

aggregazioni imprenditoriali nel settore dell'autotrasporto, di cui al D.P.R. 29 maggio 2009 n. 84, firmata il 23 febbraio 2010 (l'Atto aggiuntivo il 24 settembre 2010) e registrata dalla Corte dei Conti il 25 ottobre 2010.

Il Bilancio 2010 riguarda, in sintesi, un esercizio nel corso del quale la Società ha completato il processo di riavvio della propria attività, obiettivo questo prioritario del mandato triennale del Consiglio di Amministrazione uscente, che era subentrato ad una antecedente prolungata fase di sostanziale congelamento dell'operatività aziendale. Al contempo, sono state poste le basi per un concreto ulteriore rilancio delle funzioni e del ruolo della RAM, essendosi garantito un portafoglio ordini che, tra nuovi progetti comunitari aggiudicati e gestione operativa di incentivi per il Ministero, prefigura per l'annualità 2011 quasi un raddoppio del budget disponibile per le attività della Società.

La RAM, dunque, è ora pienamente autonoma ed operativa, avendo inoltre completato il distacco dalla ex Controllante; anche il quadro istituzionale di riferimento, a seguito della citata modifica dello Statuto Sociale, costituisce una garanzia della possibilità di avviare, per il triennio 2011/2013, una nuova fase di rilancio del Programma "Autostrade del Mare" a livello comunitario, nazionale e finanziarie locale.

Su questa base, la già impostata azione di consolidamento organizzativo interno, sia sotto il versante dei servizi che di quello della dotazione del personale, dovrà essere ulteriormente perseguita, conformemente agli indirizzi forniti dal Ministero delle Infrastrutture, anche per garantire il più efficiente adempimento delle numerose obbligazioni contrattuali assunte.

L'equilibrio tra costi e ricavi è rimasto anche in questo anno un obiettivo prioritario della gestione, con particolare attenzione al contenimento complessivo dei costi, come testimonia l'allineamento conseguito tra le previsioni del budget e il risultato presentato in chiusura di esercizio. Da segnalare, in proposito, come anche nell'anno 2010 la totalità dei costi sostenuti per l'organizzazione, su incarico del Ministero, di una importante conferenza internazionale sia stata garantita dalla raccolta di sponsorizzazioni.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2010 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"

È ormai noto che il nostro sistema logistico nel suo insieme, ed in particolar modo il segmento marittimo-portuale, è chiamato ad affrontare una sfida importante. Questa vedrà sicuramente una ripresa del traffico cointainerizzato, che negli ultimi anni ha conosciuto una forte flessione a seguito della caduta dei consumi sui mercati mondiali, ed un conseguente ritorno dei traffici marittimi intercontinentali sulla direttrice Far East-Europa che - attraverso Suez - troveranno nel Mediterraneo un punto di snodo essenziale.

Tuttavia, è probabile che l'utilizzo dei containers non presenti più i ritmi intensi di crescita registrati prima dell'attuale crisi; e ciò per le caratteristiche proprie di questa modalità di trasporto contraddistinta da una marcata rigidità dovuta alla richiesta di elevati volumi di investimenti in naviglio, infrastrutture portuali e mezzi di movimentazione e ai tempi di realizzazione di medio-lungo periodo.

E' da prevedere allora che - accanto alla movimentazione dei containers - cresceranno gli spazi di mercato per i servizi di trasporto di camion attraverso traghetti (servizi RO-RO), che del resto hanno già fronteggiato meglio la crisi con una flessione più contenuta; questo perché il combinato strada-mare offre una maggiore flessibilità e una più rapida capacità di adattamento alle fluttuazioni della domanda delle merci. Il trasporto RO-RO presenta, dunque, forti potenzialità di crescita soprattutto nel contesto inframediterraneo e in particolare nell'interscambio sulla direttrice Nord-Sud, cioè nel collegamento tra i mercati dell'Europa comunitaria e le economie emergenti della Sponda Sud del Mediterraneo i cui tassi di crescita - superate le attuali, drammatiche turbolenze - continueranno prevedibilmente ad essere molto elevati.

Parlando ancora di sfide è necessario attuare tutti quei processi atti ad eliminare le carenze infrastrutturali e le criticità che penalizzano il nostro sistema logistico e produttivo; in particolare, per quanto riguarda più da vicino il mondo dell'autotrasporto e le prospettive di sviluppo delle "Autostrade del Mare", permangono le forti criticità del cosiddetto "ultimo miglio", cioè dell'interconnessione tra i nodi portuali e le reti terrestri e ferroviarie.

C'è da domandarsi, dunque, come intervenire per risolvere le due questioni principali e cioè: attivare dei meccanismi a favore di un'efficace programmazione e reperire risorse finanziarie adeguate rispetto alla mole degli investimenti necessari.

Sul primo punto va certamente definito sia un indirizzo strategico che un quadro di riferimento nazionale in grado di coordinare i diversi attori del sistema

per mettere a fattor comune, ad esempio, gli interventi dello Stato e le scelte delle Regioni. A tal fine risulterà certamente decisivo il nuovo Piano Nazionale della Logistica, appena definito, che offrirà la cabina di regia dell'intero settore.

L'altro grande tema è quello del reperimento delle risorse occorrenti per garantire un'effettiva competitività del nostro sistema logistico, a cominciare dalle grandi infrastrutture di rete e dai nodi portuali. Per questo occorre superare la linea fortemente conservatrice che guarda al porto come uno spazio demaniale pubblico, pressoché intoccabile, per cui gli investimenti infrastrutturali competono soltanto allo Stato. Un approccio innovativo dovrebbe privilegiare il partenariato pubblico-privato per il quale la mano pubblica definisce le scelte strategiche, il quadro di riferimento normativo ed amministrativo in grado di assicurare procedure trasparenti e certe nella tempistica, mentre l'iniziativa privata appresta i capitali occorrenti, trovando le sue convenienze ed il ritorno degli investimenti nella gestione delle infrastrutture e dei sistemi logistici.

La portualità italiana, anche a causa della finora non attuata riforma del suo ordinamento (Legge n. 84 del 1994), si trova in una situazione di incertezza che pone i nostri scali in una posizione poco competitiva non solo rispetto ai tradizionali competitors del Northern Range ma anche nei confronti delle nuove realtà, prima richiamate, della Sponda Sud del Mediterraneo che sono sempre più presenti sul mercato, spesso proprio con la preminente partecipazione di grandi terminalisti e carriers privati.

Occorre, dunque, semplificare le procedure, uscire da una logica pianificatoria iper-garantista e dotare i porti di strumenti più snelli e rapidi, in grado di rispondere tempestivamente agli orientamenti del mercato. Occorrerà anche immaginare formule giuridiche nuove che superino lo strumento della semplice concessione demaniale ed una via praticabile, del resto prevista già dalla citata Legge n. 84/94 ma poco utilizzata in questi anni, può essere quella degli accordi di programma tra Autorità portuali ed operatori privati con il coinvolgimento degli enti locali, quando non direttamente del Governo nazionale, per le iniziative di maggior rilievo strategico. È soltanto facendo massa critica, infatti, presentandosi sul mercato con un'offerta complessiva di dimensioni adeguate che la portualità italiana potrà essere davvero competitiva.

La riforma del sistema portuale dovrebbe anche delineare un diverso ruolo delle Autorità portuali, come soggetti regolatori e di programmazione, non più ristretti al solo ambito portuale ma capaci di promuovere e coordinare sistemi logistici integrati in cui il porto diventa un nodo della più complessiva rete pluri-modale attraverso la quale si svolgono i processi di movimentazione delle merci.

A spingere verso questa strada è del resto la stessa Unione Europea dal momento che, nel processo in corso di rivisitazione delle TEN-T, sta immaginando un network di porti di rilevanza strategica su cui concentrare essenzialmente le risorse e gli investimenti. All'obiettivo di promuovere la coesione territoriale tra i partners comunitari, si affianca ora quello di una proiezione esterna delle TEN-T e, quindi, di una loro connessione con le infrastrutture di trasporto dei Paesi extra UE.

In questo contesto è chiaro che le "Autostrade del Mare" sono destinate a svolgere un'essenziale funzione di tramite e di raccordo tra le reti fisiche terrestri attraverso un insieme di collegamenti marittimi inframediterranei. A tal proposito, non si può certo trascurare il ruolo della RAM che, attraverso le sue varie attività, rappresenta un'importante realtà di cui il nostro Paese si è dotato per realizzare il Programma delle "Autostrade del Mare" a livello sia internazionale sia nazionale.

In ambito europeo, infatti, RAM collabora con il Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione di progetti comunitari strategici per dare un importante contributo allo sviluppo delle "Autostrade del Mare".

Negli ultimi due anni sono stati conclusi due importanti Progetti: East-Med-MoS e West-Med-Corridors, i quali hanno condotto all'elaborazione di due Master Plan, rispettivamente per l'area orientale ed occidentale del Mediterraneo. Gli studi hanno portato all'identificazione di nuovi possibili corridoi di "Autostrade del Mare" e degli investimenti necessari all'implementazione delle infrastrutture portuali, al superamento delle criticità e delle strozzature presenti nella catena logistica, prevedendo, quindi, nuove linee di "Autostrade del Mare". In questo quadro si inserisce anche il Memorandum of Understanding sottoscritto dai partners del Progetto West-Med-MoS con lo scopo di creare un gruppo di lavoro composto da rappresentanti di vari enti coinvolti in modo da definire e promuovere azioni di supporto per le "Autostrade del Mare" nonché collaborare nell'identificazione di progetti di interesse comune coinvolgendo anche il settore tecnologico.

Per quanto attiene alle nuove progettualità che impegneranno RAM nei prossimi anni è particolarmente soddisfacente il risultato ottenuto dalla Società che si è aggiudicata quattro progetti comunitari per un ammontare complessivo di finanziamenti per oltre 3 milioni di Euro: si tratta dei Progetti MoS4MoS, MoS24, Adriatic ITS Multiport e Adriatic Gateway, quest'ultimo di grande rilievo strategico in quanto punta a valorizzare la portualità del Nord Adriatico come porta di accesso meridionale per i mercati nord-europei rispetto ai flussi di traffico provenienti dal Mediterraneo orientale. RAM partecipa, inoltre, al Progetto AdriaticMoS, per la realizzazione di un Master Plan sulle "Autostrade del Mare" sul versante adriatico coinvolgendo i Paesi dell'altra Sponda (Croazia, Slovenia, Bosnia, Albania).

In ambito nazionale continua la gestione operativa, da parte di RAM, di incentivi diretti al settore dell'autotrasporto, i cui risultati dimostrano l'efficacia di una tale politica al fine di orientare e sostenere le scelte del mercato e degli operatori. In particolare l'"Ecobonus" che, superate le iniziali difficoltà, ha messo a disposizione dell'autotrasporto che ha scelto di viaggiare utilizzando le vie del mare, un volume di risorse per circa 200 milioni di Euro per il triennio 2007-2009, e che ha visto, annualmente, circa 500.000 viaggi di tir tolti dalla rete stradale ed indirizzati sulle navi RO-RO. Si tratta di una misura efficace che, dopo molti sforzi, è stata finanziata anche per l'annualità 2010 ma che dovrebbe essere promossa anche per gli anni futuri, soprattutto a livello europeo.

Gli altri due incentivi gestiti da RAM hanno la finalità di favorire la formazione promuovendo una maggiore competenza e capacità professionale degli operatori dell'autotrasporto con positive ricadute ai fini della competitività e dell'innalzamento del livello di sicurezza nonché le aggregazioni fra piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto terzi.

Rimane dunque essenziale l'obiettivo di favorire un riequilibrio tra le varie modalità di trasporto, ponendo tra le priorità l'implementazione di una diffusa rete di "Autostrade del Mare". In questo modo si favorirebbe in modo più incisivo quel processo, ormai in atto da anni ma che ha bisogno ancora di forti impulsi, di integrazione euromediterranea intesa non solo da un punto di vista economico-commerciale ma anche politico-culturale. Ciò, infatti, arrecherebbe anche un forte contributo al superamento delle tensioni e dei focolai di crisi che ancora attraversano il Mediterraneo e che proprio in questo periodo si sono drammaticamente accentuati con i rivolgimenti in corso in vari Paesi del Nord Africa.

3. I rapporti con la committenza

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture attraverso le citate convenzioni - sono stati caratterizzati anche nel 2010 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate, con particolare riferimento alla Direzione Generale per i Porti, alla Direzione Generale per i Traffici marittimi ed alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità.

4. La struttura organizzativa

In continuità con le scelte effettuate nell'anno precedente, è proseguita la riorganizzazione interna della Società, sempre tenendo conto delle ridotte dimensioni della struttura complessiva e delle necessità operative.

Il modello organizzativo, agile e flessibile, è stato sempre più strutturato grazie alla predisposizione ed adozione di tutti i regolamenti e le procedure previsti dalla normativa vigente.

Sono stati così adottati il Regolamento per la selezione del personale, quello per l'istituzione dell'Albo fornitori ed è stato nominato, a partire dall'esercizio 2011, anche il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Grande attenzione è stata posta alla comunicazione legale delle procedure societarie, effettuata prevalentemente attraverso l'aggiornamento costante del sito istituzionale della Società.

Con la Determinazione n. 1 del 28 gennaio 2010, in materia di "Assetto organizzativo e disciplina del personale", l'Amministratore Delegato ha avviato una riorganizzazione interna della struttura operativa di RAM, provvedendo alla individuazione di alcune Aree Funzionali, in cui far convergere, sempre con la necessaria flessibilità, le diverse linee di attività e le relative risorse dedicate, nonché ad una parziale e temporanea stabilizzazione dei contratti di lavoro.

In particolare, si è così proceduto alla trasformazione di quattro contratti a progetto in altrettanti contratti di assunzione a tempo determinato e sono state riallineate tutte le scadenze dei contratti di lavoro vigenti alla conclusione del mandato dell'attuale Consiglio di Amministrazione.

Per quanto attiene al servizio di gestione amministrativa della contabilità e delle paghe, affidato in outsourcing, si è proceduto a bandire una procedura concorsuale, ai sensi della normativa vigente e del Regolamento per gli acquisti, ai fini della scelta del nuovo fornitore cui affidare per il prossimo biennio tale importante funzione. Il soggetto risultato prescelto è lo Studio "Cempella e Rodinò Associati".

Il processo di distacco dalla ex Controllante, avviato a partire dal gennaio del 2009 in particolare per i servizi di supporto, è stato portato a compimento.

La nuova sede, ubicata in Piazzale delle Belle Arti n. 6, è stata dotata di tutte le infrastrutture ed i servizi necessari; è stato affittato un box ad uso magazzino nelle vicinanze per provvedere alla archiviazione delle numerose pratiche per il provvedimento "Ecobonus", che la Società deve custodire per conto del Ministero per un periodo non inferiore a cinque anni.

Particolare attenzione è stata sempre posta 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

La Società, operando sulla base della citata Convenzione Quadro stipulata con il Ministero delle Infrastrutture, nel 2010 ha svolto le proprie attività rispettando i criteri e perseguiendo gli obiettivi definiti nel suddetto documento.

Tale impegno ha significato per RAM proseguire le attività già in corso volte ad attuare il Programma "Autostrade del Mare" e intraprenderne delle nuove, in particolar modo in due settori: il supporto al Ministero per la promozione ed attuazione del Programma "Autostrade del Mare" a livello comunitario e nazionale e la gestione operativa di incentivi all'autotrasporto.

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

Per quanto concerne le attività già in corso, durante l'annualità 2010 RAM ha predisposto il Final Report e la rendicontazione relativa al Progetto East Med MoS secondo quanto previsto dalla Decisione della Commissione Europea C(2006)6456. Per quanto attiene al Progetto West Med Corridors, RAM ha concentrato i propri sforzi nell'elaborazione del Master Plan delle "Autostrade del Mare" nel versante occidentale del Mediterraneo, trasmesso formalmente all'Agenzia Esecutiva TEN-T nel mese di dicembre. Lo studio, frutto dell'integrazione delle analisi elaborate da tutti i partners del Progetto (oltre all'Italia, Francia, Spagna e Malta) è stato preceduto da numerosi incontri territoriali che hanno coinvolto istituzioni centrali e locali al fine di identificare le necessità del settore ed ha, infine, identificato quattro nuovi possibili corridoi di "Autostrade del Mare" nel quadrante occidentale del Mediterraneo. In questo quadro si inserisce anche il già citato Memorandum of Understanding sottoscritto dai partners del Progetto West Med MoS con lo scopo di creare un gruppo di lavoro congiunto.

In virtù dei rapporti internazionali intrattenuti nel corso dell'anno, RAM ha potuto sviluppare partnership con vari Paesi, sia del versante occidentale che orientale del Mediterraneo, tali da permettere la progettazione di ulteriori attività utili allo sviluppo e alla promozione delle "Autostrade del Mare".

Come già rilevato in precedenza, RAM è risultata aggiudicataria di quattro progetti comunitari ammessi al finanziamento nell'ambito del Programma TEN-T.

Nello specifico, il progetto MoS4MoS, elaborato secondo le indicazioni ricevute dalla DG MOVE e da quanto disciplinato dalle direttive europee sull'E-Maritime, è volto a sottolineare l'importanza dello sviluppo di soluzioni innovative e tecnologiche (le cosiddette ICT) applicate alle "Autostrade del Mare" e prevede la realizzazione di un progetto pilota che consenta di tracciare tutta la filiera logistica nell'ottica del servizio door to door.

Il Progetto MoS24, nato dalle considerazioni fatte dal coordinatore europeo delle "Autostrade del Mare" Luis Valente de Oliveira, il quale sostiene che sia necessario sviluppare in Europa "un canale logistico multimodale", intende creare dei Centri di Promozione della Co-modalità (CPC).

RAM, insieme ai porti facenti parte di NAPA, l'Associazione che riunisce i principali porti del Nord Adriatico, partecipa poi al Progetto Adriatic Gateway Multiport ITS con l'obiettivo di elaborare una port community unica. Il Progetto si articola in sette attività che prevedono il coordinamento e l'elaborazione di studi preliminari per determinare la capacità potenziale e le prospettive di sviluppo del sistema portuale del NAPA ed una ricognizione dei sistemi informatici attualmente in uso nei porti interessati.

Infine – come si diceva in precedenza – di particolare rilievo strategico è il Progetto Adriatic Gateway che, attraverso l'analisi del cluster portuale del Nord Adriatico, mira alla valorizzazione del Corridoio Adriatico come tramite dei traffici marittimi diretti verso il Nord Europa.

Altri due progetti che potranno impegnare RAM, se accolti, a partire dal 2011, sono RECOMAT e PIERS.

Il primo, presentato nell'ambito del VII° Programma Quadro, assegna grande importanza alla funzione dei terminalisti all'interno della catena logistica ed è volto all'ottimizzazione della loro utilizzazione mediante un'analisi approfondita capace di valutarne le performance. L'idea, infatti, è quella di individuare le criticità tipiche di esercizio e le strozzature lungo i collegamenti intermodali, nei terminal così come nei porti, che potrebbero essere parzialmente o totalmente risolte.

In risposta alla Call del Programma LIFE+, è nato il Progetto PIERS, il cui obiettivo è quello di contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività e dalle funzioni presenti nelle aree portuali urbane.

RAM partecipa, inoltre, al Progetto AdriaticMoS, presentato nel 2009 in risposta alla Call for proposals del Programma IPA, con il quale si vuole sottolineare ancora una volta l'importanza dello sviluppo di un Corridoio Adriatico capace di raccordare il bacino orientale del Mediterraneo con i mercati dell'Europa centro-settentrionale. L'obiettivo generale, infatti, è quello di sviluppare una rete di

"Autostrade del Mare" nel versante Adriatico, intesa come parte integrante del sistema di trasporto del Mediterraneo orientale e lo si vuole fare attraverso l'elaborazione di un Master Plan che coinvolge diversi Paesi dell'opposta Sponda Adriatica.

A livello internazionale, nel 2010 RAM è stata coinvolta dal Ministero delle Infrastrutture nell'organizzazione della Conferenza Ministeriale su "Ambiente Globale ed Energia nei Trasporti – MEET 2", ospitata a Roma presso Palazzo Colonna, nelle giornate del 7, 8 e 9 novembre.

Dopo la prima edizione, che si è svolta a Tokio nel gennaio 2009, l'incontro di Roma del 2010 – che ha visto la presenza di circa 30 delegazioni composte da Ministri dei trasporti e da vari rappresentanti di associazioni e organizzazioni internazionali attive nel settore dei trasporti e da oltre 150 partecipanti – ha avuto l'obiettivo di consolidare il sistema delle relazioni tra i governi, la componente industriale del settore dei trasporti nonché i gestori delle infrastrutture e dei servizi, con la comune finalità di ridurre il livello dell'inquinamento atmosferico.

Le tre giornate si sono articolate in una riunione tecnica nella quale è stato analizzato e modificato il documento conclusivo della Conferenza e in una sessione plenaria durante la quale i capi delegazione hanno discusso ed infine approvato la Dichiarazione Ministeriale sull'"Ambiente Globale e l'Energia nei Trasporti".

Si è svolto, inoltre, un evento per la stampa sul tema della "Sicurezza Stradale" a cura della Direzione Generale per la Sicurezza stradale del Ministero.

L'evento è stato preceduto da due riunioni preliminari: la prima si è tenuta a Roma presso la Sala Auditorium del Ministero delle Infrastrutture il 22 giugno. Il tema della tavola rotonda, che ha visto l'incontro tra il Ministro Matteoli e l'OICA (l'Organizzazione mondiale delle industrie automobilistiche), è stato "The Automotive future in a future Environment" e vi hanno partecipato i responsabili delle principali case automobilistiche nonché di diverse associazioni del settore.

La seconda riunione, propedeutica alla Conferenza di novembre, dal titolo "High Officials preparatory Meeting", è consistita nella discussione e poi nella redazione della bozza della dichiarazione finale approvata l'8 novembre al termine della Conferenza Ministeriale. Tale riunione, svoltasi nelle giornate del 22 e 23 settembre, è stata organizzata presso la sede centrale del Ministero delle Infrastrutture.

Com'è già accaduto per precedenti eventi istituzionali, il Ministro delle Infrastrutture ha invitato RAM a fornire il suo supporto per l'organizzazione, ivi compresi gli aspetti connessi alla logistica, all'ospitalità delle delegazioni nonché alle sponsorizzazioni della Conferenza e dei due eventi ad essa preparatori. Si è

trattato, nel complesso, di un rilevante sforzo organizzativo condotto da RAM di concerto con i rappresentanti del Gabinetto del Ministro.

Il budget complessivo relativo all'organizzazione del MEET 2 e delle due riunioni precedenti è stato quasi completamente coperto dalle sponsorizzazioni da parte di alcuni enti e società del settore (FS, ANAS, Autostrade per l'Italia, ENAV e ACI) i quali hanno avuto la possibilità di essere presenti nell'ambito della Conferenza con un loro desk personalizzato, con la pubblicazione dei loghi societari sul materiale appositamente predisposto, sui pannelli e sugli schermi presenti nelle varie sale.

Nell'ambito dello sviluppo e del miglioramento delle Reti di Trasporto Trans-Europee, anche nel 2010 si è svolta la Conferenza Ministeriale TEN-T Days, che nel 2009, si ricorda, era stata organizzata da RAM in collaborazione con il Ministero, la Commissione Europea e l'Agenzia TEN-T. Quest'anno l'evento si è svolto in Spagna nella città di Saragoza nelle giornate dell'8 e 9 giugno; RAM vi ha partecipato con la presenza dell'Amministratore Delegato all'interno della Delegazione italiana guidata dal Ministro Matteoli.

La presenza e l'impegno di RAM a livello internazionale si è manifestata anche con la sua partecipazione a due dei principali appuntamenti concernenti il mondo dei trasporti e della logistica: il SITL Europe di Parigi ed il SIL di Barcellona.

Il Salone Internazionale dei Trasporti e della Logistica (SITL) si è tenuto dal 23 al 26 marzo ed è stato caratterizzato dalla presenza della Federazione Russa quale ospite d'onore. RAM vi ha partecipato in qualità di espositore con uno stand nell'area dedicata ai Servizi di trasporto e logistica. Sono stati molti gli appuntamenti previsti durante le quattro giornate che hanno rappresentato, per gli oltre 800 operatori del settore presenti, un'occasione per confrontarsi e conoscersi. Con la sua presenza RAM ha voluto proseguire un lavoro di promozione all'estero, rafforzando i legami con soggetti internazionali in vista dello sviluppo di una progettualità euromediterranea.

In considerazione della rilevanza dell'iniziativa e dell'evoluzione della partnership italo-spagnola sulle "Autostrade del Mare" e dell'importante Accordo tra i due Paesi firmato durante il Vertice de La Maddalena nel settembre 2009, RAM ha proseguito la sua attività fieristica partecipando al Salone Internazionale della Logistica (SIL) che ha avuto luogo dal 25 al 28 maggio a Barcellona. RAM è stata presente nell'ambito del Padiglione Italia, un'area espositiva di oltre 350mq interamente dedicata al nostro Paese composta da una zona comune a tutti gli espositori e una zona riservata alle singole realtà. In questo spazio, RAM, insieme

ad altri enti ed associazioni italiani, ha presentato le proprie attività e stretto contatti con altre realtà sia italiane che internazionali.

A seguito di comunicazione ricevuta da FINCANTIERI, che aveva precedentemente sospeso la propria partecipazione all'iniziativa per motivazioni societarie, è stato riavviato il Progetto EcoMoS (iniziato il 1 novembre 2007 e di durata triennale; a seguito della ripartenza del lavoro è stata richiesta ed ottenuta la proroga di un anno). Il Progetto, in materia di tecnologie per la riduzione delle emissioni in atmosfera del trasporto marittimo, vede il coinvolgimento dei principali attori del settore marittimo e della ricerca nazionale (FINCANTIERI, CETENA, RINA, CNR - Istituto Motori di Napoli, UNIGE - DIMSET, DIBE - Consorzio INCA di Trieste) ed è stato ammesso alle agevolazioni con Decreto Dirigenziale n. 1414/Ric. del 4 dicembre 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 5 marzo 2009, per un ammontare complessivo pari a 6.224.460 Euro, di cui 4.933.060 Euro per attività di Ricerca Industriale e 1.291.400 Euro per attività di Sviluppo Precompetitivo. Nel mese di dicembre si è proceduto alla firma dei contratti di finanziamento previsti. Il Progetto avrà termine nel primo semestre 2011.

Un lavoro significativo è stato svolto per aggiornare il monitoraggio sui servizi di linea di "Autostrada del Mare" operativi, anche con la finalità di riattivare la funzione "Trova Linea" del sito istituzionale.

Nell'ambito delle attività di comunicazione e promozione a livello nazionale, durante l'annualità 2010 sono state pubblicate alcune pagine promozionali di RAM all'interno di riviste e quotidiani di settore; in alcuni casi tali pagine sono state associate ad articoli o interviste; l'Amministratore Delegato è poi intervenuto in alcune trasmissioni televisive di largo seguito.

RAM ha inoltre partecipato ad importanti convegni nazionali e internazionali, che si sono rivelati cruciali momenti di dibattito e riflessione su tematiche concernenti le "Autostrade del Mare" e sul possibile incremento dell'utilizzo di questa modalità di trasporto. In queste occasioni, è stato più volte affrontato il tema dell'importanza e della necessità di una continuità dell'"Ecobonus", cercando in tal modo di sensibilizzare il mondo dei trasporti e più in particolare le autorità ed i governi non solo italiani ma anche e soprattutto a livello europeo.

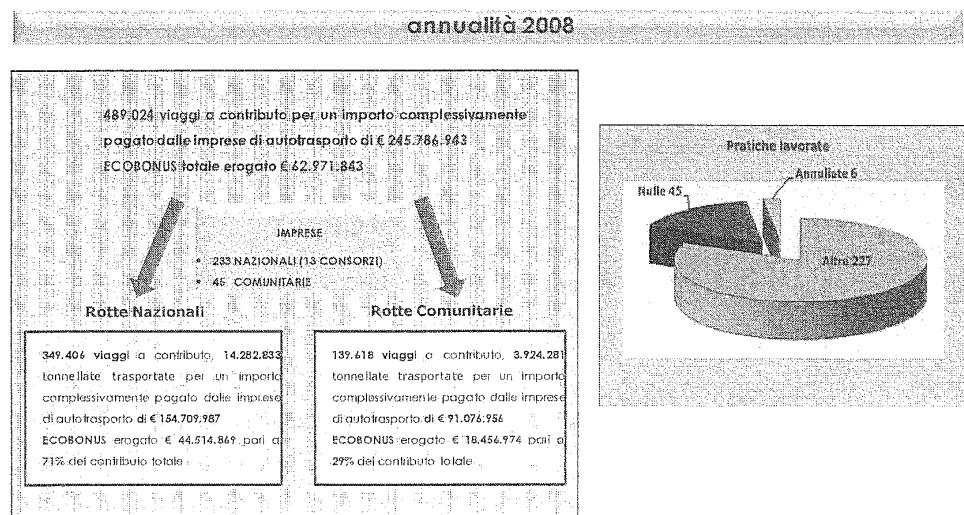
B) Gestione operativa degli Incentivi connessi al Programma "Autostrade del Mare"

"Ecobonus"

La misura "Ecobonus" è l'incentivo del Ministero delle Infrastrutture 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 sistemi incentivanti rivolti a sostenere una progressiva crescita della utilizzazione della modalità marittima, in accordo alle 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).

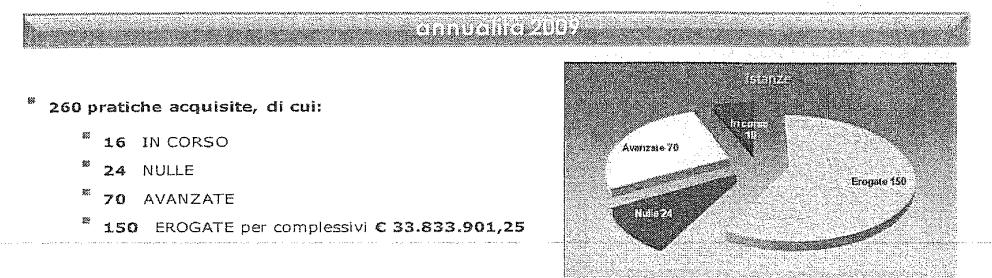
Nel corso dell'esercizio 2010 è stato svolto il lavoro di istruttoria delle istanze, attenendosi alla Microprocedura approvata dalla apposita Commissione di Valutazione nella riunione del 24 ottobre 2008.

In particolare, in relazione all'annualità 2008, nei primi mesi del 2010, sono stati prodotti sei Rapporti Operativi, presentati in altrettante riunioni alla Commissione, attraverso i quali è stato completato il lavoro di istruttoria delle pratiche per tale secondo anno di lavoro. Gli esiti complessivi sono riportati negli schemi che seguono:



Per quanto riguarda l'annualità 2009 (sintetizzata nello schema che segue), a partire dal mese di marzo, sono state avviate le seguenti azioni:

- RAM ha acquisito dal Ministero 260 istanze di richiesta incentivo "Ecobonus";
- le istanze acquisite sono state protocollate e archiviate;
- tutte le istanze protocollate sono state analizzate e i macro dati desunti sono stati riportati nel sistema gestionale RAM;
- è stata svolta un'attività di catalogazione per individuare le istanze nulle;
- è stato avviato il lavoro di istruttoria delle istanze.



Per quanto concerne, infine, l'annualità 2010, per la quale è stato recentemente disposto il finanziamento per 30 milioni di Euro, è stato supportato il Ministero per la predisposizione del relativo decreto nonché della nuova modulistica necessaria (domanda di ammissione, allegato 1 e allegato 2 alla domanda) per ottenere il rimborso dell'"Ecobonus".

È proseguito il lavoro di Help Desk a favore dei beneficiari del provvedimento, attraverso la gestione del Numero Verde delle "Autostrade del Mare" (800.896969) e dell'indirizzo di posta elettronica ecobonus@ramspa.it. Il servizio è rivolto a tutti gli interessati del settore dell'autotrasporto, al fine di rendere maggiormente conoscibile e di semplificare le procedure di richiesta dell'incentivo "Ecobonus", fornendo un'assistenza costante agli utenti. Tutte le informazioni prevalenti in merito alle chiamate ricevute/effettuate e alle e-mail ricevute/evase, vengono registrate su formati cartacei e digitali, consentendo così la creazione di un archivio utile al monitoraggio periodico del servizio.

Incentivi per l'autotrasporto

Mediante la già citata Convenzione Quadro e sulla base del D.P.R. 29 maggio 2009, n. 83 – G.U. n. 157 del 9 luglio 2009 – e del successivo D.M. 6 novembre 2009 – G.U. n. 272 del 21 novembre 2009 – il Ministero delle Infrastrutture si

avvale di RAM per l'espletamento dell'attività istruttoria e di gestione del fondo relativo agli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto.

L'incentivo, diretto alle imprese di autotrasporto, i cui titolari, soci, amministratori, dipendenti o addetti partecipino ad iniziative di formazione o aggiornamento professionale, persegue 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.

Nel 2010 sono pervenute 213 domande di ammissione ai contributi di cui 171 valutate ammissibili dalla Commissione del Ministero delle Infrastrutture all'uopo preposta. Ad oggi, delle 121 rendicontazioni pervenute relative ai progetti formativi approvati, 36 sono state valutate erogabili e 85 sono in fase di lavorazione.

L'importo erogato alle imprese beneficiarie sarà, in ogni caso, contenuto nei limiti della capienza del fondo richiamato dall'art. 1, comma 1, del D.P.R. 83/2009, pari a 7 milioni di Euro.

Mediante una ulteriore apposita convenzione, di cui si è già detto, RAM ha anche gestito gli incentivi alle aggregazioni imprenditoriali nel settore dell'autotrasporto sulla base del D.P.R. 29 maggio 2009, n. 84 – G.U. n. 157 del 9 luglio 2009 – e del successivo D.M. 6 novembre 2009 – G.U. n. 273 del 23 novembre 2009.

L'obiettivo di questi incentivi è stato quello di favorire i processi di aggregazione fra le piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi.

Nel corso dell'esercizio, sono pervenute 10 domande di ammissione ai contributi di cui 6 risultate ammissibili per un contributo pari a 68.477,35 Euro, andato a sostegno delle spese per i servizi di consulenza esterna, compresa l'assistenza notarile e legale, connessi al processo di aggregazione e all'avviamento di nuove strutture aziendali, nonché all'introduzione di sistemi avanzati di gestione aziendale riferiti all'operazione.

La conseguente istruttoria delle domande di ammissione agli incentivi sia per la formazione professionale che per le aggregazioni imprenditoriali è stata svolta attenendosi alle Microprocedure trasmesse alla Commissione di Valutazione in data 23 dicembre 2009.

Per svolgere in maniera adeguata il lavoro, sono stati attivati servizi di Help Desk tramite due indirizzi di posta elettronica (incentivoformazione@ramspa.it e incentivoaggregazione@ramspa.it) e il numero verde (800-896969) per fornire

qualsiasi tipo di informazione e chiarimento in merito alle pratiche. Inoltre, all'interno del sito web istituzionale www.ramspa.it, è stata predisposta un'apposita sezione esplicativa – "Incentivi per l'autotrasporto" – dalla quale è anche possibile scaricare la normativa di riferimento e la modulistica da presentare per richiedere i contributi.

EURO 5

Su richiesta del Ministero, RAM ha collaborato al Programma "Euro 5", una misura prevista dalla finanziaria 2007, nell'ambito del "Fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto", volto a favorire la tutela dell'ambiente e a promuovere l'innalzamento degli standard di sicurezza del trasporto stradale.

Si tratta di un finanziamento a fondo perduto che ammonta a 70 milioni di Euro, che viene progressivamente erogato dal Ministero, man mano che completa l'istruttoria delle pratiche, alle sole imprese di autotrasporto per conto terzi (o raggruppamenti di impresa) che hanno acquistato, nel biennio 2007-2008, anche mediante leasing, "autoveicoli adibiti al trasporto merci di massa complessiva pari o superiore ad 11,5 tonnellate, appartenenti alla categoria Euro 5 o superiori".

Le modalità di erogazione del Fondo sono state regolamentate con il D.P.R. 29 dicembre 2007, n. 273 e RAM ha fornito il suo contributo alla gestione di tale incentivo attraverso un importante supporto di segreteria tecnica alle competenti strutture del Ministero.

6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2010 si chiude con un significativo utile di Bilancio, pari a **305.592 Euro**, al netto delle imposte.

Tale risultato – che è in linea con quanto previsto nel budget approvato dal Consiglio di Amministrazione del 18 marzo 2010 e successivamente ribadito nel preconsuntivo approvato nella seduta del 15 luglio 2010 – scaturisce in particolare dalla prosecuzione dello sforzo di razionalizzare e contenere al massimo i costi, mantenendo fermo l'obiettivo dello sviluppo delle attività societarie e del consolidamento organizzativo interno.

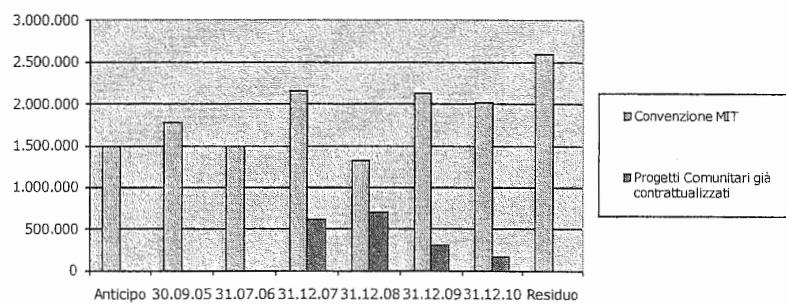
Il valore della produzione, alimentato prevalentemente dalle attività previste nelle tre convenzioni attivate e maggiorato essenzialmente dagli introiti derivanti dalle sponsorizzazioni raccolte per l'organizzazione del richiamato evento internazionale di Roma, ammonta a **2.288.656 Euro**, pressoché invariato rispetto all'annualità precedente, mentre i costi della produzione si attestano

complessivamente a **1.829.254 Euro**, leggermente superiori all'anno precedente essenzialmente per via della stabilizzazione con contratto a tempo determinato di precedenti contratti di collaborazione a progetto.

7. Gli aspetti finanziari

Sono di imminente emissione tre fatture al Ministero: la prima per la rendicontazione delle attività ex Convenzione Quadro al 31 dicembre 2010, per un importo complessivo, IVA inclusa, pari a 2.189.534 Euro; la seconda per la rendicontazione delle attività ex Convenzione per la Formazione al 31 dicembre 2010, per un importo complessivo, IVA inclusa, pari a 311.850 Euro; la terza per la rendicontazione delle attività ex Convenzione per le Aggregazioni al 31 dicembre 2010, per un importo complessivo, IVA inclusa, pari a 21.798 Euro.

Considerando che con il Bilancio 2009 era stata esaurita la provvista finanziaria pari a 10 milioni di Euro disponibile per la Convenzione Quadro ai sensi dell'art. 1, comma 108, della Legge 31 dicembre 2004 n. 311, le tre citate rendicontazioni potranno contare, per la loro liquidazione: la prima sui fondi residui del finanziamento di 5 milioni di Euro inserito all'interno della Legge di Assestamento del Bilancio dello Stato, approvata nel mese di luglio 2009; le altre due sui relativi stanziamenti per la copertura dei contributi da erogare, ai sensi dell'art. 19, comma 5 del D.L. 1 luglio 2009 n. 78, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102.



Convenzione MIT

