

RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2012

PAGINA BIANCA

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	Antonio MASTRAPASQUA
Sindaci Effettivi	Giacomo CESAREI
	Alberto DI FRANCESCANTONIO
Sindaci Supplenti	Fabrizio MOCAVINI
	Annamaria USTINO

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.

PAGINA BIANCA

INDICE

Relazione sulla gestione

- 1.** *Il quadro operativo generale*
- 2.** *Lo scenario di riferimento del programma "Autostrade del Mare"*
- 3.** *I rapporti con la committenza*
- 4.** *La struttura organizzativa*
- 5.** *Le principali attività societarie*
- 6.** *Il risultato dell'esercizio*
- 7.** *I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio*
- 8.** *La prevedibile evoluzione della gestione*
- 9.** *Rapporti con le parti correlate*
- 10.** *Fattori di rischio*
- 11.** *Attività di ricerca e sviluppo*
- 12.** *Altre informazioni*
- 13.** *Proposta di riparto del risultato d'esercizio*

Schemi di Bilancio al 31.12.2012

Nota integrativa al Bilancio al 31.12.2012

Attestazione del Dirigente preposto

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di revisione

PAGINA BIANCA

Relazione sulla gestione

PAGINA BIANCA

1. Il quadro operativo generale

Signori Azionisti,

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

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.

Le specifiche attività svolte per conto del menzionato Ministero sono disciplinate dalla Convenzione firmata il 29 maggio 2009 tra il Ministro delle Infrastrutture e l'Amministratore Delegato della RAM, che, a seguito della sua scadenza, è stata rinnovata in data 24 luglio 2012 con durata sino al 31 dicembre 2013, nonché da due ulteriori Convenzioni: la prima relativa alla gestione operativa del cosiddetto "Ferrobonus" (incentivo all'intermodalità strada-treno di cui al D.M. 4 agosto 2010 n. 592 e successive integrazioni) firmata il 10 gennaio 2011 e registrata dalla Corte dei Conti in data 17 febbraio 2011, con scadenza al 15 maggio 2013; la seconda attinente alla gestione della terza edizione degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto, firmata il 19 luglio 2012, con scadenza al 19 luglio 2013.

In aggiunta a ciò, proseguendo nella sua incisiva azione finalizzata ad aumentare progressivamente la quota di autofinanziamento delle proprie attività, la RAM ha promosso ulteriori 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.

* * *

Il Bilancio 2012 riguarda un esercizio nel corso del quale la Società, dopo aver avviato a partire dall'anno 2009 un articolato e fruttuoso processo di rilancio delle attività, che trova riscontro e piena evidenza nel portafoglio degli ordini

registrato con il Ministero di riferimento, ha lavorato all'ulteriore, concreto rilancio del programma "Autostrade del Mare", sia attraverso l'aggiudicazione di commesse derivanti da bandi comunitari ed internazionali, che mediante la gestione degli incentivi all'intermodalità ed all'autotrasporto.

In aggiunta, la Società ha operato 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".

Nel corso del 2012 il Consorzio ha dato concretamente avvio alle sue attività, proponendosi in particolare per una serie di progetti di rilievo comunitario il più importante dei quali è il progetto FASTGATE.NET, nell'ambito del Programma TEN-T, con un valore di Euro 4.347.682 e della durata di 27 mesi, che è stato presentato all'Annual Call 2012. FASTGATE.NET si pone l'obiettivo di sviluppare un "ecosistema tecnologico" per la gestione dei nodi logistici (es. porti, interporti, retroporti, piattaforme logistiche, ecc.) caratterizzati da rilevante movimentazione e scambio di merci, e dei nodi urbani, grazie allo sviluppo di modelli appropriati e all'uso di tecnologie sia innovative che consolidate.

Le soluzioni prospettate funzioneranno in modo sinergico, replicabile ed estensibile, permettendo di razionalizzare le catene logistiche e di implementare una piattaforma di supporto, dal principale punto d'accesso della Regione (per esempio il porto di Civitavecchia), alla distribuzione "urbana" di beni (colmando il gap tra la distribuzione delle merci "a lungo raggio" e quella a livello cittadino). In particolare, la piattaforma ITS consentirà di realizzare un sistema integrato a stella, (ad esempio "Hub&Spoke" - UDC, Centri di Distribuzione Urbana) in grado di gestire la distribuzione delle merci da/verso gli UDC, all'interno del bacino di riferimento del Porto di Civitavecchia, cioè l'area metropolitana di Roma.

Il sistema descritto dovrà:

- ottimizzare i processi in ingresso e in uscita di merci e passeggeri attingendo ai flussi informativi tra i vari attori del processo logistico e ridefinendo gli aspetti procedurali dei flussi autorizzativi;
- gestire le informazioni condivise tra differenti nodi logistici.

Ulteriore elemento significativo della proposta è il progetto pilota di distribuzione, che verrà posto in essere per ottimizzare la gestione della catena agro-alimentare attraverso gli strumenti ICT, in relazione alla razionalizzazione del mercato dei beni deperibili. Il Progetto verrà sviluppato da qualificati partner istituzionali e tecnici, tra cui enti pubblici (Autorità portuale di Civitavecchia, "Universitas Mercatorum", l'Università delle Camere di Commercio) e società private

(Selex ES, Grimaldi Atlantica, Consorzio Intermediterraneo), con il supporto esterno dell'Unioncamere e dell'ADMNI (Associazione Nazionale Direttori Mercati all'Ingrosso).

* * *

Tornando al bilancio, si sottolinea 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 e il risultato del bilancio di esercizio, al netto dei costi di investimento.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2012 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.

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

In un Paese come l'Italia che, per conformazione geografica avrebbe opportunità enormi, considerata la sua centralità nel contesto Mediterraneo, il tema delle "Autostrade del mare" dovrebbe rappresentare un "punto forte" di ogni agenda politica e tecnica.

Per lungo tempo il richiamo alle "Autostrade del mare" ha espresso soltanto l'auspicio di una alternativa marittima al predominante trasporto su gomma ma, negli ultimi anni, ciò si è tradotto in qualcosa di molto concreto. Si è colta cioè la forte convenienza di trasferire quote crescenti di traffico commerciale dal "tuttostrada" al combinato "strada-mare", apprezzando la valenza ambientale di questa scelta (minore inquinamento, viabilità meno congestionata), la sua maggiore economicità (più ridotti consumi, minor logorio del parco-automezzi) e la sua efficacia in termini di fluidità di movimento e puntualità delle consegne.

Si è in tal modo sempre più diffuso un reticolo di rotte marittime che ha positivamente sfruttato appunto la particolare conformazione geografica del nostro Paese: basti pensare all'insularità della Sicilia e dunque alla sua penalizzazione in termini logistici per l'accesso ai mercati europei, un handicap che ora è, in misura notevole, alleggerito dalle numerose "Autostrade del mare" che partono dagli scali siciliani e consentono all'autotrasporto di giungere rapidamente e comodamente in Spagna come in Austria, Germania e Centro-Europa.

È importante dunque che, nel prossimo futuro, il tema delle "Autostrade del mare" rimanga centrale e prioritario sia nell'agenda nazionale che nella politica europea dei trasporti.

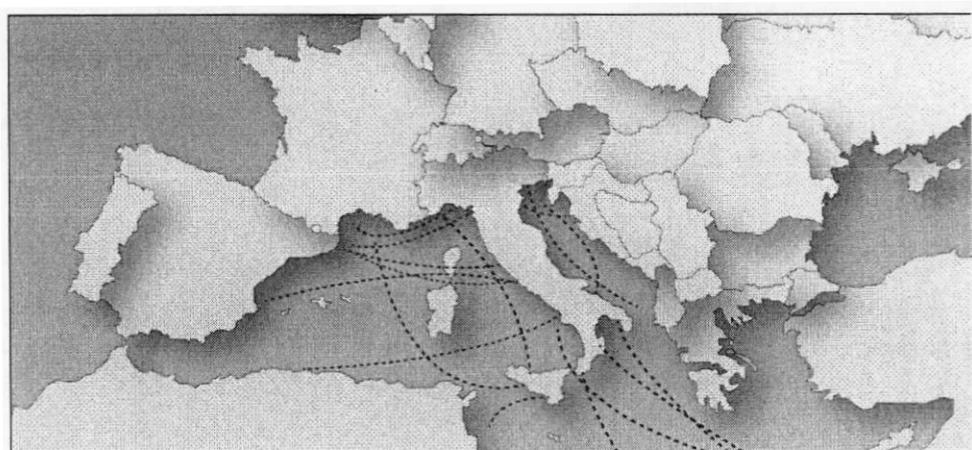
Purtroppo però, l'utilizzo dei corridoi marittimi per il trasporto si è trovato più volte ad affrontare diversi ostacoli; primo fra tutti il modello dei trasporti che storicamente si è costruito nel nostro Paese. Un modello essenzialmente incentrato sul trasporto stradale, marginalizzando così sia l'alternativa ferroviaria, soprattutto nel cargo, che quella marittima; conseguentemente, la politica dei trasporti si è orientata ad indirizzare cospicui flussi di investimenti verso il comparto autostradale, riducendo notevolmente le risorse a disposizione dello sviluppo della rete ferroviaria e soprattutto del comparto marittimo (dalla portualità ai sostegni per il potenziamento e l'ammodernamento del naviglio).

Oggi è sempre più condivisa l'esigenza di un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto che - senza ovviamente rinnegare la centralità del trasporto su gomma - consenta tuttavia di affiancarlo ed anzi di decongestionarlo con modalità alternative certamente efficienti come appunto le "Autostrade del mare"; questo, soprattutto se si pensa che ci troviamo a dover competere con quelle economie dell'East Asia che, non più emergenti ma ormai fortemente consolidate, indirizzano il loro crescente flusso di traffici marittimi verso i mercati europei; per di più questi traffici utilizzano navi porta-containers di dimensioni sempre più gigantesche (presto si arriverà ai 22.000 teus per unità) e con grandi pescaggi.

Promuovere l'utilizzo delle "Autostrade del mare" significa anche incentivare le infrastrutture interessate, a partire dai porti e dalle circonvallazioni per uscirne: fattore che presenta non poche criticità. Occorre, infatti, intervenire a valle, potenziando le infrastrutture portuali destinate a questo particolare tipo di trasporto, quali ad esempio le banchine dedicate per velocizzare il traffico, ovvero i sistemi intelligenti di informazione e telematizzazione a disposizione degli operatori. A ciò si aggiunge la criticità rappresentata dal cosiddetto "ultimo miglio", cioè della più agevole connettività tra i nodi portuali e la rete di viabilità. Sono ancora troppi i rallentamenti, i veri e propri "colli di bottiglia" per l'accesso e l'uscita dai porti che finiscono con il penalizzare l'operatività degli autotrasportatori (per i quali, ovviamente, la velocità di spostamento è un'esigenza assoluta), scoraggiandoli così dall'utilizzare i traghetti in servizio sulle "Autostrade del mare".

Sono proprio questi, gli autotrasportatori, che vanno incentivati a salire, con i propri camion, sulla nave invece che passare per le autostrade. Su questo versante, decisivo è stato il contributo fornito dal Governo italiano attraverso l'Ecobonus per il quale RAM è fortemente impegnata al fine di un superamento di

una politica soltanto nazionale degli incentivi, per immaginare, invece, un "green incentive" di livello comunitario, con una forte valenza ambientale, in grado di sostenere lo sviluppo delle "Autostrade del mare" per l'intera Unione Europea e, quindi, non solo in proiezione mediterranea.



* * *

In continuità con gli anni passati, anche il 2012 è stato per RAM un anno di intensa attività sia sul fronte della gestione, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli incentivi al settore dell'autotrasporto sia sul fronte dei progetti comunitari.

Per quanto riguarda gli incentivi RAM ha continuato a gestire le misure a favore della "formazione professionale", per accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore dell'autotrasporto, promuovendo lo sviluppo della competitività e l'innalzamento del livello di sicurezza stradale, nonché le misure a favore delle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionino servizi di trasporto combinato e/o trasbordato con treni completi sul territorio nazionale – il cd "Ferrobonus".

RAM ha continuato, inoltre, ad occuparsi di quell'importante incentivo, ormai noto a tutti, che è l'ECOBONUS. Oltre che dal punto di vista più strettamente operativo, nel 2012 ha preso avvio un'importante consultazione con gli uffici della Commissione Europea con oggetto la possibile proroga dell'incentivo per le annualità 2010 e 2011 nonché un lavoro di progettazione per la presentazione, alla prossima call for proposals del Programma TEN-T, di una proposta che sviluppi un

nuovo approccio nei confronti di un incentivo paneuropeo "green and cost-efficient" a favore delle "Autostrade del mare".

In campo internazionale, più precisamente riguardo ai progetti comunitari, nel corso di questa annualità RAM è stata presente in 6 progetti, aggiudicati in vari programmi: TEN-T, IPA CROSS BORDER e MED, ponendo particolare interesse all'utilizzo di strumenti ICT per lo snellimento delle operazioni portuali e doganali.

Tra le diverse iniziative, nel 2012 si sono conclusi 2 importanti progetti: "Adriatic Gateway" e "Mos4Mos", entrambi finanziati dal programma TEN-T. Il primo ha affrontato la realizzazione di un "Concept Design" contenente i bisogni infrastrutturali e finanziari per lo sviluppo del cluster dei porti dell'alto Adriatico, consentendo ai diversi enti coinvolti di costruire la pianificazione degli interventi con l'ausilio di schede tecniche recanti valutazioni di carattere economico, ambientale e sociale oltre che le ipotetiche forme di finanziamento. Il secondo, "Mos4Mos", ha realizzato più di 15 prototipi per lo sviluppo di soluzioni ICT in ambito portuale coprendo l'intera area del Mediterraneo, ed è stato inserito come best practice dall'agenzia TEN-T.

Oltre a questi progetti, sono proseguite le attività relative a: "ITS Adriatic Gateway Multiport" il quale ha visto l'elaborazione della struttura della piattaforma tra i diversi porti del NAPA; "Mos24", progetto che interessa il corridoio 24 e che intende creare un centro di co-modalità treno-mare per il trasferimento delle merci tra Genova e Rotterdam; "Adriatic MoS" che ha consentito di definire i cluster dei porti nel versante Adriatico (includendo i porti di Slovenia, Grecia, Croazia, Albania e Montenegro) su cui basare un Master Plan delle "Autostrade del mare" che includa anche i paesi in fase di pre-adesione, e analizzi gli aspetti ICT nonché di "safety e security". Nel 2012 è stato, inoltre, avviato il progetto "MedNet", finanziato all'interno del Programma MED, che intende instaurare una rete mediterranea di esperti nei trasporti marittimi, oltre che un osservatorio permanente delle procedure portuali e doganali per semplificare tali operazioni e aumentare l'efficienza del trasporto marittimo.

Infine, in risposta alla CALL del Programma Med Strategic, RAM ha presentato il Progetto "MED Port Community System" che, guidato dall'Autorità Portuale di Tarragona, verrà avviato nel 2013 ed intende creare un Port Community System inteso come sistema di incontro e raccolta delle esperienze e delle prassi comunicative delle diverse realtà portuali.

La presenza di RAM non solo a livello nazionale ma anche internazionale, incentrata nella promozione e nello sviluppo del sistema delle "Autostrade del

mare", è confermata, inoltre, dalla sua attività di comunicazione istituzionale che la vede presente in numerosi incontri, convegni e manifestazioni di settore.

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 2012 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

Anche nell'anno in chiusura il modello organizzativo è stato mantenuto agile e flessibile, strutturato in Aree Funzionali in cui hanno trovato convergenza, con la necessaria flessibilità, le diverse linee di attività e le relative risorse dedicate.

In particolare, la struttura interna della Società, sino al 31 dicembre del 2012, è risultata composta da n. 1 Dirigente, n. 3 dipendenti a tempo determinato e n. 12 risorse con contratti a progetto. Tali tipologie contrattuali sono state adottate dalla Società in considerazione della natura propria dei progetti condotti e della particolare prudenza gestionale adottata che ha evitato di far assumere alla RAM impegni che comportassero perduranti costi fissi.

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 semestrali condotti sulle procedure e le scritture contabili societarie.

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

* * *

Dal momento che al 31 dicembre 2011 erano giunti a scadenza sei contratti a progetto, si è provveduto - in relazione agli specifici impegni ed alle condizioni operative dei progetti affidati e tenendo conto della necessità aziendale di salvaguardare, per quanto consentito, il patrimonio di risorse umane della Società - alla loro proroga, inizialmente sino al 31 luglio ed infine con la Determinazione n. 5/2012 del 27 luglio 2012 (sentito il parere del Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 12 luglio) sino al 31 dicembre 2012.

Essendo altresì giunti a scadenza, il 31 dicembre 2011, i tre contratti di assunzione a tempo determinato in vigore, considerando i pressanti impegni contrattuali assunti e in via di assunzione e i richiami più volte espressi dal Consiglio di Amministrazione a perseguire la massima valorizzazione del patrimonio di risorse umane accumulato dalla RAM, in conformità con la legislazione vigente, con la Determinazione n. 1/2012 del 18 gennaio 2012 si è provveduto a stipulare, a partire dal 1° febbraio 2012 e sino al 28 febbraio 2013, tre nuovi contratti di assunzione a tempo determinato, con le medesime risorse ma con inquadramento e funzioni differenziate rispetto al precedente contratto.

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 2012, 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 2012, ha confermato il suo impegno nella realizzazione di diversi Progetti comunitari. Tra quelli finanziati dal Programma TEN-T, incentrati soprattutto sulla rilevanza dell'applicazione e del miglioramento delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) a sostegno del trasporto marittimo e della logistica, RAM ha fornito il proprio contributo, al fianco del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai Progetti **ADRIATIC GATEWAY**,