

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nel corso dell'esercizio 2013, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.a. ha proseguito la propria attività, in un quadro istituzionale di estrema incertezza operativa connessa all'applicazione delle disposizioni normative recate dall'art. 4 del decreto-legge del 6 luglio 2012, n. 95 ed alla conseguente, eventuale, possibilità di liquidazione o cessione delle quote societarie.

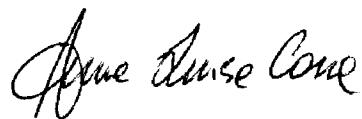
Questione che solamente a metà esercizio ha ricevuto un chiarimento da parte dell'Azionista, che ha ritenuto non applicabili alla R.A.M. le predette disposizioni.

Tale incertezza ha influito in maniera determinante sullo sviluppo dell'attività operativa: come può evincersi dai dati rilevabili dal bilancio di esercizio, il valore della produzione, alimentato prevalentemente dalle attività previste nelle tre Convenzioni attivate, si attesta nel 2013 su dati inferiori rispetto all'esercizio 2012, cui fa riscontro, tuttavia, una correlativa diminuzione dei costi di produzione.

La partecipazione societaria detenuta da R.A.M. nel Consorzio Intermediterraneo, in assenza di positivi risultati gestionali, è stata svalutata nel corso del 2013 e, nell'esercizio 2014 se ne è disposta la liquidazione.

Il patrimonio netto, nel 2013 ammonta ad euro 2.379.917, a fronte di euro 2.334.195 nel 2012 e di euro 2.228.921 nel 2011 e segna un progressivo incremento in ragione dei risultati d'esercizio. L'utile nel 2013 ammonta ad euro 45.721, a fronte di euro 105.275 nel 2012 e di euro 49.359 nel 2011. Tale andamento, se sul versante dei costi di gestione richiede ulteriori misure di contenimento, specialmente in ordine a quelli per consulenze, dall'altra, rende necessario lo sviluppo delle attività societarie in modo da conseguire maggiori introiti a fronte dei costi fissi di gestione.

Elemento di criticità si rinviene nel *turn-over* del personale non stabilizzato, a causa degli ostacoli normativi al rinnovo e/o proroga dei contratti a tempo determinato e a progetto, circostanza che ha indotto la Società, nel 2013, a provvedere a mezzo contratti di somministrazione che, oltre ai maggiori oneri finanziari, non consentono di formare un nucleo stabile di personale, neppure per i servizi generali o continuativi.



PAGINA BIANCA

RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE (R.A.M. S.p.a.)

BILANCIO D'ESERCIZIO 2013

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	Alberto DI FRANCESCATONIO
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.

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 31.12.2013

Nota integrativa al Bilancio al 31.12.2013

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, conclude con l'approvazione del presente bilancio il proprio mandato triennale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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



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

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

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