

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.p.A.****CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Presidente e Amministratore Delegato	Antonio CANCIAN
Vice Presidente	Christian EMMOLA
Consigliere	Giuseppa PUGLISI ¹

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	Piero Carlo FLOREANI ²
Sostituto	Stefano GROSSI

RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA

Christian EMMOLA ³

ORGANISMO DI VIGILANZA

Elena GIUFFRÈ ⁴

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Francesco BENEVOLO

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche S.p.A.

¹ In carica dal 25 febbraio 2015 (in sostituzione di Valeria Vaccaro)

² In carica dal 1° gennaio 2016 (sino al 31 dicembre 2015 la funzione era svolta da Anna Luisa Carra)

³ Incarico deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 marzo 2015

⁴ Incarico deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 16 dicembre 2015

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

INDICE

Relazione sulla gestione	pag.	4
1. <i>Il quadro operativo generale</i>	"	5
2. <i>Lo scenario di riferimento del programma Autostrade del Mare</i>	"	8
3. <i>I rapporti con la committenza</i>	"	12
4. <i>La struttura organizzativa</i>	"	12
5. <i>Le principali attività societarie</i>	"	14
6. <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	25
7. <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	26
8. <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	27
9. <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	27
10. <i>Fattori di rischio</i>	"	28
11. <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	28
12. <i>Altre informazioni</i>	"	28
13. <i>Proposta di riparto del risultato d'esercizio</i>	"	28

BILANCIO 2015

RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.

Relazione sulla gestione

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.****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 documenti di programmazione nazionale 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). In tale ambito, la Società sta affiancando in particolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'attuazione del Piano strategico nazionale dei porti e della logistica, approvato dal Governo nel mese di agosto 2015.

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 2015 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.

Il Bilancio 2015, presentato dallo scrivente, riguarda di fatto il primo intero anno di gestione della Società da parte del Consiglio di Amministrazione nominato nel corso dell'Assemblea del 19 settembre 2014, dal momento che per il precedente Bilancio 2014 la responsabilità della gestione era stata affidata, nei primi nove mesi, ad un diverso Organo Amministrativo.

Con l'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 giungerà a scadenza il mandato dell'attuale Collegio Sindacale.

* * *

L'esercizio 2015 è stato caratterizzato da una accentuata discontinuità rispetto all'elevato clima di incertezza che aveva caratterizzato l'andamento della RAM negli ultimi anni e che era stato alimentato dagli interrogativi circa la sorte della Società conseguenti alla normativa inerente alla cosiddetta "Spending Review". Nel recente passato, infatti, questa incertezza aveva prodotto gravosi effetti sulla disponibilità di risorse, sulla produttività della struttura operativa e finanche sull'organizzazione aziendale, al punto da determinare per l'esercizio 2014 una perdita di Bilancio sostanzialmente derivante da un riconoscimento di debito resosi necessario da parte dell'Amministrazione vigilante.

Nell'esercizio in chiusura, al contrario, nonostante gli inevitabili effetti generati dal cambiamento della governance del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avvenuto nel

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

mezzo di aprile 2015, la Società – in coordinamento con i competenti uffici del Ministero - ha potuto attivare una serie di interventi sull'organizzazione, sul personale e sulle linee di attività che ne hanno radicalmente modificato assetto, ruolo e struttura economica.

Nel merito di questa profonda trasformazione, più in dettaglio, si possono evidenziare tra gli altri i seguenti principali aspetti:

- a seguito della firma, in data 8 gennaio 2015, di una Convenzione con la Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali, la RAM ha trasferito la propria sede presso gli uffici del Ministero in Via Nomentana 2, al V° Piano, con conseguenti cospicui risparmi di costi e valorizzando le sinergie istituzionali ed operative con il Ministero stesso;
- 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 triennale firmata con il Ministero in data 4 aprile 2014, che ha affidato 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;
- nel mese di marzo 2015 sono state presentate numerose proposte progettuali a valere sul bando comunitario per i fondi CEF. Di queste, ben otto sono state valutate successivamente finanziabili da parte dei competenti uffici europei, venendosi così ad attivare nuove importanti commesse per la RAM, sia con riferimento ai contenuti da sviluppare nei progetti che in relazione al relativo finanziamento. Peraltro, per tali progetti, il Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture ha richiesto formalmente la quota di cofinanziamento nazionale a valere sul fondo di rotazione gestito dal Ministero dell'Economia. A seguire sono state presentate ulteriori proposte progettuali a valere su ulteriori bandi comunitari;
- a partire dal mese di luglio 2015, ad esito di formale procedura pubblica di selezione, anche grazie ai provvedimenti in materia di lavoro attivati dal Governo con il Job Act, è stato possibile procedere all'assunzione a tempo indeterminato di n. 12 profili professionali, potendosi così garantire alla Società per la prima volta dalla sua costituzione un organico stabile in grado di consentire l'adeguata accumulazione e continuità delle attività svolte;
- in data 30 settembre 2015 è stato firmato con la Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità un ulteriore Atto Attuativo (con scadenza il 31 dicembre 2016) della Convenzione Quadro triennale firmata con il Ministero in data 4 aprile 2014, che ha affidato a RAM la gestione operativa degli incentivi alla formazione ed agli investimenti

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

destinati alle imprese di autotrasporto, individuando la relativa copertura finanziaria a valere sulle risorse destinate ai medesimi incentivi;

- La legge 28 dicembre 2015, n. 209, recante il Bilancio dello Stato 2016, ha previsto - nell'ambito della Tabella 10 (Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2016, adottata con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 28 dicembre 2015, in GU - Serie Generale n. 303 del 31 dicembre 2015 - Suppl. Ordinario n. 72, pag. 202) - lo stanziamento per il capitolo di spesa 7750 dedicato al pagamento dell'attività della RAM, uno stanziamento per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 di € 1.400.000,00.

Il risultato di esercizio per l'anno 2015 (un utile pari Euro 42.144) riflette quindi sostanzialmente gli effetti di tale intensa attività di rilancio della Società, pur esercitata nei limiti del quadro delle risorse finanziarie disponibili e delle disposizioni normative in materia di contenimento della spesa delle Società a totale partecipazione pubblica. Per l'anno 2016, peraltro, troverà ulteriore implementazione il quadro delle attività della RAM, in continuità e prosecuzione con il lavoro avviato nel 2015.

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 come di consueto un obiettivo prioritario della gestione, e nel pieno rispetto delle previsioni contenute nel budget e nel preconsuntivo approvati dal Consiglio di Amministrazione, rispettivamente, nei mesi di marzo e luglio.

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, attraverso i menzionati Atti attuativi; le ulteriori attività di supporto al Ministero sono state disciplinate dalla specifica Convenzione, attinente alla gestione operativa 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, come sopra detto, la RAM ha proseguito le attività progettuali aggiudicate in ambito comunitario, portando a conclusione il progetto NAPA4Studies a valere sui fondi TEN-T e i progetti aggiudicati nell'ambito dei fondi IPA e MED.

Infine, a partire dal 1° gennaio 2015 il "Consorzio Intermediterraneo" è stato posto in liquidazione, alla luce del perdurare delle perdite di Bilancio da quest'ultimo conseguite.

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

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

L'evoluzione del quadro economico europeo e mondiale, le nuove richieste avanzate dai Paesi emergenti e l'esigenza degli operatori dei diversi comparti economici di adeguarsi ai nuovi scenari, hanno inevitabilmente influenzato anche il settore dei trasporti e, per quel che in questa sede più ci interessa, la modalità marittima. Ciò ha comportato cambiamenti, innovazioni ma anche nuove criticità e problemi da affrontare in modo globale e integrato perché lo sviluppo e la promozione, nel particolare delle Autostrade del Mare, è un tema da non circoscrivere in un'area geografica precisa né da considerare a se stante. Questa modalità di trasporto, infatti, se da una parte è fortemente sostenuta e sviluppata nei paesi Membri dell'Unione Europea bagnati dal Mediterraneo, da un'altra deve ormai essere considerata coinvolgendo anche altri paesi ritenuti strategici sia geograficamente che per il loro alto potenziale di sviluppo. Il tema, dunque, non va considerato in maniera isolata, nel senso che la modalità marittima e la rete di trasporto in generale vanno inserite nel più ampio contesto delle Reti Transeuropee, in cui la stessa Unione Europea ha incluso, oltre alle reti di trasporto (TEN-T), anche quelle energetica (E-TEN) e delle telecomunicazioni (e-TEN).

Proprio questo è, infatti, il principio ispiratore del nuovo meccanismo di finanziamento CEF – Connecting Europe Facility - che, insieme alla programmazione dei fondi per il periodo 2014-2020, è alla base del processo di revisione della politica europea dei trasporti; un processo che mira sempre più alla promozione dello sviluppo delle reti TEN-T e alla loro proiezione verso il sistema Mediterraneo, con lo scopo di generare un effettivo spazio unico europeo a partire dai trasporti.

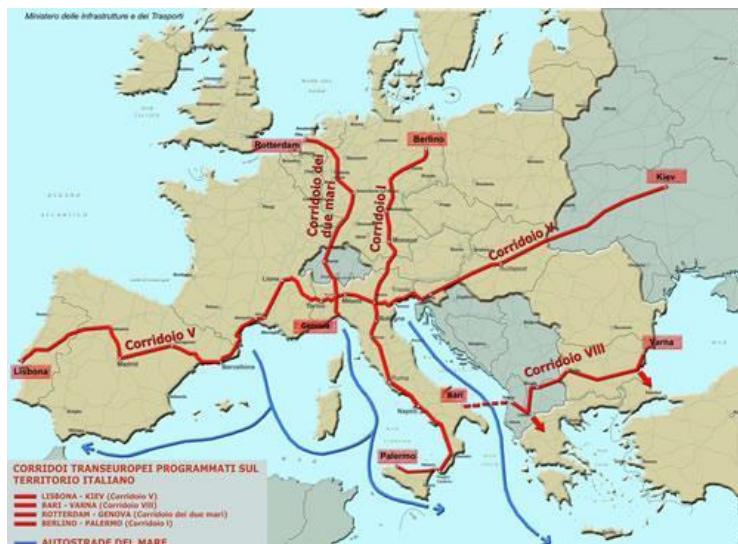
Le tematiche da affrontare per raggiungere questo obiettivo sono decisamente tante e assolutamente sfidanti soprattutto a seguito dei mutamenti intervenuti ma è bene dire che molti sono anche gli elementi positivi che, se ben sfruttati, possono rappresentare degli ottimi veicoli verso quella direzione.

Primi fra tutti sono sicuramente la centralità che ricopre il bacino mediterraneo per il traffico container, il fatto che in Europa la modalità di trasporto delle merci prevalente sia quella marittima (sia in entrata che in uscita) e la forte crescita registrata dallo *Short Sea Shipping* (SSS) negli ultimi tempi. Tutti fattori destinati ad essere sempre più influenti anche grazie ai numerosi e imponenti interventi attuati nei diversi porti del Mediterraneo, come ad esempio nel Canale di Suez che, con il suo raddoppio, sta portando alla ridefinizione delle grandi rotte oceaniche, in particolar modo tra l'Europa e il Far East.

In questo contesto il nostro Paese è da sempre considerato in una posizione particolarmente favorevole tanto che è attraversato da quattro dei nove corridoi delineati dall'Unione Europea che compongono la rete globale di collegamenti infra e infrastrutturali. Si tratta nello specifico dei corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpino ai quali si aggiungono i complessi e articolati collegamenti delle Autostrade del

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

Mare grazie ai quali il nostro Paese gioca un ruolo importante nello SSS. Se da una parte, infatti, è stato registrato un calo dei flussi con la Grecia e, per un certo periodo anche con la



Spagna, da un'altra, grazie alla flessibilità dei servizi offerti, è stata registrata una crescita e una stabilizzazione delle direttrici verso l'Africa settentrionale, la Turchia ed il Mar Nero, che hanno saputo mitigare gli effetti derivanti dalle perdite.

Continuando a trattare l'argomento con un focus sulla situazione

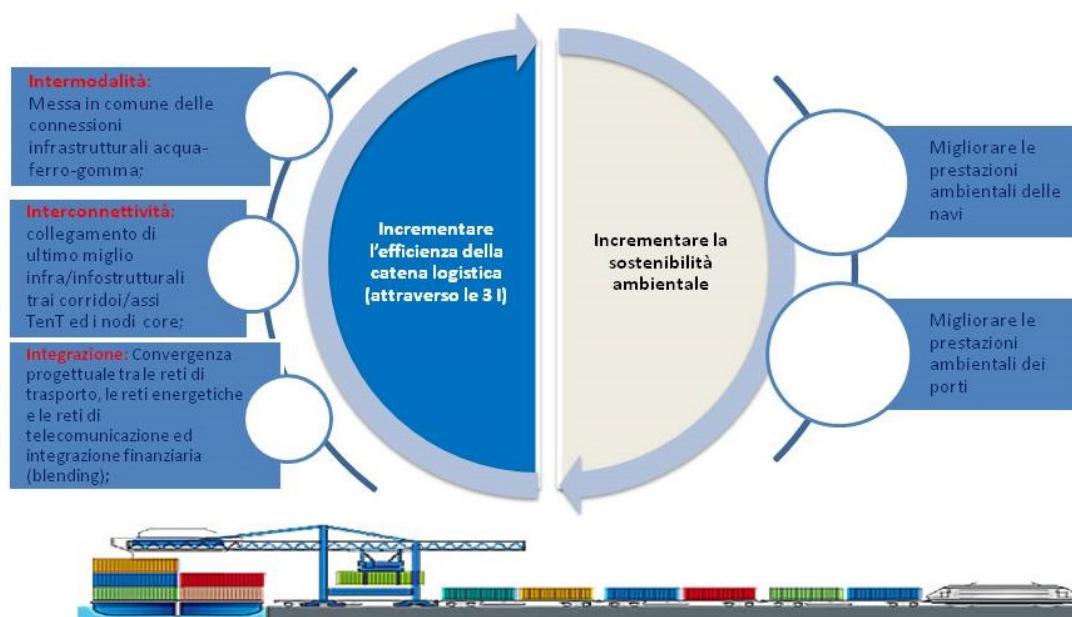
normativa italiana, fondamentale è il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) – approvato dal Governo nel mese di agosto 2015 – che sancisce una serie di priorità e azioni volte a rispondere – in sinergia con le politiche e le priorità dettate dall'UE – alle numerose criticità da affrontare per poter fare, del "Sistema Mare", il protagonista della ripresa economica e della politica EuroMediterranea.

Tra le molteplici azioni previste dal PSNPL, possiamo individuarne tre piuttosto articolate.

La prima riguarda gli interventi a livello infrastrutturale che, per garantire la loro massima efficacia e produttività, andranno programmati e coordinati fra loro nel rispetto di alcuni principi. Si dovranno progettare azioni "sostenibili" a livello ambientale, economico e sociale; "intermodali", che prevedano la messa in comune delle connessioni infrastrutturali tra terra, ferro, aria e acqua (sia mare che fiume); "interconnettive", ovvero che promuovano i collegamenti di "ultimo miglio" infra e infostrutturali tra i corridoi/assi TEN-T ed i nodi *core* nonché verso i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo; ed infine capaci di "integrare" la rete dei trasporti con quella delle telecomunicazioni e quella energetica. Un'integrazione che dovrà interessare anche l'aspetto finanziario poiché, per garantire una buona sostenibilità economica degli interventi, è necessario utilizzare strumenti che vadano oltre l'ormai superato sistema basato solo su risorse pubbliche ma che guardino sempre più a schemi di partenariato pubblico-privato, capaci di garantire una ripartizione efficiente sia dei rischi di realizzazione delle opere che della redditività derivante dalla loro gestione. È la stessa Commissione Europea, infatti, che sponsorizza l'utilizzo combinato dei Fondi UE con strumenti finanziari innovativi, attraverso *blending* finanziari e abbinamenti di risorse provenienti da plurime fonti

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

- che permetterebbero così di attivare un effetto di leva finanziaria che può andare a colmare un contesto di risorse pubbliche scarse.



Un altro punto sul quale vale la pena di investire è rappresentato dalla sburocratizzazione della catena logistica e, quindi, dall'armonizzazione e dalla semplificazione delle procedure doganali che potranno abbassare sia i tempi di sdoganamento che quelli amministrativi, oggi decisamente non comparabili con quelli dei maggiori porti internazionali.

In terzo luogo, sarà necessario anticipare i trend del mercato internazionale, accompagnando con più decisione e con più intraprendenza le imprese italiane, garantendo loro dei corridoi logistici integrati ed efficienti con i Paesi interessati ad investire nel settore (si pensi all'Iran, alla Turchia, agli Emirati Arabi o anche ai paesi che affacciano sul Mar Nero).

Queste azioni favoriranno il consolidamento della posizione dell'Italia nel comparto della navigazione a corto raggio e a far acquisire importanti quote di mercato nei flussi mediterranei delle merci. Ma tutto andrà ragionato anche con quello che sarà il nuovo ruolo giocato dai porti che, intesi nel senso ampio del termine e, quindi, comprensivi delle aree di retroporto e degli interporti, dovranno essere messi nelle condizioni di diventare una vera e propria "comunità funzionale", capace di garantire una fluida interoperabilità tra sistema marittimo/fluviale da una parte e sistema terrestre dall'altra.

* * *

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

Nell'ambito di un contesto come quello descritto, caratterizzato cioè da cambiamenti non solo economici ma anche normativi, si inserisce una nuova RAM che si sta adattando allo scenario attraverso nuove attività e con una collaborazione sempre più stretta con il MIT. Alla base del supporto fornito al Ministero ci sono sicuramente anche gli obiettivi e le azioni previste dal citato PSNPL nonché dalla programmazione europea definita dai Work Plan dei nove corridoi del "Core Network" TEN-T.

Il contributo di RAM è stato notevole. Il 2015, infatti, è stato un anno pieno di attività e progetti che si pongono alla base dei risultati che senza dubbio si vedranno nei prossimi anni.

È continuato il forte impegno nello sviluppo di nuovi progetti comunitari – la Società è partner di n. 8 progetti selezionati e finanziati dalla Commissione Europea a favore dello sviluppo delle infrastrutture e dell'intermodalità - e nella gestione operativa degli incentivi economici all'autotrasporto. Una sinergia, questa, che vede uno dei risultati in un importante progetto approvato nell'ambito dell'ultimo bando CEF.

Si tratta del progetto *Med Atlantic Ecobonus*, successo di una progettualità tutta italiana sulla quale RAM ha investito molte risorse anche negli anni passati e che ha l'obiettivo di elaborare uno studio di fattibilità per l'attivazione di un sistema coordinato di incentivi a livello europeo: un possibile "Eurobonus" di matrice tutta italiana, finalizzato allo sviluppo della domanda di trasporto sulle Autostrade del Mare. Si tratta di un progetto che sancisce l'importanza e l'efficacia dell'utilizzo degli incentivi economici a supporto della modalità marittima e del trasporto intermodale che in Italia hanno visto applicazione con l'Ecobonus, il Ferrobbonus nonché con gli incentivi alla formazione professionale su cui RAM, a supporto del MIT, ha da sempre investito e creduto molto.

Parlando ancora di incentivi, a livello nazionale, RAM si è impegnata e continuerà a fornire il suo contributo al MIT nella definizione dei nuovi e tanto attesi "Marebonus" e "Ferrobbonus" che ci si augura vedranno presto applicazione.

Per completare il quadro di riferimento non va dimenticata l'importanza della collaborazione anche sul piano politico e istituzionale. In questo senso, RAM, come facilitatore di dialogo, è protagonista di diversi accordi grazie ai quali fornisce supporto a diverse iniziative. RAM, in materia di sviluppo delle Autostrade del Mare, collabora con l'UFM (*Union for the Mediterranean*) favorendo le relazioni con i Paesi Med; supporta lo svolgimento delle attività di *focal point* del MIT del pilastro trasporti nella macroregione adriatico-ionica (EUSAIR – *EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region*); è stata designata Ufficio dello SSS- Italia (SPC-Italy) nell'ambito dell'ESN (*European Shortsea Network*), la rete che unisce tutti i centri di promozione nazionali europei dello SSS; ed è presente nel DTLF (*Digital Transport and Logistic Forum*).

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

Si può concludere, dunque, affermando che nonostante i cambiamenti in atto e le varie problematiche che lo coinvolgono, esistono i presupposti per uno sviluppo del comparto marittimo. Si tratta di saper cogliere tutte le opportunità in giuoco, e ciò sarà possibile solo attivando una forte sinergia tra tutti i soggetti interessati, sia pubblici che privati, e con il supporto delle istituzioni e dei governi locali, europei ed extraeuropei.

3. I rapporti con la committenza

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso gli atti convenzionali stipulati e dalle strutture comunitarie di riferimento per i progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2015 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate, con particolare riferimento alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ed alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità del Ministero.

4. La struttura organizzativa

L'anno in chiusura, come già detto in discontinuità con gli ultimi esercizi societari, è stato caratterizzato da una maggiore limpidezza circa le sorti della Società con un coerente rilancio della sua operatività; ciò ha inevitabilmente esercitato rinnovamento sul ridotto e flessibile modello organizzativo della Società e generato innovative attese sulla capacità di attrarre nuove progettualità da affiancare alle attività programmate.



Per quanto riguarda l'assetto organizzativo - risultato estremamente penalizzato nei primi mesi dell'anno a causa del protrarsi degli effetti negativi dell'anno precedente -, grazie all'impulso del nuovo Consiglio di Amministrazione, nel primo semestre del 2015 si è conclusa la Procedura di selezione del Personale avviata nel mese di marzo attraverso un Piano di riorganizzazione aziendale e di riassetto del personale. Tale procedura, svolta previa verifica degli adempimenti di legge inerenti alla mobilità del personale tra le società partecipate dal MEF, ha trovato attuazione attraverso una società esterna selezionata sulla base di apposita procedura di ricerca di mercato, ha consentito alla RAM, avvalendosi delle nuove norme introdotte dal Governo nel *Jobs Act*, di selezionare n. 12 candidati che, nel mese di luglio, sono stati assunti con contratto di lavoro a tempo indeterminato con i seguenti inquadramenti: un Responsabile dei Servizi alla Committenza; un Responsabile della Progettazione Europea; un Responsabile degli Affari Generali, Societari e Legali; un Responsabile della

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

Programmazione; tre Addetti ai Servizi alla Committenza; un Addetto alla Programmazione; un Addetto al Supporto Gestionale alla Programmazione Europea; un Addetto al Supporto Economico alla programmazione Europea; un Addetto alla Comunicazione e Servizi; uno Specialista tecnico per i servizi alla Committenza.

Sempre circa l'organizzazione e la gestione del personale, in previsione della scadenza al 31 dicembre 2015 di un contratto di assunzione a tempo determinato e delle due collaborazioni a progetto ancora attive, considerando i carichi di lavoro previsti per l'anno 2016 e le risorse finanziarie a disposizione, nonché proseguendo il lavoro di consolidamento della struttura aziendale conseguente alle suddette assunzioni, si è provveduto, con decorrenza dal 1 gennaio 2016, alla proroga di 12 mesi del contratto di assunzione a tempo determinato in scadenza, in coerenza con le attività previste dall'Atto Attuativo stipulato in data 30 settembre 2015 e all'avvio delle procedure per l'assunzione a tempo determinato per 12 mesi di tre nuove risorse a valere sulla progettualità europea, di profilo di II° livello del CCNL applicato dalla Società, previa verifica degli adempimenti di legge inerenti alla mobilità del personale tra le società partecipate dal MEF.



Nel merito del personale, la Società è impegnata in tre ricorsi promossi da ex collaboratori della Società, per la cui trattazione è stato incaricato lo Studio Legale Proia & Partners secondo quanto condiviso con il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 4 novembre 2015. Per tali ricorsi non si è proceduto ad accantonamenti in Bilancio dal momento che il legale incaricato ha riferito che, stante lo stato ancora iniziale delle controversie, il rischio di soccombenza può essere stimato come possibile e inoltre non è possibile prevedere l'ammontare di eventuali passività per la Società stante la non determinabilità a priori del valore economico delle domande formulate e l'incertezza sull'esito.

Con riferimento all'abbattimento dei costi, nell'ambito delle attività societarie gestite da RAM, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. 4 della Convenzione stipulata fra la Società ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 8 gennaio 2015, il 22 giugno 2015 con riferimento al contratto di locazione stipulato il 16 marzo 2009, si è provveduto a riconsegnare l'immobile sito in Roma – Piazzale delle Belle Arti n. 6. Pertanto nel mese di settembre, RAM si è definitivamente insediata presso i locali assegnatigli in Via Nomentana 2 sulla base della citata Convenzione. E' stato peraltro possibile così anche lasciare il locale uso magazzino affittato dalla RAM, con conseguente ulteriore riduzione dei costi di gestione della Società.

Si è proseguito nel ricorso all'*outsourcing* per la gestione di alcuni servizi societari (contabilità, paghe, informatica, servizi di postalizzazione, etc), in conformità alla normativa vigente.

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

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

Nel corso del 2015, anche in collaborazione con le risorse direttamente coinvolte, i Responsabili RAM di riferimento hanno coordinato le attività propedeutiche all'adozione dei seguenti modelli organizzativi: Modello organizzativo ai sensi del D.Lgs 231/01 e il Piano triennale Anticorruzione e Trasparenza ai sensi della Legge 190/2012.

La Società ha, inoltre, intrapreso un percorso progettuale finalizzato all'aggiornamento delle procedure vigenti e nel secondo semestre 2015 sono state portate a termine le seguenti attività: aggiornamento della "Procedura acquisti beni e servizi"; aggiornamento della "Procedura rimborsi spese per viaggi e trasferte e spese di rappresentanza"; e la redazione della nuova "Procedura per la gestione dei pagamenti".

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. 81/08 anche alla luce dell'insediamento nei locali del Ministero.

5. Le principali attività societarie

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2015 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 dagli atti convenzionali stipulati 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 2015, 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 2015 sono state completate definitivamente le diverse procedure amministrative, burocratiche e di audit per la chiusura dei progetti **ITS ADRIATIC MULTIPOINT GATEWAY**, **MOS24** (programma TEN-T 2007-2013) e **ADRIATIC MOS** (Programma IPA 2007-2013). I progetti **MEDNET** e **MED-PCS** (programma MED 2007-2013)

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

ed il progetto **NAPASTUDIES** (programma TEN-T 2007-2013) sono stati conclusi e sono attualmente nella fase della certificazione finale. RAM si è poi aggiudicata, nell'ambito della call 2015 CEF Transport i progetti **RIS II**, **INIWAS**, **NAPA4CORE**, **FRESH FOOD CORRIDORS**, **MED ATLANTIC ECOBONUS**, **E-IMPACT** e **GAINN4CORE** (programma CEF Transport 2014-2020). Ad essi va aggiunto il progetto **GAINN4MOS** nel quale la RAM è stata successivamente inserita da parte del Ministero.

* * *

Nell'ambito del Programma MED 2007-2013, RAM ha concluso 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 – ha portato alla creazione di un network di esperti e operatori del campo dei trasporti marittimi al fine di selezionare le migliori procedure doganali e portuali esistenti per poi testarle attraverso azioni pilota, disseminando i risultati a livello internazionale e creando un Osservatorio permanente per le operazioni portuali che collezioni tutti i dati elaborati durante il progetto. Il progetto si è concluso il 31 Maggio 2015.

RAM ha concluso l'attività di analisi dei possibili benefici legati all'adozione e relativa integrazione della Direttiva 65/2010 (PMIS) e il *single window* doganale. È stato firmato un Protocollo d'Intesa tra i partner per la gestione dell'Osservatorio permanente nel Mediterraneo dopo la conclusione del progetto (al momento hanno aderito 7 partner). Per quanto attiene invece le attività di comunicazione e capitalizzazione, RAM ha partecipato ed ha contribuito all'organizzazione dell'evento finale del progetto il 27-29 Maggio 2015 ad Atene durante i



TEN-T days, condividendo i risultati ottenuti con i più importanti stakeholders coinvolti. Inoltre, il dominio del sito web è stato rinnovato per un altro anno dopo la fine del progetto. RAM ha poi, in qualità di capofila, gestito le procedure di rendicontazione e di certificazione finale per tutti e 18 i partner del progetto.

Il Progetto **MED PCS** – Port Community System – promosso dall'Autorità Portuale di Tarragona, ha portato alla creazione di una rete di Port Community Systems nel Mediterraneo attraverso una piattaforma che consente lo scambio di informazioni tra più porti (partendo dalla Spagna fino alla Grecia passando per l'Italia). In tal senso sono state portate avanti azioni pilota nei porti di Cartagena, Tarragona, Bari ed Igoumenitsa. Inoltre, RAM, in

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.**

collaborazione con i partner accademici dell'università di Napoli e dell'Egeo, ai fini delle attività di training previste dal progetto, ha predisposto i moduli formativi (relativi alle Autostrade del Mare) che sono attualmente disponibili sulla piattaforma di e-learning del progetto (<http://med-pcs.learningservices.it/>). Successivamente RAM, con il supporto del partenariato, ha creato l'attestato ufficiale di certificazione del superamento del corso, che può essere richiesto, previo superamento di una serie di quiz *online*, a ogni partner del progetto o per l'intero corso o separatamente per ciascuno dei 3 moduli disponibili. Il 10 e 11 Giugno 2015 si è tenuto a Tarragona l'evento finale del progetto, che si è concluso il 31 giugno 2015

Nell'ambito del Programma TEN-T 2007-2013, RAM è stata presente con il progetto strategico NAPA STUDIES in qualità di *implementing body* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha partecipato al progetto come partner.



Il progetto **NAPA STUDIES**, promosso dall'Autorità Portuale di Rijeka, è la naturale prosecuzione del progetto ITS ADRIATIC GATEWAY MULTIPOINT, e ha previsto 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 ha previsto lo sviluppo di connessioni multimodali dei porti dell'Alto Adriatico e la loro effettiva integrazione nella rete centrale mediante 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 2015 RAM (con la collaborazione di altri partner) ha elaborato il piano di comunicazione del progetto e curato l'organizzazione della Conferenza Ministeriale di Roma del 3 Dicembre 2015.

Nell'ambito del Programma CEF 2014-2020, RAM, come detto, è presente in otto importanti progetti in qualità di *implementing body* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: i progetti MED ATLANTIC ECOBONUS, RIS II, INIWAS, NAPA4CORE, FRESH FOOD CORRIDORS, GAINN4MOS ed E-IMPACT dove il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è presente come partner ed il progetto GAINN4CORE dove il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è presente in qualità di capofila.

BILANCIO 2015**RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.****MED ATLANTIC
ECOBONUS**

 Il progetto **MED ATLANTIC ECOBONUS** è uno studio, in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo, che mira a promuovere un sistema di incentivi coordinato per

sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare, valido sia per i mercati dell'atlantico che per i mercati del Mediterraneo occidentale. I nuovi incentivi (o gli incentivi esistenti) saranno chiamati Ecobonus in riferimento al sistema che è stato implementato in Italia (Ecobonus). Nel secondo semestre del 2015 si è svolto il kick off meeting del progetto, organizzato dal capofila Puertos del Estado. RAM ha iniziato la redazione di una serie di report sull'ECOBONUS, sul FERROBONUS e sugli incentivi per la Formazione. È stata inoltre predisposta una dettagliata scheda sui principali incentivi intesi a promuovere lo SSS, il trasporto merci per vie marittime e nello specifico a favorire il modal shift e quindi anche l'intermodalità nel territorio dell'Unione Europea. I report, una volta completati, serviranno come base per la formulazione di un incentivo ECONONUS di valenza comunitaria.

Il progetto **RIS II** si inserisce nel più ampio progetto di sviluppo del sistema idroviario del Nord Italia (Fiume Po e canali collegati) attraverso l'acquisizione della classe di navigazione V e lo sviluppo delle interconnessioni multimodali con gli esistenti assi stradali e ferroviari di importanza europea. Lo scopo dell'azione è di creare le condizioni per un più efficiente e vantaggioso utilizzo delle vie navigabili interne in Italia, cercando di coinvolgere tutte le parti interessate (Regioni, province, agenzie e protezione civile) attraverso un coerente ed efficiente sistema di scambio delle informazioni. RAM è l'Activity leader dell'attività 4, in particolare è il task leader dell'analisi e definizione dei requisiti funzionali dell'interfaccia RIS/NMSW e dell'analisi e definizione dei requisiti funzionali dell'interfaccia RIS/SafeSeaNet. Nell'Agosto 2015 si è svolto un incontro presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ai fini di una chiara definizione dei ruoli di ciascun partner e dei meccanismi di coordinamento tra le diverse azioni da intraprendere.

Il progetto **INIWAS** (Improvement of the Northern Italy Waterway System: Removal of physical bottlenecks on the Northern Italy Waterway System to reach the standards of the inland waterways class V) si inserisce nel più ampio progetto di completamento (Global Project) del sistema idroviario del Nord Italia e comprende una serie di interventi necessari sul fiume Po e i corsi d'acqua collegati. Il progetto rappresenta una componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica del Nord Italia.