

ReteAutostrade Mediterranee S.p.a.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2014



Azionista Unico: Ministero dell'Economia e delle Finanze

Sede sociale – Via Nomentana, 2

00166 Roma

Capitale sociale Euro 1.000.000,00 i. v.

Cod. Fiscale, Partita Iva e N. Iscrizione

al Registro delle Imprese di Roma 07926631008

R.E.A. Roma 1063387

ReteAutostrade Mediterranee S.p.a.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE *

Presidente e Amministratore Delegato	Antonio CANCIAN
Vice Presidente	Christian EMMOLA
Consigliere	Giuseppa PUGLISI **

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.

* Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato in data 19 settembre 2014. Fino a tale data il Consiglio risultava così composto: Presidente Giampaolo Maria COGO, Amministratore Delegato Tommaso AFFINITA, Consiglieri Alessandro FALEZ, Flavio PADRINI (dimessosi in data 2 settembre 2014) e Antonio PERELLI.

** In carica dal 25 febbraio 2015, in sostituzione del Consigliere Valeria Vaccaro nominata il 19 settembre 2014 e dimessasi in data 9 gennaio 2015.

INDICE

Relazione sulla gestione	pag. 7
1. <i>Il quadro operativo generale</i>	" 9
2. <i>Lo scenario di riferimento del Programma "Autostrade del Mare"</i>	" 12
3. <i>I rapporti con la committenza</i>	" 15
4. <i>La struttura organizzativa</i>	" 16
5. <i>Le principali attività societarie</i>	" 17
6. <i>Il risultato dell'esercizio</i>	" 24
7. <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	" 27
8. <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	" 29
9. <i>Rapporti con le parti correlate</i>	" 29
10. <i>Fattori di rischio</i>	" 30
11. <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	" 30
12. <i>Altre informazioni</i>	" 30
13. <i>Proposta di copertura della perdita d'esercizio</i>	" 30
 Schemi di Bilancio al 31.12.2014	 " 33
Nota integrativa al Bilancio al 31.12.2014	" 41
Attestazione del Dirigente preposto	" 63
Relazione del Collegio Sindacale	" 67
Relazione della Società di revisione	" 77

Relazione sulla gestione

1. Il quadro operativo generale

Signori Azionisti,

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 comunitario "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.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2014 è pari a Euro 1.000.000 interamente sottoscritto e versato. Risulta costituito da n° 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1 cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Con l'approvazione del Bilancio di esercizio per l'anno 2013, avvenuta nel corso dell'Assemblea ordinaria del 6 agosto 2014, è giunto a scadenza il mandato del Consiglio di Amministrazione nominato il 12 maggio 2011.

L'Assemblea straordinaria svoltasi il 6 agosto 2014, nel contempo, ha deliberato alcune modifiche dello Statuto, tra cui la diminuzione del numero dei Consiglieri da cinque a tre.

La successiva Assemblea del 19 settembre 2014 ha nominato per un triennio il nuovo Consiglio di Amministrazione, il quale, nella seduta del 9 ottobre 2014, ha a sua volta nominato Amministratore Delegato il Presidente Ing. Antonio Cancian, attribuendogli i relativi poteri.

Il Bilancio 2014, presentato dallo scrivente, riguarda, quindi, un esercizio nel corso del quale la responsabilità della gestione è stata affidata, nei primi nove mesi, ad un diverso Organo Amministrativo ed è stato redatto allo stato delle attuali conoscenze che scaturiscono da ogni possibile approfondimento ad oggi effettuato a far data dall'insediamento.

* * *

L'esercizio 2014 è apparso caratterizzato, in sintesi, da un elevato clima di incertezza, generatosi dal progressivo slittamento nella nomina del Consiglio di Amministrazione in scadenza e dal perdurare degli interrogativi circa la sorte della Società anche conseguente alla normativa afferente alla cosiddetta "Spending Review".

Tale incertezza ha prodotto i suoi effetti in maniera incisiva sulla produttività della struttura operativa e sull'intera organizzazione aziendale – determinando tra l'altro la drastica riduzione delle risorse umane impiegate a partire dal mese di agosto - nonché con riferimento agli aspetti convenzionali con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La nuova Convenzione Quadro, infatti, a seguito di rilievi sollevati dalla Corte dei Conti, è stata firmata solo in data 4 aprile e registrata il successivo 5 maggio come semplice atto di indirizzo, privo di effetti contrattuali tra le parti a motivo della mancanza della relativa copertura finanziaria.

Onde evitare di interrompere la continuità aziendale e d'intesa con le competenti Direzioni Generali del Ministero, nelle more delle decisioni in corso di assunzione da parte dell'Azionista e del Ministero vigilante, l'Organo amministrativo ha pertanto operato privo di copertura convenzionale nei primi tre mesi dell'anno e privo di Atto attuativo della Convenzione Quadro nel restante periodo dell'anno, tanto più che una significativa parte dei progetti gestiti si proiettava comunque oltre l'esercizio 2014.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione, insediatosi come detto nell'ultimo trimestre dell'anno, si è quindi adoperato immediatamente per fronteggiare tale quadro contrattuale.

L'assenza di riferimento contrattuale attuativo della Convenzione Quadro con il Ministero e della relativa copertura finanziaria per l'anno 2014 hanno costretto la RAM a richiedere formalmente al Ministero il riconoscimento di debito per le attività svolte nel 2014 per conto del medesimo per un importo complessivo pari ad Euro 987.522,77. A seguito di istruttoria presso le Direzioni Generali competenti, il Ministero ha verificato il corretto adempimento della RAM ai sensi della Convenzione Quadro. Inoltre, con verbale del 22 maggio 2015, il Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 8 della menzionata Convenzione, ha attestato la corrispondenza tra le attività svolte dalla RAM e gli obiettivi affidati dalla Convenzione medesima. Il Ministero, infine, con Decreto n. 39 del 26 maggio 2015 ha disposto il riconoscimento di debito alla RAM a fronte delle attività svolte nell'anno 2014 per complessivi Euro 888.770,49, ritenendo di dover applicare all'importo richiesto dalla RAM stessa una decurtazione pari al 10% a titolo di "utile d'impresa".

Nel medesimo Decreto, il Ministero ha disposto che la regolazione del predetto debito venga effettuata mediante lo scomputo dell'importo dall'anticipazione erogata dal Ministero nel 2005 e tuttora iscritta nel Bilancio della Società.

Il decreto di riconoscimento di debito è stato registrato dalla Corte dei Conti al Reg. n. 1 Fog. 1998 in data 5 giugno 2015 e dall'Ufficio Centrale di Bilancio con il numero 523 in data 16 giugno 2015.

Il risultato di esercizio per l'anno 2014 (una perdita per Euro 96.591) riflette quindi sostanzialmente gli effetti di tale decurtazione di ricavi da parte del Ministero (Euro 98.752);

qualora tale decurtazione non avesse avuto luogo il bilancio della RAM sarebbe risultato in sostanziale pareggio.

Né diversamente poteva prevedersi, laddove dal punto di vista gestionale la Società si è continuata ad ispirare ad un criterio di massima prudenza ai fini del contenimento dei costi, l'equilibrio tra costi e ricavi rimanendo anche in questo anno un obiettivo prioritario della gestione, e pur operandosi in assenza di un budget approvato dal Consiglio di Amministrazione, per i motivi precedentemente evidenziati.

I sopramenzionati accadimenti hanno motivato il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 31 marzo 2015, a deliberare il rinvio dell'approvazione del progetto di bilancio per l'anno 2014 – ai sensi dello Statuto – nel maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, in attesa che venissero completate le procedure per il riconoscimento di debito di cui trattato.

Sul versante operativo, le specifiche attività svolte per conto del Ministero delle Infrastrutture sono state ispirate alla citata Convenzione Quadro firmata il 4 aprile 2014 tra lo stesso Ministero e l'Amministratore Delegato della RAM, di durata triennale; le ulteriori attività di supporto al Ministero sono state disciplinate dalle specifiche Convenzioni, attinenti alla gestione operativa, rispettivamente, 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) e della quinta edizione degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto (firmata il 15 ottobre 2014 e con scadenza al 5 dicembre 2015).

In aggiunta a ciò, la RAM ha proseguito le attività progettuali aggiudicate in ambito comunitario, sia a valere sui fondi TEN-T in qualità di *Implementing Body* del Ministero che, autonomamente, sui fondi IPA e MED.

L'intensa attività di rilancio della Società, avviata dal nuovo Consiglio di Amministrazione in costante coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e con l'Azionista, ha quindi alimentato negli ultimi mesi dell'anno le iniziative al livello comunitario e nazionale condotte dalla Società.

Infine, nel corso dell'Assemblea del 10 dicembre 2014 è stata deliberata la liquidazione, a partire dal 1° gennaio 2015, del "Consorzio Intermediterraneo", alla luce del perdurare delle perdite di bilancio da quest'ultimo conseguite. Tale Consorzio era stato costituito il 14 dicembre 2011 insieme ad AISCAT Servizi e a INTEL 8 per promuovere la realizzazione delle cosiddette "infrastrutture di ultimo miglio" nonché delle piattaforme informatiche a supporto delle Autostrade del Mare.

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

Il processo di revisione della politica dei trasporti comunitaria inaugurato con la fase di riprogrammazione dei fondi 2014-2020 e con l'inaugurazione del nuovo meccanismo di finanziamento CEF - *Connecting Europe Facilities* -, promuove con i suoi nove corridoi prioritari più i due delle tecnologie e delle MoS - Motorways of the Sea - lo sviluppo delle reti TEN-T e una loro proiezione verso il sistema Mediterraneo.

L'articolazione "a doppio strato" della rete *Core* e *Comprehensive* contribuisce a favorire la concentrazione di decisioni politiche e finanziamenti al livello dei singoli Stati Membri, tanto più necessaria in questa fase di perdurante crisi economica. Una rete globale il cui completamento è previsto nel lungo termine (2050), unitamente ad una centrale che, invece, come *core-network* da realizzare in tempi più brevi (2030), avranno la funzione strategica di interconnettere i Paesi Membri confinanti, generando un effettivo spazio unico europeo anche a partire dai trasporti. E ciò vale molto per il nostro Paese, interessato da ben quattro dei primi nove corridoi (Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpi), oltretutto ovviamente dal più articolato corridoio MoS.

Occorrerà lavorare affinché tali 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.

A tale riguardo, può valere la pena di ricordare alcuni dati fondamentali:

- ❖ rispetto al volume mondiale del traffico container, il Mediterraneo è riuscito a ritagliarsi un ruolo importante (5,3% nel 2013), volume destinato a crescere in previsione dell'intensificarsi dei flussi Far East/Europa;
- ❖ attualmente il traffico marittimo in Europa rappresenta la modalità prevalente per il traffico internazionale di merci e muove il 72% delle importazioni ed il 76% delle esportazioni;
- ❖ altrettanto importante la crescita registrata dallo *short sea shipping*: 73% del traffico mercantile marittimo in Europa, di cui il 30% si svolge nel Mediterraneo

Appare evidente dunque il posizionamento strategico del bacino del Mediterraneo rispetto ai flussi di merce lungo la rotta Europa-Far East; è opportuno lavorare per intercettare tali flussi di merci, trasformandoli in valore ed occupazione per i territori. Ciò al fianco delle tradizionali politiche di cooperazione e integrazione interregionale che operano nelle tre aree della sicurezza, economico/finanziaria e socio-culturale.

In tale direzione appare muoversi anche la Direttiva 2014/89/UE: Pianificazione dello spazio marittimo, che consente dunque di portare avanti una politica marittima

integrata nel Mediterraneo che promuova cooperazione e *governance*, protegga l'ambiente marittimo e con essa la "crescita blu" e l'occupazione.

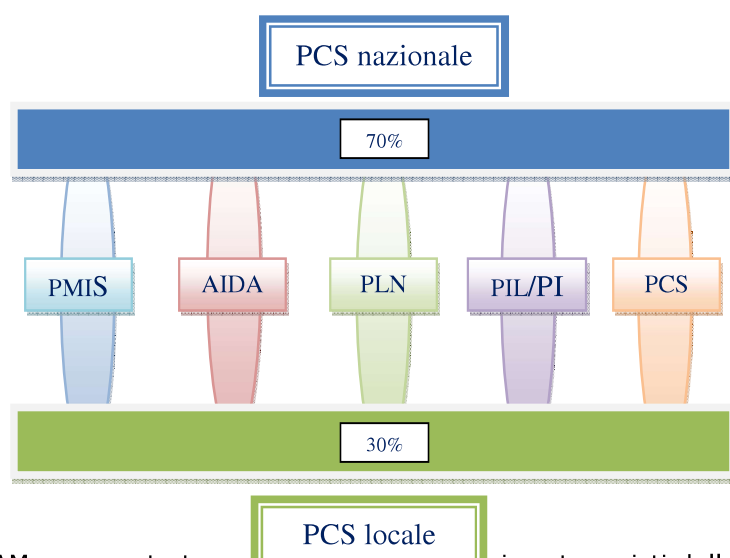
In questo contesto, il cluster marittimo-portuale italiano ed in particolare il comparto delle Autostrade del Mare sono chiamati ad interpretare un ruolo da protagonisti, pur con tutte le ben note criticità – dalla *governance* degli scali, ai meccanismi di finanziamento delle infrastrutture, alle difficoltà di interconnessione fra i nodi logistici e le reti stradale e ferroviaria – che ci si augura possano trovare adeguata soluzione a seguito della elaborazione del Piano strategico nazionale dei porti e della logistica promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a seguito di quanto disposto dall'art. 29 della legge cosiddetta "Sblocca Italia" (Decreto Legge 12.9.2014, n.133 come convertito dalla legge 11.11.2014, n. 164). Così come ci si augura che all'interno di tale importante iniziativa possa trovare esito finale la decennale attesa della riforma della Legge n. 84 del 1994 sulle Autorità Portuali.

Per quanto riguarda i porti, unitamente ai loro retroporti ed agli interporti, essi rivestono un ruolo fondamentale come nodi della rete logistica. Essi possono e devono diventare una vera e propria "comunità funzionale" che garantisca una fluida interoperabilità tra sistema marittimo/fluviale e sistema terrestre. Vale la pena di sottolineare che anche l'implementazione del Programma "Autostrade del Mare" richiede una specifica attenzione al collegamento funzionale tra gli assi infrastrutturali ed i nodi intermodali. In altri termini, il potenziamento degli assi infrastrutturali e/o dei nodi intermodali, di per sé, non appare in grado di fornire sufficiente fluidità al sistema nazionale delle Autostrade del Mare, della navigazione fluviale e della logistica, richiedendosi una azione specifica di collegamento ed integrazione tra i suddetti assi e nodi che, molto spesso, si presenta concretamente come la problematica delle infrastrutture materiali e tecnologiche cosiddette "di ultimo miglio" (la rampa di collegamento autostradale, il chilometro di collegamento stradale, i 700 metri di binario ferroviario, la giuntura informatica tra sistemi ICT di diversa impostazione e gestione, etc.).

Una delle principali problematiche è dunque proprio quella delle infrastrutture fisiche "di ultimo miglio". Per intervenire su tale questione, peraltro, la RAM si è impegnata a fondo – anche attraverso una specifica intesa siglata con Assoportori nel mese di gennaio 2015 – per la presentazione di nuovi progetti a valere sul bando CEF scaduto il 5 marzo 2015, nel tentativo di promuovere la concreta risoluzione delle diverse criticità riscontrate al livello locale, anche grazie ad un coordinamento delle azioni al livello nazionale (sono stati presentati 19 nuovi progetti).

Un ulteriore problema è poi quello delle infrastrutture virtuali di ICT, le cosiddette "infostrutture". I lavori per il citato Piano hanno evidenziato in più parti l'esistenza di numerosi - almeno cinque - sistemi operativi che intervengono in modo verticale sulle

operazioni portuali: PMIS delle Capitanerie di Porto, AIDA dell'Agenzia delle Dogane, PLN - Piattaforma Logistica Nazionale di Uirnet, le PCS - Port Community System al livello locale, i sistemi logistici PIL e PIC delle ferrovie. E' ormai sufficientemente chiaro che occorre un collegamento orizzontale tra tali importanti ed efficienti piattaforme, che ne consenta una fluida interfaccia a favore dell'interoperabilità dei sistemi logistici non soltanto al livello terrestre ma anche e soprattutto nella dimensione del collegamento tra mare/fiume e terra (intesa come strada e ferrovia). Un tale coordinamento orizzontale potrebbe raccogliere, coordinare e standardizzare - come evidenziato nello schema che segue - almeno il 70% dell'operatività complessiva, lasciando poi che il restante 30% possa essere regolato singolarmente ed autonomamente al livello locale.



La RAM, su questo tema, ha svolto un ruolo di primo piano tra i protagonisti della elaborazione e della costruzione di questo PCS al livello nazionale e locale. E ha già iniziato questo percorso, attraverso la presentazione di due importanti proposte progettuali a valere sul menzionato bando CEF e, anche considerando la dimensione economica dei progetti necessari - ndr. si tratta di "milioni" di Euro più che di "miliardi" di Euro - mediante incontri con operatori pubblici e privati in grado di contribuire alla realizzazione di questo importante programma di attività.

Ma per il rilancio delle Autostrade del Mare in una dimensione comunitaria ciò potrebbe non bastare. Occorre infatti ragionare anche dell'importanza delle strategie finanziarie.

Per intervenire con decisione su tutti gli aspetti cruciali sopra evidenziati - dando per scontato che sugli assi e sui nodi si intervenga ovviamente per linee di programmazione nazionali più marcate - si devono affiancare alle competenze tecniche e di pianificazione opportune capacità di programmazione finanziaria, anche al fine di raccogliere sotto una

unica progettualità le diverse fonti finanziarie oggi disponibili (Programma CEF/MoS, fondi strutturali, finanziamenti della BEI, fondo "Junker", etc.).

Occorrerebbe prevedere il coordinamento di un gruppo di lavoro che, a partire dagli strumenti di programmazione infrastrutturale nazionali e comunitari esistenti, vada a costruire la fattibilità tecnico-finanziaria dei progetti intorno alle esigenze riscontrate sul territorio, coinvolgendo i diversi attori operativi e finanziari di volta in volta più adeguati alla singola iniziativa considerata.

Sulla base di tali considerazioni, la RAM sta ipotizzando una possibile futura collaborazione con la Cassa Depositi e Prestiti, finalizzata a creare condizioni progettuali tecniche e finanziarie concrete ed efficienti nello specifico delle infrastrutture "di ultimo miglio", per perseguire l'efficientamento del sistema logistico complessivo nazionale (strada, ferro, mare, fiume, aereo). L'idea è quella di garantire con le risorse nazionali la valorizzazione delle numerose opportunità finanziarie al livello internazionale, garantendo nel contempo il coordinamento dei progetti locali con una regia di livello nazionale.

Una ultima considerazione, infine, per il Mezzogiorno e le Isole. L'occasione della riprogrammazione dei fondi strutturali per le cinque regioni obiettivo convergenza rappresenta un utile e irrinunciabile volano per la ripresa dello sviluppo in queste aree del Paese. Proprio all'interno del Piano e delle numerose riflessioni in esso contenute, si ritiene che questi fondi possano collocarsi come fondamentale strumento per concretizzare le necessarie e conseguenti azioni operative locali.

Ancora una volta, occorreranno scelte coraggiose ed innovative, se davvero si vuole rispondere ad una competizione che ha finora visto nettamente prevalere gli scali del Northern-Range. È con questi problemi che occorrerà, dunque, realisticamente misurarsi se davvero si intende affrontare la sfida della competitività e riequilibrare il sistema italiano - ed europeo - dei trasporti valorizzando e potenziando la Porta Sud di accesso, cioè quella mediterranea.

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 2014 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 evidenziato nel paragrafo introduttivo, l'anno in chiusura - purtroppo in continuità con gli ultimi esercizi societari - è stato caratterizzato ancora una volta da un elevato e straordinario livello di indeterminatezza circa le sorti della Società e la sua operatività; ciò ha inevitabilmente esercitato ripercussioni sul già ridotto e flessibile modello organizzativo della Società e ingenerato anche alcuni ritardi nella conduzione delle attività programmate.

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo, sono stati rinnovati fino al 31 dicembre 2014 i sei contratti a progetto venuti a scadenza al 31 dicembre 2013 e sono state indette le procedure di selezione per affidamento in economia con cottimo fiduciario di servizi di somministrazione di personale per n. 5 figure professionali. Ad esito di tali procedure, l'affidamento è stato effettuato alla ditta Manpower Srl a partire dal 20 marzo e sino all'8 agosto 2014.

Sulla base, poi, delle sopravvenute ulteriori esigenze della Società e in considerazione della estrema criticità della situazione del personale RAM, in raffronto all'adempimento degli impegni contrattuali assunti con il Ministero, si è inoltre provveduto con la Determinazione n. 4 del 21 ottobre 2014 ad avviare - con il supporto legale dello Studio Proia & Partners - le procedure previste per il reperimento di n. 3 contratti di collaborazione a progetto, n. 4 assunzioni a tempo determinato sino al 30 giugno 2015 e per la stipula di un contratto di somministrazione per n. 2 risorse professionali.

Ad esito di tali procedure, sono stati stipulati n. 3 contratti di assunzione a tempo determinato a partire dal 3 novembre 2014 e sino al 30 giugno 2015, n. 3 contratti di collaborazione a progetto di durata differenziata ma tutti in scadenza entro la data del 30 giugno 2015 e un contratto di somministrazione per n. 2 risorse professionali a partire dal 27 ottobre 2014 e fino al 15 marzo 2015.

Risulta di tutta evidenza per la Società, ancora una volta, come le variegate tipologie contrattuali utilizzate, pur se collegate 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 scadenza dell'organo amministrativo della Società. Peraltro, il Consiglio di Amministrazione recentemente nominato, d'accordo con gli organi di controllo, ha previsto di porre definitivamente termine a tali condizioni di flessibilità contrattuale adottate sino ad ora dalla Società, avviando adeguate procedure per la stipula di contratti di assunzione a tempo indeterminato, compatibilmente con quanto previsto ai commi 563 e 564 della Legge di Stabilità per l'anno 2014 e avvalendosi delle nuove norme introdotte dal Governo nel Jobs Act.

Si è proseguito nel ricorso all'*outsourcing* per la gestione dei principali servizi societari (contabilità, paghe, informatica, pulizie, servizi di postalizzazione, etc), 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, pur con le difficoltà generate dal venir meno per un lungo periodo della funzione societaria Affari Generali e Segreteria.

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

Nel corso del 2014 la Società ha avviato un progetto di revisione dell'assetto organizzativo finalizzato a dotare la società di una organizzazione coerente con i piani di sviluppo attesi. In particolare, il progetto prevede una riconsiderazione dell'organigramma societario, dei compiti e delle responsabilità delle unità organizzative della società e la revisione e/o implementazione delle procedure aziendali.

Avuto riguardo alla Compliance aziendale, la Società ha intrapreso un percorso progettuale finalizzato all'adozione del Modello di Organizzazione ex Decreto Legislativo n. 231/2001 e delle misure previste in materia di Anticorruzione e Trasparenza.

Il completamento delle citate attività progettuali è previsto entro il mese di luglio 2015.

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 Decreto Legislativo n. 81 del 9 aprile 2008.

5. Le principali attività societarie

In continuità con gli anni precedenti, durante il 2014 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 2014, ha proseguito la sua attività di studio a livello comunitario, intensificando notevolmente le diverse azioni a sostegno del trasporto marittimo, in particolar modo, secondo le nuove linee guida CEF ed obiettivi comunitari prefissati al 2020.

Più in dettaglio, nel 2014 sono state completate le diverse procedure amministrative, burocratiche e di audit per la chiusura dei progetti **ITS ADRIATIC MULTIPOINT GATEWAY**, e **MOS24** ed è stata avviata l'esecuzione del progetto **NAPA STUDIES**, tutti progetti a valere sul Programma Comunitario TEN-T.

La RAM ha fornito il proprio contributo, nei suddetti progetti, secondo quanto previsto dalla convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, predisponendo tutta la documentazione necessaria.

* * *

Nell'ambito di attuazione dei diversi progetti comunitari, la RAM è coinvolta in alcune iniziative in qualità di capofila (**ADRIATIC MOS/MEDNET**) e come partner (**MED PCS/NAPA STUDIES**).

Nell'ambito del Programma IPA Cross Border 2007-2013, RAM si è aggiudicata il progetto **ADRIATIC MOS**, in qualità di coordinatore del progetto, che si è concluso lo scorso 31 agosto 2014. Il progetto ha visto la realizzazione del Master Plan delle Autostrade del Mare nel versante Adriatico, con particolare riferimento ai paesi IPA, contenente *l'action plan* e *le policy recommendation* per la regione adriatica. Il progetto e le risultanze principali sono state presentate nell'ambito della Conferenza finale tenutasi nel luglio 2014 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza dei principali rappresentanti dei Paesi partner ed esperti del settore.



Nell'ambito del Programma MED 2007-2013, RAM è presente con due importanti progetti: il progetto strategico **MEDNET**, in qualità di capofila, ed il progetto **MED-PCS**, in qualità di partner.



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 2014 sono state portate a compimento numerose attività previste dal progetto, e avviate le diverse azioni pilota.

RAM ha avviato l'attività di analisi dei possibili benefici legati all'adozione e relativa integrazione della Direttiva 65/2010 (PMIS) e il single window doganale che verrà concluso nel primo semestre del 2015. Sono state inoltre avviate le analisi giuridico/normative atte a istituire l'Osservatorio permanente nel Mediterraneo che rappresenterà 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 e che avrà come base di partenza l'adesione dei 18 partner del progetto che coprono diversi paesi Membri e IPA. Per quanto attiene invece le attività di comunicazione e capitalizzazione, RAM ha partecipato alle più importanti iniziative internazionali a livello comunitario, tra cui il SITL a Parigi, European Maritime Day in Bremen ed International Transport Forum a Leipzig, condividendo i principali risultati ottenuti con i più importanti stakeholders coinvolti. Inoltre, lo scorso ottobre si è tenuta a Malta la MID TERM CONFERENCE di progetto alla quale hanno partecipato diversi soggetti rappresentanti delle istituzioni e dell'industria e in cui sono state presentate parte delle 19 azioni pilota volte a fluidificare le procedure portuali e doganali. Il progetto terminerà a maggio 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). RAM, in collaborazione con i partner accademici dell'università di Napoli e dell'Egeo, ha predisposto i moduli formativi che verranno utilizzati dal personale delle Autorità Portuali e dai diversi soggetti interessati. Nel corso del secondo semestre RAM ha ospitato e organizzato il primo training seminar di progetto con il preciso intento di valorizzare l'apporto del capitale umano e la formazione, aspetto focale per rispondere alle esigenze di un settore specifico come quello del trasporto marittimo, in profondo mutamento. Tale progetto si concluderà il 30 giugno 2015.



Il progetto **NAPA STUDIES**, progetto promosso dall'Autorità Portuale di Rijeka, è la naturale prosecuzione del progetto ITS ADRIATIC GATEWAY MULTIPORT, e prevede l'elaborazione di uno studio che integri i porti del NAPA (con il piano dei relativi interventi infrastrutturali) oltre che l'elaborazione della piattaforma

informatica per il coordinamento degli stessi.

Il progetto prevede lo sviluppo di connessioni multimodali dei porti dell'Alto Adriatico e la loro effettiva integrazione nella rete centrale mediate la creazione e/o il miglioramento dell'accesso all'hinterland che collega i porti alla rete TEN-T attraverso collegamenti per ferrovia e vie navigabili interne.

* * *

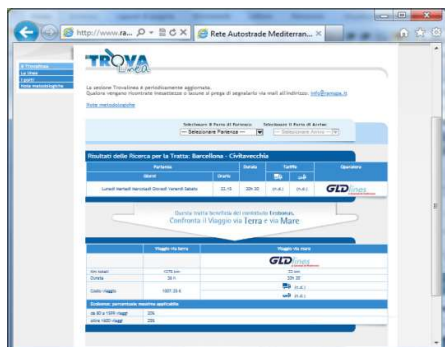
Nel corso del 2014 RAM, in collaborazione con diversi partner nazionali e comunitari, ha avviato un gruppo di lavoro ai fini di presentare proposte progettuali rispondenti alle nuove guidelines del Programma Connecting Europe Facility – settore trasporti –, sia per rispondere alla call CEF TRANSPORT 2014 che ai diversi programmi di ricerca e cooperazione internazionale, puntando molto su temi come l'innovazione, l'ambiente ed i nuovi combustibili.

* * *

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 2014, infatti, RAM ha partecipato al Salone Internazionale del Trasporto e della Logistica - **SITL EUROPE** – di Parigi dal 1 al 4 aprile.

Tra le attività di comunicazione e promozione, RAM ha pubblicato, nel corso del 2014, 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 2014, 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 che erano state incentivate dalla misura Ecobonus, la comparazione del

costo e, quindi, del risparmio che si poteva 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, anche nel 2014 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. Anche questa seconda edizione del Master ha registrato un lusinghiero risultato in termini di interesse e partecipazione.

* * *

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 2014, relativamente alla gestione del contributo Ecobonus, la RAM ha svolto attività di istruttoria supplementare richiesta dal Ministero, anche al fine della riparametrazione del contributo Ecobonus sulla base dei fondi stanziati e per le attività inerenti l'erogazione del contributo Ecobonus alle ditte beneficiarie.

Inoltre la RAM, così come previsto dall'articolo unico comma 4 del Decreto Ministeriale 14 settembre 2009, in quanto soggetto espressamente incaricato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, ai sensi dell'art. 4 comma 1 del Decreto Ministeriale 31 gennaio 2011, ha avviato le attività inerenti l'attuazione della procedura di monitoraggio del contributo Ecobonus, con riferimento al triennio 2011-2013, al fine di verificare il mantenimento dei volumi di traffico trasferiti sulle tratte marittime interessate dal contributo.

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) Quarta Edizione***

Con Decreto Ministeriale del 21 marzo 2013, n. 119 sono stati stanziati Euro 15.680.000 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 n. 509 domande di ammissione ai contributi, di queste n. 464 sono state valutate finanziabili dalla Commissione ministeriale.

Il 15 aprile 2014 è scaduto il termine per la conclusione dei progetti formativi e l'invio delle relative rendicontazioni al Ministero. Sono pervenute n. 374 rendicontazioni per le quali la RAM sta curando la fase di istruttoria prevista dalla citata Convenzione. Con riferimento a tale attività e sulla base di quanto riportato nella Procedura operativa del 13 giugno 2014, approvata dal Ministero, sono stati prodotti quattro Rapporti operativi contenenti tutti gli elementi utili a supporto delle valutazioni di esclusiva competenza della menzionata Commissione.

In particolare, con riferimento alle n. 374 rendicontazioni pervenute, alla data del 23 novembre 2014 la situazione risulta la seguente:

- n. 4 imprese sono state escluse dal contributo in quanto il controllo "in loco" è risultato negativo;
- n. 38 istanze sono risultate finanziabili;
- n. 16 istanze per le quali sono pervenute integrazioni fuori termine;
- n. 63 istanze per le quali sono state riscontrate problematiche inerenti le modalità di invio e di valutazione delle rendicontazioni pervenute;
- n. 253 istanze sono risultate in attesa di integrazioni o in fase di lavorazione.

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

Inoltre, 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. L'esito di tali controlli è stato oggetto di tre appositi Report periodicamente trasmessi al Ministero.

B) Quinta Edizione

Con Decreto Ministeriale del 19 giugno 2014, n. 283 sono stati stanziati Euro 10.000.000 per la quinta edizione del suddetto incentivo, la cui gestione operativa è stata affidata alla RAM sulla base della Convenzione firmata in data 15 ottobre 2014.

Eseguita la preliminare procedura di acquisizione delle n. 374 istanze pervenute – per un ammontare di costi preventivati pari ad Euro 23.369.371 – la RAM ha provveduto ad

effettuare la prima fase dell'istruttoria relativa alla valutazione di inammissibilità dei progetti formativi presentati attraverso la verifica della presenza dei requisiti previsti dal citato Decreto Ministeriale e secondo quanto previsto dalla Procedura operativa approvata dal Ministero in data 27 ottobre 2014 così come integrata dai chiarimenti forniti alla RAM dalla Commissione con il verbale della riunione del 24 novembre 2014 e con nota Prot. Mit 23927 del 4 dicembre 2014.

Alla data odierna, la RAM ha completato il lavoro di istruttoria per tutte le istanze pervenute e gli esiti della stessa, contenuti nel II Rapporto operativo, sono stati valutati dalla Commissione ministeriale preposta in data 10 dicembre 2014, ed in particolare:

- n. 193 istanze sono risultate non ammissibili per un totale di contributo stimato pari a Euro 4.823.343;

- n. 181 istanze sono risultate ammissibili per un totale di contributo stimato pari a Euro 11.535.217.

A seguito di tale attività, la RAM ha prestato assistenza al Ministero per la predisposizione e per l'invio delle n. 193 comunicazioni di preavviso di chiusura del procedimento per i progetti risultati non ammissibili.

Nel mese di giugno 2015 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.

Inoltre, così come è stato per le precedenti edizioni, in data 15 dicembre 2014, è stata predisposta ed approvata dal Ministero una procedura di campionamento delle imprese per le quali è stata svolta la verifica sulla effettiva attuazione del progetto attraverso ispezioni "in loco" durante le giornate di formazione previste.

Si segnala altresì, che per tutte 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.

Incentivi per le aggregazioni imprenditoriali

Con riferimento a tale incentivo, al fine di consentire le opportune valutazioni di esclusiva competenza della Commissione ministeriale preposta, è stata svolta l'attività di supporto tecnico al monitoraggio per tutte le imprese beneficiarie del contributo relativamente alle annualità 2010 e 2011.

Ferrobonus

L'assistenza tecnica al Ministero è proseguita senza soluzione di continuità con riferimento all'incentivo Ferrobonus.

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

Con Decreto Ministeriale del 13 marzo 2013, n. 92, il Ministero delle Infrastrutture ha stanziato la somma complessiva di Euro 24 milioni per gli incentivi a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto alla RAM un supporto operativo per la gestione dei suddetti incentivi.

La RAM ha 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.

A questa edizione di incentivi hanno partecipato n. 839 imprese per un totale di domande presentate pari a n. 1139, in quanto, come da decreto, ogni impresa istante poteva integrare successivamente la domanda ordinaria con domande semplificate.

La RAM ha completato il lavoro di assistenza tecnica per tutte le istanze pervenute e gli esiti sono stati valutati dalla Commissione ministeriale preposta.

6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2014 si chiude con una perdita pari a **Euro 96.591**, al netto delle imposte.

Tale risultato, come già ampiamente descritto in precedenza, è sostanzialmente ascrivibile alla decurtazione del 10% (pari ad Euro 98.752) effettuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sull'importo rendicontato per le attività svolte ai sensi della Convenzione Quadro firmata in data 4 aprile 2014.

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste nelle tre Convenzioni firmate con il Ministero e dagli introiti derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a **Euro 1.404.852**, mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **Euro 1.451.775**.

Sono state attivate le procedure previste per la fatturazione delle rimanenze per lavori in corso relative alle commesse per la gestione degli incentivi alla formazione di cui alle rispettive Convenzioni con il Ministero, mentre per la rendicontazione dei costi inerenti ai progetti MEDNET e MEDPCS 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, il riconoscimento di debito relativo alla Convenzione Quadro troverà copertura attraverso la riduzione del debito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anticipazione ricevuta nell'anno 2005, il cui valore residuo, pari a **Euro 1.131.435**, verrà ridotto di Euro 888,770 ovvero del valore riconosciuto per le prestazioni rese dalla RAM nell'anno 2014, al netto della citata decurtazione applicata dal Ministero.

Le rendicontazioni per i progetti MEDNET e MEDPCS trovano, invece, ampia copertura nei rispettivi budget di progetto già approvati dalle competenti istituzioni di controllo. Per il progetto NAPA STUDIES, avviato a fine 2014, si farà riferimento al relativo budget di progetto.

Le risorse disponibili per le attività da svolgere nell'anno 2015, così come risulta anche dal Budget della Società approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17 marzo 2015, risultano pari a **Euro 1.768.120**, suddivise come segue:

- Gestione Convenzione Quadro - Atto Attuativo 2015: Euro 1.148.940;
- Gestione progetto MEDNET: Euro 76.600;
- Gestione progetto MEDPCS: Euro 25.000;
- Gestione progetto NAPA STUDIES: Euro 52.080;
- Gestione dell'incentivo Formazione IV^ edizione: residui Euro 77.630;
- nuova Convenzione Intermodalità: stimati Euro 276.640;
- nuova Convenzione Euro Progettazione: stimati Euro 111.230.

A valere sul bando CEF scaduto a marzo 2015 sono inoltre stati presentati n. 19 nuovi progetti, attualmente in fase di valutazione, e nuove iniziative progettuali sono state presentate e verranno presentate nel corso dei prossimi mesi a valere su altri bandi di iniziativa comunitaria.

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 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Attività operative			
Utile netto	-97	46	105
Ammortamento immateriali e materiali	11	25	49
Incremento/(decremento) fondi e imposte differite		-	-
Incremento/(decremento) fondi relativi al personale	13	7	19
Diminuzioni/(incrementi) rimanenze	321	230	-89
Diminuzioni/(incrementi) crediti v/clienti e società del gruppo	780	-1189	-299
Diminuzioni/(incrementi) imposte anticipate	3	0	-1
Diminuzioni/(incrementi) crediti tributari	39	-37	73
Diminuzioni/(incrementi) altre attività	68	-83	-42
Incrementi/(diminuzioni) debiti v/fornitori e altre soc. gruppo	-85	111	-33
Incrementi/(diminuzioni) acconti		-	-
Incrementi/(diminuzioni) debiti tributari	52	17	188
Incrementi/(diminuzioni) debiti v/istituti previdenziali	-31	11	6
Incrementi/(diminuzioni) altre passività	-35	-153	40
Flusso di cassa dall'attività operativa (a)	1039	-1015	16
Attività di investimento			
Decremento/(incremento) immobilizzazioni finanziarie	-1	16	8
Decremento/(incremento) immobilizzazioni immateriali/materiali	-1	-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)	-2	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	1037	-1001	22
Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide		-	-
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	715	1.716	1.694
Disponibilità liquide alla chiusura dell'esercizio	1752	715	1.716
Flusso di cassa totale	1.037	-1.001	22

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

	009	010	011	012	013	014
Valore della produzione	.298,465	.288,656	.861,160	.920,631	.717,555	.404,852
Costi della produzione	.781,378	.829,254	.702,938	.748,506	.571,802	.451,775
Risultato dell'esercizio	57,921	05,592	9,359	05,275	5,721	96,591
Crediti	01,920	32,918	84,356	58,952	.866,537	84,304
Disponibilità liquide	.181,374	.561,294	.694,280	.715,919	15,011	.752,349
Debiti	.601,763	.974,036	.702,276	.903,268	.889,848	.790,654
INDICE DI LIQUIDITA'	,67	,92	,16	,14	,14	,22
INDICE DI DISPONIBILITA'	,88	,89	,96	,18	,14	,20
INDIPENDENZA FINANZIARIA	,31	,36	,33	,56	,58	,57

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

In data 8 gennaio 2015 il Ministero delle Infrastrutture, Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali, e la RAM hanno firmato una Convenzione, di durata quinquennale e rinnovabile, sulla cui base la Società ha stabilito la propria sede legale presso gli uffici del Ministero in Via Nomentana 2, al V Piano, con conseguenti cospicui risparmi di costi rispetto all'attuale situazione e valorizzando le sinergie istituzionali ed operative con lo stesso. Conseguentemente è stata data disdetta del contratto di affitto della sede di Piazzale delle Belle Arti, nonché di tutti i servizi connessi (pulizie, fornitura elettricità, etc.) e del magazzino societario affittato presso i locali della ditta Easy Box in Roma.

In data 8 gennaio 2015 la RAM ha firmato con Assoporti un Protocollo di intesa finalizzato alla assistenza tecnica di RAM alle Autorità Portuali in materia di progettazione a valere sui fondi comunitari, nonché per l'aggiornamento del Master Plan delle Autostrade del Mare, già elaborato congiuntamente nell'anno 2005.

In data 9 gennaio 2015 il Consigliere Dott.ssa Valeria Vaccaro ha rassegnato le sue dimissioni per motivi personali ed è stata sostituita, in data 25 febbraio 2015, dal Consigliere Giuseppa Puglisi.

In data 15 gennaio 2015 è stato firmato con la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'Atto Attuativo per il 2015 della Convenzione Quadro firmata con il Ministero in data 4 aprile 2014, che affida a RAM l'attuazione del Programma "Autostrade del Mare" declinando le specifiche attività da eseguire e individuando la relativa copertura finanziaria a

valere sul Capitolo di spesa 7750 del Ministero, così come rifinanziato nella Legge di Stabilità per l'anno 2015.

Come già detto in precedenza, il 22 maggio 2015 il Comitato di Monitoraggio ha attestato la corrispondenza tra le attività svolte dalla RAM e gli obiettivi affidati dalla Convenzione Quadro con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Ministero, con Decreto n. 39 del 26 maggio 2015, ha disposto il riconoscimento di debito alla RAM a fronte delle attività svolte nell'anno 2014, come più ampiamente descritto in precedenza. Tale Decreto è stato registrato dalla Corte dei Conti al Reg. n. 1 Fog. 1998 in data 5 giugno 2015 e dall'Ufficio Centrale di Bilancio con il numero 523 in data 16 giugno 2015.

La RAM ha partecipato, in qualità di capoprogetto o come partner, alla predisposizione di n. 19 proposte progettuali a valere sul bando CEF scaduto il 5 marzo 2015.

E' inoltre allo studio avanzato la proposta di stipulare con la Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, la Programmazione ed i Progetti internazionali del Ministero una specifica Convenzione che promuova la collaborazione tra RAM e Ministero in materia di assistenza tecnica ed accompagnamento all'impegnativo lavoro di europrogettazione svolto, avviando così una collaborazione che potrebbe valorizzare le sinergie logistiche - la RAM opererà, come detto, all'interno della medesima sede del Ministero - e le competenze di entrambi i soggetti, e con le seguenti finalità:

a) Assistenza tecnica, valutazione ed accompagnamento dei progetti internazionali, sui diversi fronti dei Fondi Europei CEF, Work Plan dei Corridoi: Support Action, Fondo revoche (eventualmente in coordinamento con il Fondo Sviluppo e Coesione del MISE);

b) Assistenza tecnica a valere sui Fondi Strutturali (in particolare PON Infrastrutture e Reti Obiettivo 7).

A seguito del Decreto n. 130 del 29 aprile 2015, con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministro dell'Economia e delle Finanze hanno concordato la ripartizione delle risorse a favore del comparto dell'autotrasporto per gli anni 2015-2017, il Ministero ha previsto di avvalersi del supporto della RAM per la gestione operativa delle istruttorie inerenti agli incentivi per la formazione delle imprese di autotrasporto e per gli investimenti; si sta lavorando pertanto per dare attuazione a tali adempimenti, anche attraverso la stipula di apposita nuova Convenzione con il Ministero.

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo, essendosi conclusi al 31 dicembre 2014 i contratti a progetto relativi a n. 6 collaboratori, in considerazione dei carichi di lavoro generati dalle commesse acquisite ed in corso di acquisizione, nonché nella volontà di dare soluzione definitiva alle problematiche di iperflessibilità contrattuale sino ad oggi adottate

dalla Società, con Determinazione n. 2/2015 del 18 marzo 2015 è stato disposto l'avvio delle procedure di selezione per n. 12 contratti di assunzione a tempo indeterminato. A tale fine, ai sensi del Capo VI del Regolamento per la selezione del personale della RAM, ad esito di formale indagine di mercato è stata prescelta la ditta Michael Page per l'espletamento delle attività previste. L'esito della selezione è in fase di ultimazione.

Nelle more di tale perfezionamento, al fine di fornire continuità all'operatività aziendale sono stati prorogati, ai sensi di legge e comunque non oltre la data del 31 dicembre 2015, alcuni contratti di collaborazione vigenti.

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 Governo vorrà adottare in materia di intermodalità e promozione del trasporto marittimo e delle Autostrade del Mare, fermo restando che le iniziative in materia di Spending Review adottate dal nuovo Consiglio di Amministrazione – prima tra tutte lo spostamento della sede della Società all'interno degli uffici del Ministero – stanno implicando un sempre più significativo approccio *in house* all'operatività societaria

La Direttiva annuale, prevista dall'art. 16 dello Statuto, potrà fornire utili indicazioni.

9. Rapporti con le parti correlate

Le interrelazioni tra la Società e le eventuali 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 non ha 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 copertura della perdita d'esercizio

La perdita dell'esercizio 2014, ammontante a **Euro 96.591**, sarà interamente coperta con gli utili portati a nuovo negli esercizi precedenti.

Per quanto riguarda gli adempimenti previsti dall'art 20 del Decreto Legge 66 del 24 aprile 2014, la Società ha conseguito una riduzione dei costi operativi complessivamente superiore al 2,5 per cento rispetto al precedente esercizio ed ha provveduto nei termini a

versare l'acconto previsto dalla norma per un importo pari ad Euro 34.810, pari al 90 per cento dei risparmi richiesti. A fine esercizio essendosi verificati come detto risparmi superiori alla soglia richiesta e pari ad Euro 53.879, ricorrerebbero i presupposti per il versamento del saldo di tali dividendi per Euro 19.069. Dal momento che, però, la Società ha registrato una perdita d'esercizio, si rimanda tale decisione alle determinazioni dell'Azionista in sede di approvazione del bilancio.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Ing. Antonio Cancian

