

ATTI PARLAMENTARI

XVIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **512**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

**Rete autostrade mediterranee per la logistica,
le infrastrutture ed i trasporti Spa**

(Esercizio 2019)

Trasmessa alla Presidenza il 19 gennaio 2022

PAGINA BIANCA



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DI
RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE PER LA LOGISTICA,
LE INFRASTRUTTURE E I TRASPORTI S.P.A.
(RAM S.P.A.)

2019

Relatore: Consigliere Francesco Vitiello

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la
Sig.ra Maria Grazia Vanti

Determinazione n. 126/2021



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 25 novembre 2021, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, più volte modificato, da ultimo dall'art. 6, c.1, del decreto legge 23 luglio 2021, n. 105, convertito con modificazione dalla legge 16 settembre 2021, n. 126 e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con i decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020, n. 287;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 ottobre 2009, con il quale "Rete Autostrade Mediterranee Società per azioni", oggi "Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti Società per azioni" - RAM S.p.A. - è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il bilancio dell'esercizio finanziario 2019 di RAM SpA, nonché le annesse relazioni degli organi amministrativi e di revisione, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Consigliere Francesco Vitiello e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti e agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2019;



CORTE DEI CONTI

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze il bilancio - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;

P.Q.M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2019 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Ente RAM S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE
Francesco Vitiello

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani
Depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. PROFILI ORDINAMENTALI	2
1.1 Le Convenzioni, l'accordo di servizio e i poteri di vigilanza, indirizzo e controllo	3
2. GLI ORGANI.....	7
2.1 L'Assemblea dei soci, l'Amministratore unico e il Collegio dei sindaci.....	7
2.2 I compensi degli organi.....	8
3. LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA E LE RISORSE UMANE.....	9
3.1 La struttura aziendale. Le risorse umane e il costo del personale	9
3.2 Le consulenze	14
3.3 Il controllo di gestione e <i>l'internal auditing</i>	17
4. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE.....	20
4.1 Monitoraggio delle politiche euromediterranee.....	20
4.2 La pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti e della logistica.....	21
4.3 Le attività di promozione e attuazione del Programma Autostrade del Mare attraverso i progetti europei	22
4.4 Le attività di Segreteria tecnica per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.....	23
4.5 Le attività di assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità del Sistema Portuale	25
4.6 Altre attività di assistenza tecnica al Ministero.....	25
4.7 Convenzione Ministero/struttura tecnica di missione e RAM per l'elaborazione del Piano di trasporti della Regione Molise e per la pubblicazione del bando di gara a gestore unico dei servizi TPL su gomma.....	26
4.8 La gestione operativa degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci.....	26
4.9 Le attività di comunicazione istituzionale	27
5. I RISULTATI CONTABILI DELLAGESTIONE.....	28
5.1 Il <i>budget</i> e il bilancio d'esercizio 2019	28
5.2 La gestione patrimoniale dell'esercizio 2019.....	29
5.3 Il conto economico dell'esercizio 2019	33
5.4 La gestione finanziaria nell'esercizio 2019	36
5.5 Il contenimento dei costi operativi per il triennio 2017-2019. Gli adempimenti relativi al decreto legislativo n. 175/2016	39
5.6 Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio 2019	41
6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	43

INDICE TABELLE

Tabella 1- Compensi degli organi.....	8
Tabella 2 - Unità di personale in servizio al 31 dicembre 2019	9
Tabella 3 - Voci di costo del personale al 31 dicembre.....	10
Tabella 4 - Costo del personale – Dirigenti	10
Tabella 5 - Costo del personale – dirigenti (corretto)	11
Tabella 6 - Collaborazioni esterne (lavoro interinale)	13
Tabella 7 - Costo complessivo del personale	13
Tabella 8 - Costo delle consulenze.....	15
Tabella 9 - Prestazioni servizi tecnici amministrativi e legali.....	16
Tabella 10 - Stato patrimoniale (ATTIVO)	29
Tabella 11 - Stato patrimoniale (PASSIVO).....	29
Tabella 12 - Valori per commessa e movimenti di magazzino 2019.....	30
Tabella 13 - Crediti iscritti nell'attivo circolante 2019.....	31
Tabella 14 - Debiti	32
Tabella 15 - Conto economico	34
Tabella 16 - Costi per servizi	35
Tabella 17 - Rendiconto finanziario.....	37
Tabella 18 - Indicatori di bilancio relativi agli anni 2017-2018 e 2019	38
Tabella 19 - Rapporto costi/ricavi eligibili 2017-2018-2019.....	40

PREMESSA

Con la presente Relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi della legge n. 259 del 1958, sul risultato del controllo eseguito - con le modalità di cui all'art. 12 della legge stessa - sulla gestione di "Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti S.p.a." (di seguito RAM) per l'esercizio finanziario 2019.

La Relazione estende le analisi ai fatti di maggior rilievo intervenuti successivamente. La precedente relazione, avente ad oggetto la gestione della Società per l'esercizio 2018, è stata deliberata da questa Sezione con determinazione n. 11 del 4 febbraio 2020, ed è pubblicato in Atti parlamentari Leg. XVIII, Doc. XV, n. 261.

1. PROFILI ORDINAMENTALI

Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti S.p.a.” (di seguito RAM) è una Società di servizi che agisce quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o MIT) - di seguito Ministero - svolgendo la propria attività sotto la vigilanza e secondo apposite direttive adottate dal medesimo anche sulla base di specifiche convenzioni e/o accordi di servizio.

È stata costituita nel 2004 con lo scopo di promuovere l’attuazione del sistema di trasporto denominato “Autostrade del mare”, così come previsto dal Piano generale dei trasporti e della logistica (approvato dal Consiglio dei ministri nel 2001); nel corso dell’Assemblea straordinaria del 22 novembre 2017, sono state apportate modifiche allo Statuto con il conseguente mutamento della denominazione sociale in “Rete autostrade mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti Spa”. Attualmente la Società, oltre a perseguire le finalità statutarie, sostiene anche gli interventi al riguardo previsti nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PNSPL), approvato dal Consiglio dei ministri il 6 agosto 2015, e successive modificazioni e integrazioni, e nei Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui all’art. 201, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. A tal fine svolge le attività di promozione e supporto tecnico all’elaborazione, attuazione e gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica connesse con tale sistema integrato e, più in generale, ai temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, così come previste nei documenti di pianificazione e programmazione del Ministero e in coerenza con i documenti di programmazione europea.

La Società ha come azionista unico il Ministero dell’economia e delle finanze e agisce quale organismo in *house* del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla base dello statuto sociale.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2019 è pari ad 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.

La RAM è presente dal 30 settembre 2021 nell’elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato dell’ISTAT, ai sensi dell’art. 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni.

Il decreto legge 6 novembre 2021 n. 152 “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose” ha previsto, poi, all’art. 30, commi 4 e 5 che per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1, (soggetto attuatore al fine di accelerare l'implementazione e il potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale) il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi, mediante apposita convenzione ed a valere sulle risorse di cui all' articolo 11-bis, comma 1, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, nel limite di euro 58.334, per l'anno 2021, e di euro 700.000 annui a decorrere dall'anno 2022, della società Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. e che, al fine di far fronte alle ulteriori attività derivanti dall'attuazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la RAM è autorizzata, in deroga all' articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ad assumere a tempo indeterminato 19 unità di personale non dirigenziale, con comprovata competenza in materia di logistica e di logistica digitale, di cui due quadri, da inquadrare in base al vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro. A tal fine è previsto che la RAM provveda al reclutamento del personale di cui al primo periodo mediante apposita selezione ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Agli oneri derivanti dal predetto comma, pari a 119.000 euro per l'anno 2021 e a 1.426.000 euro a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all' articolo 5-quinquies, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

1.1 Le Convenzioni, l’accordo di servizio e i poteri di vigilanza, indirizzo e controllo

La prima convenzione-quadro tra l’Agenzia nazionale per l’attrazione degli investimenti e lo sviluppo d’impresa (già Sviluppo Italia S.p.A.) e il Ministero è stata stipulata nel 2004, in quanto all’atto della sua costituzione, avvenuta in data 17 marzo 2004, RAM era stata posta sotto il controllo azionario di Sviluppo Italia S.p.A.

In data 31 marzo 2017 è stato stipulato l’Accordo di servizio, di durata triennale, tra Ministero e RAM, in merito alle attività che la Società è stata chiamata a svolgere per conto dell’amministrazione; in esso sono fornite linee di indirizzo - che hanno trovato poi specifica

realizzazione attraverso appositi accordi attuativi – nelle quali sono state individuate le specifiche iniziative da intraprendere, nonché la relativa copertura finanziaria. Con provvedimento n. 261 del 26 giugno 2020, prot. n. 26518 è stato formalizzato il vigente Accordo di Servizio tra il MIMS e RAM per il triennio 2020-2022. Tale Accordo disciplina i rapporti tra il MIMS e RAM al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi concordati e la realizzazione, da parte della Società, di attività per le quali sono richieste specifiche professionalità e segnatamente, con esso il MIMS ha affidato a RAM, le linee di attività, così come descritte nella Direttiva del Ministro sul programma di attività della Società per il triennio 2019-2021, per le quali sono richieste competenze specialistiche di cui il Ministero non dispone. Le attività che formano oggetto dell'accordo sono rese in dettaglio da specifici Atti attuativi, ciascuno dei quali viene anticipato da un preventivo della Società, riportante i costi da sostenere collegati al progetto nonché la quantità e qualifica del personale che si intende utilizzare. La congruità di tali preventivi è poi valutata da un apposito Comitato tecnico. Inoltre, il Comitato per il controllo analogo gestisce i rapporti derivanti dall'Accordo, secondo le modalità di esercizio previste dalla Direttiva del Ministro sopra richiamata. La Società è chiamata ad inviare al predetto Comitato, con cadenza semestrale, una relazione sulle iniziative avviate che sarà oggetto di una sua approvazione. Tali attività possono, eventualmente, essere integrate ai sensi dell'articolo 3, comma 4 dello Statuto societario ai sensi del quale "La Società agirà quale struttura operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in tale qualità, potrà svolgere ogni altra iniziativa connessa alla realizzazione delle attività di cui sopra. Oltre l'ottanta per cento del fatturato deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

L'esercizio 2019 è stato caratterizzato dalla prosecuzione degli impegni precedentemente assunti. In particolare, nel corso dell'anno la Società ha proseguito nella realizzazione delle iniziative derivanti dagli atti convenzionali stipulati con le diverse strutture ministeriali, tra cui:

1. assistenza tecnica specialistica alle varie funzioni espletate dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, sulla base del consueto Atto attuativo di durata annuale, a valere sulle risorse del Capitolo 7750 del bilancio del Ministero, per fornire;
2. numerosi atti convenzionali stipulati con la Direzione generale per il Trasporto

stradale e l'intermodalità, per la gestione operativa di incentivi al comparto dell'autotrasporto (investimenti e formazione) e di supporto all'intermodalità (*Marebonus* e *Ferrobonus*), con copertura finanziaria a valere sulle risorse stanziare per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;

3. atti convenzionali stipulati con la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, finalizzati a fornire assistenza tecnica ai lavori del PON/ALI e in materia di monitoraggio e verifica delle iniziative finanziate con i fondi del programma CEF - *Connecting Europe Facility* per lo sviluppo dei corridoi delle TEN/T;

4. una convenzione di durata triennale stipulata con la Direzione generale per le infrastrutture e il trasporto ferroviario, per la gestione operativa dell'incentivo "norma merci";

5. un atto convenzionale stipulato con la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza con l'obiettivo di supportare l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti della regione Molise;

6. una specifica convenzione di durata biennale stipulata con il Comitato centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, sulla base di per la realizzazione di una campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile rivolta alle imprese regolarmente iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi.

In aggiunta a ciò, la Società è stata impegnata nella gestione operativa di progetti comunitari aggiudicati a valere su bandi CEF e su altri bandi europei, la cui copertura delle relative attività è stata garantita dalle risorse disponibili per i singoli progetti in questione, così come risultanti dagli accordi contrattuali di volta in volta stipulati con le istituzioni europee e per la restante parte dalla quota di cofinanziamento nazionale. Accanto a queste linee di attività a livello nazionale, RAM è inserita a livello internazionale ed europeo, in diversi settori tra i quali: la Strategia europea per la macroregione Adriatico Ionica (EUSAIR) a favore della crescita, della cooperazione economica e della coesione tra i Paesi coinvolti in tale progetto, volta a potenziare l'attrattività, la competitività e la connettività; la *European Short Sea Shipping Network*, nell'ambito della quale RAM è Ufficio di promozione per la navigazione a corto raggio (SPC-Italy) in sinergia e coordinamento con gli altri centri di promozione parte della rete europea.

In merito alla vigilanza del Ministero su RAM, va segnalato che il 16 aprile 2018 è stata emanata la direttiva del Ministro sul programma delle attività di RAM per il triennio 2018-2020, poi sostituita da quella per il triennio 2019 -2021, emessa il 17 gennaio 2020 e che indica le priorità operative ed il programma delle attività affidate alla società per il triennio 2019-2021, tra le quali figurano l'assistenza tecnica ed operativa al Ministero per l'attuazione dei programmi ed iniziative europee e nazionali, con particolare riferimento al processo di implementazione dei Corridoi TEN-T (CNC); Gestione dei progetti comunitari aggiudicati nonché attività di assistenza ai progetti nei quali il Ministero è soggetto beneficiario; Assistenza tecnica ed operativa alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale ed alle attività in materia di trasporto marittimo ed infrastrutturazione portuale; Assistenza tecnica ed operativa al Ministero per la gestione di incentivi e per iniziative di service e formazione; Assistenza operativa alla Struttura tecnica di missione del Ministero; Assistenza operativa all'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi ed alle funzioni svolte dagli uffici della Motorizzazione; Aspetti organizzativi e gestionali e le modalità di esercizio del controllo analogo.

La vigilanza del Ministero viene, inoltre, esercitata da apposite commissioni di monitoraggio per il controllo delle attività richieste nell'ambito dei diversi rapporti convenzionali, soggetti a rendicontazione periodica in ordine agli obiettivi conseguiti e ai risultati raggiunti, nonché in relazione all'analitico impiego dei fondi assegnati per ciascuna iniziativa.

2. GLI ORGANI

2.1 L'Assemblea dei soci, l'Amministratore unico e il Collegio dei sindaci

Sono organi della Società l'Assemblea dei soci, l'Amministratore unico e il Collegio sindacale. L'Assemblea di RAM è costituita da un unico socio, il Ministero dell'economia e delle finanze, che in data 7 agosto 2008 ha acquisito l'intero pacchetto azionario.

L'Assemblea ordinaria, in data 15 giugno 2017, ha nominato per un triennio l'Amministratore unico, determinandone il compenso fisso onnicomprensivo lordo annuo nella misura di euro 120.000. Il suddetto incarico, giunto a scadenza, è stato poi attribuito nell'Assemblea ordinaria del 23 dicembre 2020 ad altro amministratore, confermando il compenso di euro 120.000 già attribuito al predecessore.

In ordine all'organizzazione della Società con previsione di un Amministratore unico, in via generale si rileva che l'adozione di un modello gestionale monocratico pone in evidenza alcuni profili critici circa la possibilità di svolgere la funzione di controllo da parte del magistrato delegato al controllo in modo coerente con il dettato normativo. L'art. 12 della legge n. 259 del 1958, infatti, prevede che detto magistrato assista alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione. Problema simile si era posto a suo tempo con enti pubblici (INPS e INAIL)¹allorquando venne eliminato il Consiglio d'amministrazione (poi ripristinato), attribuendo le relative competenze al Presidente dell'ente. La soluzione venne trovata con l'individuazione di un percorso formalizzato che prevedeva periodiche riunioni convocate dal Presidente, con la partecipazione del magistrato delegato al controllo, del collegio dei revisori (la cui funzione è pure incisa da un sistema che non prevede sedute di un organo gestionale collegiale)² e del direttore generale, per l'illustrazione delle determinazioni che intendeva assumere con riguardo ad atti di particolare rilievo strategico e gestionale (cfr. det. Sez. contr. Enti n. 84/2010).

Il Collegio sindacale designato dal Socio unico il è stato nominato dall'Assemblea il 30 luglio 2019, per il periodo 2019/2021, anche nel rispetto delle disposizioni di legge e regolamentari

¹ L'art.7, comma 7, del d.l. 78 del 2010, convertito con modificazioni dalla L. 122 del 2010, aveva disposto la soppressione del consiglio di amministrazione dal novero degli enti di cui al d.lgs. 479 del 1994.

² Art. 2405 del codice civile: I sindaci devono assistere alle adunanze del consiglio di amministrazione, alle assemblee e alle riunioni del comitato esecutivo.

I sindaci, che non assistono senza giustificato motivo alle assemblee o, durante un esercizio sociale, a due adunanze consecutive del consiglio d'amministrazione o del comitato esecutivo, decadono dall'ufficio.

in materia di equilibrio tra i generi ed è composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti, i quali durano in carica tre esercizi. Il Collegio si è riunito per l'insediamento il 12 settembre 2019. Nel corso del 2019 si sono tenute otto sedute.

2.2 I compensi degli organi

Nella seguente tabella si espongono i dati relativi alle indennità annue lorde per gli organi di amministrazione e per il Collegio sindacale con riferimento al triennio 2017/2019.

Tabella 1- Compensi degli organi

(euro)

	2017	2018	2019
Presidente	12.750		
Amministratore delegato	parte fissa 47.377 parte variabile 14.245		
Consiglieri di amministrazione (x 2)	8.255*		
Amministratore Unico	58.065*	120.000	120.000
Presidente del Collegio Sindacale	6.500	6.500	6.500
Componenti del Collegio Sindacale (x2)	3.500	3.500	3.500
Totale compensi organi			130.000

* Importi relativi alla durata della permanenza in carica

Fonte RAM

Per la partecipazione alle sedute degli organi collegiali non è prevista la corresponsione di gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati.

3. LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA E LE RISORSE UMANE

3.1 La struttura aziendale. Le risorse umane e il costo del personale

La Società, al 31 dicembre 2019, ha una dotazione organica composta da un dirigente, che ricopre la posizione di direttore operativo e da diciassette dipendenti (due con contratto a tempo determinato). Al direttore operativo è inoltre, affidata la funzione di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, figura prevista in attuazione dell'art. 24 dello statuto così come modificato dall'azionista. I rapporti di lavoro dei dipendenti della Società, assunti nel rispetto della parità di genere, sono disciplinati dalle disposizioni del CCNL e dagli accordi di lavoro per i dipendenti delle aziende del terziario - distribuzione e servizi. Si riportano, di seguito, le unità in servizio ed i costi del personale, nel triennio 2017/2019.

Tabella 2 - Unità di personale in servizio al 31 dicembre 2019

		2017	2018	2019
Dirigenti (a tempo indeterminato)	N. unità	1	1	1
Personale (a tempo determinato)	N. unità	1	1	2
Personale (a tempo indeterminato)	N. unità	17	19	15

Dati forniti dall'Ente

Per quanto attiene al trattamento economico si precisa che la Società applica il minimo contrattuale non essendo previsto alcun aumento retributivo, cosiddetto superminimo, né ad *personam*, né collettivo, ad eccezione del dirigente, come appresso si preciserà. Nella voce "stipendi" della tabella che segue, tuttavia, è incluso il premio di risultato annuale di cui si scriverà in seguito. Per quanto attiene alla voce oneri sociali del dirigente si precisa che per l'anno 2019 risultano inferiori rispetto al 2018, in quanto è stato applicato il massimale contributivo previsto dall'INPS. In particolare, l'eccedenza dell'imponibile non è stata oggetto di imposizione contributiva nel 2019; tuttavia, si precisa che tale eccedenza è stata poi considerata per il calcolo dei contributi nel corso del 2020.

Tabella 3 - Voci di costo del personale al 31 dicembre

		(euro)		
		2017	2018	2019
Dirigenti	Stipendi	163.160	166.123	187.035
	Oneri sociali	63.034	60.416	54.343
	TFR	11.518	11.529	11.801
	Totale	237.712	238.068	253.179
Contratti a tempo determinato e indeterminato	Stipendi	534.453	724.873	708.100
	Oneri sociali	76.288	143.078	219.233
	TFR	28.636	40.812	45.668
	Totale	639.377	908.763	973.001
Lavoratori interinali		-	-	-
Costi complessivi personale dipendente		877.089	1.146.831	1.226.180

Dati forniti dall'Ente

Il contratto di lavoro individuale applicato dalla Società è il CCNL per i Dirigenti commercio aziende del terziario: distribuzione e servizi; gli importi risultanti dalla contabilità quali stipendi lordi accertati al netto del premio di produzione pagato sono stati pari a:

euro 128.097 per l'anno 2017;

euro 130.193 per l'anno 2018;

euro 131.185 per l'anno 2019;

euro 130.810 per l'anno 2020.

La retribuzione variabile applicata dalla Società è attualmente disciplinata con determinazione dell'Amministratore unico n. 18 del 12 aprile 2019; si riportano di seguito i relativi importi:

euro 31.985 per l'anno 2017;

euro 32.478 per l'anno 2018;

euro 32.977 per l'anno 2019.

Per l'anno 2020 l'ammontare della retribuzione variabile, vincolata all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2020, è pari ad euro 32.703. La tabella che segue riporta le informazioni circa il costo del personale dirigenziale lordo dipendente e lordo azienda, specificando le singole voci, successivamente descritte per quanto di competenza dell'anno 2019.

Tabella 4 - Costo del personale - Dirigenti

		(euro)		
		2017	2018	2019
Dirigenti	Stipendi	163.160	166.123	187.035
	Oneri sociali	63.034	60.416	54.343
	TFR	11.518	11.529	11.801
	Totale	237.712	238.068	253.179

Dati forniti dall'Ente

Relativamente agli stipendi del dirigente, l'importo pari ad euro 187.035 è dato dalla somma di euro 154.058 (totale del costo salari dirigente) e di euro 32.977 (accantonamento come salario tra gli altri costi del personale per il premio 2020 con contropartita il fondo rischi).

Circa gli oneri sociali, l'importo pari ad euro 54.343 è dato dalla somma di euro 28.241,27 (costo dei contributi di cui al mastrino contributi sociali), euro 3.702,79 (contributi Fasdac), euro 4.803,12 (Contributi Pastore), euro 8.845,84 (Contributi Mario Negri) ed euro 8.739 (accantonamento come contributi tra gli altri costi del personale per il premio 2020 con contropartita il fondo rischi). (La differenza di euro 10,98 è stata comunicata dall'Amministrazione come frutto di mero errore di battitura).

Con riguardo al TFR, l'importo, pari ad euro 11.801, corrisponde all'accantonamento del costo 2019 del TFR.

Sempre con riferimento all'anno 2019 si specifica che gli importi indicati nella tabella n. 2 sono condizionati dalla contabilizzazione errata dei permessi di cui al punto 7 della suddetta Relazione (errore commesso nel conteggio degli accantonamenti per ferie non godute specificandone gli effetti sul bilancio). Nel dettaglio, si riportano, nella tabella seguente i corretti importi al netto dell'errore.

Tabella 5 - Costo del personale - dirigenti (corretto)

	(euro)
stipendi	187.035
meno quanto accantonato nel 2019	
ferie	-16.159
14a mensilità	-4.627
permessi (importo sbagliato)	-24.275
più quanto si sarebbe dovuto accantonare	
ferie	16.159
14a mensilità	4.627
permessi (importo corretto)	4.271
Totale stipendi dirigente corretto	167.032
oneri sociali	54.343
meno quanto accantonato nel 2019	
ferie	-2.734
14a mensilità Permessi (importo sbagliato)	-783
più quanto si sarebbe dovuto accantonare	-4.107
ferie	2.734
14a mensilità	783
permessi (importo corretto)	1.133
Totale oneri sociali corretto	51.369
TFR	11.801
Totale costo annuo contabile dirigente	230.201

Dati forniti dall'Ente

Va evidenziato che il Collegio sindacale, rilevando un errore commesso in sede di elaborazione dei cedolini paga e dei relativi versamenti contributivi, nonché nel conteggio degli accantonamenti per ferie non godute, in data 19 aprile 2021 ha sviluppato un'istruttoria volta ad accertare i costi della Dirigenza, richiedendo una relazione dettagliata e documentata, illustrativa dei seguenti aspetti per gli anni 2017, 2018, 2019 e 2020.

La RAM Spa in data 13 maggio 2021 ha prodotto una "Relazione compensi Dirigenza", a firma del Consulente del lavoro e con una dichiarazione del dirigente interessato, che afferma e documenta la corrispondenza con quanto previsto dalla normativa vigente, con specifico riferimento all'art. 13 del d.l. n. 66 del 24 aprile 2014, convertito in legge n. 89 del 2014. Infatti, afferma che alla data di chiusura contabile degli anni di esercizio 2017-2018-2019 e 2020, è stato rispettato il limite massimo del trattamento economico previsto per il personale dirigente dal d.l. n. 66 del 2014, di euro 240.000 annui, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali, e degli oneri fiscali a carico del dipendente. Circa il conteggio degli accantonamenti per ferie non godute ha precisato che l'errore è stato causato dalla migrazione dei dati in possesso del consulente del lavoro fra due diverse piattaforme informatiche dedicate al *payroll*. In particolare, le ore di permessi risultanti a dicembre 2018 (pari a 64,20 ore) sono state erroneamente classificate come giorni. Da ciò è derivato che a dicembre 2019, nel calcolo degli oneri differiti a tale titolo, considerati anche il maturato dell'anno pari a 4 giorni, è stato contabilizzato un numero superiore di giorni rispetto a quanto spettante. Sottolineano che il suddetto errore ha solo aumentato il costo degli oneri differiti ma non ha avuto alcun impatto sulla retribuzione corrisposta al dirigente.

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ha dichiarato poi che in base alla Certificazione unica 2020 relativa all'anno 2019 ricevuta dalla Società, risultano un reddito di lavoro dipendente e assimilati con contratto a tempo indeterminato pari ad euro 157.212,77, contributi di previdenza complementare dedotti dai redditi pari a euro 9.357,48 nonché contributi versati a enti e Casse aventi esclusivamente fini assistenziali che non concorrono al reddito pari ad euro 3.523,56;

- a) nel corso dell'anno 2019 non è stato liquidato alcun importo per ferie e permessi;
- b) nella busta paga relativa al periodo di retribuzione di aprile 2021, è stato trattenuto un importo aggiuntivo pari ad euro 6.088,99 a titolo di ritenute previdenziali a carico del dirigente.

Il Collegio sindacale di "RAM" Spa, all'esito dei controlli effettuati sulla retribuzione del

dirigente, ha rilevato discrasie in ordine a quanto spettante a titolo di retribuzione del dirigente (parte fissa e parte variabile) in base al contratto 2017 - 2021, ed ha invitato la società ad attivarsi per regolarizzare eventuali situazioni in sospeso e ad una maggiore attenzione nelle registrazioni contabili.

Il costo unitario medio del personale nel 2019 così come in parte nel 2018, ha risentito della scadenza al 30 giugno 2018 delle agevolazioni INPS riconosciute alla Società per le assunzioni a tempo pieno e indeterminato effettuate nel luglio 2015. Tale aumento è riscontrabile dalla variazione della voce oneri sociali (pari al 53,2 per cento circa) relativi ai contratti a tempo determinato e indeterminato riportati nella tabella 3. Quanto alla voce TFR, l'aumento è sostanzialmente riconducibile alla rivalutazione pari all'1,5 per cento dell'accantonamento relativo al TFR maturato nell'annualità precedente.

Tabella 6 - Collaborazioni esterne (lavoro interinale)

(euro)

	2017	2018	2019
Unità al 31.12.	0	0	0
Compenso annuo lordo	10.000	26.129	0
Voci di costi al 31.12	11.108	26.129	0

Dati forniti dall'Ente

A seguito di richiesta di chiarimenti, il direttore operativo della RAM ha precisato che:

- 2017: l'importo riportato in tabella 5, è relativo ad una sola collaborazione intervenuta nel corso dell'anno;
- 2018: l'importo riportato in tabella 5 è relativo a n. 4 collaborazioni intervenute nel corso dell'anno.

Tabella 7 - Costo complessivo del personale

(euro)

Esercizio finanziario	Valore produzione	Costo complessivo del personale (comprese collaborazioni esterne e lavoratori interinali)	Media delle unità di personale effettivo nell'anno	Costo unitario medio del personale
2017	2.737.600	888.197	16	55.512
2018	3.018.097	1.172.960	21	55.855
2019	3.146.282	1.226.180	19	64.535

Dati forniti dall'Ente

Con riferimento all'incremento del costo unitario medio del personale nel 2019, pari a circa il 15,5 per cento rispetto all'anno precedente, tale variazione è sostanzialmente imputabile all'incremento (del 53,2 per cento circa) degli oneri sociali sostenuti per i contratti a tempo determinato e indeterminato.

A far tempo dall'anno 2016, in conformità con la prassi e le norme del CCNL applicato, attraverso la stipula di uno specifico accordo sindacale, sottoscritto da RAM in presenza delle Associazioni datoriale (Asseope) e sindacale (CISL Regione Lazio), è stato introdotto un premio di risultato annuale di ammontare variabile, sulla base dei criteri stabiliti con lo stesso accordo. L'importo del premio è determinato sulla base di una simulazione economica che consente di visualizzare l'adeguatezza e congruità del *budget* disponibile per il premio di risultato sui conti economici della Società. L'Amministratore unico, o un suo delegato, determina per ciascun dipendente gli obiettivi puntuali da conseguire nel corso dell'anno, sulla base di una griglia di criteri ed obiettivi orientativi debitamente compilata. In particolare, in relazione a ciascun settore, si procede alla determinazione degli obiettivi da raggiungere; per l'ambito individuale, si procede all'indicazione dei criteri di valutazione ai quali l'ente si atterrà per la verifica finale a conclusione del periodo considerato. Va evidenziato che, nel caso in cui non venga conseguito un utile di bilancio per l'anno di riferimento, a nessun dipendente verrà riconosciuto l'emolumento premiale. Nel caso in cui non vengano, invece, conseguiti gli obiettivi riguardanti l'incidenza dei costi operativi sul valore della produzione nei termini di cui alle direttive del Ministero dell'economia e delle finanze, la Società si riserva, comunque, la facoltà di procedere ad un'ulteriore riduzione proporzionale della quota di premialità annua spettante a ciascun dipendente in funzione del raggiungimento delle soglie prefissate dagli obiettivi.

3.2 Le consulenze

La RAM S.p.a., atteso che nell'esercizio di riferimento (2019) non risulta inserita nell'elenco delle amministrazioni i cui conti concorrono alla costruzione del conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche individuate dall'ISTAT, ai sensi dell'art. 1, terzo comma, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non appare destinataria delle norme di cui all' art. 6, commi settimo e undicesimo, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, conv. dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che obbligano le amministrazioni pubbliche, a decorrere

dall'anno 2011, al contenimento dei costi annui per studi ed incarichi di consulenza.

Gli incarichi di consulenza conferiti da RAM nel 2019 hanno avuto un lieve decremento rispetto al 2018 ma sono comunque sensibilmente in aumento nella media del triennio considerato, 2017-2019. Gli incarichi riguardano l'esternalizzazione di alcuni servizi richiedenti specializzazione tecnica, necessari per l'espletamento delle funzioni istituzionali, anche alla luce delle attività previste dalle nuove linee di lavoro. Sono stati, in particolare, esternalizzati servizi quali la consulenza legale e quella fiscale, la gestione paghe e contabilità, nonché la revisione legale dei conti, affidati, a società anche a livello internazionale ed a studi professionali privati.

Tabella 8 - Costo delle consulenze

(euro)

Esercizio finanziario	Tipologia	Costo annuo lordo
2017	1) Consulenza contabile e fiscale	22.930
	2) Certificazione bilancio e revisione conti	19.000
	3) Consulenze legali e notarili	25.993
	4) Consulenze tecniche	40.431
	Totale	108.354
2018	1) Consulenza contabile e fiscale	42.465
	2) Certificazione volontaria bilancio	19.000
	3) Consulenze legali e notarili	45.442
	4) Consulenze tecniche	192.652
	Totale	299.559
2019	1) Consulenza contabile e fiscale	17.953
	2) Certificazione volontaria bilancio	22.500
	3) Consulenze legali e notarili	62.261
	4) Consulenze tecniche	133.254
	Totale	235.968

Dati forniti dall'Ente

RAM ha ottemperato agli obblighi di pubblicazione degli incarichi sul proprio sito istituzionale nonché a quelli di trasmissione dei bilanci di esercizio, attraverso il sistema informativo della Sezione del controllo sugli enti (SICE). La sezione Amministrazione trasparente del sito *web* della Società ha curato la pubblicazione delle relazioni sulla gestione finanziaria redatte dalla Corte dei conti. E' stata in particolare, effettuata una istruttoria, in considerazione del rilevato incremento medio del costo degli incarichi di consulenza legale, con note del 18 novembre 2020 e del 9 febbraio 2021, volta ad accertare le procedure mediante le quali sono stati assegnati gli incarichi in questione, la natura, il numero e gli importi dei medesimi negli esercizi 2017, 2018 e 2019 ed i relativi pagamenti degli stessi;

l'incidenza del costo delle "Consulenze legali" nel conto "Prestazioni servizi tecnici, amministrativi e legali" per gli anni 2017, 2018 e 2019 e l'esistenza e la composizione di un ufficio legale interno con relative qualifiche. In esito alla stessa in particolare dal prospetto degli incarichi di consulenza legale relativi al 2019 trasmesso dalla RAM, risultano tre incarichi, denominati Servizi di assistenza legale e Servizi di consulenza legale conferiti direttamente a Studi legali ed avvocati, senza espletare alcuna procedura comparativa. Le consulenze legali mostrano un costante aumento di costi relativamente alle annualità 2017-2018-2019. L'incidenza dei costi sostenuti per le stesse nel conto "prestazioni servizi tecnici, amministrativi e legali" per il triennio considerato, è indicata in valore percentuale nella seguente tabella.

Tabella 9 - Prestazioni servizi tecnici amministrativi e legali

Conto co.ge	spese	2017	Inc. %	2018	Inc. %	2019	Inc. %
630155	legali	23.973,00	22,1	43.344,00	14,5	61.280,00	26,0
630154	notarili	2.020,10		2.097,30		931,23	
	totale	25.993,10		45.441,30		62.261,23	

Dati forniti dall'Ente

Al riguardo va brevemente evidenziato che in linea generale, per il nostro ordinamento le consulenze sono prestazioni d'opera intellettuale ex artt. 2222 e 2229 cod. civ. e andranno osservate le regole procedurali previste per i contratti di lavoro autonomo/consulenza (art. 7, commi 6 e 6-bis, TUIPI). In particolare, quest'ultima norma richiede l'accertamento preliminare di predeterminati presupposti: a) oggetto della prestazione corrispondente alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, nonché ad obiettivi e progetti specifici; b) impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane interne; c) temporaneità della prestazione (con divieto di rinnovo e proroga dell'incarico originario solo in via eccezionale al solo fine di completare il progetto, e sempre che i ritardi non siano imputabili al collaboratore); d) preventiva determinazione di durata, luogo, oggetto e compenso della collaborazione. Trova accoglimento il principio giuridico secondo cui l'esternalizzazione delle attività sarebbe consentito solo nel caso di constatata impossibilità o inidoneità della struttura pubblica a svolgere una determinata attività e che il ricorso alle prestazioni intellettuali di soggetti estranei all'amministrazione può essere ritenuto legittimo nei casi in cui si debbano risolvere problemi specifici aventi carattere contingente

e speciale e difettando nell'apparato burocratico strutture organizzative idonee e professionalità adeguate. Tali ipotesi non devono porsi in contrasto con il precetto normativo che impone di limitare il ricorso a professionalità esterne solo a casi eccezionali e per attività professionali che non possono essere effettuate dal personale interno. Risponde, infatti, a principi di economicità e ragionevolezza la vigenza, in via generale, dell'obbligo delle pubbliche amministrazioni di far fronte alle ordinarie competenze istituzionali con il migliore e il più produttivo impiego delle risorse umane e professionali di cui esse dispongono, rendendosi ammissibile il ricorso ad incarichi e consulenze professionali esterne soltanto in presenza di specifiche condizioni quali la straordinarietà e l'eccezionalità delle esigenze da soddisfare, la carenza di strutture e/o di personale idoneo, il carattere limitato nel tempo e l'oggetto circoscritto dell'incarico e/o della consulenza.

Nel caso di specie, con particolare riferimento alle consulenze per servizi legali, dall'esame dei contratti e delle attività concretamente espletate, non emerge la sussistenza di quei parametri sopra indicati, apparendo piuttosto, stando all'oggetto ed alla natura degli incarichi, riguardanti attività riservate all'apparato amministrativo e consistenti in un generico c.d. "supporto tecnico-specialistico", che, in gran parte, non si siano tradotti nella produzione di lavori e/o documentazione significativa a corredo dell'attività svolta, risolvendosi in uno scambio di brevi *mail*.

Va evidenziato che in sede istruttoria la RAM ha comunicato l'assenza, nei fatti, di un ufficio legale interno alla Società. Ha specificato che in base alla disposizione organizzativa del 2 febbraio 2018, i Servizi legali vengono affidati in *outsourcing* e coordinati dal Settore affari generali e legali composto dal solo Responsabile che svolge – per quanto consta – l'unica funzione di coordinatore dei suddetti servizi legali conferiti in *outsourcing*. Preso atto di ciò, si osserva che rispetto ad attività che attengono alla ordinaria sfera di gestione amministrativa, appare necessaria una adeguata utilizzazione di professionalità interne – che risultano peraltro presenti - anche con idonea formazione e specializzazione delle stesse, in vista della razionalizzazione e del contenimento della spesa per consulenze legali.

3.3 Il controllo di gestione e l'*internal auditing*

Le dimensioni organizzative della Società non hanno consentito, secondo quanto affermato dalla stessa, l'istituzione di un'apposita figura organizzativa deputata al controllo interno

di gestione, ai sensi dell'art. 6, comma 3 lett. "b" del T.U.S.P. n. 175 del 2016. Tuttavia, l'adozione di specifiche procedure per le varie tipologie di acquisti e pagamenti, con l'individuazione dei percorsi amministrativi e dei soggetti responsabili, può consentire alla Società un controllo interno delle attività e un monitoraggio dell'efficienza dell'attività gestionale.

L'attività gestionale, demandata all'Amministratore unico, è generalmente indirizzata entro un *budget* annuale, redatto in termini di obiettivi specifici e previsioni di costi, che costituisce parametro di valutazione degli eventuali scostamenti nel corso dell'esercizio finanziario.

Analogamente a quanto verificatosi nei precedenti esercizi, al direttore operativo è stata affidata la funzione di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili, prevista dello statuto societario.

Il controllo contabile è esercitato dal Collegio sindacale, così come illustrato nella parte relativa agli organi. L'Organismo di vigilanza monocratico, dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, è stato nominato in data 16 dicembre 2015 e prorogato fino al 31 dicembre 2019.

Parallelamente alla crescita delle attività, RAM ha provveduto, nel rispetto delle principali normative in materia, ad adottare le misure previste dal "Piano triennale anticorruzione e trasparenza" e ad aggiornare la sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale.

Su impulso del Responsabile anticorruzione e trasparenza, il 7 luglio 2019 è stato organizzato un corso di formazione di aggiornamento circa il Piano anticorruzione. L'RPCT ha inoltre svolto nel corso dell'anno le verifiche di propria competenza in merito all'efficacia ed al funzionamento delle misure di prevenzione previste nel predetto piano, con particolare riferimento a quelle relative all'inconferibilità e incompatibilità degli incarichi di cui ai decreti legislativi del 14 marzo 2013, n. 33 e dell'8 aprile 2013, n. 39.

Inoltre, dal maggio 2018, sono state avviate le attività di adeguamento alla normativa sulla *privacy* (Regolamento UE 2016-679, noto come GDPR) con relativa individuazione del *Data Protection Officer* (DPO) societario esterno.

Durante l'annualità 2019, il DPO ha realizzato un programma di formazione che ha coinvolto tutti i dipendenti di RAM e che si è sviluppata attraverso l'aggiornamento e il consolidamento dei registri dei trattamenti in capo alla Società; con la designazione e formazione del personale interno e la costituzione di un comitato *Data Protection* con

competenza in materia; attraverso la condivisione di procedure GDPR aziendali e l'elaborazione di una check list di valutazione delle misure di sicurezza ai sensi dell'art. 32 GDPR. Infine, RAM si è costantemente confrontata con il DPO, al fine di verificare le relazioni *Data Protection* con i responsabili esterni e le terze parti, verificando regolarmente le clausole contrattuali e di bando. In conformità alle previsioni del modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, l'Organismo di vigilanza, in collaborazione con le risorse direttamente coinvolte, nonché a seguito di incontri con il direttore operativo, ha raccolto le informazioni necessarie all'analisi dei flussi informativi societari e ha svolto, con il supporto di una società esterna, tutte le attività di testing ritenute necessarie. Valutata come propedeutica al sistema di controllo interno non è stata trascurata la formazione e l'informazione del personale.

3.4 Prevenzione della corruzione e trasparenza

In corso d'anno è stato aggiornato il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza per il triennio 2019-2021" e, conseguentemente, in attuazione e per l'apprendimento dello stesso, è stato organizzato un corso di formazione sui doveri di reporting dei referenti per la prevenzione della corruzione.

4. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2019 la Società ha operato con funzione di assistenza tecnica al Ministero (MIT) su specifici ambiti relativi alla pianificazione e programmazione europea e nazionale, con particolare riferimento all'ambito portuale e logistico, alla promozione e attuazione del programma "Autostrade del Mare" sia a livello europeo che nazionale ed alla gestione operativa degli incentivi nel settore dell'autotrasporto. Come detto in precedenza, questa attività di supporto tecnico operativo è stata svolta in base a convenzioni stipulate con l'Amministrazione. Di seguito si illustrano le diverse aree di intervento.

4.1 Monitoraggio delle politiche euromediterranee

RAM ha monitorato l'evoluzione di tali politiche, ed in particolare quelle di vicinato con i Paesi della sponda est, avviate nel 2014 con l'iniziativa diplomatica legata all'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dei Balcani occidentali (c.d. Processo di Berlino/WB6). Il processo di Berlino, strettamente connesso alla strategia EUSAIR, rappresenta un meccanismo di cooperazione intergovernativa sul tema delle infrastrutture e degli investimenti economici nel Sud Est Europa.

In tale scenario, RAM ha supportato il Ministero nell'organizzazione congiunta con il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale dell'evento "*Business and Experts Forum of the Central European Initiative. Infrastructural and multimodal connectivity as factor of development and integration*" che ha perseguito l'obiettivo di approfondire le potenzialità di sviluppo delle connessioni terrestri (reti stradali e ferroviarie), marittime e delle progettualità nel settore portuale nell'ottica di favorire il rafforzamento delle relazioni economiche e dei flussi commerciali tra i Paesi aderenti all'InCE (Iniziativa Centro Europea)³ e i Paesi *extra*-InCE, anche alla luce della possibile evoluzione delle grandi rotte commerciali mondiali.

³ L'INCE ha la sua origine nell'accordo firmato a Budapest nel novembre del 1989 dai Ministri degli esteri di quattro Paesi, Italia, Austria, Jugoslavia e Ungheria, ai quali si sono via via aggiunti quasi tutti gli altri paesi dell'Europa centro-orientale, fino al 1° agosto 2006 quando il Montenegro è divenuto il 18° Stato membro dell'INCE. Oggi i membri dell'InCE sono 17 in quanto dal 1° gennaio 2019 l'Austria non ne fa più parte. L'INCE, il cui scopo in origine era quello di dare una prima risposta da parte di alcuni paesi occidentali alla richiesta di alcuni paesi dell'ex area di influenza sovietica di avvicinarsi all'Europa occidentale, si propone oggi come parte attiva del processo di integrazione europea dei Paesi membri che ne sono ancora esclusi e mira quindi a rafforzare la collaborazione con le istituzioni dell'Unione Europea e a promuovere al suo interno una cooperazione a largo raggio. Ha una dimensione parlamentare, governativa ed economica.

La Società ha continuato poi a seguire l'evolversi dell'iniziativa strategica "*One Belt One Road*" (OBOR), ridenominata "*Belt and Road Initiative*" (BRI), e in particolare i principali *outcomes del Summit* EU-China tenutosi nell'aprile 2019 in occasione del quale le due parti si sono impegnate a rafforzare il partenariato strategico UE-China, a basare le loro relazioni economiche sull'apertura, la non discriminazione e la concorrenza leale e a potenziare la cooperazione in materia di attuazione dell'accordo di Parigi per la lotta al cambiamento climatico.

RAM ha inoltre supportato l'Amministrazione nel monitoraggio delle politiche marittime relative al processo di pianificazione dello spazio marittimo, avviato in Italia con il decreto legislativo del 17 ottobre 2016, n. 201, che ha recepito la direttiva 2014/89/UE.

La Società ha collaborato altresì nell'attività di ricognizione sullo stato della navigazione interna in Italia, attraverso un'analisi globale che ha riguardato gli aspetti di *governance*, il *trend* dei flussi dei traffici, gli investimenti in corso e programmati nell'ambito della Programmazione EU delle Reti TEN-T, nonché il totale dei contributi agli investimenti relativi ai finanziamenti autorizzati per la realizzazione del Sistema Idroviario Padano-Veneto.

4.2 La pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti e della logistica

L'attività in materia di pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti e della logistica si esplica in due differenti filoni, disciplinati da altrettanti atti convenzionali:

1. l'assistenza tecnica per lo sviluppo e l'implementazione dei Corridoi della rete centrale delle TEN-T, per la quale ha svolto numerose attività come previsto dal *Grant Agreement* concordato dal Ministero stesso con gli organismi europei; nel corso del 2019 RAM ha affiancato la divisione IV – Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali nelle attività di *project management*, elaborazione di documenti, supporto tecnico specialistico, monitoraggio tecnico finanziario dei progetti, partecipazione a *meeting* e comitati CEF e TEN-T, partecipazione e supporto agli organi esecutivi del Ministero coinvolti in procedure di *audit* o di controllo in loco, organizzazione di sessioni informative nazionali, con l'obiettivo di fornire informazioni sulle priorità e linee di finanziamento dei Bandi CEF, sul processo di predisposizione delle proposte e sulla procedura di validazione del Ministero;

2. l'assistenza tecnica per lo sviluppo e l'implementazione delle aree logistiche integrate (ALI) previste dal programma operativo nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020. In tale contesto, la Società ha assolto alle funzioni di segreteria tecnica, nell'ambito dei tavoli tecnici ALI che riuniscono in un confronto operativo i diversi attori (Ministero, Regioni, porti, interporti) per la costruzione di una strategia unitaria condivisa, l'individuazione e il coordinamento di tutti gli investimenti connessi.

4.3 Le attività di promozione e attuazione del Programma Autostrade del Mare attraverso i progetti europei

In tema di promozione ed attuazione del programma delle "Autostrade del Mare", rilevano in particolare le attività svolte nell'ambito della gestione dei progetti europei aggiudicati a valere sui principali programmi europei di cofinanziamento dedicati al trasporto marittimo, alla portualità ed alla logistica. Nel corso del 2019 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF *Transport*:

INIWAS

Il progetto mira alla rimozione delle strozzature fisiche sul fiume Po ed il canale Boicelli per elevare la navigabilità agli standard della classe V della navigazione interna e si inserisce nel più ampio progetto di completamento del sistema idroviario del Nord Italia.

NAPA4CORE

Il progetto è volto a migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Koper, situati lungo i due corridoi della rete Core del Baltico-Adriatico e del Mediterraneo e si inserisce in un più ampio piano di sviluppo dei porti del Nord-Adriatico.

GAINN4CORE

Il progetto è rivolto alla progettazione, realizzazione e testing di prototipi per lo sviluppo di reti nazionali per la distribuzione di LNG, in particolare quella Tirreno-Ligure e quella Adriatico-ionica, includendo i porti Core di Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna e Venezia.

ADRI-UP

Il progetto ha l'obiettivo di sviluppare i collegamenti di Autostrade del Mare nel contesto adriatico-ionico, attraverso interventi infrastrutturali e progettazioni nei porti di Trieste, Ancona, Igoumenitsa e nel retroporto di Ferneti.

Ursa Major Neo

Il progetto ha l'obiettivo di implementare i servizi ITS e migliorare il trasporto merci lungo i corridoi "Reno-Alpi" e "Scan-Med": gli interventi previsti all'interno del progetto riguardano lo sviluppo di soluzioni innovative di parcheggio, servizi di sicurezza e *real life pilots* per l'ottimizzazione dei flussi di traffico.

EnerNETMob

Il progetto mira a redigere, testare e migliorare i "Piani di elettromobilità sostenibili" in base a standard comuni e politiche a basse emissioni di carbonio, al fine di stabilire una "rete interregionale di elettromobilità" in grado di coinvolgere i principali territori dell'area MED.

INTESA

Il progetto prevede lo sviluppo di un sistema di gestione e monitoraggio del traffico marittimo, l'adozione di sistemi IT per scambio di dati e di strumenti di ausilio alla navigazione ed un piano d'azione per l'ottimizzazione della logistica portuale.

CHARGE

Il progetto, coordinato da RAM, ha individuato soluzioni per migliorare i servizi intermodali sui collegamenti marittimi tra Italia e Croazia e realizzato un *Action Plan* per lo sviluppo di una politica di pianificazione comune degli investimenti infrastrutturali per il trasporto intermodale.

PROMARES

Il progetto mira ad accelerare lo sviluppo del pieno potenziale del trasporto merci marittimo e multimodale nell'area del programma, promuovendo lo sviluppo di competenze e soluzioni in ambito ICT e creando una rete di cooperazione transnazionale stabile e duratura.

4.4 Le attività di Segreteria tecnica per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

In attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), di cui alla legge 7 agosto 2015, n. 124, recante: "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche" e del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante: "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", RAM è stata chiamata - nell'ambito delle proprie competenze statutarie - a supportare il Ministero nel coordinamento (ed in qualità di segreteria tecnica) dei gruppi di lavoro istituiti per dare

attuazione alle azioni prioritarie individuate dal PSNPL e dalle previsioni normative sopra ricordate.

Più in dettaglio, le attività svolte in correlazione al predetto Piano ed agli allegati Infrastrutture al DEF 2016-2017- 2018-2019, hanno riguardato le seguenti funzioni.

1. supporto alla redazione dell'allegato infrastrutture al DEF 2019 "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia";
2. aggiornamento della banca dati 2006-2018 sui dati di traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale;
3. organizzazione di un *workshop* tecnico con approfondimenti sulle principali tendenze delle relazioni tra Italia e Cina e gli impatti presenti e futuri sul sistema trasportistico e logistico nazionale, anche nell'ottica dell'implementazione della *Belt and Road Initiative*;
4. elaborazione di diverse note di approfondimento per il Ministero in materia di porti, infrastrutture e logistica;
5. elaborazione di un rapporto sull'andamento macroeconomico e trasportistico nazionale di comunicazione alla Commissione Europea;
6. redazione di cinque papers in materia di andamenti macroeconomici, infrastrutture di trasporto e logistica e approfondimenti in ambito portualità e *shipping*;
7. elaborazioni e analisi dei fondamentali macroeconomici di lungo (2009-2018) e medio (2014-2019) periodo del Mezzogiorno *versus* i dati nazionali, dei fabbisogni di infrastrutture e servizi di trasporto nel Mezzogiorno e relativi impatti degli investimenti;
8. redazione di contributi tra cui la parte andamenti macroeconomici e trasportistici nazionali inseriti nella relazione annuale presentata il 16 luglio 2019 in occasione dell'*Annual Meeting* 2019 di Assarmatori; contributo al documento "Riflessioni sul sistema di trasporti in Italia"; contributo statistico a uno studio realizzato dal centro di ricerca ALIS sull'andamento e la rilevanza del settore trasporti e logistica nell'economia di Sicilia e Sardegna;
9. con riferimento al Memorandum sull'economia marittima tra Italia ed Egitto stipulato nel corso del 2019, RAM ha predisposto un rapporto organico sullo stato dell'arte dei traffici marittimi tra Italia ed Egitto e una nota sintetica riguardante le principali problematiche e criticità tra i due Paesi.

4.5 Le attività di assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità del Sistema Portuale

Nel corso del 2019 RAM ha fornito il proprio supporto alla Conferenza Nazionale attraverso:

1. assistenza e partecipazione alla Conferenza con redazione del verbale;
2. elaborazione di contenuti sui dati di traffico delle AdSP italiane e partecipazione a due riunioni tecniche coordinate dal Gabinetto riguardanti l'esenzione per le Autorità portuali dall'imposta sul reddito;
3. aggiornamento e definizione del nuovo tracciato del Fascicolo del porto in accordo con il DIPE.

4.6 Altre attività di assistenza tecnica al Ministero

In aggiunta a quanto sopra nel corso del 2019, RAM ha svolto le seguenti attività di assistenza tecnica al Ministero:

1. verifica e sistematizzazione dei dati comunicati dalle ADSP secondo il sistema informatico di monitoraggio trimestrale dei dati di traffico, dei dati amministrativo contabili delle ADSP e dei dati relativi agli investimenti in programmazione e in esecuzione del sedime portuale elaborato da RAM per i primi tre trimestri del 2019 e l'ultimo trimestre del 2018;
2. attività di supporto all'analisi dei bilanci 2018 delle società partecipate e/o vigilate;
3. attività di supporto alla verifica tecnico-contabile per i progetti cofinanziati ai sensi della legge 190 del 2014, art. 1, comma 357 e del d.m. 10 giugno 2015 facenti capo al Ministero;
4. progettazione ed elaborazione di un sistema *software* per il rilascio delle tessere di libero accesso nei porti nazionali agli operatori marittimi e di un sistema informatico per la gestione delle procedure relative al registro navale internazionale, ordinario e speciale di iscrizione delle navi;
5. organizzazione e tutoraggio del corso di formazione ai dipendenti del Ministero in materia di economia dei trasporti, finanziamenti europei per le infrastrutture di trasporto, tecniche di valutazione degli investimenti pubblici, modellistica dei trasporti, certificazione ISO 9001:2015 e su attività di verifica delle condizioni PMR sulle navi.

4.7 Convenzione Ministero/struttura tecnica di missione e RAM per l'elaborazione del Piano di trasporti della Regione Molise e per la pubblicazione del bando di gara a gestore unico dei servizi TPL su gomma

Con questa Convenzione sottoscritta il 20 settembre 2019, si si sono affidati alla Società il supporto e l'assistenza specialistica sull'attuazione dell'accordo istituzionale per la predisposizione e l'elaborazione del Piano della mobilità e dei trasporti della Regione Molise. In particolare, nell'ultimo trimestre del 2019, le attività di RAM si sono concentrate nella preparazione della documentazione preparatoria all'indizione della gara a gestore unico dei servizi di trasporto.

4.8 La gestione operativa degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci

Sulla base di quanto previsto dalla Convenzione del 10 ottobre 2016 e di specifici atti attuativi, RAM si è occupata della gestione operativa degli incentivi afferenti a due settori: la formazione professionale e agli investimenti nell'autotrasporto, volti, rispettivamente, a promuovere a garantire un miglioramento delle professionalità del comparto e a rinnovare e adeguare, dal punto di vista tecnologico, il parco mezzi circolante, favorendo la diffusione di mezzi a trazione alternative più eco-sostenibili e l'intermodalità strada-ferro/strada-mare.

Relativamente all'incentivo per la formazione professionale, successivamente all'istruttoria sull'ammissibilità delle domande e ai controlli per accertare l'effettività dei corsi di formazione ammessi all'incentivo, RAM ha svolto, secondo la procedura operativa approvata dal Ministero, l'istruttoria delle rendicontazioni acquisite.

Relativamente all'incentivo a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci, RAM ha svolto durante il 2019 l'attività istruttoria su tutte le istanze presentate.

Per entrambi gli incentivi RAM svolge inoltre funzioni di *Help Desk* informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica nonché tramite pec.

Nel corso del 2019 con riferimento all'incentivo "Norma Merci" di cui alla legge 190 del 2014, RAM ha svolto l'istruttoria sulle istanze pervenute per l'annualità 2018. L'esito di tale istruttoria è stato comunicato al Ministero al fine di consentire l'erogazione da parte di RFI del contributo spettante alle singole imprese ferroviarie. Inoltre, per quanto concerne le precedenti annualità, prese in carico dalla Direzione generale competenze, RAM ha

provveduto a completare le attività di istruttoria effettuando le attività di verifiche e monitoraggio previste dal decreto di riferimento. RAM, infine, ha prestato supporto e collaborazione al Ministero per la richiesta della proroga (2020-2022) di questa misura incentivante.

4.9 Le attività di comunicazione istituzionale

A supporto dell'evoluzione della *mission* di RAM, la comunicazione assume un ruolo importante per la diffusione dei progetti, dei risultati, delle iniziative intraprese e per la promozione del settore dei trasporti e della logistica.

Proprio per rendere capillare la diffusione delle informazioni, anche nell'annualità 2019, sono stati utilizzati diversi canali di comunicazione: dalla stampa ai convegni, dai video al portale *web* ai *social network*.

A tal proposito va menzionato il progetto relativo alla "Campagna di guida sicura ed ecosostenibile per l'autotrasporto" promosso dal Comitato centrale per l'albo nazionale autotrasporto (Ministero) in collaborazione con RAM e per il quale è stato organizzato un primo evento di lancio in occasione della fiera Transpotec svolta a Verona a febbraio 2019. Strumento di comunicazione ormai consolidato è il sito *web* istituzionale www.ramspa.it, costantemente aggiornato nelle sezioni "In primo piano", "Appuntamenti" e "Parlano di noi" nonché in fase di rinnovamento sia nella *home page*, che nelle singole sezioni tematiche, sulla base della nuova riorganizzazione in settori della Società.

In costante aggiornamento, inoltre, è la sezione "Amministrazione trasparente", sulla base degli *input* del responsabile per la prevenzione della corruzione e trasparenza, in accordo con l'Organismo di vigilanza e con il coordinamento delle risorse interne ed esterne coinvolte. Tale aggiornamento è dettato dagli obblighi in materia di trasparenza ai sensi del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 e delle delibere ANAC.

È continuata nel 2019 la redazione della *newsletter* interna dal titolo "RAM Informa" diffusa con cadenza mensile e ha l'obiettivo di monitorare le diverse iniziative di incontro e discussione istituzionale e non, attinenti ai temi di interesse della Società.

Altra azione rilevante, per migliorare la comunicazione interna aziendale, in linea con obbiettivi di dematerializzazione, è stata l'implementazione del progetto, avviato nel 2017, relativo alla realizzazione della intranet aziendale, volta all'informatizzazione di alcuni processi in ambito HR e alla creazione di un'area, sia informativa che documentale, digitale.

5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

5.1 Il *budget* e il bilancio d'esercizio 2019

RAM, in considerazione delle ridotte dimensioni, redige un bilancio di previsione semplificato e definisce gli obiettivi strategici e operativi sulla base di un *budget* approvato annualmente dall'Organo amministrativo. Esso è composto da una parte introduttiva, relativa alle linee di indirizzo strategico, e dal conto economico, nel quale sono evidenziate le previsioni di ricavi e di costi con riferimento ai dati risultanti dal consuntivo dell'esercizio precedente.

Il *budget* per il 2019 è stato approvato dall'Amministratore unico il 29 marzo 2019.

Le previsioni del *budget* costituiscono oggetto di verifica nel cosiddetto bilancio preconsuntivo, che ha la funzione di verificare e analizzare gli eventi in corso di esercizio e apportare gli opportuni correttivi. Il bilancio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa; è corredato dalla Relazione sulla gestione dell'Organo amministrativo, che descrive i fatti più rilevanti che hanno inciso sulla gestione della Società e dalle tavole di analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria, attraverso le quali si riclassificano i documenti contabili. Al fine di valutare l'andamento della gestione nell'esercizio 2019, si analizzano nei paragrafi successivi, i risultati della gestione patrimoniale, della gestione economica e della gestione finanziaria.

Il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 è stato approvato nell'assemblea ordinaria del 2 ottobre 2020 dall'Assemblea ordinaria degli azionisti, atteso che il d.l. 17 marzo 2020, n. 18, conv. dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 ed in particolare l'art. 106 "Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società", prorogato anche per l'esercizio 2020 dall'art 3, comma 6, d.l. n. 183 del 2020, conv. dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, al comma 1, ha previsto: "In deroga a quanto previsto dagli articoli 2364, secondo comma, e 2478-bis, del Codice civile o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio". Sul bilancio ha espresso parere favorevole il Collegio dei sindaci con relazione dell'11 giugno 2020; nella stessa data, la Società di revisione ha certificato i dati di bilancio, rilasciando la propria relazione.

5.2 La gestione patrimoniale dell'esercizio 2019

Le risultanze dello stato patrimoniale dell'esercizio 2019 sono espone nella seguente tabella che riporta anche i dati del 2017 e del 2018, consentendo gli opportuni raffronti.

Tabella 10 - Stato patrimoniale (ATTIVO)

(euro)

	2017	2018	2019	var. %	var.
CREDITI VS SOCI PER VERSAMENTI ANCORA	0	0	0	0	0
IMMOBILIZZAZIONI:					
I - Immateriali	6.148	0	0	0	0
II - Materiali	6.288	24.267	19.508	-19,61	-4.759
III - Finanziarie	0	0	0	0	0
Totale immobilizzazioni (B)	12.436	24.267	19.508	-19,61	-4.759
ATTIVO CIRCOLANTE					
I - Rimanenze	2.773.473	4.241.216	3.651.804	-13,89	-589.412
II - Crediti					
esigibili entro l'esercizio successivo	589.595	195.525	694.082	254,98	498.557
imposte anticipate	39.374	43.258	48.262	11,56	5.004
Totale crediti	628.969	238.783	742.344	210,88	503.561
III- Attività finanziarie che non costituiscono	0	0	0	0	0
IV - Disponibilità liquide	1.779.195	1.338.844	2.064.137	54,17	725.293
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	5.181.637	5.818.843	6.458.285	10,98	639.442
RATEI E RISCONTI (D)	520	3.789	17.655	365,95	13.866
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	5.194.593	5.846.899	6.495.448	11,09	648.549

Dati forniti dall'Ente

Tabella 11 - Stato patrimoniale (PASSIVO)

(euro)

	2017	2018	2019	var. % 2019/2018	ar. assoluta 2019-2018
A) PATRIMONIO NETTO					
I - capitale	1.000.000	1.000.000	1.000.000	0	0
II - riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0	0	0
III - riserve di rivalutazione	0	0	0	0	0
IV - riserva legale	200.000	200.000	200.000	0	0
V - riserve statutarie	0	0	0	0	0
VI - altre riserve	0	0	0	0	0
VII - riserve per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0	0	0	0
VIII- utili (perdite) portati a nuovo	1.101.896	1.352.178	1.584.214	17,16	232.036
IX - utile (perdita) dell'esercizio	250.282	232.036	391.098	68,55	159.062
perdita ripianata nell'esercizio	0	0	0	0	0
X - riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	2.552.178	2.784.214	3.175.312	14,04	391.098
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	149.060	165.243	172.161	4,18	6.918
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (C)	201.092	244.297	292.648	19,79	48.351
D) DEBITI					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.962.997	2.329.901	2.586.496	11,01	256.595
esigibili oltre l'esercizio successivo	297.657	292.569	237.349	-18,87	-55.220
TOTALE DEBITI	2.260.654	2.622.470	2.823.845	7,6	201.375
E) RATEI E RISCONTI	31.609	30.675	31.482	2,6	807
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	5.194.593	5.846.899	6.495.448	11,09	648.549

Dati forniti dall'Ente

Si espongono, di seguito, alcune osservazioni che riguardano le principali variazioni intervenute nello stato patrimoniale rispetto all'esercizio precedente. L'incremento delle immobilizzazioni materiali rispetto agli anni precedenti è da ricondurre sia all'acquisto di macchine d'ufficio elettroniche sia di mobili e macchine per ufficio. Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a euro 3.651.804 (euro 4.241.216 nel 2018).

Tabella 12 - Valori per commessa e movimenti di magazzino 2019

(euro)

PROGETTO	Magazzino iniziale 01.01.2019	Variazione in aumento	Variazione in diminuzione	Altre rettifiche	Magazzino finale 31.12.2019
DG Porti - Assistenza tecnica	1.115.274	1.043.766	(1.105.507)	(122.810)	930.723
DG Trasporto stradale-Formazione professionale ed investimenti (2016)	165.781	35.430	(176.785)	-	24.426
DG Trasporto stradale-Formazione professionale ed investimenti (2017)	487.688	256.446	(487.390)	(298)	256.446
DG Trasporto stradale <i>Ferrobonus</i>	217.294	227.598	(217.294)	-	227.598
DG Trasporto stradale Assistenza tecnica al RUP	34.836	-	(19.100)	-	15.736
DG Porti Assistenza tecnica progetto Supreme	54.275	-	(57.928)	3.653	-
DG Trasporto stradale <i>Marebonus</i>	269.975	261.712	(269.976)	1	261.712
DG Trasporto stradale Formazione professionale (2018)	18.745	80.501	-	-	99.246
DG Trasporto stradale Investimenti (2018)	44.335	74.497	-	-	118.832
DG Trasporto Ferroviario - Norma merci	-	33.107	-	-	33.107
DG Trasporto Stradale - investimenti	-	1.026	-	-	1.026
Bandi Europei e <i>Connecting Europe Facility</i> (CEF)	1.288.459	60.126	(310.991)	-	1.037.594
Supporto e assistenza tecnica Ministero - Piano mobilità e trasporti Regione Molise	-	60.725	-	-	60.725
<i>Agreement Med Enernet</i> MOB	24.335	26.894	-	2.393	53.622
<i>Agreement Charge</i> Italia - Croazia	48.297	106.478	-	-	154.775
<i>Improving maritime transport efficiency and safety in Adriatic</i>	-	16.693	-	-	16.693
<i>Promoting maritime and multimodal freight transport in Adriatic Sea</i>	-	29.365	-	-	29.365
DG Programmazione - Assistenza tecnica Ten/T - PSA 2	471.921	161.004	(302.746)	-	330.179
Totale	4.241.215	2.475.367	(2.947.717)	(117.061)	3.651.804

Dati forniti dall'Ente

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a euro 742.344 (euro 238.783 nel precedente esercizio). La composizione è rappresentata nella seguente tabella.

Tabella 13 - Crediti iscritti nell'attivo circolante 2019

(euro)

	Valore inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore fine esercizio
Verso clienti	101.329	175.263	276.592
Crediti tributari	45.002	57.595	102.597
Imposte anticipate	43.258	5.004	48.262
Verso altri	49.194	265.699	314.893
Totale	238.783	503.561	742.344

Dati forniti dall'Ente

I crediti al 31 dicembre 2019 mostrano un forte incremento rispetto all'esercizio precedente da imputare principalmente all'incremento dei crediti verso clienti per euro 175.263, dei crediti verso l'erario integralmente dovuto al credito IVA che verrà utilizzato in compensazione con altri tributi e degli altri crediti per progetti europei rendicontati entro la data del 31 dicembre 2019.

I crediti tributari, inclusi quelli per imposte anticipate, pari a complessivi euro 150.859, di cui 48.262 euro per imposte IRES anticipate, sono costituiti per l'intero importo dal credito IVA maturato nel 2019.

Gli importi degli acconti versati per IRES e IRAP rispetto alle imposte complessivamente determinate per l'esercizio 2019 sono stati riclassificati in diminuzione della voce di debito. Va precisato, inoltre, che tra i crediti verso altri sono stati riclassificati euro 8.941 di anticipi a fornitori per i quali sono state accertate le fatture da ricevere.

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a 2.064.137 euro (euro 1.338.844 nel 2018). Esse sono composte dalle voci depositi bancari e postali euro 2.063.097, denaro e altri valori di cassa euro 1.040.

L'Assemblea, in data 26 luglio 2019, ha deliberato di riportare a nuovo l'utile di esercizio conseguito nel 2018.

I fondi per rischi e oneri sono iscritti nelle passività per complessivi euro 172.161.

Quanto iscritto come fondo oneri futuri è relativo all'ammontare delle retribuzioni variabili da riconoscere ai dipendenti maturate nell'esercizio, per le quali a partire dal 2017, al fine di ottemperare agli adempimenti di cui all'art. 19, quinto comma, del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, sono mutati gli obiettivi, con un trenta per cento collegato al rispetto delle misure dettate per il contenimento dell'incidenza dei costi operativi sul valore della produzione. Tale componente variabile potrà essere riconosciuta solo in sede di approvazione del bilancio e dopo la verifica da parte del Collegio sindacale.

La contropartita a conto economico, considerando la natura del costo, è stata per il personale la voce “altri costi”.

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi 292.648 euro (euro 244.297 nel 2018).

La voce accoglie l’indennità di fine rapporto maturata al 31 dicembre 2019 dall’unico dirigente della Società e dai dipendenti. L’utilizzo è pari a quanto versato come imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR e quanto liquidato ad alcuni dipendenti che hanno interrotto il loro rapporto di lavoro con la Società.

Tabella 14 - Debiti

(euro)

	2017	2018	2019	var. % 2019/2018	var. assoluta 2019-2018
Debiti verso fornitori	577.898	373.352	345.444	-7,47	-27.908
Debiti tributari	136.681	67.911	120.959	78,11	53.048
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	30.262	43.916	37.635	-14,30	-6.281
Altri debiti	1.515.813	2.137.291	2.319.807	8,5	182.516
Totale debiti	2.260.654	2.622.470	2.823.845	7,6	201.375

Dati forniti dall'Ente

I debiti verso fornitori, che si riferiscono a costi di gestione, sono tutti esigibili entro l’esercizio successivo. Sono costituiti da debiti per euro 178.441, al netto di note di credito da ricevere per euro 14.234, e da debiti per fatture da ricevere per euro 167.002.

Nei debiti tributari l’importo è composto da debiti per ritenute alla fonte verso dipendenti, collaboratori e professionisti, pari a 50.222 euro, ritenute che sono state tutte versate nel mese di gennaio 2020 e dall’IVA in sospensione sulle fatture emesse al Ministero, non ancora incassate, per euro 17.987, e dal debito per le imposte di competenza, al netto degli acconti versati e delle ritenute subite, per euro 52.750.

Tutti i debiti verso gli enti assistenziali, previdenziali ed assicurativi sono stati saldati nel mese di gennaio 2020, ad eccezione di quello verso l’Inail, versato a febbraio.

I debiti verso i dipendenti ed i collaboratori riguardano l’accertamento, al 31 dicembre 2019, dei costi per competenze differite pari a euro 136.243 e per la differenza dalle spese anticipate da parte dei dipendenti e collaboratori per trasferte.

Il debito per anticipi ricevuti dal Ministero è rappresentato dall’anticipo contrattuale pari al quindici per cento del valore totale, concesso ex art. 3, paragrafo 2, comma quarto della

Convenzione quadro stipulata con lo stesso Ministero in data 5 agosto 2004, al netto di quanto utilizzato nell'esercizio 2015 per saldare il riconoscimento di debito per le attività svolte dalla Società nel corso del 2014. La posta non è stata variata nell'esercizio.

Il debito verso il Ministero per acconti ricevuti è invece costituito da disponibilità riferite ad anni precedenti che il Ministero aveva destinato alla Società, per le quali non è stata decisa la destinazione. Anche questa voce non è stata variata rispetto all'esercizio precedente.

Il debito verso il Ministero per l'uso della sede è, quanto ad 29.625 euro, pari all'importo dovuto per il 2019 a titolo di costi relativi ai locali in dotazione della Società presso la sede del Ministero e, quanto ad euro 252.928, pari all'importo concordato come dovuto al Demanio con il quale è stata stipulata una convenzione che riconosce come canone annuo un importo di euro 71.280.

In relazione al debito pregresso, relativo agli anni 2015/2018 e ai primi tre mesi del 2019, si è perfezionato un accordo di rateizzazione.

Il debito per finanziamento agevolato per ricerca, infine, è relativo al finanziamento erogato congiuntamente dalla Banca del Mezzogiorno per euro 16.505 e dalla Cassa Depositi e Prestiti per euro 148.545, accreditati sul conto corrente della Società, ed attiene al progetto di ricerca *Economos*, aggiudicato dal MIUR nel 2007, già portato a compimento. A fronte di detto finanziamento, da restituire in rate semestrali entro il 30 giugno 2020, la Società ha ricevuto un contributo a fondo perduto a copertura degli interessi da riconoscere ai due soggetti cofinanziatori.

I debiti diversi sono principalmente costituiti da acconti ricevuti per quanto valorizzato nella voce "Rimanenze" per i progetti e le commesse mentre, nella voce "debiti verso altri" esposta in bilancio, è stato indicato come dovuto oltre l'esercizio successivo il debito per l'anticipazione concessa sulla base della Convenzione quadro stipulata nel 2014.

5.3 Il conto economico dell'esercizio 2019

L'analisi degli aspetti più significativi della gestione economica viene preceduta dal prospetto del conto economico, di seguito esposto.

Tabella 15 - Conto economico

(euro)

	2017	2018	2019	var. % 2019/2018	var. assoluta 2019-2018
VALORE DELLA PRODUZIONE (A)					
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.270.187	1.541.870	3.723.897	141,51	2.182.027
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	462.089	1.467.743	(589.412)	(140,15)	(2.057.155)
<i>Variazioni dei lavori in corso su ordinazione</i>	462.089	1.467.743	(589.412)	(140,15)	2.057.155
Altri ricavi e proventi	5.324	8.484	11.797	39,05	3.313
<i>Contributi in conto esercizio</i>	988	934	668	(28,47)	(266)
Altri	4.336	7.550	11.129	47,40	3.579
Totale Valore della Produzione	2.737.600	3.018.097	3.146.282	4,24	128.185
COSTI DELLA PRODUZIONE (B)					
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	8.501	13.729	12.684	(7,6)	(1.045)
Per servizi	1.347.792	1.325.945	1.225.599	(7,5)	(100.346)
Per godimento di beni di terzi	118.940	110.419	104.662	(5,2)	(5.757)
Per il personale	877.089	1.146.831	1.226.180	6,9	79.349
<i>a) salari e stipend</i>	593.134	732.229	759.445	3,7	27.216
<i>b) oneri sociali</i>	111.265	196.251	237.105	20,81	40.854
<i>c) trattamento fine rapporto</i>	40.154	53.108	57.469	8,2	4.361
<i>d) altri costi</i>	132.536	165.243	172.161	4,1	6.918
Ammortamenti e svalutazioni	10.466	10.367	6.091	(41,24)	(4.276)
<i>a) ammortamento delle immob. Immateriali</i>	6.146	6.148	0	100	(6.148)
<i>b) ammortamento delle immob. Materiali</i>	4.320	4.219	6.091	44,37	1.872
Oneri diversi di gestione	2.732	56.298	14.145	(74,87)	(42.153)
Totale Costi della Produzione	2.365.520	2.663.589	2.589.361	(2,7)	(74.228)
(differenza tra valore e costi della produzione) (A-B)	372.080	354.508	556.921	57,09	202.413
PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
Altri proventi finanziari:					
proventi diversi dai precedenti					
Altri	518	223	303	35,87	80
Totale altri proventi finanziari	518	223	303	35,87	80
Interessi e altri oneri finanziari:					
Altri	988	934	6.779	625,80	5.845
Totale interessi e altri oneri finanziari	988	934	6.779	625,80	5.845
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(470)	(711)	(6.476)	- 810,82	(5.765)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	371.610	353.797	550.445	55,58	196.648
Imposte sul reddito dell'esercizio					
<i>Imposte correnti</i>	147.316	123.971	164.351	32,57	40.380
<i>Imposte relative ad esercizi precedenti</i>	-678	1.674	0	-100	(1.674)
<i>Imposte differite e anticipate</i>	(25.310)	(3.884)	(5.004)	-28,83	€ 1.120)
TOT. IMPOSTE REDDITO ES. CORR. DIFFERITE E ANTICIPATE	121.328	121.761	159.347	30,86	37.586
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	250.282	232.036	391.098	68,55	159.062

Dati forniti dall'Ente

Al 31 dicembre 2019 il valore della produzione risulta pari a 3.146.282 euro con un incremento di 128.185 euro rispetto al 2018.

I ricavi delle vendite e prestazioni, pari a euro 3.723.897, risultano costituiti per l'intero

importo da fatturazione al Ministero delle infrastrutture del valore delle rimanenze relative all'anno 2018.

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi euro 1.225.599 (euro 1.325.945 nel 2018).

Tabella 16 - Costi per servizi

- (euro)

	2017	2018	2019	var. % 2019/2018	var. assoluta 2019-2018
Collaborazioni	11.108	29.497	92.188	212,56	62.691
Prestazione servizi tecnici, amministrativi e legali	108.354	299.559	235.968	(21,22)	(63.591)
Spese per ricerca del personale	0	8.685	0	-100	(8.685)
Compensi amministratori sindaci e CdA	168.034	133.640	132.584	(0,7)	(1.056)
Spese di rappresentanza	9.869	0	0	0	0
Spese di comunicazione	219.526	96.770	39.492	(59,18)	(57.278)
Spese di viaggio e di trasporto	141.979	103.870	102.585	(1,23)	(1.285)
Altri costi	688.922	653.923	622.782	(4,7)	(31.141)
Totale	1.347.792	1.325.945	1.225.599	(7,5)	(100.346)

Dati forniti dall'Ente

Nella voce "Prestazione servizi tecnici, amministrativi e legali" sono stati esposti i costi relativi ai servizi tecnici affidati a società o a professionisti esterni che hanno cooperato con la Società nello svolgimento delle attività previste dalle convenzioni stipulate con il Ministero, il costo per i servizi amministrativi, contabili e fiscali, le spese per la tenuta paga e le spese per assistenza legale e notarile. La voce include anche il costo della revisione di bilancio. La voce "Compensi Amministratori e Sindaci" è composta quanto ad euro 118.944, dal compenso determinato dall'assemblea per l'Amministratore unico e, quanto ad euro 13.640, dai compensi per il Collegio sindacale.

La voce "Spese di comunicazione" ha subito un decremento rispetto al 2018, in quanto nel precedente esercizio, su richiesta del Ministero, era stata svolta l'attività istituzionale correlata al progetto "Connettere l'Italia".

La voce "Spese di viaggio e di trasporto" è relativa a costi per viaggi e soggiorni di dipendenti e amministratori, strettamente correlati con l'intensa attività svolta dalla Società soprattutto in ambito dei progetti europei.

La voce "Altri costi" comprende essenzialmente tutte le spese per i servizi che ci sono stati

resi per ottemperare alle convenzioni in essere con il Ministero ed i progetti europei, nonché alcune spese generali, quali le spese per utenze e postelegrafoniche (euro 13.890), le spese per assicurazioni (euro 24.919), le spese per i buoni pasto (euro 26.430) ed altri costi per servizi bancari e servizi per la gestione corrente.

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi euro 104.662 (euro 110.419 nel precedente esercizio).

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi 14.145 euro (euro 56.298 nel precedente esercizio).

5.4 La gestione finanziaria nell'esercizio 2019

La Società ha redatto il rendiconto finanziario sulla base del principio contabile OIC 10. I flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale sono rappresentati secondo il "metodo indiretto".

La forma di presentazione del rendiconto finanziario è di tipo scalare. Per ogni flusso finanziario presentato nel rendiconto è indicato l'importo del flusso corrispondente dell'esercizio precedente.

Tabella 17 - Rendiconto finanziario

(euro)

RENDICONTO FINANZIARIO - METODO INDIRETTO	2017	2018	2019
<i>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</i>			
Utile/ (Perdita) dell'esercizio	250.282	232.036	391.098
Imposte sul reddito	121.328	121.761	159.347
Interessi passivi/(attivi)	470	711	6.476
1)Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus /minusvalenze da cessioni	372.080	354.508	556.921
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto			
Accantonamenti ai fondi	189.214	218.351	229.630
Ammortamenti delle immobilizzazioni	10.466	10.367	6.091
Tot. rettifiche elem. non monetari che non hanno avuto contropartita nel cap. circ.	199.680	228.718	235.721
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	571.760	583.226	792.642
Variazioni del capitale circolante netto			
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-462.089	-1.467.743	589.412
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	192.641	175.316	(175.263)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	343.924	-204.546	(27.908)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	16.494	-3.269	(13.866)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	-1.030	-934	807
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	130.603	895.530	(171.782)
Totale variazioni del capitale circolante netto	220.543	-605.646	201.400
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	792.303	-22.420	994.042
Altre rettifiche			
interessi incassati/(pagati)	-470	-711	(6.476)
(Imposte sul reddito pagate)	-78.114	-236.059	(86.580)
Dividendi incassati	0	0	0
(Utilizzo dei fondi)	6.186	-158.963	(174.361)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0	0
Totale Altre rettifiche	-72.398	-395.733	(267.417)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	719.905	-418.153	726.625
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento			
Immobilizzazioni materiali			
(Investimenti)	-714	-22.198	(1.332)
Immobilizzazioni immateriali			
(Investimenti)	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie			
(Investimenti)	0	0	0
Attività finanziarie non immobilizzate			
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-714	-22.198	(1.332)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento			
Mezzi di terzi			
(Rimborso finanziamenti)	-32.886	0	0
Mezzi propri			
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	0	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-32.886	0	0
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A t B ± C)	686.305	-440.351	725.293
Disponibilità liquide a inizio esercizio			
Depositi bancari e postali	1.091.241	1.778.941	1.336.719
Denaro e valori in cassa	1.649	254	2.125
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	1.092.890	1.779.195	1.338.844
Disponibilità liquide a fine esercizio			
Depositi bancari e postali	1.778.941	1.336.719	2.063.097
Danaro e valori in cassa	254	2.125	1.040
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	1.779.195	1.338.844	2.064.137

Le disponibilità liquide al 31 dicembre 2019 sono pari ad euro 2.064.137, con un incremento di euro 725.293 generato, nel corso dell'esercizio, dalla somma algebrica dei seguenti flussi finanziari: +726.625 euro, derivanti da pagamenti/incassi afferenti all'attività operativa (A), -1.332 euro derivanti da pagamenti/incassi afferenti alla gestione dell'attività di investimento (B).

Il flusso finanziario derivante dall'attività operativa, come già precisato, è determinato con il metodo indiretto, mediante il quale l'utile dell'esercizio prima delle imposte, pari ad euro 556.921, è determinato al netto della rettifica di euro 235.721, operata al fine di tenere conto di elementi di natura non monetaria, ovverosia di poste contabili che non hanno richiesto esborso/incasso di disponibilità liquide e che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto.

I valori relativi al flusso finanziario derivante dall'attività di investimento (B) attesta che quest'ultima rappresenta un aspetto marginale della gestione finanziaria delle risorse, prevalentemente orientata verso la produzione di servizi alla committenza pubblica.

L'entità delle disponibilità liquide e l'assenza di esposizioni finanziarie da parte della Società attestano la solidità finanziaria di RAM ma, al contempo, evidenziano la possibilità e la necessità di sviluppare e ampliare l'attività operativa, nell'ambito delle vaste competenze statutarie.

Il rendiconto finanziario, tuttavia, dà conto soltanto del risultato finale relativo ai flussi di incassi e pagamenti, strettamente dipendenti dai tempi di erogazione dei corrispettivi, da parte del Ministero vigilante, per lo svolgimento delle attività della Società previste dai singoli Atti attuativi delle Convenzioni e dell'Accordo di servizio.

La seguente tabella evidenzia alcuni indicatori di bilancio nel triennio 2017-2019.

Tabella 18 - Indicatori di bilancio relativi agli anni 2017-2018 e 2019

	2017	2018	2019
Valore della produzione	2.737.600	3.018.097	3.146.282
Costi della produzione	2.365.520	2.663.589	2.589.361
Risultato dell'esercizio	250.282	232.036	391.098
Crediti	628.970	238.783	742.344
Disponibilità liquide	1.779.195	1.338.844	2.064.137
Debiti	2.260.654	2.622.470	2.823.845
INDICE DI LIQUIDITA'	2,60	2,47	2,50
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,21	0,81	1,09
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,49	0,48	0,49

Dati forniti dall'Ente

5.5 Il contenimento dei costi operativi per il triennio 2017-2019. Gli adempimenti relativi al decreto legislativo n.175/2016

RAM, con riferimento agli adempimenti previsti art. 19, comma quinto, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ha ricevuto dall'azionista, ai fini dell'esercizio 2017 una direttiva in merito agli obiettivi di contenimento dei costi da perseguire per il triennio 2017-2019; sulla base degli obiettivi riscontri della Società, il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota in data 21 dicembre 2017 ha rideterminato tali obiettivi, tenendo conto delle peculiari caratteristiche gestionali della Società, ovvero della rilevante componente di commesse riconosciute "al costo" sul totale del valore della produzione aziendale.

Più in dettaglio, al fine di ottemperare agli adempimenti di cui alla disposizione sopra richiamata – la quale, in sintesi, prevede che "le amministrazioni pubbliche socie fissano, con propri provvedimenti, obiettivi specifici, annuali e pluriennali, sul complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle per il personale, delle società controllate", in fase di attuazione sono stati indicati gli obiettivi gestionali minimi per la Società, controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, in termini di contenimento dei costi di funzionamento per il triennio 2017-2019.

Più in particolare, al fine di identificare il criterio per l'efficientamento ed il contenimento dei costi operativi, da applicare a partire dall'esercizio 2017, si è ritenuto di fissare tali obiettivi in funzione dell'incidenza dei suddetti costi sul valore della produzione, sulla base delle risultanze del bilancio dell'esercizio precedente.

Pertanto, in ciascun esercizio:

- 1) nel caso di una variazione in aumento del valore della produzione rispetto al valore dell'esercizio precedente, l'incidenza dei costi operativi sullo stesso dovrà diminuire, in funzione dell'aumento del valore della produzione, nell'ordine dell'1 per mille e con un minimo dello 0,5 per mille;
- 2) nel caso di una variazione in diminuzione del valore della produzione rispetto al valore dell'esercizio precedente, i costi operativi dovranno ridursi in misura tale da lasciare almeno invariata l'incidenza degli stessi sul valore della produzione.

Per quanto riguarda il contenimento dei costi per il personale, giova ricordare che la Società ha potuto giovare di una dotazione organica di personale assunto a tempo indeterminato solo a far tempo dal secondo semestre dell'anno 2015, atteso che sino a tale epoca – soprattutto in ragione dei reiterati provvedimenti normativi in materia di *spending review* –

la Società operava essenzialmente valendosi di personale a tempo determinato e di collaboratori esterni.

RAM, in particolare, è intervenuta mantenendo a livelli di minimo contrattuale le retribuzioni dei dipendenti, escludendo ogni forma di superminimo - ad eccezione di quello relativo all'unica figura dirigenziale per la quale si rinvia allo specifico capitolo 3.1 - indennità di funzione, assegni *ad personam* o *una tantum*, nonché introducendo meccanismi di contenimento del ricorso al lavoro straordinario e riducendo al massimo tutti i costi fissi ed organizzativi.

Con riferimento ai parametri operativi, pertanto, tenendo conto di quanto disposto dall'Azionista, la situazione di RAM per l'anno 2019 risulta la seguente.:

Tabella 19 - Rapporto costi/ricavi eligibili 2017-2018-2019

(euro)

VOCI	2017	2018	2019
Ricavi da conto economico	2.737.600	3.084.618	3.251.095
Rettifiche	-122.422	-75.000	-117.061
Valore di produzione complessiva	2.615.178	3.009.618	3.134.034
Servizi del personale sui progetti europei	-207.158	-232.649	-186.442
Forniture viaggi e trasferte non eligibili	-1.220.150	-1.193.932	-919.356
VALORE DI PRODUZIONE ELIGIBILE	1.187.870	1.583.037	2.028.236
Costi del personale eligibili	650.545	868.898	986.520
Forniture viaggi e trasferte eligibili	288.656	370.677	503.823
Meno: ammortamenti	-10.466	-10.367	-6.093
Meno: oneri di gestione	-4.167	-2.377	-2.968
Meno: oneri straordinari		-42.083	-22.021
Totale costi eligibili	924.568	1.184.748	1.459.261
rapporto costi eligibili/ricavi eligibili	77,83%	74,84%	71,95%
Rapporto efficientamento dei costi	79,88%	76,99%	74,13%

Dati forniti dall'Ente

Va infine sottolineato che:

- gli atti convenzionali con il Ministero prevedono la redazione di un preventivo, la cui congruità è valutata dalla Direzione generale competente del Ministero, e sono sottoposti al controllo preventivo degli Organi di controllo istituzionali;
- il bilancio di esercizio è sottoposto a revisione contabile da parte di una società di revisione;
- le rendicontazioni delle convenzioni e dei progetti europei sono sottoposte preventivamente a revisione da parte di revisori esterni indipendenti e, in seconda battuta, alla valutazione degli organismi ministeriali e comunitari competenti.

Conseguentemente, appare ulteriormente assicurato un puntuale controllo sugli aggregati contabili e sulle singole voci di costo e di ricavo della Società.

5.6 Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio 2019

All'esito dell'espletamento delle procedure di gara previste dalla normativa vigente, l'Assemblea del 14 gennaio 2020, su proposta del Collegio sindacale, ha deliberato l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2019/2021 ad una società specializzata nel settore.

In data 17 gennaio 2020 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato la Direttiva sul programma delle attività della Società per il triennio 2019-2021.

In data 20 gennaio 2020 è stato firmato l'Atto attuativo, a valere sull'Accordo quadro triennale firmato con il Ministero il 31 marzo 2017, con la Direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne a valere sull'anno 2020 per 2.000.000 di euro.

All'esito dell'espletamento di apposita procedura a evidenza pubblica, in data 3 febbraio 2020 è stato nominato il nuovo Organismo di vigilanza.

Si precisa che, con Determinazione dell'Amministratore unico n. 14 del 27 marzo 2020, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2019, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura e all'oggetto della Società determinate dall'attuale emergenza sanitaria Covid-19.

Tale decisione, assunta anche in conformità a quanto previsto dall'art. 2364 c.c. e dall'art. 10 comma 2 dello Statuto societario, è stata adottata ai sensi dell'art. 106 del DL 17 marzo 2020, n.18 "Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società", che al comma 1 prevede che "in deroga a quanto previsto dagli articoli 2364 secondo comma e 2478 bis del c.c. o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro 180 gg dalla chiusura dell'esercizio", considerate le perduranti difficoltà operative, anche relative alla ridotta mobilità delle persone, conseguenti alle norme emanate dalle istituzioni preposte con riferimento all'emergenza sanitaria Covid-19, che di fatto hanno rallentato l'efficace e corretta verifica documentale nonché i previsti controlli amministrativo-contabili.

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano triennale di prevenzione della

corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2020-2022 e sta predisponendo il nuovo Modello di organizzazione e gestione ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2011, n. 231 aggiornato sulla base della più recente normativa.

Con decreto del 12 marzo 2020 sono state definite le procedure di dettaglio per l'esercizio del controllo analogo della Società da parte del Ministero, prevedendosi a tal fine l'istituzione di un apposito comitato per il controllo analogo.

In data 16 aprile 2020 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha firmato con RAM il nuovo Accordo di servizio di durata triennale in quanto il precedente – firmato nel mese di marzo 2017- stava giungendo a scadenza.

Sono stati firmati tra RAM e Ministero nuovi atti convenzionali relativi all'assistenza tecnica al Comitato centrale per l'Albo dell'autotrasporto e alla struttura tecnica di missione.

A fronte dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 che ha colpito il Paese a partire dal mese di marzo 2020, RAM ha comunque sempre garantito la piena continuità operativa e aziendale. In linea con le disposizioni delle autorità governative e sempre di concerto con il Ministero ospitante, la Società ha dato luogo a tutti gli interventi opportuni e necessari per contenere il rischio di contagio, in particolare attivando le modalità di lavoro agile per i propri dipendenti ai sensi di quanto previsto dall'art. 87 del dpcm del 17 marzo 2020.

6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti S.p.a.” (di seguito RAM) è una Società di servizi che agisce quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La Società ha come azionista unico il Ministero dell’economia e delle finanze e agisce quale organismo in house del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla base dello statuto sociale.

Oggetto della società è quello di promuovere l’attuazione del sistema di trasporto denominato “Autostrade del mare”, così come previsto dal Piano generale dei trasporti e della logistica (approvato dal Consiglio dei ministri nel 2001).

La spesa per gli organi nel 2019 ammonta a 129.000,00 euro ed è invariata rispetto all’esercizio precedente (2018). Sono organi della Società l’Assemblea dei soci, l’Amministratore unico e il Collegio sindacale.

In ordine all’organizzazione della Società con previsione di un Amministratore unico, in via generale, si rileva che l’adozione di un modello gestionale monocratico pone in evidenza alcuni profili critici circa la possibilità di svolgere la funzione di controllo da parte del magistrato delegato al controllo in modo coerente con il dettato normativo. L’art. 12 della legge n. 259 del 1958, infatti, prevede che detto magistrato assista alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione. Problema simile si era posto a suo tempo con enti pubblici (INPS e INAIL) allorquando venne eliminato il Consiglio d’amministrazione (poi ripristinato), attribuendosi le relative competenze al Presidente dell’ente. La soluzione fu trovata con l’individuazione di un percorso formalizzato che prevedeva periodiche riunioni convocate dal Presidente, con la partecipazione del magistrato delegato al controllo, del collegio dei revisori (la cui funzione è pure incisa da un sistema che non prevede sedute di un organo gestionale collegiale) e del direttore generale, per l’illustrazione delle determinazioni che intendeva assumere con riguardo ad atti di particolare rilievo strategico e gestionale.

La spesa del personale ha registrato un incremento pari a circa il 15,5 per cento nel 2019, rispetto all’anno precedente; tale variazione è sostanzialmente imputabile all’incremento (del 53,2 per cento circa) degli oneri sociali sostenuti per i contratti a tempo determinato e indeterminato.

Circa l’attività istituzionale si evidenzia che la R.A.M., oltre a perseguire le finalità statutarie,

sostiene anche gli interventi previsti nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PNSPL), approvato dal Consiglio dei ministri il 6 agosto 2015, e successive modificazioni e integrazioni, e nei Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui all'art. 201, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. A tal fine svolge le attività di promozione e supporto tecnico all'elaborazione, attuazione e gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica connesse con tale sistema integrato e più in generale, ai temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, le attività di promozione e attuazione del Programma Autostrade del Mare attraverso i progetti europei, le attività di assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità del Sistema Portuale, convenzione Ministero/struttura tecnica di missione e RAM per l'elaborazione del Piano di trasporti della Regione Molise, la gestione operativa degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci e le attività di comunicazione istituzionale.

Risulta una criticità relativa all'organizzazione amministrativa e segnatamente in ordine all'adeguato uso delle risorse personali interne, con evidenti effetti sul costante ricorso alle consulenze esterne.

Nel corso dell'esercizio 2019, RAM ha dimostrato una relativa solidità economica, patrimoniale e finanziaria, come può evincersi dai dati rilevabili dai relativi bilanci di esercizio.

Il patrimonio netto, nel 2018 pari ad euro 2.784.214, nel 2019 registra un valore di euro 3.175.312.

Migliora l'utile d'esercizio, che nel 2018 ammontava a 232.036 euro e nel 2019 a 391.098 euro. Il valore della produzione nel 2019, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali sottoscritti con il Ministero e dagli introiti derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta ad euro 3.146.282, mentre i costi della produzione si sono attestati complessivamente ad euro 2.589.361. Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è stato pari ad euro 556.921.

La Società ha attivato le procedure previste per la fatturazione delle rimanenze per lavori in corso relative alle diverse commesse con il Ministero, mentre per la rendicontazione dei costi inerenti ai progetti europei attua le procedure di rendicontazione previste per tali programmi.

Le rendicontazioni per le diverse attività svolte trovano, comunque, copertura nei rispettivi *budget* di progetto già approvati dalle competenti istituzioni.

Le risorse disponibili per le attività da svolgere nell'anno 2020, così come risulta dal *budget* della Società, approvato dall'Organo amministrativo con determinazione n. 22, prot. n. 3803 in data 30 luglio 2020, risultano pari ad euro 3.990.108.

PAGINA BIANCA

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2019



Azionista Unico: Ministero dell'Economia e delle Finanze

*Sede sociale – Via Nomentana, 2
00166 Roma*

Capitale sociale Euro 1.000.000,00 i. v.

Cod. Fiscale, Partita Iva e N. Iscrizione

al Registro delle Imprese di Roma 07926631008

R.E.A. Roma 1063387

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, flowing letters.

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.****AMMINISTRATORE UNICO**

Ennio CASCETTA

COLLEGIO SINDACALE¹

Presidente	Giovanni DI GIORGIO
Sindaci Effettivi	Liliana GIORDANO
	Eleonora COSIMO
Sindaci Supplenti	Domenico PATRIZI
	Alessandra VASALE

CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO

Titolare	Francesco VITIELLO
Sostituto	Fedor MELATTI ²

RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA

Francesco BENEVOLO

ORGANISMO DI VIGILANZA³

Andrea LO GAGLIO

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Francesco BENEVOLO

SOCIETÀ' INCARICATA DELLA REVISIONE LEGALE DEI CONTI⁴

KPMG S.p.A.

¹ Il Collegio Sindacale è stato nominato il 30 luglio 2019. Sino a tale data il Presidente era il Dott. Giovanni Logoteto ed i Sindaci Effettivi la Dott.ssa Elisabetta Anna Castelli ed il Dott. Sergio Martone.

² L'incarico è stato conferito con effetto dal 1° gennaio 2020. Sino a tale data era stato incaricato il Consigliere Dario Provvidera.

³ L'incarico di Organismo di Vigilanza è stato attribuito il 3 febbraio 2020. Sino a tale data era stata incaricata la Dott.ssa Elena Giuffrè.

⁴ L'incarico è stato conferito dall'Assemblea in data 14 gennaio 2020 con riferimento al triennio 2019-2021.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.****INDICE**

Relazione sulla gestione	pag.	4
1. <i>Il quadro operativo generale</i>	"	5
2. <i>Lo scenario di riferimento</i>	"	8
3. <i>I rapporti con la committenza</i>	"	12
4. <i>La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario</i>	"	13
5. <i>Le principali attività societarie</i>	"	16
6. <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	40
7. <i>Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016</i>	"	41
8. <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	43
9. <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	44
10. <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	45
11. <i>Fattori di rischio</i>	"	45
12. <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	45
13. <i>Altre informazioni</i>	"	46
14. <i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	"	46



BILANCIO 2019

RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.

Relazione sulla gestione



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.****1. Il quadro operativo generale**

Signor Azionista,

sulla base delle modifiche apportate allo Statuto nel corso dell'Assemblea straordinaria del 22 novembre 2017, la Società ha assunto la denominazione di "Rete autostrade mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A." ed ha lo scopo di promuovere e sostenere l'attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato "Programma autostrade del mare" nel Piano Generale Trasporti, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 gennaio 2001, e nelle successive modificazioni ed integrazioni, nonché gli interventi al riguardo previsti nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PNSPL), approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 agosto 2015, e successive modificazioni e integrazioni, e nei Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui all'art. 201, comma 3, del decreto legislativo n. 50/2016. A tale fine svolge le attività di promozione e supporto tecnico all'elaborazione, all'attuazione ed alla gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica connesse con tale sistema integrato e più in generale ai temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, così come previste nei documenti di pianificazione e programmazione del MIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in coerenza con i documenti di programmazione europea.

La Società ha come azionista unico il MEF - Ministero dell'Economia e delle Finanze e agisce quale struttura operativa *in house* del MIT sulla base del citato Statuto Sociale.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2019 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.

L'Assemblea del 15 giugno 2017 ha nominato per un triennio l'attuale Organo Amministrativo - essendo giunto a scadenza il precedente -, optando per il passaggio da un Consiglio di Amministrazione composto da tre membri ad un Amministratore Unico, individuato nel Prof. Ing. Ennio Cascetta, determinandone il compenso fisso onnicomprensivo lordo annuo entro i limiti di legge, ovvero nella misura di Euro 120.000.

L'Assemblea straordinaria svoltasi il 22 novembre 2017, nel contempo, come detto, ha deliberato alcune importanti modifiche dello Statuto, tra cui la menzionata modifica della denominazione della Società e dell'oggetto sociale.

Il Bilancio 2019, presentato dallo scrivente, riguarda l'ultimo anno di gestione societaria da parte di questo Organo amministrativo, a chiusura di un triennio nel quale ci si è impegnati in una intensa attività di consolidamento e rilancio della Società. Con l'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 giunge, infatti, a scadenza il mandato triennale dell'attuale Amministratore Unico.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

L'Assemblea ha provveduto, in data 30 luglio 2019, a rinnovare per il triennio 2019/2021 il Collegio Sindacale.

Ad esito dell'espletamento delle procedure di gara previste dalla normativa vigente, l'Assemblea del 14 gennaio 2020, su proposta del Collegio Sindacale, ha deliberato l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2019/2021 alla Società KPMG S.p.A.

Si precisa che, con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 14/2020, Prot. n. 1017 del 27 marzo 2020, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2019, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società determinate dall'attuale emergenza sanitaria Covid-19.

Tale decisione, assunta anche in conformità a quanto previsto dall'Art. 2364 del Codice Civile e dall'Art. 10 comma 2 dello Statuto societario, è stata adottata ai sensi dell'Art. 106 del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, "Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società", che al comma 1 prevede che "In deroga a quanto previsto dagli articoli 2364, secondo comma, e 2478-bis, del codice civile o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio", considerate le perduranti difficoltà operative, anche relative alla ridotta mobilità delle persone, conseguenti alle norme emanate dalle istituzioni preposte con riferimento all'emergenza sanitaria Covid-19, che di fatto hanno rallentato l'efficace e corretta verifica documentale nonché i previsti controlli amministrativo-contabili.

La sopra menzionata Determinazione, peraltro, è stata assunta anche considerate le analoghe precedenti decisioni assunte dalla RAM con riferimento ai Bilanci per gli esercizi 2007, 2014 e 2018.

* * *

L'esercizio 2019, al livello generale ed in continuità con il passato, è stato caratterizzato da un intenso ritmo di lavoro, conseguente agli impegni assunti dalla Società nell'ambito del perimetro di collaborazione *in house* con le diverse Direzioni Generali del Ministero di riferimento, allargando peraltro il proprio spettro di attività – in sintonia con i compiti statutari affidati – ad ulteriori progetti di assistenza tecnica sempre in ambito ministeriale.

A partire al 5 settembre 2019 la guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è passata dall'On.le Danilo Toninelli alla Ministra On.le Paola De Micheli; conseguentemente, il Ministero di riferimento ha modificato alcune linee strategiche e di attività. Tale cambiamento non ha di fatto influito sull'operatività della Società, che ha proseguito nel percorso di affiancamento alle strutture ministeriale senza soluzione di continuità.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

L'esercizio 2019, dunque, è stato caratterizzato dalla prosecuzione degli impegni precedentemente assunti, in un'ottica di progressivo rilancio delle attività svolte che trova riflesso nell'andamento della produzione aziendale.

Più in dettaglio, nel corso dell'anno si è proseguito a lavorare alle iniziative derivanti dagli atti convenzionali stipulati con le diverse strutture ministeriali, tra cui si possono evidenziare:

- la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, sulla base del consueto Atto Attuativo di durata annuale, a valere sulle risorse del Capitolo 7750 del bilancio del Ministero, per fornire assistenza tecnica specialistica alle varie funzioni dalla medesima espletate;
- la Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità, attraverso i numerosi atti convenzionali stipulati per la gestione operativa di incentivi al comparto dell'autotrasporto (investimenti e formazione) e di supporto all'intermodalità (Marebonus e Ferrobonus), con copertura finanziaria a valere sulle risorse stanziare per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;
- la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, attraverso atti convenzionali finalizzati a fornire assistenza tecnica ai lavori del PON/ALI ed in materia di monitoraggio e verifica delle iniziative finanziate con i fondi del programma CEF- Connecting Europe Facility per lo sviluppo dei corridoi delle TEN/T;
- la Direzione Generale per le Infrastrutture e il Trasporto Ferroviario, attraverso una Convenzione di durata triennale per la gestione operativa dell'incentivo «norma merci»;
- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza sulla base di un atto convenzionale con l'obiettivo di supportare l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti della Regione Molise;
- il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'Autotrasporto di cose per conto di terzi, sulla base di una specifica Convenzione di durata biennale per la realizzazione di una campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile rivolta alle imprese regolarmente iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi.

In aggiunta a ciò, come di consueto la Società è stata impegnata nella gestione operativa di numerosi progetti comunitari aggiudicati a valere su bandi CEF e su altri bandi europei, la cui copertura delle relative attività è stata garantita dalle risorse disponibili per i singoli progetti in questione, così come risultanti dagli accordi contrattuali di volta in volta



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

stipulati con le istituzioni europee e per la restante parte dalla quota di cofinanziamento nazionale.

In conclusione, pertanto, grazie al progressivo consolidamento del ruolo e dell'organizzazione aziendale ed all'espansione delle linee di attività rispetto a quanto già avviato negli anni precedenti, il 2019 si è caratterizzato come anno di maturazione e sviluppo della Società, ancora una volta grazie all'impegno profuso dai vertici e da tutti i dipendenti della RAM, consolidando in modo sempre più efficace ed efficiente l'affiancamento specialistico fornito alle strutture del MIT.

Il risultato di esercizio per l'anno 2019 (un utile pari a Euro 391.098, incrementato del 68,5% rispetto al 2018 a seguito del conseguimento di un incremento del valore della produzione in corrispondenza di una contrazione dei costi sostenuti) riflette gli effetti di questo accresciuto impegno della Società, sempre esercitato nei limiti del quadro delle risorse finanziarie disponibili e delle disposizioni normative in materia di contenimento della spesa delle società a totale partecipazione pubblica, anche con riferimento alle direttive ricevute dall'azionista in merito agli obiettivi di contenimento dei costi, di cui si avrà modo più in dettaglio di illustrare nel successivo paragrafo 7 di questa Relazione.

La dotazione finanziaria prevista in Allegato alla già citata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 14/2020, Prot. n. 1017 del 27 marzo 2020, pari al momento a complessivi quasi 7,5 milioni di Euro per l'anno 2020, 3,6 milioni per l'anno 2021, 4,0 milioni per il 2022 e 2,3 milioni per il 2023, garantita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - a valere sull'Accordo di servizio triennale rinnovato per il triennio 2020-2022 in data 16 aprile 2020 - dagli atti convenzionali firmati e in fase di perfezionamento per la gestione operativa degli incentivi all'autotrasporto e per le ulteriori attività di assistenza tecnica svolte dalla RAM a supporto del Ministero nonché dagli attuali progetti europei in corso, garantiscono la copertura dei costi aziendali per i prossimi 12 mesi e lascia prevedere anche per i successivi anni una loro soddisfacente copertura.

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 dall'Organo Amministrativo, rispettivamente, nei mesi di marzo e luglio dell'anno 2019.

2. Lo scenario di riferimento

In questi ultimi anni stiamo assistendo ad un processo che ci dimostra sempre più lo stretto legame tra l'economia del nostro Paese e la sua futura evoluzione e le scelte che



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

coinvolgono il sistema della logistica e delle infrastrutture; senza movimentare merci e persone, infatti, è difficile che si possa creare valore aggiunto.

Per comprendere meglio il processo può essere utile soffermarsi su alcuni numeri. Negli ultimi 10 anni il PIL reale indicizzato è cresciuto solo del 2%; una stagnazione che, tuttavia, nasconde profonde trasformazioni della nostra economia poiché, se da un lato i consumi interni e gli investimenti fissi lordi stazionano ai valori precedenti alla crisi economica, da un altro, la domanda internazionale, ed in particolare l'export, rappresenta il principale driver di sviluppo del valore aggiunto nazionale. Ed i numeri ancora una volta lo dimostrano: nello stesso periodo per l'Italia l'import è cresciuto del 27% e l'export del 44%; consentendo così un'eccedenza stimata della bilancia commerciale di circa 46 miliardi di Euro a fronte di un deficit di 17 miliardi di Euro nel 2009.

Un'Italia che si internazionalizza esportando prodotti della sua manifattura e generando una sorta di "reindustrializzazione", con il settore secondario, al netto delle costruzioni, che ha visto aumentare il proprio contributo al PIL di circa 1,4 punti base tra il 2009 al 2018 (passando dal 16,1% al 17,5%), con una crescita dell'8,8% negli ultimi 5 anni a fronte del terziario che, sebbene preponderante in termini assoluti, è cresciuto solo del 3,9% nello stesso decennio.

Tutto ciò si riflette ovviamente sulla domanda di trasporto merci che mostra un consistente "decoupling" rispetto al PIL. Se quest'ultimo è cresciuto nell'ultimo decennio del 2%, i traffici merci sono aumentati molto di più, soprattutto in segmenti come il cargo aereo, il trasporto ferroviario combinato e le Autostrade del Mare, con una crescita superiore di almeno tre/quattro volte quella del PIL.

Ovviamente, una tale crescita degli scambi e le trasformazioni dei mercati interni, pongono forti interrogativi in termini di saturazione delle infrastrutture attuali e di adeguatezza di quelle programmate ai futuri flussi di traffico, in particolare sulle principali direttrici interne e internazionali. E per fare ciò vanno prese decisioni tempestive sia dal punto di vista delle opere (sblocco dei cantieri, realizzazione di infrastrutture già pianificate, ecc), sia dal punto di vista regolatorio (definizione dei requisiti minimi della progettazione di fattibilità, monitoraggio delle capacità di progettazione e di spesa delle singole stazioni appaltanti).

Per evitare il pericolo di uno stop dell'economia e precipitare in una fase recessiva, appare, a questo punto, necessario, anche in continuità con quanto definito dal programma "Connettere l'Italia", lavorare su diversi fronti: dall'adeguamento della rete ferroviaria nazionale agli standard europei al potenziamento delle connessioni transfrontaliere con il resto dell'Unione Europea (Frejus, Gottardo e Brennero), dall'upgrading delle tratte di adduzione ai corridoi TEN-T nazionali al miglioramento dell'ultimo miglio ferroviario ai porti ed ai grandi



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

nodi logistici, senza dimenticare la fluidificazione delle tratte e direttrici stradali ed autostradali già sature.

L'intero comparto dei trasporti, dunque, deve perseguire l'obiettivo di rendere il territorio più accessibile, impiegando trasporti sostenibili e reti logistiche integrate tra loro. In questo contesto, un ruolo protagonista è stato esercitato dal trasporto marittimo e, per quanto riguarda i sistemi di integrazione modale e intermodale, dalle Autostrade del Mare, importante snodo intermodale per la connessione nel Bacino del Mediterraneo, che arriva ad interessare tutta l'Europa e che ha contribuito a far risparmiare 680mila tonnellate di Co2, e ha permesso al mercato italiano di inserirsi al primo posto tra i paesi UE sul fronte del trasporto passeggeri.

Soffermandoci, appunto, sul settore marittimo nonché sul sistema portuale italiano è ormai noto di quanto sia pressante e incombente il continuo paragone con i porti del Nord Europa. Una concorrenza, però, che andrebbe affrontata in maniera diversa ovvero attraverso la specializzazione, sfruttando al meglio la nostra collocazione geografica e le nostre peculiarità, senza rincorrere Rotterdam e Amburgo sui loro enormi numeri di traffico che le nostre città semplicemente non sarebbero in grado di sostenere. Il sistema nazionale dovrebbe sfruttare la sua unicità nel Ro-Ro oltre che servire nuovi mercati emergenti, quali ad esempio l'Africa o l'Est Europa.

Un discorso che ha le sue prove anche nel fatto che lo sfruttamento della rotta artica porrebbe delle serie questioni in ambito ambientale che non possono essere ignorate dall'Unione Europea sempre più sensibile a certi temi. L'ambiente artico, infatti, è un'area già colpita dal riscaldamento globale e sfruttare lo scioglimento dei ghiacci, intensificando il traffico marittimo, per accorciare le tempistiche di consegna della merce, pone temi etici non indifferenti che alcune compagnie leader già stanno valutando, sostenendo di non voler percorrere più tale rotta.

Altra questione degna di nota che riguarda il nostro sistema portuale è certamente quello della governance sulla quale, già la Riforma della Portualità e della Logistica, promossa nel 2016-2017 aveva messo mano permettendone una riorganizzazione, una semplificazione ed un efficientamento. L'obiettivo è stato rimettere i porti al centro di una rete logistica che integra il trasporto marittimo con l'inoltro terrestre, in linea con le politiche e la programmazione europea. Tra gli strumenti di pianificazione, previsti dalla stessa riforma, è indubbiamente necessario ridare slancio alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, pensata come uno dei pilastri del nuovo assetto della governance portuale.

In questo contesto, il panorama portuale nazionale potrà muoversi come un asset unico, e, pilotando ciascuno scalo verso le proprie peculiarità, potrà rendersi sempre più efficiente e competitivo nel panorama internazionale.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

Appare di tutta evidenza che i trend e le tematiche sopra enunciate vadano contestualizzate e profondamente rivisitate, man mano che trascorrono le settimane ed i mesi, alla luce dell'attuale emergenza sanitaria Covid-19 in corso, che come noto sta modificando larga parte delle consuetudini planetarie ed ha generato, dal punto di vista del comparto dei trasporti, un evento pressoché estremo nella letteratura: l'azzeramento della domanda di trasporto, le cui conseguenze, tuttora in fase di valutazione, sta comportando e comporterà per i prossimi mesi ed anni conseguenze ad oggi ancora non pienamente prevedibili.

All'interno di questo complesso scenario, che va affrontato con il coinvolgimento di tutte le istituzioni e gli operatori del settore, si colloca RAM, ormai da molti anni organismo di supporto tecnico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei settori del trasporto, delle infrastrutture e della logistica.

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

La Società ha apportato un sostanziale valore aggiunto, grazie all'ampio spettro di competenze nell'ambito dei trasporti e della logistica, assumendo così, nel tempo, sempre più un ruolo di protagonista come alimentatore della pianificazione strategica del settore.

Ad oggi, RAM ha ampliato il suo raggio d'azione, divenendo un sostegno necessario per l'incremento di strategie per lo sviluppo del sistema logistico italiano, con un ruolo di supporto e di assistenza tecnica al Ministero di riferimento.

Fondamentale è stato il lavoro svolto per il Ministero, a livello nazionale, per l'attuazione e l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, compreso il supporto alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, e nello sviluppo e nella gestione operativa degli incentivi al settore dell'autotrasporto e delle due misure incentivanti, Marebonus e Ferrobonus, destinate alle imprese che utilizzano le Autostrade del Mare e le reti ferroviarie per trasporto merci. Ritenute ormai strategiche per il sistema, e prorogate dallo stesso Ministero, tali misure si pongono come meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità, incentivando l'uso di modalità di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili, favorendo il rafforzamento della catena logistica e un maggiore accesso ai servizi intermodali, riducendo i costi di esercizio per operatori ed utenti finali nonché l'inquinamento ambientale e acustico e i costi sociali delle incidentalità e del congestionamento stradale.

Nel 2019, RAM ha continuato la propria attività di gestione operativa degli incentivi a favore del settore autotrasporto, sia per la formazione professionale che per gli investimenti. Entrambe le misure sono atte a promuovere un miglioramento delle professionalità del comparto e a rinnovare e adeguare, dal punto di vista tecnologico, il parco mezzi circolante,



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

favorendo la diffusione di mezzi a trazione alternative più eco-sostenibili e l'intermodalità strada-ferro/strada-mare.

A ciò si è aggiunta, nel 2019, la "Campagna di guida sicura ed ecosostenibile per l'autotrasporto" promossa dal Comitato Centrale per l'Albo Nazionale Autotrasporto (MIT) in collaborazione con RAM.

Una ulteriore nuova attività societaria è stata quella di affiancare operativamente la Struttura tecnica di missione del Ministero per l'elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Molise.

Accanto a queste linee di attività a livello nazionale, RAM ha mantenuto, a livello internazionale ed europeo, un costante dialogo e confronto con i principali stakeholder in diversi contesti tra i quali: la Strategia Europea per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR) a favore della crescita, della cooperazione economica e della coesione tra i Paesi coinvolti in tale progetto, volta a potenziare l'attrattività, la competitività e la connettività; la European Short Sea Shipping Network, nell'ambito della quale, RAM è Ufficio di Promozione per la navigazione a corto raggio (SPC-Italy) in sinergia e coordinamento con gli altri Centri di Promozione parte della Rete Europea.

L'approccio adottato da RAM rispecchia anche quello promosso dall'Unione Europea a favore di un'integrazione tra la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) e la Rete Trans Mediterranea dei Trasporti (TMN-T), alla cui realizzazione contribuiscono importanti dotazioni finanziarie inserite nella Programmazione comunitaria 2014-2020, che vanno dal Connecting Europe Facility (CEF) per lo sviluppo delle reti infrastrutturali ai Fondi Strutturali e di Investimento (ESIF), dai fondi IPA per i Paesi in Preadesione ai Programmi di Cooperazione territoriale europea fino a quelli che finanziano la cosiddetta «Blue Economy» (Horizon 2020; Feamp, Erasmus+, etc).

Nel 2019 la Società ha continuato poi – come sopra detto - il suo lavoro in numerosi progetti europei finalizzati allo sviluppo di un sistema logistico di trasporti integrati e sostenibili.

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 2019 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, alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

l'Intermodalità ed alla Direzione Generale per la Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Ministero.

4. La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario

Con riferimento alla struttura organizzativa e agli strumenti di governo societario, si rende noto che nel 2019, a partire dal 1 gennaio, è stato nominato il nuovo Consigliere della Corte dei Conti delegato al controllo della gestione finanziaria, Dott. Francesco Vitiello, con decorrenza a partire da gennaio del 2019. Sempre in ambito degli **Organi di controllo**, è doveroso sottolineare che il 30 luglio del 2019 è stato nominato anche il nuovo Collegio Sindacale, il Presidente Dott. Giovanni Di Giorgio e i Sindaci effettivi Dott.ssa Liliana Giordano e Dott.ssa Eleonora Cosimo sostituiscono il precedente Collegio in scadenza.



Si rileva con tutta evidenza che l'espressione, in termini finanziari, delle attività della RAM per l'annualità 2019 e la loro sostenibilità economica, appare assolutamente coerente con le attività previste.

Più nel dettaglio, accanto a ordinarie proiezioni effettuate per il **massimo contenimento delle principali voci di spesa** inerenti al funzionamento ed all'organizzazione aziendale, sono state formulate le seguenti specifiche previsioni: adozione, in applicazione degli accordi sindacali stipulati, di una premialità annua cui far concorrere tutti i dipendenti al fine di consentire **incrementi di produttività ed efficienza**, massimo contenimento dei costi variabili collegati al lavoro straordinario e dei costi per consulenze ed affidamenti esterni; costi esterni per l'attuazione delle attività previste negli atti convenzionali e nei progetti europei aggiudicati; costi per viaggi e trasferte in relazione alle attività progettuali da svolgere; costi da sostenere con il Ministero e con l'Agenzia del Demanio per l'utilizzo della sede di via Nomentana 2.

Tali costi, peraltro, sono risultati prevalentemente rendicontabili all'interno delle rispettive previsioni contrattuali. Sempre in un'ottica di massimo contenimento della spesa, il **sistema dei costi fissi aziendali**, durante il 2019, **è stato particolarmente contratto**.

In merito ai rapporti con il MIT, si conferma una stretta e costante collaborazione, provata dalle numerose linee di lavoro e dai relativi atti convenzionali stipulati, i quali, estendono costantemente il perimetro delle attività di RAM, mostrando la sua vocazione di *Società in house* con energiche attitudini di supporto e sviluppo.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

Durante il 2019, il **percorso di consolidamento della struttura operativa** non ha prodotto effetti; il

Personale è rimasto nel complesso invariato. In particolare, si precisa che al 1 gennaio 2019, la RAM si avvaleva di n. 19 dipendenti (n. 17 risorse assunte a tempo pieno indeterminato e n. 2 risorse assunte a tempo determinato).

Nello specifico, i dipendenti in Organigramma, all'inizio dell'annualità erano i seguenti: n. 1 Dirigente, n. 3 risorse di livello quadro, n. 3 risorse di livello primo, n. 8 risorse di livello secondo, n. 3 risorse di livello terzo e n. 1 risorsa di livello quarto. È necessario considerare che, nello stesso anno, n. 3 risorse hanno consegnato le dimissioni volontarie e che n. 2 dipendenti non prestano più la loro attività presso la Società, poiché il contratto a termine è giunto alla scadenza naturale. Pertanto, le n. 4 assunzioni (n. 1 di livello secondo e n. 3 di livello terzo) hanno circoscritto la situazione del personale al 31/12/2019, rendendola sostanzialmente invariata. Quindi, alla suddetta data, RAM si avvaleva di n. 18 dipendenti, di cui n. 16 a tempo pieno e indeterminato e n. 2 a tempo determinato, come riportato nella tabella seguente:



Settore/Inquadramento	Dirigente	Quadro	I livello	II livello	III livello	IV livello	Totale al 31/12	Note
Direttore Operativo	1						1	
Rel. Istituzionali								
Incentivi intermodalità		1	1	3	1		5	III livello fino al 15/11 (dimissioni)
Porti e Logistica		1		1	1+1		2	determinato II liv fino al 11/05/2019 (dimissioni) determinato III liv dal 21/11/2019 al 8/12/2019 (dimissioni)
Programm. UE e nazionali		1		2	1		4	
Progetti UE e nazionali				1			1	
Progetto Albo				1+1	1		1+2	determinato 24 mesi III liv assunto 1/3/2019* determinato 15 mesi II liv assunto 8/27/11/2019*
Segreteria e Comunicazione			1		1	1	1	IV livello deter.to termine 16/12/19 III liv determinato sostituzione maternità dal 02/01 al 31/19
Amministrazione e Finanza								
Aff. Generali Legali			1				1	
TOTALE	1	3	3	7+2	3+5	1	16+2	

I suddetti dati e l'**incremento delle attività**, sono state oggetto di particolare attenzione da parte dell'**Amministratore Unico** che, con determinazione del 9 gennaio 2019, tenendo conto delle esigenze di carattere tecnico, produttivo ed organizzativo, ha deciso di avviare le procedure per la definizione di una **graduatoria valida 24 mesi**, dalla quale attingere per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato di n. 14 risorse. L'Amministratore Unico, nel mese di novembre, valutate le immutate esigenze e i pareri degli Organi di controllo, ha ribadito le suddette esigenze. Difatti, l'AU ha determinato di avviare le **procedure per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato** di n. 11 risorse e **a tempo determinato** di n. 3 risorse e di avviare parallelamente una **procedura di assessment** al fine di ottimizzare l'organizzazione ed i processi aziendali. Nell'ambito della politica delle risorse umane, la suddetta procedura, prenderà le mosse da un audit interno, con la

BILANCIO 2019

RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.

conseguente **valutazione organizzativa e funzionale** della Società, in visione attuale e di prospettiva.

Parallelamente alla crescita delle attività e nel rispetto delle principali normative in materia, RAM ha adottato le misure previste dal "**Piano Triennale Anticorruzione e Trasparenza 2018-2020**", anche attraverso **attività formative** dedicate a tutto il personale RAM; in tale ambito particolare attenzione è stata posta al costante aggiornamento della sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale della Società. Inoltre, in conformità con il suddetto Piano, che è stato aggiornato a norma di legge nel 2020, e considerate le ridotte dimensioni aziendali, è stata posta particolare cura all'aggiornamento delle Procedure vigenti. In particolare, durante l'anno 2019, sono state apportate migliorie al Regolamento interno per la selezione del personale e per la progressione di carriera (17 dicembre 2019), alla Procedura acquisto beni e servizi (17 dicembre 2019) e alla Procedura gestione dei pagamenti e fatturazione elettronica. In riferimento alla **fatturazione elettronica**, obbligatoria del gennaio 2019, si sottolinea che RAM ha **tempestivamente adeguato i flussi informativi** e contabili alle nuove esigenze.



Nell'ambito delle sue funzioni, il **RPCT**, ha svolto nel corso dell'anno le verifiche di propria competenza in merito all'efficacia ed al funzionamento delle **misure di prevenzione previste nel Piano Anticorruzione e Trasparenza**, con particolare riferimento alle procedure di affidamento e alle misure di prevenzione (a titolo esemplificativo e non esaustivo, si sottolinea l'aggiornamento delle comunicazioni relative all'inconferibilità e incompatibilità degli incarichi di cui ai D. Lgs. 33/2013 e 39/2013).



Le attività di adeguamento alla normativa sulla **privacy** (Regolamento Ue 2016-679, noto come GDPR) sono state svolte con il supporto di uno Studio legale specializzato in materia, scelto a partire dal 2018, sulla base di riconoscibile e comprovata esperienza. Tale Studio, che ricopre anche il ruolo di DPO, ha realizzato un **programma di formazione** che ha coinvolto tutti i dipendenti di RAM. Durante l'annualità 2019, tale attività si è sviluppata attraverso l'**aggiornamento e il consolidamento dei registri dei trattamenti** in capo alla Società; attraverso la designazione e formazione del personale interno e la costituzione di un **Comitato Data Protection** con competenza in materia; attraverso la condivisione di procedure GDPR aziendali e l'elaborazione di una check list di valutazione delle misure di sicurezza a sensi dell'art. 32 GDPR. Infine, RAM si è costantemente confrontata con il DPO, al fine di verificare le relazioni Data Protection con i

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

responsabili esterni e le terze parti, verificando regolarmente le clausole contrattuali e di bando.

In conformità con le previsioni del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001 di RAM, l'**Organismo di Vigilanza monocratico**, in collaborazione costante con le risorse direttamente coinvolte, nonché a seguito di incontri con il Direttore Operativo, durante il 2019, ha raccolto le informazioni necessarie all'analisi dei flussi informativi societari e ha svolto, con il supporto di una Società esterna, tutte le attività di testing ritenute necessarie.

Con riferimento ai dati contabili, si ricorda anche la trasmissione alla **Corte dei Conti**, attraverso il **SICE**, il nuovo sistema informativo della Sezione Controllo Enti, dei dati relativi al bilancio al 31 dicembre 2019.

Gli 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, sono sempre curati con attenzione. L'attuale sede, ubicata nei locali del Ministero, favorisce il rispetto della suddetta normativa e consente anche ai dipendenti della Società di partecipare a corsi di formazione, nonché a test pratici, come le **prove d'esodo organizzate dal Ministero** stesso.

**5. Le principali attività societarie**

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2019 la Società ha operato con funzione di assistenza tecnica del Ministero su specifici ambiti relativi alla pianificazione e programmazione europea e nazionale, con particolare riferimento all'ambito portuale-logistico, alla promozione e attuazione del Programma "Autostrade del Mare" sia a livello europeo che nazionale ed alla gestione operativa degli incentivi nel settore dell'autotrasporto.

La maggior parte di queste attività, come ricordato, sono state svolte a sostegno ed in stretta collaborazione con il Ministero e, dunque, regolate dagli atti convenzionali stipulati con tale Amministrazione.

A) Assistenza tecnica ed operativa al MIT per il monitoraggio delle politiche euromediterranee**A.1) Politiche euromediterranee**A.1.1) Iniziative promosse

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

RAM ha monitorato l'evoluzione di tali politiche, ed in particolare quelle di vicinato con i Paesi della sponda est, avviate nel 2014 con l'iniziativa diplomatica legata all'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dei Balcani occidentali (c.d. Processo di Berlino/WB6). Il Processo di Berlino, strettamente connesso alla Strategia EUSAIR (di cui si parlerà nel seguito), rappresenta un meccanismo di cooperazione intergovernativa sul tema delle infrastrutture e degli investimenti economici nel Sud Est Europa.

Il 6° vertice dei Balcani occidentali del 2019 si è tenuto il 4-5/07/2019 a Poznań, in Polonia, ed ha rappresentato un'occasione per progredire sulla base dei risultati conseguiti nel corso dei precedenti summit di Berlino (28/08/2014), Vienna (27/08/2015), Parigi (4/07/2016), Trieste (12/07/2017), Sofia (05/2018) in diverse aree di cooperazione, in particolare nella "Connectivity Agenda" che rappresenta l'elemento cardine del processo, e nel processo di integrazione regionale. Al centro dei lavori sono stati affrontati i temi dell'economia, della connettività, della società civile incentrata su gioventù, cultura e sicurezza.

Le risultanze del Summit di Poznań sono quindi in linea con quanto contenuto nel Trattato comunitario dei Trasporti dei Balcani Occidentali, entrato in vigore il 9/10/2017, che tra i principali obiettivi ha quello di promuovere l'ulteriore avvicinamento dei Balcani Occidentali alla UE attraverso la realizzazione di una rete di trasporti pienamente integrata e di facilitare l'individuazione di progetti chiave nella regione per i futuri finanziamenti.

Nel mese di settembre 2019 è stata inaugurata a Belgrado la sede del Segretariato permanente della Comunità dei Trasporti. Al Segretariato è stato assegnato un budget pari a 1,7 milioni di euro per il 2019 e fino a 3 milioni di euro al 2020. Il Segretariato fonderà le sue iniziali attività su due principali pilastri:

1. fornire assistenza all'attuazione dei progetti infrastrutturali nella Regione;
2. supportare la Regione nell'implementazione delle politiche UE e nel recepimento della legislazione comunitaria.

In tale scenario, RAM ha supportato il MIT nell'organizzazione congiunta con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale dell'evento "*Business and Experts Forum of the Central European Initiative. Infrastructural and multimodal connectivity as factor of development and integration*" (Milano, 15 novembre 2019) che è stato promosso nel quadro della Presidenza italiana dell'Iniziativa Centro Europea (InCE). Il tema della "connettività infrastrutturale e intermodale" come fattore di sviluppo è stato al centro del Business Forum di Milano. Il Forum, che ha visto la partecipazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha perseguito l'obiettivo di approfondire le potenzialità di sviluppo delle connessioni terrestri (resti stradali e ferroviarie), marittime e delle progettualità nel settore portuale nell'ottica di favorire il rafforzamento delle relazioni economiche e dei flussi commerciali tra i Paesi InCE e i Paesi extra-InCE, anche alla luce della possibile



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

evoluzione delle grandi rotte commerciali mondiali. La relazione introduttiva sullo scenario infrastrutturale e trasportistico dell'area InCE è stata svolta dall'Amministratore Unico della RAM, Prof. Ennio Cascetta.

RAM ha continuato a seguire l'evolversi dell'iniziativa strategica "One Belt One Road" (OBOR) lanciata in Cina nel 2013, su impulso del Presidente Xi Jinping, che riprende l'idea di "Via della Seta", ri-denominata "*Belt and Road Initiative*" (BRI), ed in particolare i principali *outcomes* del 21° Vertice UE-Cina che si è tenuto a Bruxelles il 9 aprile 2019, durante il quale sono state affrontate le questioni di politica estera e di sicurezza nel rispettivo vicinato. Nella dichiarazione congiunta le due parti si sono impegnate a: rafforzare ulteriormente il partenariato strategico UE-Cina; basare le loro relazioni economiche sull'apertura, la non discriminazione e la concorrenza leale e a potenziare la cooperazione in materia di attuazione dell'accordo di Parigi per la lotta al cambiamento climatico.

RAM ha inoltre supportato il MIT nel monitoraggio delle politiche marittime in relazione al processo di pianificazione dello spazio marittimo che è stato avviato in Italia con il Decreto Legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016 che ha recepito la Direttiva 2014/89/UE del 23 luglio 2014 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo. Tale processo è finalizzato allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, del settore della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, tutela e il miglioramento dell'ambiente, oltre che alla promozione del turismo sostenibile e alla estrazione sostenibile delle materie prime.

RAM ha collaborato con il MIT/STM nell'attività ricognitiva dello stato dell'arte della navigazione interna in Italia attraverso un'analisi globale che ha riguardato gli aspetti di governance, il trend dei flussi dei traffici (merci e passeggeri) gli investimenti in corso e programmati nell'ambito della Programmazione EU delle Reti TEN-T, il totale dei contributi agli investimenti relativi ai finanziamenti autorizzati per la realizzazione del Sistema Idroviario Padano-Veneto. Un focus è stato dedicato anche ai potenziali benefici per l'Italia nell'adozione – volontaria - della Direttiva 2005/44 relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale sulle vie navigabili interna della Comunità (c.d. Direttiva RIS). Tale lavoro è confluito nell'elaborazione di una nota tecnica e di n. 3 mappe georeferenziate del Sistema Idroviario Padano-Veneto.

A.1.2) Supporto al Focal Point della Strategia Macro regionale adriatico-ionica (EUSAIR)

RAM, in continuità con il lavoro svolto nel periodo 2015-2018, ha svolto attività di supporto all'Ing. Pierluigi Coppola - nella sua veste di *Focal Point* nazionale della Strategia EUSAIR, designato dal Ministero, nei compiti di seguito elencati:



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

- ▶ predisposizione della documentazione a supporto delle riunioni tematiche del Pilastro 2 (10° incontro del TSG2 - Roma, 11-12/04/2019; 11° incontro del TSG2 - Belgrado, 19-20/11/2019);
- ▶ monitoraggio delle risultanze degli incontri tecnici dei coordinatori di pilastro e delle riunioni del Governing Board (Bruxelles, 18-19/02/2019; Belgrado 21-22/10/2019);
- ▶ predisposizione della documentazione a supporto delle sessioni dedicate al Pilastro 2 "Connecting the Region" all'interno del 4 ° Forum annuale EUSAIR (Budva, 7-9/05/2019);
- ▶ partecipazione alle riunioni della Cabina di Regia Nazionale (Roma, 14/02/2019 & 16/10/2019).

A.1.3) European Short Sea Network (ESN) e Escola Europea SSS

Dal 2015 RAM riveste il ruolo di Ufficio di Promozione per la navigazione a Corto Raggio (SPC -Italy). In tale contesto SPC Italy ha incentrato la propria azione nella promozione di iniziative in sinergia e coordinamento con l'European ShortSea Network (ESN), di cui fa parte.

RAM ha partecipato alle riunioni e alle attività dell'ESN contribuendo all'elaborazione del Report Annuale, alla partecipazione/supporto nell'organizzazione del meeting ufficiale ESN e più in generale alle iniziative di comunicazione e promozione condivise con i partner europei.

RAM ha inoltre consolidato i rapporti con la Scuola Europea dello Short Sea Shipping, un centro di formazione con sede a Barcellona che offre corsi di formazione a studenti e professionisti nel settore dello Shortsea Shipping e del trasporto intermodale, tramite la stipula di un Protocollo di Intesa. Con riferimento all'annualità 2019, RAM ha collaborato con il suddetto istituto mediante la realizzazione di corsi di formazione riguardanti lo Shortsea Shipping, le Autostrade del Mare e il trasporto intermodale tra professionisti. A tal proposito, il Direttore Prof. Francesco Benevolo partecipa ogni anno in qualità di Docente ad uno dei corsi di formazione più importanti svolto dalla Scuola - MOST Italy.

A.2) Assistenza tecnica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'attività di assistenza tecnica alla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di pianificazione e programmazione del sistema trasportistico-logistico si esplica in due differenti filoni, disciplinati da altrettanti atti convenzionali.

A.2.1) Assistenza tecnica per lo sviluppo e l'implementazione dei Corridoi della rete centrale delle TEN-T (Grant Agreement (GA) n° INEA/CEF/TRAN/M2016/PSA16)

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

Nell'ambito del Grant Agreement n° INEA/CEF/TRAN/M2016/PSA16, sottoscritto in data 29 Settembre 2017 e attivo dal 1° Gennaio 2018 fino al 31 Dicembre 2020, RAM nell'ambito delle proprie finalità istituzionali, agisce in qualità di *"implementing body"* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali per l'attuazione delle azioni previste dal sopracitato Grant Agreement.

Il sopracitato Grant Agreement rientra tra le c.d. azioni di sostegno (*Program Support Action*) finanziate al 100% dal programma *Connecting Europe Facility* (CEF) e finalizzate a supportare la partecipazione dell'Italia, in qualità di Stato Membro, nei *Core Network Corridors* e nei network orizzontali (ERTMS, MOS, Innovation, RIS, SESAR, etc...), aumentare la conoscenza delle politiche della Rete Trans-Europea dei trasporti (TEN-T) attraverso un maggior coinvolgimento degli stakeholder ed anche assicurare la cooperazione con i Paesi vicini attraverso l'analisi dell'estensione dei Corridoi TEN-T, tenendo in considerazione anche le Strategie Macroregionali.

Nel corso del 2019 RAM ha affiancato la Divisione IV- Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali in numerose attività di project management, elaborazione di documenti, supporto tecnico specialistico, monitoraggio tecnico-finanziario dei progetti, partecipazione a meeting e comitati CEF e TEN-T, partecipazione e supporto agli organi esecutivi del MIT coinvolti in procedure di *audit* o di controllo in loco, organizzazione di sessioni informative nazionali in collaborazione con l'Agenzia INEA e la DG MoVE, con l'obiettivo di fornire informazioni sulle priorità e linee di finanziamento dei Bandi CEF, sul processo di predisposizione delle proposte e sulla procedura di validazione del MIT.

A 2.2) Assistenza tecnica per lo sviluppo e l'implementazione delle Aree Logistiche Integrate previste ex Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020

In continuità con il lavoro svolto da RAM nel 2016-2017, è stata sottoscritta la Convenzione n. 19951 del 6 dicembre 2018 (CUP21F1800006006) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM attraverso la quale la Società ha svolto assistenza tecnica al personale della Divisione 2 della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, nell'implementazione delle Aree Logistiche Integrate (di seguito ALI).

Infatti, il MIT ha sottoscritto per le cinque Regioni *"in ritardo di sviluppo"* (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) degli Accordi per la definizione di strategie locali sui trasporti da implementare con la Regione, le Autorità portuali e altri enti, in attuazione di un modello di governance della c.d. Area Logistica Integrata.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

Le suddette ALI sono state istituite in accordo con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato che è stato approvato dalla Commissione Europea con Decisione di esecuzione C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014, il quale stabilisce che la programmazione nazionale finalizzata al "*Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale*" deve avvenire, nelle Regioni in ritardo di sviluppo, per Aree Logistiche Integrate, che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della Rete TEN-T.

In particolare, la governance del sistema, condivisa tra il MIT e le Regioni coinvolte, si articola in un Tavolo locale per ciascuna ALI e in un Tavolo Centrale di Coordinamento (di seguito TCC) istituito con DM n. 36 del 9 febbraio 2018.

Ai sensi della citata Convenzione, conclusa il 6 dicembre 2019, RAM ha svolto le seguenti attività:

1. supporto ai lavori del TCC, in affiancamento al MIT, con finalità di segreteria tecnica, raccolta contributi, produzione di sintesi, supporto specialistico per il perfezionamento delle metodologie di valutazione dei progetti;
2. supporto ed assistenza ai Tavoli locali ALI per l'aggiornamento di ciascun Documento strategico di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata, anche in funzione delle attività richieste dal Tavolo.

Con riferimento a quest'ultima attività la Società, in accordo con il MIT, ha elaborato con il supporto scientifico dell'Università degli Studi di Salerno, una metodologia per l'aggiornamento dei Documenti di strategia e di sviluppo anche funzionale alle future istruttorie del TCC condivisa nell'ambito di una riunione ad hoc convocata dal Ministero in data 24 ottobre 2019. Alla scadenza fissata dal Ministero al 30 novembre 2019 non sono pervenute le informazioni integrative richieste sulle proposte progettuali sulla base delle risultanze delle istruttorie del TCC e pertanto, alla scadenza della Convenzione n. 19951 fissata al 6 dicembre 2019, non sono stati aggiornati i Documenti di sviluppo e di proposte ALI.

L'aggiornamento del Documento di sviluppo e di proposte è comunque ritenuto necessario ai fini del completamento istruttorio del lavoro svolto dai Tavoli locali ALI anche per quanto attiene la formalizzazione delle proposte – adeguatamente motivate - pervenute dai territori e che pertanto verrà disciplinato nel dettaglio dall'atto convenzionale in corso di formalizzazione con il Ministero.

A.2.3) Assistenza tecnica per l'implementazione della Direttiva 2014/89/EU del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 che istituisce un Quadro per la pianificazione dello spazio marittimo

RAM ha sottoscritto un accordo di servizio integrativo in data 19 giugno 2017 (prot. n. 1130) con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne attraverso il quale la Società si è impegnata a supportare il MIT nell'implementazione delle attività previste dal Progetto SUPREME che la Commissione Europea ha deciso di finanziare come contributo ad implementare la pianificazione dello spazio marittimo nella regione mediterranea orientale.

Nel primo trimestre del 2019, RAM ha supportato il Ministero nella predisposizione della documentazione tecnica e nel management finanziario a supporto della rendicontazione finale dei costi sostenuti nell'ambito dal Progetto che si è concluso il 31 dicembre 2018.

A.3) Promozione ed attuazione del Programma "Autostrade del Mare" attraverso i progetti europei

In tema di promozione ed attuazione del programma delle "Autostrade del Mare", rilevano in particolare le attività svolte da RAM nell'ambito della gestione dei progetti europei aggiudicati a valere sui principali programmi europei di cofinanziamento dedicati al trasporto marittimo, alla portualità ed alla logistica.

Nel corso del 2019 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport, vale a dire i progetti INIWAS, NAPA4CORE, e GAINN4CORE (call CEF Transport 2014-2015), il progetto ADRI-UP (call CEF Transport 2015-2016) ed il progetto URSA MAJOR NEO (call CEF Transport 2016-2017). In aggiunta ai progetti CEF sopracitati, nel corso del 2019 RAM è stata impegnata nella gestione di ulteriori progetti: il progetto EnerNETMob, aggiudicato nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020 ed i progetti INTESA, CHARGE e PROMARES, aggiudicati nell'ambito del programma di cooperazione internazionale Interreg Italia-Croazia CBC 2014-2020 (call for proposal 2017 Standard – Asse prioritario trasporto marittimo).

Di seguito, una descrizione più analitica delle singole proposte progettuali:



Il progetto **MED ATLANTIC ECOBONUS** consiste in uno studio, condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo, finalizzato a promuovere la definizione di un sistema di incentivi coordinato a sostegno dello sviluppo delle Autostrade del Mare, valido sia per i mercati dell'Atlantico che per i mercati del Mediterraneo occidentale. Il progetto si è concluso il 31 dicembre 2018 ed ha portato all'elaborazione di uno schema di incentivo al trasporto merci intermodale. Dopo la conclusione del progetto, i cui risultati sono stati

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

apprezzati dalla Commissione, RAM insieme agli altri partner ha continuato a disseminare i risultati dello studio nel quadro degli eventi promossi della Commissione Europea, nella figura del nuovo Coordinatore europeo delle Autostrade del Mare, Prof. Kurt Bodewig, congiuntamente con gli altri Coordinatori Europei. Uno di questi appuntamenti "Seminar on Financing the maritime sector and MoS" è stato ospitato al MIT ed organizzato con il supporto di RAM (Roma, 26 novembre 2019). Durante il seminario, a cui hanno partecipato esponenti della Commissione Europea/DG MOVE, dell'Agenzia INEA, delle istituzioni finanziarie, associazioni di categoria ed operatori, sono state illustrate le opportunità di finanziamento esistenti e le progettualità già finanziate con schemi innovativi di blending, presentati nuovi possibili schemi di eco-incentivi - tra cui MedAtlantic Ecobonus - ed affrontato il tema degli aiuti di stato nel settore marittimo con una relazione da parte della DG Competition. Anche nel 2020 RAM continuerà a portare avanti l'iniziativa per la promozione di uno schema di incentivo ambientale al trasporto sostenibile a livello comunitario.

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 costituisce una componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica del Nord Italia. L'azione si fonda su precedenti studi e lavori condotti sul fiume Po nell'ambito del programma TEN-T 2007-2013 e mira alla rimozione delle strozzature fisiche sul fiume Po e il canale Boicelli per elevare la navigabilità agli standard della classe V della navigazione interna. Questi lavori si concentrano a monte e a valle del fiume Po (rispettivamente conca di canalizzazione presso Isola Serafini a Piacenza e canale Boicelli in prossimità del delta del Po). Nel corso del 2019 RAM ha proseguito l'attività di management finanziario del progetto, ed ha supportato il coordinatore, AIPO, negli adempimenti amministrativi e di reporting tecnico e finanziario verso l'Agenzia esecutiva INEA e nella fase di sottomissione alla stessa agenzia INEA di una richiesta di amendment al Grant Agreement, al fine di ottenere un'estensione dei tempi di completamento dell'azione.



Il progetto NAPA4CORE mira a migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Koper, situati lungo i due corridoi della rete Core del Baltico-Adriatico e del Mediterraneo. L'azione è parte di un "Global Project", sviluppato dall'Associazione NAPA e rivolto allo sviluppo dei porti del Nord-Adriatico di Venezia, Trieste, Koper e Rijeka al fine di

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

incrementarne la capacità e migliorarne i collegamenti con l'entroterra.

In qualità di responsabile del coordinamento dell'attività di comunicazione, nel corso del 2019, RAM ha presentato il progetto durante la fiera "Transport Logistic 2019", evento internazionale dedicato al settore dei trasporti che si svolge ogni due anni a Monaco di Baviera (04-07/06/2019), svolgendo attività di disseminazione presso stakeholder nazionali ed europei e ha curato la gestione del sito internet dedicato al progetto.

Nell'ambito delle attività di project management, RAM è stata coinvolta nell'elaborazione dell'Action Status Report 2019 e nella redazione del report finanziario intermedio. Infine, nel corso del 2019, RAM ha partecipato ad uno steering committee di progetto tenutosi a Trieste il 14 marzo alla presenza del Project Officer di INEA.



Il progetto **GAINN4CORE** è parte integrante del Global Project GAINN-IT, il quale si propone di concepire, definire, testare, validare e implementare, nel periodo 2017-2030, la rete infrastrutturale italiana per l'impiego di carburanti alternativi per i trasporti terrestri, garantendo la continuità della catena transnazionale di distribuzione dei carburanti alternativi. Nel quadro di questo progetto globale, il progetto GAINN4CORE contribuisce attraverso la definizione, la creazione di prototipi, e la fase di test di due delle tre reti italiane per la distribuzione di LNG, quella Tirreno-Ligure e quella Adriatico-ionica, includendo i porti Core Genova, La Spezia, Livorno (rete Tirreno-Ligure), Ravenna e Venezia (rete Adriatico-ionica). Nell'ambito del progetto, RAM è coinvolta nell'attività di comunicazione e coordinamento dell'azione ed è responsabile della attività di comunicazione e disseminazione. Nel corso del 2019, RAM, ha provveduto a predisporre, in stretta cooperazione con la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, il report finale tecnico e finanziario da sottoporre all'Agenzia INEA per consentire a quest'ultima la conduzione dell'istruttoria a chiusura del progetto terminato nel mese di marzo 2019.



Il progetto ADRI-UP (ADRIATIC MOS UPGRADED SERVICES) ha l'obiettivo di sviluppare i collegamenti di Autostrade del Mare nel contesto adriatico-ionico, attraverso interventi infrastrutturali, elaborazione di progettazioni nei porti di Trieste, Ancona ed Igoumenitsa nonché attraverso l'implementazione di interventi rivolti ad ottenere un aumento di capacità nel retroporto di Ferneti. Più specificatamente, il progetto, guidato dalla Autorità Portuale di Igoumenitsa, prevede le seguenti azioni:

- la costruzione e lo sviluppo delle connessioni stradali del retroporto di

BILANCIO 2019

RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.

Igoumenitsa;

- ▶ la progettazione definitiva ed esecutiva per l'upgrading delle infrastrutture ferroviarie interne al porto e per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Pax nel porto di Ancona;
- ▶ la ristrutturazione funzionale e tecnica del Molo VI nel porto di Trieste;
- ▶ l'elettificazione dei binari ferroviari interni e l'estensione dei magazzini nel retroporto di Ferneti.

Il progetto terminerà il 20 Dicembre 2020 e contribuirà allo sviluppo dei servizi di Autostrade del Mare tra Grecia e Italia con uno sguardo anche verso i flussi di traffico da/per i paesi del Mediterraneo orientale, con importanti vantaggi in termini di diminuzione delle esternalità negative e di sviluppo qualitativo e quantitativo delle connessioni logistiche tra porti e rispettivi hinterland e dei collegamenti marittimi tra i porti interessati dall'Azione. Nel corso del 2019, RAM ha svolto attività di comunicazione e disseminazione del progetto durante la fiera "Transport Logistic 2019", evento internazionale dedicato al settore dei trasporti che si svolge ogni due anni a Monaco di Baviera (04-07/06/2019) ed ha curato la gestione del sito internet dedicato al progetto, inoltre RAM ha partecipato ad un meeting di progetto a Brussel presso l'Agenzia INEA.

*** URSA MAJOR *neo*

Ursa Major Neo ha l'obiettivo di implementare i servizi ITS e migliorare il trasporto merci lungo i corridoi "Reno-Alpi" e "Scan-Med".

Rispetto alle precedenti azioni, Ursa Major neo estende lo scopo di lavoro sia geograficamente che concettualmente. Infatti, il progetto coinvolge anche il porto di Gioia Tauro e con ANAS – che sta sviluppando un servizio ITS sulla tratta autostradale Palermo-Catania, arriva fino in Sicilia. Gli *implementing bodies* designati dai Ministeri partner del progetto sono impegnati ciascuno nella implementazione di taluni servizi ITS a beneficio degli operatori di trasporto internazionali – come la realizzazione di soluzioni innovative di parcheggio, servizi di sicurezza, nonché nello sviluppo di *real life pilots* al fine di vagliare la fattibilità e sostenibilità dell'implementazione di soluzioni ITS innovative.

Per la prima volta, il progetto vede la partecipazione di porti italiani i quali svilupperanno soluzioni ITS per il miglioramento dei piani di gestione del traffico nell'area portuale e per il collegamento con i piani di gestione delle infrastrutture stradali collegate.

Nell'ambito del progetto, RAM è *co-leader* – insieme agli olandesi del Rijkswaterstaat, della sotto attività orizzontale 1.4 – "Intermodal freight", che ha come output di progetto la realizzazione di uno studio rivolto all'esame degli aspetti di intermodalità legati all'Azione. Nel corso del 2019, RAM ha elaborato il documento di analisi di scenario, definita "Baseline Analysis"; inoltre ha organizzato, in collaborazione con Zailog Verona, un workshop

BILANCIO 2019

RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.

internazionale sul tema del trasporto intermodale, a cui ha partecipato una folta rappresentanza di stakeholder nazionali ed europei.



EnerNETMob è un progetto europeo co-finanziato nell'ambito del programma europeo Interreg Med che mira a redigere, testare e migliorare i "Piani di elettromobilità sostenibili" in base a standard comuni e politiche a basse

emissioni di carbonio, al fine di stabilire una "rete interregionale di elettromobilità" in grado di coinvolgere i principali territori dell'area MED.

Il progetto promuove la condivisione e la promozione della mobilità sostenibile e l'intermodalità terra-mare utilizzando i sistemi di trasporto elettrico. Il progetto svilupperà soluzioni di elettromobilità e metterà alla prova le azioni pilota previste per superare le criticità e coordinare gli investimenti futuri sul trasporto elettrico.

RAM, in qualità di partner del progetto, coordinerà l'attività 5 "Transferring" che ha l'obiettivo di trasferire i risultati delle attività di Studying e Testing all'interno delle policies locali, regionali e nazionali dei territori coinvolti nel progetto.

Nel corso del 2019, RAM ha partecipato ai 2 Steering Committee di progetto (Nicosia, 27 marzo 2019 e Malta, 30-31 ottobre 2019) ed ha completato l'elaborazione del deliverable 3.2.2 relativo all'analisi del quadro normativo nazionale sull'elettromobilità. Infine, RAM ha presentato il progetto in occasione di un convegno presso la Regione Lazio.



Il Progetto CHARGE, coordinato da RAM, si è concluso il 30 settembre 2019.

Il Progetto ha contribuito all'individuazione di soluzioni volte a migliorare i servizi intermodali dei collegamenti marittimi esistenti tra Italia e Croazia, ad ottimizzare l'efficienza dei flussi di traffico e la sostenibilità ambientale dei collegamenti marittimi nel bacino del Mar Adriatico. RAM ha collaborato nell'elaborazione dello *Strategic Action Plan* per lo sviluppo di una politica programmatica di investimenti infrastrutturali per il trasporto intermodale comune ai due paesi (con un focus specifico sulle Autostrade del Mare) e l'individuazione di possibili schemi di incentivazione, su scala regionale, nazionale e macroregionale attraverso un'analisi approfondita delle *best practice* esistenti e nel rispetto del sistema normativo vigente nei due paesi coinvolti.

RAM ha partecipato con il Progetto europeo CHARGE alla quarta edizione dell'Adriatic Sea Forum che si è tenuto ad Ancona il 30-31 maggio 2019 ed ha collaborato con l'AdSP del Mar Adriatico Centrale nell'organizzazione della Conferenza finale "*Competitività e sostenibilità delle Autostrade del Mare nel contesto della cooperazione Macroregionale Adriatico-Ionica*" che si è tenuta il 19 settembre 2019 ad Ancona. Nel corso dell'evento,

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

rappresentanti dei partner del Progetto CHARGE hanno illustrato le attività svolte ed i risultati raggiunti.



Il progetto INTESA, coordinato dall'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, del Mar Adriatico Centrale e del Mar Adriatico Meridionale, il Comando Generale delle Capitanerie di porto, RAM ed il Ministero dei Trasporti della Croazia, prevede lo sviluppo di un sistema integrato di gestione e monitoraggio del traffico marittimo.

Nell'ambito delle attività di progetto è prevista l'adozione di sistemi IT armonizzati tra i porti italiani e croati per scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione – previsioni di maree e di condizioni meteo – finalizzati a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e la sicurezza della navigazione dei traffici nel Mar Adriatico. Il *Subsidy Contract* è stato sottoscritto il 9 aprile 2019 comportando una rimodulazione del cronoprogramma originario delle attività.

Nell'ambito delle attività tecniche di progetto RAM collabora con l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale per l'*assessment* sui bisogni logistici dei porti dell'Adriatico e a partire dal 2021, congiuntamente agli altri partner, all'elaborazione del "*Cross border action plan on deep – sea, sea side and land side ports' logistics optimization of data management systems*". La conclusione del progetto è prevista per Giugno 2021.



Il progetto PROMARES, coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale è anch'esso cofinanziato dal programma europeo CBC Interreg Italia-

Croazia e mira ad accelerare lo sviluppo del pieno potenziale del trasporto merci marittimo e multimodale nell'area del programma, promuovendo lo sviluppo delle competenze in materia di pianificazione dei trasporti attraverso seminari di formazione dedicati, studi transfrontalieri dettagliati e piani d'azione testati con azioni pilota. Il progetto svilupperà e testerà competenze e soluzioni in ambito ITC e promuoverà una rete di cooperazione sovra-nazionale stabile e duratura. RAM, in qualità di partner del progetto, coordinerà l'attività 5 volta a Fornire un quadro strategico per il miglioramento del trasporto merci marittimo e multimodale, attraverso la diffusione dei risultati delle attività di studio e di collaudo all'interno delle politiche locali, regionali e nazionali dei territori coinvolti nel progetto e attraverso l'elaborazione di una strategia sovra-nazionale, per rafforzare il trasporto di merci marittimo e multimodale nel Mare Adriatico, specificando priorità, impatti e tempi. Nel corso del 2019 RAM ha partecipato al Kick-Off meeting del progetto, svoltosi a Trieste il 15-16 gennaio 2019 e allo steering committee svoltosi a Rjeka il 2 e 3 luglio

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

2019 e ha elaborato il deliverable 3.2.10 contenente l'analisi territoriale dei bisogni per lo sviluppo del trasporto multimodale.

A.4) Supporto al Ministero per la promozione ed attuazione del programma Autostrade del mare a livello nazionale, alla logistica ed ai porti

i) Attuazione ed implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Nel corso del 2019, le attività svolte in materia di azioni strategiche seguenti al Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica ed agli Allegati Infrastrutture al DEF 2016-2017-2018-2019, hanno riguardato le sottoelencate funzioni:

- supporto alla redazione dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2019 "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" in particolare l'individuazione e l'aggiornamento degli interventi e dei programmi infrastrutturali portuali di cui al capitolo "III. Appendice - Lo stato di attuazione degli interventi programmati ambito porti";
- aggiornamento della banca dati periodo 2006-2018 sui dati di traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale, con inclusione dei valichi di frontiera Italia-Slovenia;
- organizzazione di un workshop tecnico ristretto con la presenza dell'accademico cinese Prof. Rong Zhang, Visiting Professor della Tongji University di Shanghai, anche a seguito del Memorandum of Understanding sottoscritto tra il Governo italiano e quello cinese nel marzo 2019, con approfondimenti sulle principali tendenze delle relazioni tra Italia e Cina e gli impatti presenti e futuri sul sistema trasportistico e logistico nazionale, anche nell'ottica dell'implementazione della Belt and Road Initiative;
- elaborazione di note di approfondimento per il MIT quali "Porti e Settori economici: la necessaria specializzazione post-riforma, quali prospettive?", del documento di sintesi per l'evento "Portualità italiana tra intermodalità, efficienza amministrativa ed investimenti in ultimo miglio", "Infrastrutture digitali e logistiche delle merci - Priorità strategiche per Genova e per l'Italia", elaborazione della nota di approfondimento per il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione di un meeting bilaterale con il Presidente della Regione delle Fiandre,
- elaborazione di un rapporto sull'andamento macroeconomico e trasportistico nazionale di comunicazione alla Commissione Europea;
- redazione di 5 papers in materia di andamenti macroeconomici, infrastrutture di trasporto e logistica ed approfondimenti in ambito portualità e shipping, pubblicati sul sito societario;



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

- elaborazioni ed analisi dei fondamentali macroeconomici di lungo (2009-2018) e medio (2014-2019) periodo del Mezzogiorno versus i dati nazionali, dei fabbisogni di infrastrutture e servizi di trasporto nel Mezzogiorno e relativi impatti degli investimenti, sintetizzate nella presentazione "Logistica, infrastrutture e trasporti nel Mezzogiorno" pubblicata sul sito internet societario
- redazione di contributi tra cui la parte andamenti macroeconomici e trasportistici nazionali inseriti nella relazione annuale presentata e pubblicata il 16 luglio 2019 in occasione dell'Annual Meeting 2019 di Assarmatori; contributo per quel che concerne i paragrafi relativi all'analisi degli impatti economici e sociali degli investimenti in infrastrutture al documento "Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia" – II° edizione, 2019, presentato e pubblicato in occasione del V° Forum internazionale del trasporto e della logistica di Confcommercio-Conftrasporto a Cernobbio ad ottobre 2019; contributo statistico ad uno studio realizzato dal centro di ricerca ALIS circa l'andamento e la rilevanza del settore trasporti e logistica nell'economia di Sicilia e Sardegna, con un focus particolare sui flussi di Autostrade del Mare tra aree insulari e continente;
- con riferimento al Memorandum sull'economia marittima tra Italia ed Egitto stipulato nel corso del 2019, RAM ha partecipato alle riunioni effettuate presso il MAE e, a tal proposito, ha predisposto un rapporto organico sullo stato dell'arte dei traffici marittimi tra Italia ed Egitto, una nota sintetica riportante la principale problematica e criticità riscontrata per il pieno sviluppo delle relazioni marittime tra i due paesi, ed infine, ha proposto dei contributi da inserire all'interno della bozza finale di memorandum.

ii) Assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale

Nel corso del 2019 RAM ha fornito il proprio supporto alla Conferenza Nazionale, anche sulla base di quanto previsto dal "correttivo porti" D.Lgs. 232/2017, attraverso le seguenti attività:

- assistenza e partecipazione alla Conferenza del 23/01/2019 con redazione del verbale;
- elaborazione di contenuti sui dati di traffico delle AdSP italiane e partecipazione a due riunioni tecniche coordinate dal Gabinetto del Ministro e vertenti sulla raccolta di elementi per strutturare la risposta del Governo alla decisione dell'8 gennaio 2019 adottata nel procedimento SA.38399 in cui la Commissione Europea ha concluso che l'esenzione per le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) dall'imposta sul reddito delle società di cui agli artt. 72 e ss. del TUIR costituisce un aiuto di Stato incompatibile ai sensi dell'art. 107(1) TFUE;
- aggiornamento e definizione del nuovo tracciato del Fascicolo del porto in accordo con il DIPE che alimenta il portale OpenCantieri;



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.****iii) Altre Attività**

In aggiunta a quanto sopra esposto, RAM ha altresì svolto nel corso del 2019 specifiche attività di assistenza tecnica al Ministero nelle seguenti materie:

- verifica e sistemizzazione dei dati comunicati dalle ADSP secondo il sistema informatico di monitoraggio trimestrale dei dati di traffico (portuale e con l'hinterland), dei dati amministrativo-contabili delle AdSP e dei dati relativi agli investimenti in programmazione ed in esecuzione nel sedime portuale elaborato da RAM per i primi 3 trimestri del 2019 e l'ultimo trimestre del 2018;
- attività di supporto all'analisi dei bilanci 2018 delle società partecipate e/o vigilate;
- attività di supporto alla verifica tecnico-contabile per i progetti cofinanziati ai sensi della Legge 190/2014, art. 1 comma 357, e del DM 10 giugno 2015 come modificato dal DM 25 agosto 2015 facenti capo al Ministero;
- progettazione ed elaborazione, anche tramite supporto informatico esterno, di un sistema software, basato su tecnologia web, per la gestione dei dati per il rilascio delle tessere di libero accesso nei porti nazionali agli operatori marittimi e di un sistema informatico per la gestione delle procedure relative al registro navale internazionale, ordinario e speciale di iscrizione delle navi;
- organizzazione e tutoraggio del corso di formazione ai dipendenti del Ministero articolato in 5 moduli per un totale di 104 ore erogate in materia di economia dei trasporti, finanziamenti europei per le infrastrutture di trasporto, tecniche di valutazione degli investimenti pubblici, modellistica dei trasporti, corsi di certificazione su sistemi di gestione per la qualità ISO 9001:2015 e su attività di verifica delle condizioni PMR sulle navi.

A.5) Convenzione MIT/Struttura tecnica di Missione e RAM per l'elaborazione del Piano dei trasporti della Regione Molise e per la pubblicazione del bando di gara a gestore unico dei servizi TPL su gomma

Nel corso del 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottoscritto con la Regione Molise un accordo istituzionale ex art. 15 della Legge 7 Agosto 1990 n. 241 ss.mm.ii. avente ad oggetto la collaborazione tra le amministrazioni pubbliche sopra menzionate per la predisposizione e l'elaborazione del Piano della mobilità e dei trasporti della Regione Molise, in accordo alle linee guida approvate con delibera di giunta regionale n. 469 del 15.10.2018, ed il Piano dei servizi minimi del trasporto pubblico locale regionale, sulla base di quanto disciplinato alla delibera di giunta regionale n. 559 del 14.12.2018. In tale



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

ambito, con Convenzione prot. MIT 1661 del 20.09.2019 sottoscritta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società RAM, si prevede che il Ministero si avvalga di RAM quale organismo in house per il supporto e l'assistenza tecnica specialistica per lo svolgimento di suddette attività.

Il Gruppo di lavoro coadiuvato da esperti trasportistici, economico-finanziari e legali nel corso dell'ultimo trimestre del 2019 si è concentrato nella preparazione della documentazione preparatoria all'indizione della gara a gestore unico dei servizi di trasporto extraurbano su gomma, come richiesto dalla committenza. Più specificatamente, sono stati raccolti i dati disponibili sui servizi e domanda attuale del TPL regionale, è stata effettuata un'analisi dell'offerta ed una stima della domanda di mobilità sul TPL regionale, individuando anche possibili aree a domanda debole, è stata fornita assistenza legale circa la procedura di consultazione con gli operatori di cui alla delibera 49/2015 ART e la redazione del documento finalizzato all'individuazione dei lotti di affidamento ai sensi della delibera ART 48/2017, la predisposizione della relazione di cui all'art. 34 DL 179/2012 ed assistenza in materia di presentazione di modifiche legislative alla legge regionale 19/2000. In aggiunta a ciò, sono stati elaborate note circa le ragioni tecnico-economiche a favore dei due lotti di affidamento, una relazione tecnica contenente la metodologia di calcolo dei costi standard e la determinazione dei corrispettivi di gara presentati all'ART.

* * *

B) Attività di promozione e comunicazione istituzionale**B) Attività di promozione e comunicazione istituzionale**

A supporto dell'evoluzione della mission di RAM, ormai presente e impegnata in numerose attività, in particolare al fianco delle diverse strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la comunicazione assume da sempre un ruolo fondamentale per la diffusione dei progetti, dei risultati, delle iniziative intraprese e per la promozione del settore dei trasporti e della logistica.

Proprio per rendere capillare la diffusione delle informazioni, anche nell'annualità 2019, sono stati utilizzati diversi strumenti di comunicazione: dalla stampa ai convegni, dai video al portale web ai social network. Un lavoro che necessariamente si è svolto in sinergia con tutti i settori aziendali interessati dai vari progetti, sia europei che nazionali, di cui RAM è, come detto, partner o implementing body.



A tal proposito, un progetto che va sicuramente menzionato è quello relativo alla "Campagna di guida sicura ed ecosostenibile per l'autotrasporto" promosso dal Comitato Centrale per l'Albo Nazionale

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

Autotrasporto (MIT) in collaborazione con RAM e per il quale è stato organizzato un primo evento di lancio in occasione della fiera Transpotec che si è svolta a Verona dal 21 al 24 febbraio 2019.

Strumento di comunicazione ormai consolidato è il sito web istituzionale www.ramspa.it, per il quale, oltre al costante aggiornamento delle sezioni "In primo piano", "Appuntamenti" e "Parlano di noi", è stata necessaria una "ristrutturazione" sia della home page che delle singole sezioni tematiche, anche a seguito di una riorganizzazione dei settori della Società.

Un continuo e attento aggiornamento, inoltre, ha interessato la sezione del portale dedicata all'"Amministrazione trasparente", sulla base degli input del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, in accordo con l'Organismo di Vigilanza e con il coordinamento delle risorse interne e esterne coinvolte. Tale aggiornamento è dettato dagli obblighi in materia di trasparenza ai sensi del D. Lgs. 33/2013.

Come di consueto, anche per l'esercizio 2019, a livello nazionale, RAM ha svolto la propria attività di comunicazione e promozione pubblicando articoli e interviste su riviste di settore e, in occasione dei diversi eventi organizzati dalla Società o ai quali RAM ha partecipato, sono stati diffusi alcuni comunicati stampa.

Nel corso dell'anno, inoltre, l'Amministratore Unico e il Direttore Operativo hanno preso parte, per conto e in nome della Società, a numerosi e importanti convegni, insieme a professionisti e operatori del trasporto marittimo, del settore porti e logistica nazionali e internazionali.

Con l'obiettivo di monitorare tutte le diverse iniziative di incontro e discussione istituzionale e non, attinenti ai temi di interesse della Società, è continuata, nel 2019, la redazione della newsletter interna periodica dal titolo "RAM Informa" strutturata in 3 sezioni nelle quali le notizie vengono classificate in "In primissimo piano", "Dall'Italia" e "Dall'Europa".



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

A livello di comunicazione interna aziendale, al fine di promuovere una cultura della dematerializzazione, è proseguita l'implementazione del progetto della intranet aziendale, volta all'informatizzazione di alcuni processi in ambito HR e alla creazione di un'area, sia informativa che documentale, digitale. Nello specifico, la seconda fase di questo progetto ha previsto la creazione di un'area riservata a ciascun dipendente, accessibile dal sito istituzionale www.ramspa.it.

* * *

C) Gestione operativa degli incentivi connessi al Programma "Autostrade del mare"

INCENTIVI PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI

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

L'obiettivo è di accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore dell'autotrasporto di merci, allo scopo di promuovere lo sviluppo della competitività, l'innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro, mediante azioni di formazione generale o specifica, promosse dalle imprese di autotrasporto di merci o dai loro raggruppamenti.

Sulla base di quanto previsto dalla Convenzione prot. 130 del 10 ottobre 2016 stipulata tra il Ministero e la RAM, quest'ultima si è occupata della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per la settima edizione di cui al D.M. 9 giugno 2016 n. 208.

In particolare, dopo aver effettuato l'istruttoria sull'ammissibilità delle domande n. 368 acquisite dal Portale dell'Automobilista, i controlli per accertare l'effettività dei corsi di formazione ammessi all'incentivo e l'istruttoria sui costi rendicontati dalle imprese ammesse all'incentivo, la RAM ha continuato a prestare supporto al Ministero e assistenza agli istanti in tutte le fasi relative ai pagamenti dei contributi nonché nella chiusura del procedimento amministrativo.

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo 7 settembre 2017 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM prot. 124 del 31 marzo 2017,

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

quest'ultima si occupa della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per l'ottava edizione di cui al D.M. 7 luglio 2017 n. 348.

Anche per questa edizione di incentivo, successivamente all'istruttoria sull'ammissibilità delle n. 223 domande acquisite dal Portale ed ai controlli per accertare l'effettività dei corsi di formazione ammessi all'incentivo, la RAM ha svolto, secondo la Procedura Operativa approvata dal Ministero, l'istruttoria delle rendicontazioni acquisite.

La RAM continua a prestare assistenza e supporto al Ministero e agli istanti in tutte le fasi relative ai pagamenti dei contributi nonché nella chiusura del procedimento amministrativo.

Inoltre, secondo quanto previsto dall'Atto Attuativo n. 105 del 25 ottobre 2018 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM prot. 124 del 31 marzo 2017, quest'ultima si occupa della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per la nona edizione di cui al D.M. n. 237 dell'8 maggio 2018.

La RAM ha effettuato l'istruttoria sulle n. 140 domande acquisite dal Portale ed ha concluso i controlli in loco per verificare l'effettività dei corsi di formazione ammessi all'incentivo. E' in corso l'istruttoria sulle rendicontazioni dei corsi ammessi all'incentivo.

Con l'Atto Attuativo del 16 dicembre 2019 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM è stata affidata a quest'ultima la gestione della decima edizione dell'incentivo alla formazione professionale dei cui al D.M. 22 luglio 2019 n. 337. Per questa annualità la RAM ha collaborato con il MIT per la stesura del decreto in quanto, poiché non è stato possibile aggiornare i requisiti della Piattaforma informatica con la nuova annualità, si è dovuto necessariamente prevedere un meccanismo di presentazione di domande tramite apposito indirizzo di posta elettronica certificata.

Il termine per la presentazione delle domande è scaduto il 13 dicembre 2019, sono pervenute n. 130 pec, tutte in corso di lavorazione.

Prosegue, inoltre, per tutte le edizioni dell'incentivo alla formazione professionale il lavoro di Help Desk a favore dei beneficiari del provvedimento, attraverso la gestione di un servizio di posta elettronica dedicato (incentivoformazione@ramspa.it nonché tramite pec ram.incentivi@pec.it). Il servizio di segreteria tecnica è rivolto a tutti gli interessati del settore dell'autotrasporto e fornisce un'assistenza costante agli utenti.

INCENTIVI A FAVORE DI INVESTIMENTI NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI

Sulla base di quanto previsto dalla Convenzione prot. 130 del 10 ottobre 2016 stipulata tra il Ministero e la RAM, quest'ultima si occupa anche della gestione operativa dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 19 luglio 2016 n. 243. Tale edizione di incentivo non risulta ancora conclusa in quanto, avverso il predetto decreto l'A.I.R.A. (Associazione Industriale Riciclatori Auto) ha proposto ricorso al TAR, lamentando



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

l'illegittimità della misura nel punto in cui, in luogo della rottamazione, prevedeva l'erogazione di incentivi a fronte della radiazione dei veicoli obsoleti e indicati come da esportare nei Paesi ubicati al di fuori dell'Unione Europea. Con sentenza n. 09624/2017 ha accolto parzialmente detto ricorso e avverso detta sentenza il Ministero ha conferito mandato all'impugnativa. Su tale punto si è in attesa della sentenza del Consiglio di Stato. Pertanto, delle n. 1.566 istanze presentate n. 992 sono state istruite e n. 574 sono sospese alla predetta sentenza.

Sulla base dell'Atto Attuativo stipulato in data 7 settembre 2017 il MIT ha affidato alla RAM la gestione della quarta edizione di questo incentivo (D.M. 20 giugno 2017 n. 305) per la quale sono pervenute, attraverso il portale dell'Automobilista, n. 2.051 domande di accesso al contributo.

La RAM nel corso dell'annualità 2019 ha effettuato l'attività istruttoria su tutte le predette istanze con il seguente esito:

- n. 1.977 istanze finanziabili;
- n. 5 rinunce;
- n. 69 istanze in stato di preavviso di rigetto.

Sulla base di quanto previsto dall' Atto Attuativo n. 106 del 25 ottobre 2018 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM prot. 124 del 31 marzo 2017, quest'ultima si occupa della gestione operativa della quinta edizione dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 20 aprile 2018 n. 221. Le domande di accesso al contributo sono state presentate, tramite il Portale dell'Automobilista, nel periodo che va dal 17 luglio 2018 al 15 aprile 2019.

Con l'Atto attuativo del 16 dicembre 2019 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM prot. 124 del 31 marzo 2017, è stata affidata alla RAM la gestione della sesta edizione dell'incentivo investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 22 luglio 2019 n. 336.

Per tale edizione di incentivo il decreto di riferimento ha previsto un diverso meccanismo di presentazione delle domande con un effetto di prenotazione delle risorse attraverso l'aggiornamento di appositi contatori relativi alle tipologie di investimento ritenute ammissibili. A tal fine, poiché non è stato possibile realizzare tale meccanismo attraverso la piattaforma presente sul Portale dell'Automobilista, la RAM si è attivata per l'ideazione e la messa a punto di una piattaforma informatica che consentisse di inoltrare le domande di accesso al contributo, nelle tempistiche e secondo le nuove modalità di cui al D.M. 22 luglio 2019 n. 336.

I termini per la presentazione delle domande attraverso la predetta piattaforma informatica incentivi della RAM sono scaduti nel mese di aprile 2020 ed è in corso la fase di



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

rendicontazione che dovrà essere completata da parte dei beneficiari entro il mese di giugno 2020.

Per tutte le annualità dell'incentivo investimenti la RAM collabora con il Ministero per le verifiche al CED delle targhe dei mezzi risultati ammissibili e con le procedure dei pagamenti attivate dal Ministero.

Inoltre, la RAM sta collaborando con il MIT e svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica (incentivoinvestimenti@ramspa.it) nonché tramite pec ram.investimenti@pec.it; ram.investimenti2019@legalmail.it).

INCENTIVO FERROBONUS

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 125 del 14 luglio 2017 (Regolamento Ferrobonus) attuato con Decreto Dirigenziale n. 89 del 17 agosto 2017 e prorogato con Decreto Dirigenziale n. 106 del 10 ottobre 2017, sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 26 settembre 2017 dell'Accordo di Servizio prot. 124 del 31 marzo 2017 la RAM si occupa della gestione operativa dei contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e/o in partenza in Italia dai nodi logistici e portuali, il c.d. "Ferrobonus".

Nello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla seconda annualità, la RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica di n. 56 rendicontazioni pervenute alla casella PEC incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Ad esito di tali attività n. 55 sono le istanze risultate finanziabili. Per tali istanze la RAM ha provveduto ad effettuare il calcolo del contributo e, come richiesto dal Ministero, delle relative percorrenze regionali ai fini del calcolo dell'incentivo regionale.

Inoltre, come richiesto dal Ministero, in aggiunta alla consueta assistenza al Ministero ed alle imprese nella fase dei pagamenti e di chiusura del procedimento, la RAM ha effettuato la registrazione della misura in oggetto e delle imprese beneficiarie sul Portale degli Aiuti di Stato.

La RAM sta collaborando con il MIT e svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica (ferrobonus@ramspa.it) nonché tramite pec ferrobonus@pec.it).

INCENTIVO MAREBONUS

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 176 del 13 settembre 2017 (Regolamento Marebonus) attuato con Decreto Dirigenziale del 13 dicembre 2017, sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 22 dicembre 2017 dell'Accordo di Servizio prot. 124 del 31 marzo 2017 la RAM si occupa della gestione operativa dei contributi per l'attuazione di

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e/o partenza da porti situati in Italia che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea e dei Paesi dello Spazio Economico europeo, il c.d. "Marebonus".

Come previsto dalla Procedura Operativa predisposta dalla RAM ed approvata dal Ministero, la RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica di n. 41 servizi marittimi oggetto di rendicontazione pervenute alla casella PEC incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Tale fase di lavoro è terminata definitivamente nel mese di luglio 2019 a seguito delle visite ispettive presso le sedi operative delle compagnie di navigazione beneficiarie.

Per tali istanze la RAM ha provveduto ad effettuare il calcolo del contributo fornendo continuo supporto agli Uffici preposti per le verifiche propedeutiche alla liquidazione dei contributi.

Inoltre, come richiesto dal Ministero, in aggiunta alla consueta assistenza al Ministero ed alle imprese nella fase dei pagamenti e di chiusura del procedimento, la RAM ha effettuato la registrazione della misura in oggetto e delle imprese beneficiarie sul Portale degli Aiuti di Stato.

La RAM sta collaborando con il MIT e svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica (marebonus@ramspa.it nonché tramite pec marebonus@pec.it).

INCENTIVO NORMA MERCI

Nel corso dell'annualità 2019, con riferimento all' incentivo "Norma merci" di cui alla legge n. 190 del 23 dicembre 2014 e ss. mm. ii, la RAM ha svolto l'istruttoria sulle istanze pervenute per l'annualità 2018. L'esito di tale istruttoria è stato comunicato al MIT al fine di consentire l'erogazione (modalità compensazione) da parte di RFI del contributo spettante alle singole imprese ferroviarie.

Inoltre, per quanto concerne le precedenti annualità, prese in carico dalla Direzione Generale competente, la RAM ha provveduto a completare le attività di istruttoria effettuando le attività di verifiche e monitoraggio previste dal decreto di riferimento (visite ispettive e controlli).

Ad esito di queste attività la RAM ha provveduto a predisporre la Relazione di finale per il MIT. La RAM ha altresì prestato supporto e collaborazione al Ministero per la richiesta della proroga (2020 – 2022) della misura incentivante in oggetto.



BILANCIO 2019

RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.

D) Progetto Campagna di Formazione per la guida sicura ed eco sostenibile

Il "MIT - Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'Autotrasporto di cose per conto di terzi" è impegnato in una azione di promozione e valorizzazione del settore dell'autotrasporto allo scopo di accrescere la professionalità e le conoscenze della categoria.

In tale contesto, il Comitato ha stipulato in data 6 Dicembre 2018, prot. 3717, una Convenzione con RAM per la realizzazione di una campagna di formazione che ha l'obiettivo di perfezionare le competenze e le conoscenze dei conducenti rispetto alle modalità di guida sicure ed ecosostenibili, nonché diffondere le migliori tecniche di guida in modo da determinare minori consumi, una corretta manutenzione del veicolo, una maggiore sicurezza stradale e conseguente sostenibilità ambientale. Con successivo Atto Aggiuntivo, sottoscritto dalle parti in data 28 dicembre 2018, prot. 3954, è stato definito lo stanziamento di ulteriori risorse per l'implementazione delle attività previste nella suddetta Convenzione.

A seguito dell'autorizzazione del Comitato prot. 132 del 14/01/2019, RAM ha dato avvio pertanto all'esecuzione delle attività relative alla Campagna di formazione.

Complessivamente è prevista la formazione ad un numero massimo di 4.260 autisti appartenenti alle imprese regolarmente iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori. Detta attività sarà articolata in due fasi: una prima fase di formazione teorica (su apposita piattaforma e-learning) propedeutica ad una seconda fase di formazione pratica (esercitazione di guida sicura mediante simulatore di livello tecnologico avanzato e di guida eco-sostenibile mediante prova su strada).

Nel dettaglio, nel corso dell'anno 2019 sono state implementate le seguenti attività.

In primo luogo, RAM ha curato e gestito tutte le fasi inerenti la procedura di gara per l'affidamento ad un operatore esterno qualificato del servizio di progettazione ed installazione della piattaforma informatica per l'espletamento della formazione teorica destinata ai conducenti delle imprese selezionate. La piattaforma, interattiva e modulare, è permanente; potrà pertanto essere successivamente utilizzata per ulteriori attività di formazione ed è attualmente operativa, in attesa dell'avvio dei corsi.

Una volta definiti i contenuti del percorso di formazione con la "Commissione di Indirizzo" istituita presso il Comitato, RAM, nel mese di Luglio 2019 ha avviato e gestito una procedura, ai sensi dell'art. 36, c. 2, lett. b) del Codice dei contratti, per l'affidamento relativo all'attività di realizzazione di due moduli formativi da 4 ore ciascuno, sulla guida sicura ed ecosostenibile, da inserire nella sopra citata piattaforma e-learning.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

Attualmente i moduli, realizzati in stretta sinergia con RAM e gli esperti coinvolti nella redazione, sono stati predisposti ed inseriti nella piattaforma permanente. A tal riguardo, l'avvio della formazione teorica è stato previsto per il mese di maggio 2020, anche a causa dei ritardi generati dall'emergenza sanitaria Covid-19 in corso.

Parallelamente, RAM ha provveduto a definire il bando rivolto alle imprese di autotrasporto per la selezione dei conducenti da formare. Il bando è stato pubblicato sul sito RAM in data 8 luglio 2019 ed è sempre consultabile al seguente link: <http://www.ramspa.it/cosa-facciamo/progetti-europei/nazionali>. RAM ha curato altresì l'attività istruttoria di ricezione, controllo ed archiviazione delle domande di partecipazione, nonché l'analisi statistica dei dati, finalizzata all'organizzazione e gestione delle attività formative (p.es. suddivisione in lotti territoriali, disponibilità dei mezzi aziendali). Si evidenzia che, a fine 2019, risultano selezionate n. 121 aziende di autotrasporto per un totale di 1.686 conducenti. I termini del bando di selezione rimangono aperti al fine di consentire l'incremento del numero delle imprese aderenti e dei conducenti da selezionare, fino al numero massimo previsto dalla convenzione.

Per quanto concerne la formazione pratica, nel periodo di riferimento della presente relazione, con il supporto di assistenza legale interamente dedicata al progetto, il Gruppo di Lavoro è stato impegnato nella redazione della documentazione di gara necessaria per la pubblicazione del bando della gara sopra soglia comunitaria relativa all'affidamento dei servizi di somministrazione pratica dei moduli formativi. Inoltre, ai sensi della normativa vigente, RAM ha gestito le procedure necessarie per il noleggio di una piattaforma di e-procurement per la gestione complessiva della procedura in via telematica. La pubblicazione del bando per l'affidamento dei servizi di formazione pratica è avvenuta nel 2020 e sono tuttora in corso le relative procedure.

RAM si è occupata inoltre dell'organizzazione dell'evento di lancio della campagna di formazione presso la Fiera Transpotec 2019, tenutasi a Verona dal 21 al 24 febbraio 2019. Nell'ambito di questo evento, in particolare, ha individuato l'operatore economico per il noleggio di un simulatore di guida camion da esporre presso lo stand dedicato. Inoltre, il Gruppo di lavoro si è occupato della realizzazione del video promozionale dell'iniziativa, proiettato nei giorni dell'evento nonché durante la presentazione del progetto svolta dal Direttore Operativo RAM in occasione del Convegno "*Sicurezza, formazione e regolarità: le sfide dell'autotrasporto italiano*" – 23 Febbraio 2019.

RAM ha partecipato inoltre, in data 15 marzo 2019, all'iniziativa promossa dal MIT sulla sicurezza stradale e la mobilità sostenibile dal titolo "Settimana dell'Amministrazione aperta", svoltasi a Roma in piazza di Porta Pia, garantendo, presso lo stand predisposto dal Comitato, la presenza di un simulatore di guida camion e la diffusione del relativo materiale promozionale, allo scopo di informare la cittadinanza sulle finalità della campagna di



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

formazione e sull'impegno dell'Amministrazione riguardo i temi della sicurezza e della guida ecosostenibile.

6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2019 si chiude con un utile pari a **391.098 Euro**, al netto delle imposte. Tale utile, come già anticipato al paragrafo 1 della presente Relazione, mostra un significativo incremento rispetto all'utile registrato nell'esercizio precedente (+ 68,5%).

Tale risultato, come già ampiamente descritto in precedenza, è ascrivibile all'intensa attività di consolidamento della Società compiuta dall'Organo Amministrativo con l'attivo supporto del Direttore Operativo e di tutti i dipendenti, in stretta collaborazione con il MIT.

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali firmati con il MIT e dagli introiti derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a **3.146.282 Euro** (+ 4,2% rispetto al 2018), mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **2.589.361 Euro** (- 2,8% rispetto al 2018). Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è pari a **563.012 Euro**.

Sono state attivate le procedure previste per la fatturazione delle rimanenze per lavori in corso relative alle diverse commesse con il MIT, mentre per la rendicontazione dei costi inerenti ai progetti europei si procede seguendo le procedure di rendicontazione previste per tali programmi.

Le rendicontazioni per le diverse attività svolte trovano, comunque, ampia copertura nei rispettivi budget di progetto già approvati dalle competenti istituzioni.

Le risorse disponibili per le attività da svolgere nell'anno 2020, così come risulta anche dalla già menzionata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 14/2020, Prot. n. 1017, del 27 marzo 2020, ammontano a complessivi quasi **7,5 milioni di Euro**.

Sul versante della liquidità, la disponibilità derivante dai pagamenti effettuati dal MIT consente di svolgere le attività senza dover ricorrere ad alcuna esposizione bancaria, anche se i crescenti costi fissi derivanti dall'implementazione dell'organico societario, unitamente a quelli conseguenti al pur ridotto ricorso a collaborazioni esterne, e l'altalenante andamento dei pagamenti da parte della committenza hanno progressivamente modificato gli equilibri di cassa della Società, generando la necessità di una maggiore attenzione al sistema delle entrate e delle uscite anche in termini di previsioni dei relativi flussi. Tale necessità è stata anche stigmatizzata attraverso il ricorso alla fatturazione di acconti su atti convenzionali, ove previsto.

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

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Valore della produzione	1.404.852	1.574.270	2.073.839	2.737.600	3.018.097	3.146.282
Costi della produzione	1.451.775	1.497.545	1.939.260	2.365.520	2.663.589	2.589.361
Risultato dell'esercizio	-96.591	42.144	79.525	250.282	232.036	391.098
Crediti	984.304	683.856	623.779	628.970	238.783	742.344
Disponibilità liquide	1.752.349	1.159.347	1.092.890	1.779.195	1.338.844	2.064.137
Debiti	1.790.654	1.049.608	1.565.596	2.260.654	2.622.470	2.823.846
INDICE DI LIQUIDITA'	2,22	3,35	2,58	2,60	2,47	2,50
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,20	1,76	1,11	1,21	0,81	1,09
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,57	0,65	0,57	0,49	0,48	0,49

7. Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016

Con riferimento agli adempimenti previsti all'Articolo 19, comma 5, del Decreto Legislativo n. 175/2016, l'Azionista ha inviato alla RAM sul finire dell'esercizio 2017 una direttiva in merito agli obiettivi di contenimento dei costi da perseguire per il triennio 2017-2019; sulla base degli obiettivi riscontri della Società, il Ministero dell'Economia, con nota del 21 dicembre 2017 ha rideterminato tali obiettivi, tenendo conto delle peculiari caratteristiche gestionali della Società, ovvero della rilevante componente di commesse riconosciute "al costo" sul totale del valore della produzione aziendale.

Riguardo al dettaglio di tali obiettivi, si rimanda a quanto analiticamente riportato nel paragrafo 7 della Relazione al Bilancio per l'esercizio 2017.

In sintesi, al fine di identificare il criterio per l'efficientamento ed il contenimento dei costi operativi, da applicare a partire dall'esercizio 2017, si è ritenuto di fissare tali obiettivi in funzione dell'incidenza dei costi sul valore della produzione, sulla base delle risultanze del bilancio dell'esercizio precedente. Pertanto, in ciascun esercizio:

- o nel caso di una variazione in aumento del valore della produzione rispetto al valore dell'esercizio precedente, l'incidenza dei costi operativi sullo stesso dovrà diminuire, in funzione dell'aumento del valore della produzione, nell'ordine dell'1 per mille e con un minimo dello 0,5 per mille. Al fine di individuare in maniera puntuale l'obiettivo di efficientamento è previsto l'utilizzo della seguente formula:

$$\frac{CO_t}{VP_t} \leq \frac{CO_{t-1}}{VP_{t-1}} - \frac{CO_{t-1}}{VP_{t-1}} * \left[X + \frac{(VP_t - VP_{t-1})/VP_{t-1}}{0,1} * X \right] \text{ con } X = 1 \text{ per mille nel 2017 e 2,5 per mille per gli anni 2018 e 2019}$$

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

- o nel caso di una variazione in diminuzione del valore della produzione rispetto al valore dell'esercizio precedente, i costi operativi dovranno ridursi in misura tale da lasciare almeno invariata l'incidenza degli stessi sul valore della produzione.

Per quanto riguarda nello specifico il contenimento dei costi per il personale, ricordando che la Società ha iniziato ad avere una dotazione organica di personale assunto a tempo indeterminato solo a partire dal secondo semestre dell'anno 2015, si è intervenuti in particolare mantenendo sui minimi contrattuali le retribuzioni dei dipendenti, escludendo ogni forma di superminimo, indennità di funzione, assegni ad personam o una tantum nonché introducendo meccanismi di estremo contingentamento del ricorso al lavoro straordinario e riducendo al massimo tutti i costi fissi ed organizzativi.

Con riferimento ai parametri operativi, pertanto, tenendo conto di quanto disposto dall'Azionista, la situazione della RAM per l'anno 2019 risulta la seguente:

VOCI	2016	2017	2018	2019
Ricavi da conto economico	+2.071.521	+2.737.600	+3.084.618	3.251.095
Retti fidej		(122.422)	(75.000)	(117.061)
Valore Produzione complessiva	+2.071.521	+2.615.178	+3.009.618	+3.134.034
Servizi del personale sui progetti europei	(257.463)	(207.158)	(232.649)	(186.442)
Forniture, Viaggi e trasferte non eligibili	(521.378)	(1.220.150)	(1.193.932)	(919.356)
VALORE PRODUZIONE ELIGIBILE	+1.292.680	+1.187.870	+1.583.037	+2.028.236
Costi del personale eligibili	+590.719	+650.545	+868.898	+986.520
Forniture, viaggi e trasferte eligibili	+459.508	+288.656	+370.677	+503.823
Meno: ammortamenti	(14.258)	(10.466)	(10.367)	(6.093)
Meno: oneri di gestione	(3.138)	(4.167)	(2.377)	(2.968)
Meno: oneri straordinari e finanziari			(42.083)	(22.021)
TOTALE COSTI ELIGIBILI	+1.032.831	+924.568	+1.184.748	+1.459.261
rapporto costi eligibili / ricavi eligibili	79,90%	77,83%	74,84%	71,95%
Rapporto efficientamento dei costi		79,88%	76,99%	74,13%

Nei termini di cui alla formula precedentemente riportata, il rispetto dell'obiettivo determinato dall'Azionista può essere così espresso:

$$\begin{aligned}
 \frac{1.459.261}{2.028.236} &\leq \frac{1.184.748}{1.583.037} - \frac{1.184.748}{1.583.037} \times \left[0.0025 + \frac{(2.028.236 - 1.583.037)}{1.583.037} \times 0.0025 \right] = \\
 &= 0.7195 \leq 0.7484 - 0.7484 \times \left[0.0025 + \frac{0.2812}{0.1} \times 0.0025 \right] = \\
 &= 0.7195 \leq 0.7484 - 0.7484 \times 0.0095 = \\
 &= 0.7195 \leq 0.7413
 \end{aligned}$$

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.p.A.**

L'obiettivo per l'anno 2019, dunque, appare pienamente conseguito.

Infine, si sottolinea che:

- gli atti convenzionali con il Ministero prevedono la redazione di un preventivo, la cui congruità è valutata dalla Direzione Generale competente del Ministero, e sono sottoposti al controllo preventivo degli Organi di controllo istituzionali;
- Il bilancio di esercizio è sottoposto a revisione contabile da parte di una società di revisione;
- le rendicontazioni delle Convenzioni e dei progetti europei sono sottoposte preventivamente a revisione da parte di revisori esterni indipendenti e, in seconda battuta, alla valutazione degli organismi ministeriali e comunitari competenti.

Conseguentemente, appare ulteriormente assicurato un puntuale controllo sugli aggregati contabili e sulle singole voci di costo e di ricavo della Società.

Alla data di stesura della presente Relazione non risulta ancora pervenuto da parte dell'Azionista un aggiornamento relativamente agli obiettivi da conseguire per il triennio 2020-2022.

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

Come già menzionato nel paragrafo 1 della presente relazione, ad esito dell'espletamento delle procedure di gara previste dalla normativa vigente, l'Assemblea del 14 gennaio 2020, su proposta del Collegio Sindacale, ha deliberato l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2019/2021 alla Società KPMG S.p.A.

In data 17 gennaio 2020 la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato la Direttiva sul programma delle attività della Società per il triennio 2019-2021.

In data 20 gennaio 2020 è stato firmato l'Atto Attuativo, a valere sull'Accordo Quadro triennale firmato con il Ministero il 31 marzo 2017, con la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne a valere sull'anno 2020 per 2.000.000 Euro.

Ad esito dell'espletamento di apposita procedura ad evidenza pubblica, in data 3 febbraio 2020 è stato nominato il nuovo Organismo di Vigilanza monocratico, Avv. Andrea Lo Gaglio.

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2020-2022 e sta predisponendo il nuovo Modello 231 aggiornato sulla base della più recente normativa.

Con Decreto del 12 marzo 2020 sono state definite le procedure di dettaglio per l'esercizio del controllo analogo della Società da parte del Ministero, prevedendosi a tal fine l'istituzione di un apposito Comitato per il controllo analogo.

BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.**

In data 16 aprile 2020 la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti ha firmato con RAM il nuovo Accordo di servizio di durata triennale, il precedente – firmato nel mese di marzo 2017 – giungendo a scadenza.

Sono stati firmati tra RAM e Ministero nuovi atti convenzionali relativi ad assistenza tecnica al Comitato centrale per l'Albo dell'autotrasporto ed alla Struttura Tecnica di Missione.

A fronte dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 che ha colpito il Paese a partire dal mese di marzo 2020, RAM ha comunque sempre garantito la piena continuità operativa ed aziendale. In linea con le disposizioni delle autorità governative e sempre di concerto con il Ministero ospitante, la Società ha dato luogo a tutti gli interventi opportuni e necessari per contenere il rischio di contagio, in particolare attivando la modalità di lavoro agile per i propri dipendenti ai sensi di quanto previsto dall'art. 87 del DPCM del 17 marzo 2020.

Alla data di redazione della presente Relazione, RAM non ha usufruito della moratoria di cui all'art. 56 del D.L. 18/2020.

9. La prevedibile evoluzione della gestione

Nel medio-lungo periodo continueranno a porsi alcune tematiche di estrema importanza per la RAM, che andranno sviluppate in stretta connessione con il percorso di attuazione delle politiche e delle strategie adottate in materia di infrastrutture, logistica e trasporti dal Governo e portate avanti, in particolare, dal Ministero. Le numerose linee di attività sviluppate, infatti, in sinergia con le iniziative condotte dal Ministero, richiederanno un adeguamento nei meccanismi della governance societaria e di consolidamento della struttura operativa, considerando la mole di impegni cui la Società viene sempre più chiamata ad assolvere a supporto delle diverse Direzioni Generali.

In tale ambito, peraltro, una particolare rilevanza assumerà il Piano organizzativo e funzionale triennale, previsto dal sopra citato Decreto del 12 marzo 2020 ed in fase di avvio di elaborazione, al cui interno dovranno trovare declinazione i predetti adeguamenti societari, da concordare con il Ministero per una più agevole ed immediata attuazione in conformità con la normativa vigente.

Dal punto di vista organizzativo e gestionale, chiaramente, le direttive ricevute dall'Azionista costituiranno un costante riferimento anche operativo, pur nella consapevolezza del ruolo di affiancamento richiesto dal Ministero vigilante anche attraverso la Direttiva prevista dallo Statuto.

Infine, l'evoluzione dell'emergenza sanitaria Covid-19 porrà inevitabilmente riflessi di vario genere anche sulle attività della Società, anche se al momento non risulta agevole determinarne verso ed intensità. Ad esempio, l'accresciuto utilizzo della modalità di lavoro agile per i dipendenti certamente costituirà un punto di riferimento di cui tenere conto. Così come le deroghe amministrative e procedurali stabilite dalle istituzioni potranno influire su tempi e modi di conduzione di alcune linee di attività.



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.****10. Rapporti con le parti correlate**

Le interrelazioni tra la Società e le eventuali parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata alle normali condizioni di mercato.

Per quanto riguarda i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come già ampiamente descritto nella presente Relazione, essi sono regolati dallo Statuto e dalle Convenzioni stipulate e registrate dagli Organi di controllo.

Con riferimento ai crediti, ai debiti, ai costi ed ai ricavi con il MEF e il MIT, si rimanda alla Nota Integrativa nei rispettivi commenti alle poste di bilancio.

11. Fattori di rischio

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, al fine di rappresentare un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della Società e dell'andamento della gestione si integra la presente Relazione come segue.

L'entità e la struttura della Società sono adeguate alla complessità degli affari gestiti.

Gli indicatori di cui al punto 6 della presente relazione sono rappresentativi di una chiara solidità complessiva della Società ed ai sensi dell'art. 2428, comma 2, 6 bis, l'analisi della situazione finanziaria della Società evidenzia una oggettiva assenza di rischi finanziari.

Come già più volte rimarcato, l'evolversi dell'emergenza sanitaria Covid-19 potrà comportare modifiche nella tempistica di svolgimento di alcune linee progettuali convenzionate nonché differimento di pagamenti/incassi previsti, anche se al momento, sulla base delle informazioni disponibili, non è possibile determinarli con ragionevole certezza.

La Società, pur godendo della concessione di potenziali linee di credito, non è esposta finanziariamente.

Si evidenzia infine che non sono in corso indagini e/o procedimenti di natura penale, civile o amministrativa dai quali possano discendere per la Società passività o perdite ovvero elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

12. Attività di ricerca e sviluppo

Nessuna attività è stata svolta nell'esercizio a tale titolo, ad eccezione delle ordinarie fasi di approfondimento ed analisi di base inerenti al comparto delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti nonché al programma "Autostrade del Mare" (ricerca statistica, elaborazione di dati, etc.).



BILANCIO 2019**RAM - LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI S.P.A.****13. Altre informazioni**

La Società non ha partecipazioni in altre società, anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona, né è titolare di azioni proprie.

Per quanto previsto ai sensi dell'art. 2428 del codice civile e non dettagliato nella presente Relazione sulla Gestione, si rimanda a quanto indicato in Nota Integrativa.

14. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Si propone di destinare a utili portati a nuovo l'utile netto dell'esercizio 2019, ammontante a **391.098 Euro**, come indicato in Nota Integrativa.

L'Amministratore Unico

Ennio Cascetta





180150173190