Porta Sud di accesso, cioè quella mediterranea.

* * *

Per quanto riguarda, più in dettaglio, il settore delle Autostrade del Mare, esse com'è ormai noto, rappresentano una modalità di trasporto alternativa al tutto-strada che offre vantaggi concretamente misurabili in termini di minori costi ambientali, decongestionamento della rete stradale, minore incidentalità, più ridotti consumi energetici. Tale vantaggio è stato concretamente misurato, in un recente studio condotto da RAM, in 411 milioni di Euro, ovvero il valore corrispondente all'abbattimento dei costi socio-ambientali – nel triennio 2007-2009 – con l'utilizzo – su tratte corrispondenti – delle Autostrade del Mare rispetto al traffico su gomma. Nonostante la crisi, si può dire che il sistema dei servizi marittimi delle Autostrade del Mare (che tra l'altro vede in posizioni di eccellenza, a livello europeo, l'armamento italiano che ha saputo investire molto nel rinnovamento del naviglio con standard di elevata qualità) ha fronteggiato meglio di altri comparti l'attuale critica congiuntura economica, anche perché il trasporto combinato strada-mare presenta maggiori margini di flessibilità ed una più rapida capacità di adattamento alle fluttuazioni della domanda di merci rispetto, ad esempio, al trasporto containerizzato.

Va poi tenuto presente che per lo sviluppo delle Autostrade del Mare è stata importante la leva degli incentivi in grado di orientare e sostenere le scelte del mercato e degli operatori; particolarmente positiva è stata l'esperienza italiana dell'Ecobonus, che ha sollecitato gli operatori a privilegiare l'utilizzo della modalità marittima, mettendo a disposizione dell'autotrasporto, ed indirettamente degli armatori che hanno creduto nelle Autostrade del Mare, un significativo volume di risorse (circa 230 milioni di Euro per il triennio 2007-2009 e 30 milioni per il 2010).



È urgente peraltro attivare non soltanto processi di aggregazione fra imprese dell'autotrasporto, per accrescerne significativamente la scala dimensionale con la quale affrontare la competizione sui mercati ma anche qualificare ed arricchire sempre più l'offerta dei servizi, superando il mero segmento del trasporto ed offrendo all'utenza servizi sempre più integrati, a più elevato valore aggiunto; essere insomma operatori non più soltanto dell'autotrasporto ma della logistica integrata, come richiede il mercato.

A tal fine occorrono investimenti e quindi facilitazioni creditizie, misure di regolamentazione del settore più snelle ed efficaci, incentivi pubblici in grado di sostenere questi processi e qualificare anche professionalmente gli operatori. Positiva, a tal proposito, è stata l'esperienza degli incentivi per la formazione professionale, anche questi gestiti operativamente da RAM, che dal 2009 permettono alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi di accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore, al fine di promuovere lo sviluppo della competitività, l'innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro, mediante azioni di formazione generale e specifica.

Fondamentale, ai fini di una maggiore efficienza dell'intero sistema, è poi attivare una piattaforma tecnologica in grado di mettere in rete sia i nodi (porti e interporti) che gli operatori dell'autotrasporto in modo da porre questi ultimi in

condizione di conoscere in tempo reale la situazione della viabilità, di svolgere per via telematica tutti gli adempimenti amministrativi e doganali, di accedere immediatamente ai varchi portuali e quindi ai *gates* di imbarco, abbattendo le attuali barriere che determinano ritardi, diseconomie e quindi disaffezione rispetto all'utilizzo delle Autostrade del Mare.

Sistemi intelligenti di comunicazione tra i diversi operatori della logistica determinano inoltre ulteriori, positive ricadute ad esempio ai fini della tracciabilità delle merci delle diverse filiere merceologiche (ed in particolare per il trasporto delle merci pericolose) e degli stessi vettori, contribuendo così ad una più efficiente gestione delle flotte aziendali.

In questo campo RAM è stata coinvolta in alcuni importanti Progetti comunitari che tendono proprio a mettere in rete ed agevolare l'interscambio di dati ed informazioni tra tutti i protagonisti della catena logistica. Nel 2013 si sono conclusi i Progetti MOS24 e ITS Adriatic Multiport Gateway: il primo riguardante i diversi sistemi informatici che si connettono al Corridoio Genova-Rotterdam e volto a realizzare dei centri per la promozione della co-modalità; il secondo con l'obiettivo di elaborare una Port Community unica per i porti del nord Adriatico promuovendo uno scambio costante ed immediato delle informazioni.

Sempre sul versante adriatico RAM è capofila del Progetto Adriatic MOS, ancora in corso, il quale prevede la realizzazione di un Master Plan delle Autostrade del Mare per i Paesi dell'altra sponda adriatica in via di adesione all'Unione Europea. Infine RAM è partner dei Progetti MEDNET e MED-PCS che mirano, rispettivamente, il primo a istituire e gestire una rete di Autorità portuali ed esperti dei trasporti del Mediterraneo, concentrandosi sulle procedure doganali e sulla semplificazione dello sdoganamento per le navi ed i relativi carichi, il secondo a definire un modello mediterraneo di Port Community Systems con l'intento di definire una piattaforma tecnologica che consenta lo scambio di informazioni tra i diversi porti dell'area oggetto dello studio e quindi facilitare la comunicazione tra le diverse autorità.

Infine, RAM, insieme a qualificati partners comunitari e numerosi stakeholders pubblici e privati, ha continuato a lavorare su un'iniziativa particolarmente sfidante. Frutto dell'esperienza e del know-how acquisiti con la gestione operativa dell'Ecobonus, si vuole arrivare alla progettazione di un'azione che, sulla base di quanto stabilito dal Libro Bianco 2011 dell'Unione Europea e dalle nuove linee guida della politica TEN-T, sviluppi un nuovo approccio nei confronti di un incentivo paneuropeo *green and cost-efficient* a favore dei corridoi delle Autostrade del Mare.

3. I rapporti con la committenza

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso le citate Convenzioni e dalle strutture comunitarie di riferimento per i Progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2013 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate, con particolare riferimento alla Direzione Generale per i Porti ed alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità del Ministero.

4. La struttura organizzativa

Come sopra più volte rimarcato, l'anno in chiusura è stato caratterizzato da un elevato e straordinario livello di indeterminatezza circa le sorti della Società, che ha inevitabilmente esercitato ripercussioni sul già ridotto e flessibile modello organizzativo della Società.

In particolare, a partire dal mese di gennaio 2013 sono stati liberati l'ufficio posto al piano terra di Piazzale delle Belle Arti n. 6, tenuto in locazione dal 2011, nonché il locale affittato in Via Flaminia ad uso magazzino per conservare le pratiche gestite per gli incentivi. Al fine di conservare la documentazione e gli arredi si è provveduto ad affittare un nuovo spazio adeguato presso la Società Easybox Self Storage S.r.l.. Inoltre, sono stati applicati i tetti massimi di spesa previsti dalla menzionata normativa sia per quanto riguarda le spese per taxi che per l'utilizzo di servizi di autonoleggio con conducente, dimezzandone l'ammontare.

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo, non sono stati rinnovati i sei contratti a progetto venuti a scadenza al 31 dicembre 2012, mentre dei cinque contratti a progetto terminati il 25 gennaio 2013, due sono stati conclusi, uno è stato prorogato sino al mese di luglio 2013 e due sono stati prorogati sino al 31 dicembre 2013.

Il contratto a progetto in scadenza nel mese di febbraio 2013 è stato prorogato sino al 31 dicembre 2013.

Essendo poi scaduti al 28 febbraio 2013 i tre contratti di assunzione a tempo determinato, in considerazione dei carichi di lavoro derivanti dagli adempimenti societari e dell'urgente esigenza di riattivare le Aree Funzionali Affari Generali e Segreteria, tenuto anche conto di un parere legale fornito dallo Studio del Prof. Proia, con Determinazione n. 1/2013 del 4 marzo 2013, l'Amministratore Delegato ha disposto l'avvio di una procedura ristretta per la selezione di una Società idonea a fornire n. 3 lavoratori in somministrazione sino al 31 dicembre del 2013.

Sulla base, poi, delle sopravvenute ulteriori esigenze della Società, si è provveduto a stipulare due nuovi contratti di somministrazione di personale per complessive tre unità e, infine, con Determinazione n. 5/2013 del 10 ottobre 2013 è stata avviata la procedura prevista dal Regolamento interno per la Selezione del personale finalizzata alla stipula di n. 3 contratti di collaborazione a progetto sino al 31 dicembre 2013.

Risulta di tutta evidenza come le variegate tipologie contrattuali utilizzate dalla Società, certamente legate alla considerazione della natura propria dei progetti condotti, sono state comunque la diretta risultante delle condizioni di estrema incertezza operativa della RAM, oltre che della consueta prudenza gestionale adottata che ha sempre teso ad evitare di far assumere alla RAM impegni che comportassero perduranti costi fissi, tanto più in questa fase di imminente scadenza dell'organo amministrativo della Società.

Nel corso dell'anno la Società ha subito un ricorso ex art. 414 c.p.c. dinanzi alla Sezione Lavoro del Tribunale ordinario di Roma da parte di un ex collaboratore; tale ricorso ha trovato esito nel corso dell'udienza finale del 16 dicembre 2013, chiudendosi con la stipula di un accordo transattivo, sulla base di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 3 dicembre 2013.

Si è proseguito nel ricorso all'*outsourcing* per la gestione dei principali servizi societari (contabilità, paghe, informatica, pulizie, servizi di postalizzazione, etc.), per la cui aggiudicazione hanno sempre trovato rigorosa applicazione le procedure previste dagli appositi Regolamenti interni, in conformità alla normativa vigente.

Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, con l'ausilio della Società esterna Talos Advisors & Co. S.r.l., ha provveduto alla effettuazione dei consueti test sulle procedure e le scritture contabili societarie.

La comunicazione legale delle procedure è stata effettuata attraverso l'aggiornamento costante del sito istituzionale della Società.

Particolare attenzione è stata posta infine agli aspetti legati alla sicurezza, tenendo conto delle prescrizioni in materia di "Tutela della Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro" di cui al D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008.

5. Le principali attività societarie

In continuità con gli anni precedenti, durante il 2013 la Società ha operato per la promozione e l'attuazione del Programma "Autostrade del Mare" sia a livello

comunitario che nazionale e per la gestione operativa degli incentivi nel settore dell'autotrasporto. La maggior parte di queste attività sono state svolte a sostegno ed in stretta collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, dunque, regolate dalle Convenzioni stipulate con tale Amministrazione.

A) Supporto al Ministero per la promozione e attuazione del Programma "Autostrade del Mare" a livello comunitario e nazionale

In ambito europeo RAM, nel corso del 2013, ha proseguito la sua attività di studio a livello comunitario, con il chiaro intento di promuovere azioni a sostegno del trasporto marittimo, in linea con gli orientamenti comunitari, partecipando a diversi Progetti e Programmi.

Più in dettaglio, nel 2013 sono stati portati a compimento i Progetti **Adriatic Gateway**, **ITS Adriatic Multiport Gateway** e **MOS24** finanziati dal Programma TEN-T, focalizzati sull'adozione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) a sostegno del trasporto marittimo e della logistica nel suo complesso. RAM ha fornito il proprio contributo, nei suddetti Progetti, secondo quanto previsto dalla Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare, nell'ambito del Progetto **Adriatic Gateway**, terminato nel dicembre 2012, RAM ha provveduto a predisporre tutte le attività di



rendicontazione, in sede comunitaria, relative alle spese sostenute (come previsto dalla Decisione di concessione del contributo comunitario). Nel corso del 2013 è comunque continuata l'attività di diffusione dei risultati ottenuti nei confronti dei soggetti interessati ed è stato fornito supporto al Ministero di riferimento nell'individuazione dei modelli di eccellenza identificati dallo studio per lo sviluppo del versante Adriatico e, di concerto con lo stesso, è stata valutata la possibilità di esportare le risultanze anche in altre realtà del Mediterraneo.

ITS Adriatic Gateway Multiport. Il Progetto, promosso da RAM in collaborazione con il NAPA (Associazione dei Porti del Nord Adriatico), ha visto



l'elaborazione di due importanti *deliverables*. Il primo consiste in uno studio di traffico e marketing per il trasporto marittimo tramite container, i cui risultati hanno messo in evidenza l'attrattiva dell'area, quale porta d'Europa per le merci provenienti da altri paesi e continenti. Il secondo invece ha identificato i requisiti necessari per lo sviluppo ed implementazione di un sistema innovativo e tecnologico per l'integrazione e scambio di informazioni in tempo reale tra i porti

aderenti al Progetto. Nel corso del 2013, sono stati previsti anche due importanti momenti di disseminazione: il primo evento, di livello nazionale, tenutosi a Roma il 30 ottobre presso i locali della Biblioteca Angelica del Senato della Repubblica, al quale hanno partecipato diversi esponenti del settore e tutte le autorità portuali coinvolte. In tale occasione sono stati presentati i risultati dei Progetti ITS Adriatic Gateway Multiport e MOS24. Un secondo momento di condivisione è stato organizzato a Bruxelles, in due giornate. La prima giornata è stata organizzata presso il Parlamento Europeo alla presenza di rappresentanti della Commissione Trasporti nel corso della quale è stato possibile interagire e condividere politiche di sviluppo dell'area. La seconda giornata, organizzata con una impostazione di carattere più propriamente tecnico, si è svolta presso la sede della Regione Veneto, sempre a Bruxelles. Il Progetto è terminato lo scorso 31 dicembre 2013; nel corso del 2014 RAM - in qualità di *implementing body* del Ministero delle Infrastrutture - provvederà a predisporre e presentare la documentazione amministrativa prevista dalla Decisione per l'attività di rendicontazione che dovrà predisporre il citato Ministero, nella sua qualità di beneficiario.

Il Progetto **MOS24** è un Progetto innovativo che ha interessato il Corridoio dei due mari (PP24) ed ha avuto come obiettivo l'elaborazione di una



piattaforma virtuale per l'integrazione delle diverse modalità (treno, strada e mare) tramite l'emissione di un biglietto unico. RAM ha provveduto ad analizzare e presentare proposte di *policy* per lo sviluppo dell'intermodalità promuovendo un articolato studio di carattere economico e giuridico sull'adozione di strumenti incentivanti basati sull'esperienza italiana del Ferrobonus ed Ecobonus; da tale studio sono emersi risultati particolarmente positivi circa i potenziali benefici generati dall'adozione di simili politiche. Lo studio ha anche costituito occasione per predisporre un'accurata analisi costi-benefici in termini ambientali, con specifico riferimento alla linea di Autostrada del Mare Genova-Barcellona.

Nel corso dell'anno sono stati organizzati due incontri per dare maggiore diffusione ai risultati ottenuti. Il primo si è tenuto a Roma, congiuntamente con il Progetto ITS Adriatic Multiport Gateway, nell'ambito di un seminario che ha interessato entrambi i versanti del Mediterraneo. Il secondo, conclusivo, si è svolto a Genova lo scorso 13 dicembre e vi hanno preso parte numerosi *stakeholders* italiani ed europei.

Nel corso del 2014 verranno ultimate le procedure per la rendicontazione finale del Progetto.

* * *

Per quanto attiene la partecipazione di RAM in altri programmi comunitari, si segnala lo stato di avanzamento del Progetto **Adriatic MOS**, aggiudicato da RAM, coordinatore del Progetto, nell'ambito del Programma IPA CROSS BORDER 2007/2013. Nel 2013 sono stati elaborati diversi *deliverables* che hanno consentito di individuare nuove possibili linee di Autostrade del Mare nel versante Adriatico, in particolare da e verso i Paesi in fase di adesione all'Unione Europea; i dati elaborati hanno mostrato come gli scambi futuri tra i Paesi sono destinati ad aumentare. Scopo finale del Progetto è quello di definire politiche di sviluppo a supporto di tale necessità e quindi l'elaborazione del Master Plan che conterrà le priorità infrastrutturali, per nuovi servizi di Autostrade del Mare ed il relativo impegno economico. La conclusione del Progetto, originariamente prevista per il mese di febbraio 2014, è stata posticipata di 6 mesi dopo l'accoglimento, da parte della *Managing Authority*, della richiesta di estensione, presentata dalla RAM. Pertanto il Progetto si concluderà il 31 agosto 2014.



Per quanto attiene ai fondi MED, RAM è già presente in questi bandi in qualità di capofila con il Progetto strategico MEDNET e come partner all'interno del Progetto MED-PCS.

Il Progetto **MEDNET** – Mediterranean Network for Custom Procedures and Simplification of Clearance in Ports – intende creare un network di esperti e operatori del campo dei trasporti marittimi oltre che selezionare le migliori procedure doganali e portuali esistenti. Nel corso del 2013 è stato elaborato un rapporto tecnico dettagliato sulle procedure portuali e doganali che ha interessato oltre 40 porti a livello Mediterraneo. La RAM ha elaborato tale rapporto con riferimento ai porti italiani interessati, che fungeranno da base di partenza per la definizione dei *Key Performance Indicator* che a loro volta saranno utili per la definizione del "porto ideale" per le procedure da adottare, oltre che per identificare le strozzature ed i colli di bottiglia da eliminare per riuscire a velocizzare le procedure di sdoganamento delle merci e quindi fluidificare il traffico delle merci sia lato mare che lato porto. Un ulteriore aspetto importante legato al Progetto è l'istituzione di un Osservatorio permanente nel Mediterraneo che rappresenta un luogo di incontro per esperti del settore dei trasporti, imprese e istituzioni pubbliche e private che desiderano scambiarsi esperienze e promuovere politiche condivise a supporto del trasporto marittimo nel Mediterraneo. Il Progetto terminerà a giugno 2015.



Il Progetto **MED-PCS** – Port Community System - promosso dall’Autorità portuale di Tarragona intende creare una rete di Port Community System nel Mediterraneo attraverso una piattaforma che consenta lo scambio di informazioni tra più porti (partendo dalla Spagna fino alla Grecia passando per l’Italia). In particolare il Progetto prevede anche momenti di formazione e approfondimento tramite l’utilizzo di piattaforme *E-Learning*. Anche questo Progetto dovrà essere completato entro la scadenza del 30 giugno 2015.



* * *

Nel corso del 2013 RAM, in collaborazione con Confitarma ed altri partner nazionali ed europei, ha lavorato ad una rivisitazione della proposta progettuale Magellano 2020 presentata all'ultima call TEN/T ma purtroppo non accolta favorevolmente dai valutatori. L'impegno è stato pertanto quello di riavviare il gruppo di lavoro, approfondendo i diversi aspetti critici emersi dalle valutazioni ricevute, anche in vista della presentazione dell'idea rivisitata in una prossima call a valere sui fondi *Connecting Europe Facility*. L'iniziativa è strategica per lo sviluppo delle Autostrade del Mare al livello mediterraneo ed europeo e, anche per questo, sta richiedendo un sempre maggiore coinvolgimento del Ministero italiano e di quelli dei paesi del Mediterraneo. Nel concreto, sullo sfondo dell'idea di un futuro possibile Ecobonus europeo, si lavora allo studio di fattibilità di un Programma comunitario che incentivi lo sviluppo delle Autostrade del Mare partendo dai positivi risultati ottenuti dall'Italia in termini di merci trasferite dalle strade verso la più sostenibile modalità marittima.

* * *

La presenza della Società negli scenari internazionali non si limita all’ambito dei Progetti comunitari ma si concretizza, altresì, nel settore della promozione e comunicazione, decisivo per far conoscere lo sviluppo del Programma delle “Autostrade del Mare” e per stringere nuove relazioni con operatori stranieri.



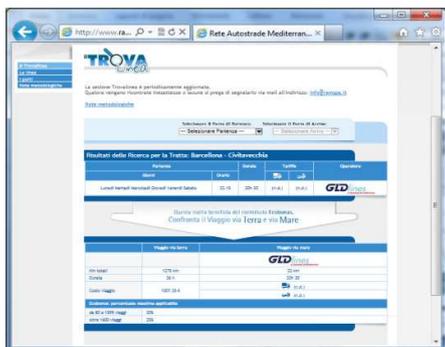
Anche nel 2013, infatti, RAM ha partecipato al Salone Internazionale del Trasporto e della Logistica - **SITL EUROPE** – di Parigi dal 27 al 30 marzo e lo ha fatto nell’ormai consolidata e vincente formula, promossa e coordinata dall’Associazione

dei Porti Italiani, "Italy – All in One", che la vede presente insieme a diverse Autorità portuali, Interporti ed Associazioni italiane di settore.

Tra le attività di comunicazione e promozione, RAM ha pubblicato, nel corso del 2013, su riviste di settore, tradizionali e digitali, varie pagine promozionali. Di particolare rilievo è stata poi la partecipazione della Società ad importanti convegni nazionali e internazionali, occasioni di dibattito e confronto sulle questioni riguardanti le Autostrade del Mare, in particolare sulle prospettive future di questo settore.



Nel 2013, è continuato, in linea con le annualità precedenti, l'aggiornamento



del **Trovalinea** presente sul sito web societario (www.ramspa.it). Il programma, come già descritto nelle precedenti Relazioni, permette agli utenti, attraverso l'inserimento di un porto di partenza e di uno di arrivo, di conoscere gli operatori marittimi che effettuano quel determinato viaggio ed i relativi costi. È predisposta, inoltre, per le rotte incentivate dalla misura Ecobonus, la comparazione del costo e, quindi, del risparmio che si può ottenere grazie all'utilizzo della modalità marittima.

* * *

La RAM, nell'intento di promuovere anche a livello scientifico e formativo le tematiche relative allo sviluppo dell'intermodalità, ha concorso all'attivazione presso la Link Campus University di Roma di un Master in "Management e Policy della logistica integrata nel Mediterraneo" finalizzato alla formazione di profili professionali altamente specializzati in grado di misurarsi con le problematiche organizzative e gestionali dei processi di integrazione in atto nella logistica.

La prima edizione del Master – alla quale hanno direttamente contribuito l'Amministratore Delegato in qualità di Presidente del Comitato Scientifico ed il Presidente della Società nonché il Direttore operativo per la parte didattica – è in via di conclusione ed ha registrato un lusinghiero risultato in termini di interesse e partecipazione tanto che è in fase di avvio la seconda edizione del Master.

* * *

B) Gestione operativa degli incentivi connessi al Programma "Autostrade del Mare"

Ecobonus

La misura Ecobonus è, com'è noto, l'incentivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti previsto dalla Legge 22 novembre 2002, n. 265 che ha l'obiettivo di favorire il riequilibrio modale del trasporto delle merci sul territorio italiano mediante l'introduzione di misure rivolte a sostenere una progressiva crescita della utilizzazione della modalità marittima, in accordo con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di stato per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità (Aiuto di Stato n. 496/03).

Nel corso dell'esercizio 2013 è proseguito il lavoro, avviato nel 2012, di valutazione e di istruttoria delle istanze relative all'annualità 2010.

Non appena il procedimento di indagine formale avviato dalla Commissione Europea in merito alla questione Ecobonus si è concluso, in particolare con la Decisione del mese di luglio 2013, RAM, attenendosi alle Procedure Operative approvate dalla Commissione di Valutazione, rispettivamente nelle riunioni del 24 ottobre 2008 (valida per le annualità 2007-2009) e del 12 settembre 2011 (valida per l'annualità 2010 e successive), ha prodotto il V° e ultimo Rapporto Operativo (relativo all'annualità 2010) presentato in occasione della riunione con la Commissione ministeriale preposta, che ha avuto luogo il 2 agosto 2013.

Sulla base dell'esito del lavoro svolto, ha poi fornito assistenza al Ministero per la successiva fase di erogazione del contributo ai beneficiari.

È proseguito, inoltre, il lavoro di Help Desk a favore dei beneficiari del provvedimento, attraverso la gestione del Numero Verde (800.896969) e dell'indirizzo di posta elettronica dedicato (ecobonus@ramspa.it). Il servizio di segreteria tecnica è rivolto a tutti gli interessati del settore dell'autotrasporto, fornendo un'assistenza costante agli utenti. Tutte le informazioni prevalenti in merito alle chiamate ricevute/effettuate e alle e-mail ricevute/evase, sono registrate sia su formati cartacei che digitali, consentendo così la creazione di un archivio utile al monitoraggio periodico del servizio.

Incentivi per la formazione delle aziende di autotrasporto**A) Terza Edizione**

Mediante la Convenzione del 19 luglio 2012, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affidato a RAM la gestione operativa degli incentivi di cui al D.P.R. 29 maggio 2009, n. 83 così come ridefiniti dal Decreto ministeriale del 3 maggio 2012, n. 138 con il quale sono stati stanziati complessivamente 23.052.697 Euro per la terza edizione di questo incentivo.

Nell'ambito di questa Convenzione è previsto che RAM collabori con il Ministero per la predisposizione della modulistica necessaria alla attivazione degli incentivi, supporti l'apposita Commissione ministeriale preposta per le attività di istruttoria, verifica, analisi e comunicazione operativa con i beneficiari e fornisca al Ministero un dettagliato resoconto sulle attività svolte.

Gli incentivi per la **formazione professionale** nel settore dell'autotrasporto sono diretti alle imprese di autotrasporto per conto di terzi, i cui titolari, soci, amministratori, dipendenti o addetti partecipino ad iniziative di formazione o aggiornamento professionale e perseguono l'obiettivo di accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore, con la conseguente promozione dello sviluppo della competitività e dell'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale e sul lavoro.

Per questa edizione degli incentivi sono pervenute presso il Ministero n. 670 domande di ammissione ai contributi per un ammontare di costi preventivati pari a circa 80 milioni di Euro. Eseguita la preliminare procedura di acquisizione delle istanze, RAM ha effettuato la prima fase di lavorazione delle pratiche pervenute inerente l'ammissibilità del progetto formativo presentato.

Il controllo di ammissibilità dei progetti presentati è stato svolto attenendosi alla Procedura operativa, presentata in data 18 settembre 2012 ed approvata dalla sopracitata Commissione ministeriale preposta, che ha definito le attività prevalenti per verificare l'esistenza o meno dei requisiti richiesti dal sopracitato D.P.R.

In relazione alla suddetta attività di istruttoria sono stati prodotti sei Rapporti operativi presentati alla Commissione, al fine di fornire a quest'ultima tutti gli elementi utili a supporto delle sue valutazioni in merito al lavoro di gestione svolto da RAM.

L'istruttoria delle n. 670 istanze ha fornito, in sintesi, il seguente esito:

- n. 575 istanze sono state valutate finanziabili dalla Commissione ministeriale;
- n. 75 istanze per le quali è stata prodotta dichiarazione di rinuncia al contributo;

- n. 20 istanze sono state valutate non finanziabili dalla Commissione ministeriale.

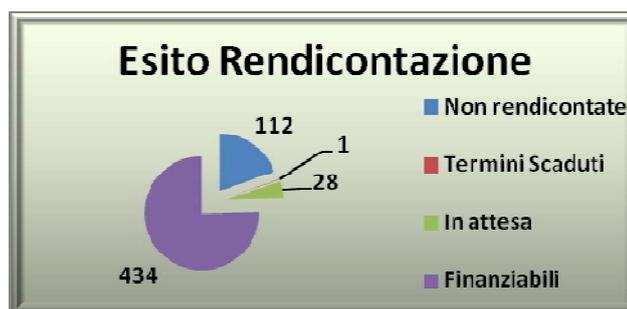


Considerata la grande quantità di istanze pervenute – pari a circa 3 volte il numero previsto nella citata Convenzione – la RAM, su richiesta dalla Commissione ministeriale preposta, ha effettuato alcuni controlli sui progetti formativi presentati, disponendo un'attività di verifica sulla effettiva attuazione del progetto attraverso ispezioni "in loco" durante le giornate di formazione previste. Sono stati altresì effettuati controlli a campione sui corsi formativi già terminati e specifici controlli su corsi aventi ad oggetto formazione a distanza (FAD).

In seguito alla suddetta attività di istruttoria e al completamento del progetto formativo, sono state inviate specifiche rendicontazioni dei costi sostenuti. La RAM ha provveduto al ritiro e alla lavorazione attenendosi alla Procedura operativa presentata in data 22 febbraio 2013 e approvata dalla Commissione ministeriale preposta.

Con riferimento alle n. 575 istanze risultate ammissibili al contributo, la situazione risultava la seguente:

- n. 112 non hanno inviato alcuna rendicontazione del progetto formativo presentato;
- n. 28 sono in attesa di integrazioni e/o chiarimenti;
- n. 1 non è pervenuta alcuna integrazione richiesta, pertanto, i termini di presentazione sono scaduti;
- n. 434 per le quali è stata inviata la relativa rendicontazione e in relazione alle quali l'esito del lavoro di istruttoria ha stimato un contributo complessivo da erogare pari a 30.445.744,59 Euro.



L'istruttoria delle rendicontazioni, alla data attuale, non risulta ancora conclusa.

B) Quarta Edizione

Con Decreto ministeriale del 21 marzo 2013, n. 119 sono stati stanziati 15.680.000 Euro per la quarta edizione del suddetto incentivo, la cui gestione operativa è stata affidata alla RAM sulla base della Convenzione firmata in data 14 giugno 2013.

Per l'edizione considerata sono pervenute presso il Ministero, entro la prevista scadenza del 15 luglio 2013, n. 509 domande di ammissione ai contributi per un ammontare di costi preventivati pari a circa 30 milioni di Euro. Eseguita la preliminare procedura di acquisizione delle istanze, RAM ha effettuato la prima fase di lavorazione delle pratiche pervenute, inerente l'ammissibilità del progetto formativo presentato, da concludersi entro il 15 ottobre 2013.

Il controllo di ammissibilità dei progetti presentati è stato svolto attenendosi alla Procedura operativa, presentata in data 15 luglio 2013 ed approvata dalla Commissione ministeriale preposta, che ha definito le attività prevalenti per verificare l'esistenza o meno dei requisiti richiesti dalla normativa ministeriale.

In relazione alla suddetta attività di istruttoria sono stati prodotti tre Rapporti operativi presentati alla Commissione, al fine di fornire a quest'ultima tutti gli elementi utili a supporto delle sue valutazioni in merito al lavoro svolto da RAM.

L'istruttoria delle n. 509 istanze ha fornito il seguente esito:

- n. 464 istanze sono state valutate finanziabili dalla Commissione ministeriale;
- n. 3 istanze per le quali è stata prodotta dichiarazione di rinuncia al contributo;
- n. 42 istanze sono state valutate non finanziabili dalla Commissione ministeriale.

Alla data odierna la RAM ha completato il lavoro di istruttoria per tutte le istanze pervenute e gli esiti sono stati valutati dalla Commissione ministeriale preposta. Il 15 aprile 2014 scadrà il termine per la conclusione dei progetti formativi e l'invio delle relative rendicontazioni al Ministero, di cui poi la RAM dovrà curare la fase di istruttoria a supporto delle valutazioni di esclusiva competenza della menzionata Commissione.

Così come è stato per l'edizione precedente, è stata disposta un'attività di verifica sulla effettiva attuazione del progetto attraverso ispezioni "in loco" durante le giornate di formazione previste.

Si segnala altresì, che per entrambe le edizioni del suddetto incentivo è proseguito il lavoro di Help Desk a favore dei beneficiari, tramite l'indirizzo di posta elettronica incentivoformazione@ramspa.it e il numero verde (800-896969) per fornire qualsiasi tipo di informazione e chiarimento in merito alle pratiche.

Ferrobonus

Con riferimento a tale incentivo, ai fini del monitoraggio dell'impegno relativo all'intero periodo 15 ottobre 2011-14 ottobre 2012, il Ministero si è avvalso di RAM per la verifica del mantenimento in termini di treni*chilometro dei contratti di trasporto e, per le imprese di cui alla lettera b) dell'art. 2, comma 1 del D.D. del 15 novembre 2010 n. 3284, anche delle coppie di treni effettuate.

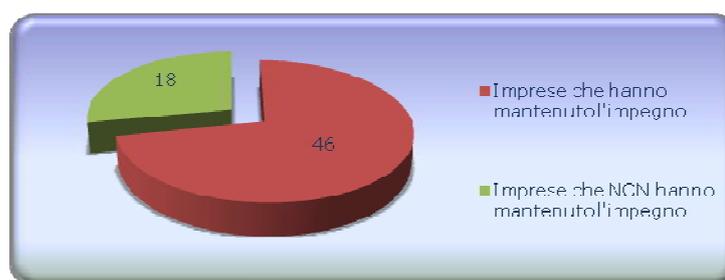
A tal fine le imprese hanno trasmesso al Ministero:

- a) l'elenco dei treni*chilometro e delle coppie di treni effettuati;
- b) copia dei contratti conclusi.

Il termine per la presentazione/spedizione della suddetta documentazione è stato prorogato dal Ministero al 31 dicembre 2012 (per le imprese che hanno richiesto ed ottenuto l'anticipazione del 20% del contributo a fronte di garanzia fideiussoria di pari importo) e al 25 gennaio 2013 per le restanti imprese.

RAM ha provveduto a supportare il Ministero nella verifica del mantenimento in termini di treni*chilometro dei contratti di servizio di trasporto e/o delle coppie di treni effettuati dalle imprese beneficiarie attenendosi alla Procedura operativa presentata in data 10 settembre 2012 e approvata dal Ministero in data 19 settembre 2012.

L'intera fase di monitoraggio è stata condivisa con il MIT attraverso cinque Rapporti Operativi. L'esito dell'attività di istruttoria relativa al monitoraggio ha evidenziato che, delle n. 64 istanze risultate beneficiarie del contributo, n. 46 imprese hanno mantenuto l'impegno in termini di treni*chilometro e/o coppie di treni, mentre n. 18 ditte non hanno raggiunto la soglia minima prevista.



Per tali ultime imprese, poiché è stata riscontrata – per il periodo dal 15 ottobre 2011 al 14 ottobre 2012 – una diminuzione di treni*chilometro e/o delle coppie di treni effettuate rispetto al periodo 15 ottobre 2010–14 ottobre 2011, si è provveduto a definire il saldo del contributo spettante (al netto dell'anticipazione e dell'acconto eventualmente già percepiti, per un totale di 8.227.594,29 Euro) attraverso lo storno della quota di contributo proporzionale al mancato impegno – determinata dal prodotto tra il totale dei treni*chilometro non effettuati e il contributo unitario. Pertanto, il Ministero dovrà liquidare alle imprese beneficiarie un totale di 15.838.637,65 Euro a saldo del contributo.

In sintesi, a conclusione dell'attività di monitoraggio l'istruttoria ha evidenziato un recupero proporzionale del contributo pari a 932.116,34 Euro ed una disponibilità finanziaria residua, rispetto alla disponibilità iniziale, di un importo pari ad 1.119.850,81 Euro. Ai sensi dell'art. 6 comma 3 del D.D. n. 3284 del 15.11.2010, tale residualità permetterà di procedere all'assegnazione di quote di premialità.

Contributo riconosciuto	
Rendicontazione	Monitoraggio
€ 24.998.348,28	€ 24.066.231,94
Recupero proporzionale per mancato impegno	
€ 932.116,34	

Le imprese beneficiarie del contributo, operatori del trasporto combinato e/o trasbordato, saranno tenute a destinare a favore dei propri clienti un importo pari ad almeno il 40% dell'ammontare dei contributi percepiti. Il Ministero provvederà a monitorare l'effettivo ribaltamento del contributo, con il supporto tecnico della RAM.

Incentivi a favore di investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci

Con comunicazione del 5 giugno 2013, il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto alla RAM un supporto operativo per la gestione degli incentivi a favore di investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci.

La RAM ha prontamente provveduto a sostenere la Commissione ministeriale preposta per tale attività, predisponendo il *software* gestionale per l'istruttoria delle istanze e fornendo il supporto tecnico nei modi e nei tempi richiesti.

6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2013 si chiude con un utile di Bilancio pari a **45.721 Euro**, al netto delle imposte.

Tale risultato è in linea con quanto previsto nel Budget e nel Preconsuntivo approvati dal Consiglio di Amministrazione, rispettivamente, nel corso delle sedute del 22 marzo e del 9 luglio 2013; esso è inoltre conseguente all'estrema attenzione che è sempre stata mantenuta per ottenere il massimo contenimento dei costi aziendali, compatibilmente con l'obiettivo dell'assolvimento puntuale ed efficiente degli impegni assunti e, più in generale, con il perseguimento dell'obiettivo sociale.

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste nelle tre Convenzioni firmate con il Ministero e dagli introiti derivanti dai Progetti comunitari aggiudicati IPA Adriatic, MEDNET e MED-PCS, ammonta a **1.717.555 Euro**, mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **1.571.802 Euro**.

Sono state attivate le procedure previste per la fatturazione delle rimanenze per lavori in corso relative alle tre commesse di cui alle rispettive Convenzioni con il Ministero, mentre per la rendicontazione dei costi inerenti ai Progetti IPA Adriatic, MEDNET e MED-PCS si è proceduto durante tutto il corso dell'anno, seguendo le procedure di rendicontazione previste per tali programmi, come riportato nella Nota Integrativa.

In dettaglio, la fatturazione relativa alla Convenzione Quadro troverà copertura con i fondi previsti dall'art. 6, comma 1, della predetta Convenzione, mentre le fatture per le due Convenzioni "Formazione" troveranno copertura nei relativi stanziamenti. Nel computo delle disponibilità a copertura dei costi per l'anno 2013 troverà prevedibilmente esaurimento il debito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anticipazione ricevuta nell'anno 2005, il cui valore residuo, pari a **1.131.435 Euro**, potrà essere scomputato dalle fatture da emettere per le prestazioni rese.

Le rendicontazioni per i Progetti IPA Adriatic, MEDNET e MED-PCS trovano, invece, ampia copertura nei rispettivi budget di Progetto già approvati dalle competenti istituzioni di controllo. Per il Progetto Adriatic Gateway, completato nel 2012 ma rendicontato nel 2013, in particolare, la RAM ha avuto la certificazione della rendicontazione e in aggiunta, per i Progetti MEDNET e MED-PCS, si avvale obbligatoriamente di un controllore di primo livello che ha già certificato, per quanto di sua competenza, le rimanenze di cui al presente Bilancio.

Le risorse disponibili per le attività da svolgere nell'anno 2014 risultano pari a **1.575.564,70 Euro**, suddivise come segue:

- Gestione Convenzione Quadro: stimati 800.000 Euro;
- Gestione Progetto IPA Adriatic MOS: 94.000 Euro;
- Gestione Progetto MEDNET: 199.040 Euro (e inoltre 99.520 Euro per il 2015);
- Gestione Progetto MED-PCS: 77.662 Euro (e inoltre 14.121 Euro per il 2015);
- Gestione Progetto CRUISEMED: 80.000 Euro (e inoltre 140.000 Euro per il 2015 e 80.000 per il 2016);
- Gestione dell'incentivo Formazione IV[^] edizione: residui 174.862,70 Euro;
- Gestione dell'incentivo Formazione V[^] edizione: stimati 150.000 Euro.

Sul versante della liquidità, la disponibilità derivante dai pagamenti effettuati dal Ministero consente di svolgere le attività senza dover ricorrere ad alcuna esposizione bancaria.

Rendiconto Finanziario		
(importi in Euro migliaia)		
	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Attività operative		
Utile netto	46	105
Ammortamento immateriali e materiali	25	49
Incremento/(decremento) fondi e imposte differite	-	-
Incremento/(decremento) fondi relativi al personale	7	19
Diminuzioni/(incrementi) rimanenze	230	-89
Diminuzioni/(incrementi) crediti v/clienti e società del gruppo	-1189	-299
Diminuzioni/(incrementi) imposte anticipate	0	-1
Diminuzioni/(incrementi) crediti tributari	-37	73
Diminuzioni/(incrementi) altre attività	-83	-42
Incrementi/(diminuzioni) debiti v/fornitori e altre soc. gruppo	111	-33
Incrementi/(diminuzioni) acconti	-	-
Incrementi/(diminuzioni) debiti tributari	17	188
Incrementi/(diminuzioni) debiti v/istituti previdenziali	11	6
Incrementi/(diminuzioni) altre passività	-153	40
Flusso di cassa dall'attività operativa (a)	-1015	16
Attività di investimento	-	-
Decremento/(incremento) immobilizzazioni finanziarie	16	8
Decremento/(incremento) immobilizzazioni immateriali/materiali	-2	-2
Decremento/(incremento) netto altre passività a medio termine	-	-
Decremento/(incremento) altre attività	-	-
Aumento di capitale e riserve	-	-
Altri movimenti del patrimonio netto	-	-
Flusso di cassa dalle attività di investimento (b)	14	6
Attività finanziaria	-	-
Incremento/(decremento) debiti v/obblig.	-	-
Incremento/(decremento) debiti v/soci finanz.	-	-
Incremento/(decremento) debiti verso banche	-	-
Incremento/(decremento) debiti v/altri finanziatori	-	-
Flusso di cassa dall'attività finanziaria	-	-
Flusso di cassa complessivo	-1001	22
Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide	-	-
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	1.716	1.694
Disponibilità liquide alla chiusura dell'esercizio	715	1.716
Flusso di cassa totale	-1.001	22

Ai fini della trasparenza dell'informazione, di seguito si evidenziano alcuni indicatori di Bilancio:

	2009	2010	2011	2012	2013
Valore della produzione	2.298.465	2.288.656	1.861.160	1.920.631	1.717.555
Costi della produzione	1.781.378	1.829.254	1.702.938	1.748.506	1.571.802
Risultato dell'esercizio	357.921	305.592	49.359	105.275	45.721
Crediti	201.920	432.918	284.356	558.952	1.866.537
Disponibilità liquide	2.181.374	1.561.294	1.694.280	1.715.919	715.011
Debiti	2.601.763	1.974.036	1.702.276	1.903.268	1.889.848
INDICE DI LIQUIDITA'	1,67	1,92	2,16	2,14	2,14
INDICE DI DISPONIBILITA'	0,88	0,89	0,96	1,18	2,14
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,31	0,36	0,33	0,56	0,58

7. I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

In data 23 dicembre 2013 il Ministro delle Infrastrutture e l'Amministratore Delegato della RAM hanno firmato la nuova Convenzione Quadro, di durata triennale, che attualmente è in fase di registrazione da parte degli organi di controllo.

E' poi in fase di emanazione un nuovo Decreto ministeriale, con il quale il predetto Ministero avvia la quinta edizione degli incentivi per la formazione delle imprese di autotrasporto, prevedendo ancora una volta il supporto della RAM per la gestione operativa delle istruttorie.

RAM ha inoltre incrementato le sue attività comunitarie elaborando quattro nuove proposte nell'ambito del Programma MED che sono state presentate all'ultimo bando nel mese di gennaio 2014. Per uno di essi, il Progetto CRUISEMED, è pervenuta anticipazione dell'aggiudicazione; RAM è capofila del Progetto, con un Budget complessivo pari ad 300.000 Euro.

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo, essendosi conclusi al 31 dicembre 2013 i contratti per la fornitura di n. 5 unità di personale in somministrazione, in considerazione dei carichi di lavoro generati dalle esigenze connesse al definitivo adempimento della Convenzione Quadro con il Ministero almeno sino alla data del 9 agosto 2014, con Determinazione n. 9/2013 del 16 dicembre 2013 l'Amministratore Delegato ha disposto l'avvio di una procedura ristretta per la selezione di una Società idonea a fornire n. 5 lavoratori in somministrazione a partire dal 20 marzo 2014 e sino al 9 agosto del 2014.

Con la Determinazione n. 10/2013 del 16 dicembre 2013, infine, l'Amministratore Delegato ha disposto il rinnovo sino al 31 dicembre 2014 dei sei contratti a progetto venuti a scadenza al 31 dicembre 2013.

8. La prevedibile evoluzione della gestione

Nel medio-lungo periodo continueranno a porsi alcune tematiche di estrema importanza per la RAM e per il Programma "Autostrade del Mare":

- la promozione di adeguate iniziative in ambito comunitario e, più in generale, inframediterraneo, volte a cogliere le opportunità offerte dalla rete delle Autostrade del Mare;
- la risoluzione delle criticità infrastrutturali che continuano a condizionare pesantemente ogni azione intrapresa per la promozione del Programma "Autostrade del Mare";
- l'elaborazione di adeguate soluzioni per favorire efficaci forme di partnership tra pubblico e privato;
- la ridefinizione degli incentivi per l'intermodalità, a livello nazionale ed europeo, dopo la conclusione dell'esperienza italiana dell'Ecobonus.

Dal punto di vista organizzativo e gestionale, il futuro della Società appare strettamente collegato alle decisioni politiche che il nuovo Governo vorrà adottare in materia di intermodalità e promozione del trasporto marittimo e delle Autostrade del Mare.

Il rinnovo del Consiglio di Amministrazione e la Direttiva annuale, prevista dall'art.16 dello Statuto, potranno fornire utili indicazioni anche in questo senso.

9. Rapporti con le parti correlate

Le interrelazioni tra la Società e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata alle normali condizioni di mercato.

Per quanto riguarda i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come già ampiamente descritto nella presente Relazione, essi sono regolati dallo Statuto e dalle Convenzioni stipulate e registrate dalla Corte dei Conti.

10. Fattori di rischio

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, al fine di rappresentare un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della Società e dell'andamento della gestione si integra la presente Relazione come segue.

L'entità e la struttura della Società, anche alla luce delle modifiche organizzative effettuate nel corso dell'esercizio, sono adeguate alla complessità degli affari gestiti.

Gli indicatori di cui al punto 6 della presente Relazione sono rappresentativi di una chiara solidità complessiva della Società ed ai sensi dell'art. 2428, comma 2, 6 bis, l'analisi della situazione finanziaria della Società evidenzia una oggettiva assenza di rischi finanziari.

La Società, pur godendo della concessione di potenziali linee di credito, non è esposta finanziariamente.

Si evidenzia infine che non sono in corso indagini e/o procedimenti di natura penale, civile o amministrativa dai quali possano discendere per la Società passività o perdite ovvero elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

11. Attività di ricerca e sviluppo

Nessuna attività è stata svolta nell'esercizio a tale titolo, ad eccezione delle ordinarie fasi di approfondimento ed analisi di base inerenti al Programma "Autostrade del Mare" (ricerca statistica, elaborazione di dati, etc.).

12. Altre informazioni

La Società possiede una partecipazione pari a 50.000 Euro nel Consorzio Intermediterraneo, costituito in quote paritarie con AISCAT Servizi e INTEL 8. Non ha ulteriori partecipazioni in altre società, anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona, né è titolare di azioni proprie.

Per quanto previsto ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile e non dettagliato nella presente Relazione sulla gestione, si rimanda a quanto indicato in Nota Integrativa.

13. Proposta di riparto del Risultato d'esercizio

L'utile netto dell'esercizio 2013, ammontante a **45.721 Euro**, sarà interamente destinato a utili portati a nuovo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Prof. Giampaolo Maria Cogo

