

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XIX LEGISLATURA

---

Doc. XV  
n. 169

## **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 SOCIETÀ PER AZIONI  
(RAM LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SPA)**

(Esercizio 2021)

---

**Comunicata alla Presidenza il 10 gennaio 2024**

---





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.)

2021

Relatore: Consigliere Francesco Vitiello

Ha collaborato  
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati  
Maria Grazia Vanti



## CORTE DEI CONTI

### SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 12 dicembre 2023,

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 n. 259 del 1958;

visto il bilancio dell'esercizio finanziario 2021 di RAM s.p.a., 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 2021;

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 di amministrazione e di controllo - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;



# CORTE DEI CONTI

---

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 2021 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - della 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., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE  
*Francesco Vitiello*  
firmato digitalmente

PRESIDENTE F.F.  
*Alfredo Grasselli*  
firmato digitalmente

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 .....	5
2. GLI ORGANI.....	9
2.1 L'Assemblea, l'Amministratore unico e il Collegio dei sindaci .....	9
2.2 I compensi degli organi.....	10
3. LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA E LE RISORSE UMANE.....	11
3.1 La struttura aziendale. Le risorse umane e il costo del personale.....	11
3.2 Le consulenze .....	14
3.3 Il controllo di gestione e l' <i>internal auditing</i> .....	17
3.4 Prevenzione della corruzione e trasparenza .....	18
4. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE .....	19
4.1 Monitoraggio delle politiche euromediterranee.....	19
4.2 La pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti e della logistica .....	20
4.3 Le attività di promozione e attuazione del programma "Autostrade del Mare" attraverso i progetti europei .....	21
4.4 Le attività di segreteria tecnica per l'implementazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica .....	22
4.5 Le attività di assistenza tecnica alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità del sistema portuale .....	23
4.6 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 .....	23
4.7 Convenzione tra la Struttura tecnica di missione e RAM, per il supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica.....	24
4.8 La gestione operativa degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci.....	24
4.8.1 <i>Incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto</i> .....	24
4.8.2 <i>Incentivo "Marebonus"</i> .....	25
4.8.3 <i>Incentivo "Norma merci"</i> .....	25
4.8.4 <i>Incentivi a favore del rinnovo parco veicolare</i> .....	25
4.8.5 <i>Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime (cd "Idrobonus")</i> .....	26
5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	27
5.1 Il <i>budget</i> e il bilancio d'esercizio 2021 .....	27
5.2 La gestione patrimoniale.....	28
5.3 Il conto economico .....	32
5.4 La gestione finanziaria .....	35
5.5 Il contenimento dei costi operativi per il biennio 2020 -2021. Gli adempimenti relativi al decreto legislativo n. 175 del 2016.....	38
6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	40

## INDICE TABELLE

Tabella 1 - Compensi degli organi.....	10
Tabella 2 - Unità di personale in servizio .....	11
Tabella 3 - Voci di costo del personale al 31 dicembre.....	12
Tabella 4 - Costo complessivo del personale .....	13
Tabella 5 - Costo delle consulenze .....	16
Tabella 6 - Stato patrimoniale (attivo).....	28
Tabella 7 - Crediti iscritti nell'attivo circolante 2021 .....	29
Tabella 8 - Stato patrimoniale (passivo) .....	30
Tabella 9 - Debiti .....	31
Tabella 10 - Conto economico .....	33
Tabella 11 - Costi per servizi .....	34
Tabella 12 - Rendiconto finanziario.....	36
Tabella 13 - Rapporto costi/ricavi eligibili 2020/2021 .....	39

## **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 Società per azioni", oggi "Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti Società per azioni" - RAM s.p.a. per l'esercizio finanziario 2021 e sui fatti di maggior rilievo intervenuti successivamente.

La precedente relazione, avente ad oggetto la gestione della Società per l'esercizio 2020, è stata deliberata da questa Sezione con determinazione n. 117 del 6 ottobre 2022, ed è pubblicata in Atti parlamentari, Leg. XIX, Doc. XV, n. 4.

# 1. PROFILI ORDINAMENTALI

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. (di seguito RAM o Società) è una società di servizi che agisce quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o Mit (già Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) - svolgendo la propria attività sotto la vigilanza e secondo apposite direttive adottate dal medesimo dicastero anche sulla base di specifiche convenzioni e/o accordi di servizio. La Società ha come azionista unico il Ministero dell’economia e delle finanze e agisce quale organismo *in house* del Mit, sulla base di quanto previsto dall’art. 3 dello statuto sociale.

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 s.p.a.”.

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.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2021 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 stata inserita a far data dal 30 settembre 2021 nell’elenco delle amministrazioni presenti nel conto economico consolidato dell’Istat, ai sensi dell’art. 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni.

A seguito del menzionato inserimento, nel mese di gennaio 2022 la RAM ha avviato un processo di ricognizione del nuovo perimetro normativo di riferimento, al fine di valutare gli

effetti delle disposizioni applicabili sull'organizzazione, nonché sul *corpus* normativo relativo alla Società e conseguentemente, di provvedere all'aggiornamento dei presidi organizzativi inerenti agli ambiti di attività coinvolti.

Con nota del 22 marzo 2022 si è attivata una interlocuzione con la Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale di finanza pubblica (Igf) – struttura deputata al monitoraggio e alla verifica della coerenza dei risparmi di spesa conseguiti dalle società rientranti nell'elenco Istat, in aderenza alle norme sul contenimento della spesa pubblica – in ordine sia all'applicabilità delle norme predette, sia alle modalità di applicazione delle stesse.

In particolare, tale interlocuzione ha avuto principalmente ad oggetto:

- l'ambito di applicazione e le relative modalità delle ulteriori norme che regolano le riduzioni di spesa sulle consulenze (articoli 14 commi 1,2,3,4, 4-bis e 4-ter e 15 del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89);
- l'esclusione dal perimetro di applicazione delle spese sostenute nell'ambito delle convenzioni sottoscritte con il Mit o dei progetti europei a cui RAM partecipa.

A riguardo, si evidenzia che è stato fornito un primo riscontro dall'Igf, con nota del 24 novembre 2022, alla quale è seguita una richiesta di ulteriori chiarimenti sul medesimo oggetto da parte della RAM in data 22 febbraio 2023, riscontrata definitivamente dall'Ispettorato con nota del successivo 30 agosto (v. *infra*, par. 3.2).

La RAM è stata altresì individuata dall'art. 30, commi 4 e 5, del decreto-legge 6 novembre 2021 n. 152, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose", convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, quale soggetto con cui il Mit potrà stipulare apposite convenzioni volte a disciplinare l'implementazione e il potenziamento della "Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale".

Gli atti convenzionali stipulati tra RAM s.p.a. e il Mit, in attuazione di quanto previsto dai citati commi 4 e 5, trovano copertura finanziaria 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. A tal riguardo, risulta che la RAM ha concluso in data 5 agosto 2022 un accordo relativo all'attuazione dell'art. 30, commi 4 e 5 del decreto legislativo. n. 152 del 2021 ed all'implementazione ed al potenziamento della "Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale"; tale accordo segue le medesime modalità di gestione degli altri atti attuativi

sottoscritti con il Ministero controllante.

Il comma 6 del medesimo articolo 30, prevede inoltre 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 (PNRR), 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. 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.

In aggiunta a ciò, per il triennio 2022 - 2024, è stato pianificato il rafforzamento della struttura organizzativa di RAM, al fine di perseguire gli obiettivi prefissati nel Piano triennale organizzativo e funzionale, approvato dall'Organo amministrativo dell'Ente e, in data 18 febbraio 2022, dal Comitato per il controllo analogo. Nel dettaglio, il Piano predetto prevedeva l'assunzione di ulteriori n. 19 unità a tempo pieno e indeterminato. In data 13 aprile 2022, l'Amministratore unico ha approvato la determinazione n. 11 che ha autorizzato la Società ad avviare le procedure di selezione di complessive n. 38 unità di personale, nonché la progressione verticale di n. 1 risorsa interna, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo n. 175 del 2016. Il Mit ha aperto un apposito capitolo di bilancio destinato a coprire i costi delle risorse di cui al comma 6 dell'art. 30, e che forniranno supporto per le attività connesse alla realizzazione della Piattaforma logistica digitale nazionale descritta dal PNRR.

All'esito della procedura di selezione, l'Organo amministrativo di RAM, con determinazione n. 42 del 13 dicembre 2022, ha approvato la graduatoria dei candidati idonei; successivamente, ha perfezionato le procedure afferenti a n. 25 assunzioni di cui n. 19 a valere sulla copertura di cui al citato art. 30 comma n. 6 del decreto-legge n. 152 del 2021 e n. 6 a valere sulle risorse presenti nei capitoli di spesa per la realizzazione degli atti attuativi sottoscritti tra RAM e il Mit.

Il Collegio sindacale, su impulso del Magistrato delegato della Corte dei conti, ha effettuato una verifica della copertura finanziaria e della correttezza delle procedure autorizzative, nonché dell'avviso pubblicato, con riferimento al personale assunto in virtù degli accordi sottoscritti o da sottoscrivere con il Mit; in particolare, nel corso di tale attività sono stati richiesti numerosi

documenti relativi al processo di selezione del personale. All'esito della stessa, l'Amministratore unico della RAM S.p.a., nel corso di un incontro con il Collegio sindacale, ha fornito elementi utili a valutare l'effettiva capienza delle risorse finanziarie a copertura dei costi del personale in corso di assunzione o già assunto. Alla luce di quanto rappresentato, il Collegio sindacale, con verbale n. 6/2022 del 16 novembre 2022, ha evidenziato che *“ad esito degli interventi ed alla luce dell'approfondimento avvenuto, ritiene che in relazione al quadro delle assunzioni in atto presso la RAM, sulla base degli elementi disponibili non si possano ravvedere riserve e criticità sia con riferimento alle procedure seguite che in relazione alle autorizzazioni necessarie ed alle coperture economiche e finanziarie disponibili”*.

## **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 - Invitalia - (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 della stessa 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 effettiva esecuzione 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 Mit e RAM per il triennio 2020-2022. L'accordo disciplina i rapporti tra il Mit 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. Segnatamente, con tale atto il Mit 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 la qualifica del personale che si intende utilizzare. Al fine di consentire l'esercizio del controllo analogo sulla RAM, ai sensi di quanto previsto all'art. 5 del decreto legislativo n. 50

del 2016, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con decreto n. 111 del 12 marzo 2020, in conformità alla propria Direttiva n. 29 del 17 gennaio 2020, ha nominato i membri del Comitato per il controllo analogo per il quadriennio 2020 -2023. La Società è chiamata ad inviare al già menzionato Comitato, con cadenza semestrale, una relazione sulle iniziative avviate che sarà oggetto di approvazione. Tali attività possono, eventualmente, essere integrate ai sensi dell'articolo 3, comma 4 dello statuto societario, in applicazione 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 2021 è stato ancora caratterizzato dalle ripercussioni dell'emergenza sanitaria Covid-19. La Società ha comunque svolto la sua funzione di supporto al Ministero committente, adottando i dovuti protocolli di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori, ricorrendo all'utilizzo diffuso del lavoro agile ed adattando la propria organizzazione operativa all'impiego intensivo degli strumenti di comunicazione a distanza.

L'esercizio 2021 è stato caratterizzato dalla determinazione di alcuni elementi innovativi per la Società. In particolare, si evidenziano l'accennata introduzione di RAM nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, le novità normative derivanti dal decreto-legge n. 152 del 2021 e la definizione ed approvazione del primo Piano operativo e funzionale della Società. Sono proseguite le iniziative derivanti dagli atti convenzionali stipulati con le diverse strutture ministeriali, tra cui:

- la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, sulla base dell'Atto attuativo di durata annuale, a valere sulle risorse del Capitolo 7750 del bilancio del Ministero, per fornire assistenza tecnica specialistica alle varie funzioni di competenza della medesima Direzione;
- 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 l'atto convenzionale finalizzato a fornire assistenza tecnica 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 la convenzione pluriennale 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 del già vigente atto convenzionale, con l'obiettivo di supportare l'elaborazione sia del Piano regionale dei trasporti della regione Molise, sia di una nuova convenzione triennale, avviata nel secondo trimestre dell'anno, volta a fornire assistenza tecnica alla struttura stessa nelle diverse materie specialistiche da essa svolte;
- il Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, sulla base della convenzione biennale per la realizzazione di una campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile rivolta alle imprese regolarmente iscritte all'Albo stesso e di una nuova convenzione, avviata sul finire dell'anno 2020, finalizzata al supporto tecnico specialistico in materia di controlli di regolarità da effettuare sempre nei confronti delle predette imprese. In aggiunta la Società è stata impegnata nella gestione operativa dei progetti comunitari aggiudicati a valere su bandi CEF (*Connecting Europe Facility*) e su altri bandi europei; la 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.

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 e il 17 gennaio 2020 quella per il triennio 2019 -2021; tale atto indica le priorità operative ed il programma delle attività affidate alla Società per il triennio di riferimento, 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);
- alla gestione dei progetti comunitari aggiudicati, nonché attività di assistenza ai progetti nei quali il Ministero è soggetto beneficiario;
- all'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;

- all'assistenza tecnica ed operativa al Ministero per la gestione di incentivi e per iniziative di *service* e formazione;
- all'assistenza operativa alla Struttura tecnica di missione del Ministero;
- all'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;
- agli aspetti organizzativi e gestionali, nonché alle modalità di esercizio del controllo analogo.

La RAM sta provvedendo d'intesa con il Mit all'aggiornamento dell'accordo di servizio in scadenza nel mese di luglio 2023 ed alla finalizzazione della Direttiva del Ministro per il periodo 2023-2025.

## 2. GLI ORGANI

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

Sono organi della Società l'Assemblea, l'Amministratore unico e il Collegio sindacale.

L'Assemblea 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 – corrispondenti al compenso massimo previsto dal d.m. n. 166 del 2013 per gli amministratori di società classificabili nella terza fascia. 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 data 31 maggio 2022, l'Amministratore unico ha rassegnato le dimissioni con decorrenza dalla data di approvazione del bilancio dell'esercizio 2021, cosa che è avvenuta nell'Assemblea ordinaria del 7 luglio 2022. Nella stessa occasione il Socio unico ha provveduto alla nomina di un nuovo Amministratore<sup>1</sup> che, si è dimesso a sua volta il 12 luglio 2023; nell'assemblea ordinaria del 15 settembre 2023, il Socio unico ha provveduto alla nomina del nuovo Amministratore.

In ordine all'organizzazione della Società che prevede un Amministratore unico, in via generale si rileva, come già evidenziato nella relazione sul bilancio del 2020, che l'adozione di un modello gestionale monocratico pone in evidenza alcuni profili critici circa la possibilità di svolgere, in modo coerente con il dettato normativo, la funzione di controllo da parte del Magistrato delegato. L'art. 12 della legge n. 259 del 1958, infatti, prevede che detto magistrato assista alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione. Sulla questione, questa Sezione si è già espressa in altre situazioni analoghe (da ultimo, v. determina n. 71/2022, cap. 2.1 e n. 103/2022, cap. 2), segnalando la necessità dell'adozione di procedure che allineino, in qualche misura, il peculiare contesto societario con l'esigenza di un effettivo esercizio della funzione di controllo concomitante. Si evidenzia che nonostante l'invito rivolto alla Società già nella precedente relazione (2020) al fine dell'adozione di misure procedurali che assicurino l'esercizio della funzione ex art. 12 e la trasparenza dell'intero processo decisionale già nella fase di adozione delle determinazioni gestionali, anche nel corso dell'esercizio 2021 suddette misure sono mancate.

---

<sup>1</sup> Cfr. art. 11, d. lgs. n. 175 del 2016

In proposito, si richiama l'attenzione anche del Mef e del Mit sull'adozione di apposite direttive.

Il Collegio sindacale designato dal Socio unico è stato nominato dall'Assemblea il 30 luglio 2019, per il periodo 2019/2021, nel rispetto delle disposizioni di legge in materia di equilibrio tra i generi; tale organo è composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti, i quali durano in carica tre esercizi: si è riunito per l'insediamento il 12 settembre 2019 e, nel corso del 2021, ha tenuto 8 sedute. Il Collegio stesso, giunto a naturale scadenza e dopo un periodo di prorogatio *ex lege*, è stato nominato nella sua attuale composizione, diversa dalla precedente, nell'Assemblea ordinaria del 7 luglio 2022, nel corso della quale è stato anche approvato il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.

## 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 biennio 2020/2021.

**Tabella 1 - Compensi degli organi**

	2020	2021
Amministratore unico	116.224	10.000
Presidente del Collegio sindacale	6.500	6.500
Componenti del Collegio sindacale	7.000	7.140
<b>Totale Compensi Organi</b>	<b>129.724</b>	<b>23.640</b>

\* Importi relativi alla durata della permanenza in carica.

*Dati forniti dalla società*

Nell'esercizio 2021, il compenso dell'Amministratore unico ha subito una notevole riduzione rispetto all'esercizio 2020 (- 91,40 per cento) in considerazione della circostanza che lo stesso Amministratore ricopriva contestualmente l'incarico di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, a fronte del quale fruiva di un compenso pari ad euro 230.000. Pertanto, in ossequio a quanto previsto dalla disposizione di cui all'art. 11 del Testo Unico delle società partecipate (decreto legislativo. n. 175 del 2016) è stato effettuato un accantonamento di euro 10.000 (non ancora erogati), sulla base della certificazione unica trasmessa dall'interessato in data 1° febbraio 2022.

Si rammenta che 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

L'organico della Società al 31 dicembre 2021 ha una consistenza di 19 dipendenti tra i quali figura un solo dirigente che ricopre la posizione di Direttore operativo; 15 di tali dipendenti sono assunti con contratto a tempo indeterminato e 4 con contratto a tempo determinato, (di cui 1 in base alla legge 12 marzo 1999, n. 68, recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"). 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 c.c.n.l. e dagli accordi di lavoro per i dipendenti delle aziende del settore "terziario, distribuzione e servizi".

Si riportano, di seguito, le unità medie in servizio ed i costi del personale, nel biennio 2020/2021.

**Tabella 2 - Unità di personale in servizio<sup>2</sup>**

Descrizione		2020	2021
Dirigenti (a tempo indeterminato)		1	1
Personale (a tempo determinato)		6	5
Personale (a tempo indeterminato)		16	16

*Dati forniti dalla società*

Per quanto attiene al trattamento economico, la Società ha precisato di applicare il minimo contrattuale, non essendo previsto alcun aumento retributivo, cosiddetto superminimo, né ad *personam*, né collettivo, ad eccezione del Dirigente.

---

<sup>1</sup> Media del personale assunto nell'anno.

**Tabella 3 - Voci di costo del personale al 31 dicembre**

		2020	2021
Dirigenti	Stipendi	170.442	166.372
	Oneri Sociali	65.524	63.657
	TFR	11.284	15.434
	<b>Totale</b>	<b>247.250</b>	<b>245.463</b>
Contratti a tempo determinato e indeterminato	Stipendi	782.463	712.138
	Oneri Sociali	243.922	223.476
	TFR	47.625	49.843
	<b>Totale</b>	<b>1.074.010</b>	<b>985.457</b>
Contratti per lavoro interinale			32.784
<b>Costi complessivi personale dipendente</b>		<b>1.321.260</b>	<b>1.263.704</b>

*Dati forniti dalla società*

Il calcolo degli stipendi del personale, riportato nella tabella che precede, include, alla voce oneri sociali anche la quota relativa al premio di produzione attribuito ai dipendenti nel 2021. Al Direttore operativo è applicato il contratto di lavoro individuale in base al ccnl per i dirigenti del settore “commercio 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 137.739 per l'anno 2020;
- euro 133.626 per l'anno 2021.

La retribuzione variabile applicata dalla Società è attualmente disciplinata da apposito regolamento approvato con determinazione n. 18 dell'anno 2019, mentre la valutazione puntuale delle *performance* annuali è avvenuta, rispettivamente, con la determinazione dell'Amministratore unico n. 41 del 2021 per l'anno 2020 e n. 31 del 2022 per l'anno 2021. Si riportano di seguito i relativi importi:

- euro 32.703 per l'anno 2020;
- euro 32.746 per l'anno 2021.

Circa gli oneri sociali, l'importo è pari ad euro 63.657.

Il Collegio sindacale ha verificato il rispetto del tetto massimo del compenso come fissato dall'art. 11, comma 6, del decreto legislativo n. 175 del 2016, ovvero 240.000 euro annui, al lordo delle contribuzioni previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario.

Si specifica che per l'annualità 2020 la Società non si avvaleva di personale con contratto di lavoro interinale, mentre, per l'esercizio oggetto d'esame, l'Amministratore unico, con

determina n. 45 del 30 luglio 2021, ha autorizzato la stipula con un'agenzia di lavoro interinale di un contratto per la somministrazione a tempo determinato di n. 3 risorse.

La tabella che segue dà conto del costo complessivo del personale.

**Tabella 4 - Costo complessivo del personale**

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>Costo Complessivo del Personale (Comprese collaborazioni esterne e lavoratori interinali)</b>	<b>Media delle unità di personale effettivo nell'anno</b>	<b>Costo unitario medio del personale</b>
<b>2020</b>	1.321.260	23	57.446
<b>2021</b>	1.263.704	23	54.943

*Dati forniti dalla società*

Per quanto attiene al numero di unità di personale presente nel 2021, ai fini del costo complessivo, il dato fornito (n. 23) include anche la media ponderata dei lavoratori interinali impiegati nel II semestre del 2021. Analogamente, l'importo di euro 1.263.704 include i costi sostenuti per il lavoro interinale. Per quanto riguarda la voce T.f.r., l'aumento è sostanzialmente riconducibile alla rivalutazione pari all'1,5 per cento dell'accantonamento relativo al T.f.r. maturato nell'annualità precedente.

La riduzione pari a circa il 4 per cento del costo unitario medio del personale, rispetto all'esercizio 2020 è sostanzialmente attribuibile all'assunzione nell'anno di personale a tempo determinato con un livello di inquadramento (e quindi di retribuzione) inferiore rispetto a quello del personale il cui contratto di lavoro è terminato nel corso del 2021.

A far data dall'anno 2016, in conformità con la prassi e le norme del c.c.n.l. 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. Il 23 luglio 2020 è stato sottoscritto un nuovo accordo sindacale in presenza dei medesimi soggetti, in base al quale, in continuità con il precedente accordo, nel corso del primo trimestre di ciascun anno solare, viene determinato l'importo del premio di risultato da conferire ai dipendenti sulla base di una simulazione economica che consente di visualizzare l'adeguatezza e congruità del *budget* disponibile sui conti economici della Società. L'Amministratore unico, o un suo delegato, è chiamato a stabilire con apposito atto amministrativo gli obiettivi puntuali che ciascun dipendente deve conseguire nel corso dell'anno per l'accesso al premio di risultato, nel rispetto

del massimale previsto dal succitato accordo sindacale<sup>3</sup>. 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 la società si atterrà per la verifica finale a conclusione del periodo considerato.

Va evidenziato inoltre che la corresponsione del premio di risultato è comunque subordinata al conseguimento di un utile di bilancio per l'anno di riferimento. Nel caso in cui non vengano, invece, conseguiti gli obiettivi riguardanti l'incidenza dei costi operativi sul valore della produzione nei termini fissati dalle direttive del Ministero dell'economia e delle finanze, la Società si riserva, comunque, la facoltà di procedere alla riduzione proporzionale della quota di premialità annua spettante a ciascun dipendente, in funzione del raggiungimento delle soglie prefissate dagli obiettivi.

### **3.2 Le consulenze**

L'ordinamento qualifica le consulenze come prestazioni d'opera intellettuale ex artt. 2222 e 2229 c. c. e le amministrazioni pubbliche sono tenute a osservare le regole procedurali previste per i contratti di lavoro autonomo/consulenza. In particolare, l'art. 7, commi 6 e 6-bis, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Tupi) richiede l'accertamento preliminare di predeterminati presupposti, ovvero:

- oggetto della prestazione corrispondente alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, nonché ad obiettivi e progetti specifici;
- impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane interne;
- 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);
- preventiva determinazione di durata, luogo, oggetto e compenso della collaborazione.

La RAM s.p.a. nell'esercizio 2021, non risultando ancora inserita nell'elenco Istat, non era destinataria delle norme di cui all' art. 6, commi 7 e 11, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che obbligano le amministrazioni pubbliche, a decorrere dall'anno 2011, al contenimento dei costi annui per studi

---

<sup>3</sup> 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 la società si atterrà per la verifica finale a conclusione del periodo considerato.

ed incarichi di consulenza.

Come già osservato nel cap. 1, al quale si rinvia, la Società a seguito della pubblicazione dell'elenco Istat per l'esercizio 2022, è assoggettata agli obblighi di *spending review* applicabili nel caso di conferimento di incarichi di consulenza di cui agli artt. 14 commi 1, 2, 3, 4, 4 bis, 4 ter e 15 del decreto-legge n. 66 del 2014 per i quali sussistono i seguenti limiti di spesa per:

- il conferimento degli incarichi di studio e ricerca e di consulenza per un ammontare pari al 4,2 per cento della spesa sostenuta per il personale nell'annualità 2012;
- il conferimento di incarichi di collaborazione coordinata e continuativa pari al 4,5 per cento della spesa del personale sostenuta nell'annualità 2012.

Pertanto, la RAM, nel 2022 e nel 2023, ha comunicato alla Ragioneria generale dello Stato che nel 2012 risultava essere dotata unicamente di n.1 dipendente a tempo indeterminato e n. 3 a tempo determinato e che pertanto il valore soglia di riferimento sarebbe risultato anacronistico ed incongruo rispetto ai successivi sviluppi aziendali registratisi. Riguardo tale specifico punto, l'Igf, con la citata nota del 30 agosto 2023 ha confermato la permanenza dell'obbligo di contenimento della spesa: *per i profili di competenza, nell'evidenziare che l'art. 9, comma 29, del decreto-legge n. 78/2010 stabilisce che "Le società non quotate, inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'ISTAT ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, controllate direttamente o indirettamente dalle amministrazioni pubbliche, adeguano le loro politiche assunzionali alle disposizioni previste nel presente articolo", si ritiene, come già evidenziato nella precorsa corrispondenza, che codesta Società debba adottare ogni iniziativa tesa al rispetto della normativa di riferimento nonché di quanto esposto dalla magistratura contabile (cfr. determinazione 25 novembre 2021, n. 126 e 6 ottobre 2022, n. 117 riguardante il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di codesta Società) su tale tipologia di spesa.*

Come si evince dalla successiva tabella, peraltro, nel corso del 2021, la RAM non ha conferito incarichi di consulenza legale e notarile. Ha registrato, invece, un aumento delle consulenze tecniche dal quale è derivato un consistente incremento dei costi sostenuti, nella misura di circa il 76 per cento rispetto al 2020. Tale andamento della spesa è da attribuirsi all'attivazione di alcune convenzioni sottoscritte con il Mit (con particolare riferimento alla convenzione STM di cui si parlerà successivamente) le quali, come da relativo preventivo approvato dal Ministero, prevedono il ricorso da parte di RAM a professionalità altamente specializzate, in relazione ad attività particolarmente complesse e di durata temporale predefinita che si esauriscono, cioè, alla scadenza naturale dell'accordo.

La Società ha ottemperato agli obblighi di pubblicazione degli incarichi di consulenza sul proprio sito istituzionale.

**Tabella 5 - Costo delle consulenze**

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Costo annuo lordo</b>
<b>2020</b>	1) Consulenza contabile e fiscale	46.800
	2) Certificazione volontaria bilancio	18.500
	3) Consulenze legali e notarili	14.878
	4) Consulenze tecniche	153.605
	<b>Totale</b>	<b>233.783</b>
<b>2021</b>	1) Consulenza contabile e fiscale	47.753
	2) Certificazione volontaria bilancio	19.500
	3) Consulenze legali e notarili	0
	4) Consulenze tecniche	345.770
	<b>Totale</b>	<b>413.023</b>

*Dati forniti dalla società*

Va evidenziato che nell'organigramma della RAM per l'esercizio in esame, così come per il precedente, non era previsto, un ufficio legale interno. Difatti, in base alla disposizione organizzativa del 2 febbraio 2018, i servizi legali venivano affidati in *outsourcing* e coordinati dal settore affari generali e legali, composto all'epoca dal solo responsabile. Peraltro, la Società, in considerazione di quanto rilevato da questa Sezione di controllo nelle precedenti relazioni al Parlamento, in merito alla razionalizzazione delle spese relative alle consulenze legali, non ha rinnovato, né nel 2020 né nel 2021, il contratto di *outsourcing* della funzione legale. Ne è conseguito che, con riferimento alle attività attenenti alla ordinaria sfera di gestione amministrativa, sono state utilizzate, ove possibile, le professionalità disponibili all'interno della struttura organizzativa.

Per completezza, giova precisare che, con la disposizione organizzativa n. 2 del 2022 approvata dell'Amministratore unico, alcuni settori aziendali sono stati accorpati in un unico comparto, mentre il Settore affari generali e legali è stato a sua volta suddiviso in Settore affari generali e societari e Settore affari legali. L'individuazione della figura del responsabile della Funzione affari legali è avvenuta all'esito della procedura di selezione avviata nel corso del 2022. La struttura della predetta Funzione alla data della presente Relazione è composta dal Responsabile e da una risorsa a supporto.

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

Le limitate dimensioni della Società non hanno consentito, secondo quanto dichiarato dalla stessa, l'istituzione di un'apposita figura organizzativa deputata al controllo interno di gestione, come previsto dall'art. 6, comma 3, lett. b), del Tusp.

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. Tale attività, demandata direttamente 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. La Società ha provveduto alla redazione e all'approvazione del *budget* annuale per il 2021 (v. successivo par. 5.1).

Analogamente a quanto si è verificato nei precedenti esercizi, al Direttore operativo è stata affidata la funzione di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili, disciplinata dallo statuto societario. Il controllo contabile è esercitato dal Collegio sindacale, così come illustrato nella parte del presente referto relativa agli organi.

L'Organismo di vigilanza, in composizione monocratica, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo ed è stato nominato, all'esito di una procedura di selezione pubblica, in data 27 gennaio 2020.

Inoltre, dal maggio 2018, sono state avviate le attività di adeguamento alla normativa sulla *privacy* (Regolamento UE 2016-679, noto come GDPR), con la relativa individuazione in un soggetto esterno del *Data Protection Officer* (DPO), di cui si è detto. Durante l'annualità 2021, RAM si è costantemente confrontata con il DPO, al fine di verificare le problematiche in materia di *Data Protection* con i responsabili esterni e le terze parti, verificando le relative clausole contrattuali e di bando.

In conformità alle previsioni del modello di organizzazione, gestione e controllo adottato ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, l'Organismo di vigilanza, in collaborazione con le risorse direttamente coinvolte, come pure 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, il Responsabile per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza – di seguito RPCT - nominato dall'Amministratore unico ai sensi dell'art. 3 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ha provveduto ad aggiornare il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e per la trasparenza per il triennio 2021-2023" e, in attuazione e per l'apprendimento dello stesso, ha organizzato un corso di formazione sui doveri di *reporting* dei Referenti per la prevenzione della corruzione.

L'RPCT nel corso del 2021, con il supporto degli stessi Referenti, ha provveduto, inoltre, a monitorare l'adozione delle misure anticorruzione delineate nel PTPC 2020-2022 attraverso:

- attività di verifica sulle aree individuate nel Piano triennale come maggiormente esposte ai rischi di corruzione;
- richiesta di flussi informativi periodici agli stessi Referenti di settore.

In merito all'attività di verifica, il RPCT, sulla base dell'analisi del contesto interno, ha individuato, quale processo maggiormente a rischio di eventi corruttivi, quello di approvvigionamento di beni servizi e forniture, con particolare riferimento alle modalità di selezione degli operatori economici. All'esito delle attività di monitoraggio del contesto operativo, il RPCT non ha riscontrato criticità rilevanti e ha dato atto ai Referenti di settore di aver posto particolare attenzione al rispetto delle nuove prescrizioni previste nell'ambito del processo.

## 4. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

In parziale continuità con gli anni precedenti, anche durante il 2021 la Società ha operato come funzione di assistenza tecnica al Ministero vigilante 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 è stata svolta in base a convenzioni stipulate con l'Amministrazione. Di seguito si illustrano le più rilevanti 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 del Mediterraneo, avviate nel 2014 con l'iniziativa diplomatica legata all'allargamento dell'U.E. ai paesi dei Balcani occidentali: il c.d. Processo di Berlino/WB6, strettamente connesso alla Strategia EUSAIR, rappresenta un meccanismo di cooperazione intergovernativa sul tema delle infrastrutture e degli investimenti economici nel Sud Est Europa.

RAM ha continuato 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 UE-Cina, volto a rafforzare il partenariato strategico UE-Cina e le relazioni economiche sull'apertura, la non discriminazione e la concorrenza leale, nonché a potenziare la cooperazione in materia di attuazione dell'accordo di Parigi per la lotta al cambiamento climatico. RAM, in continuità con il lavoro svolto nel periodo 2015-2019, ha supportato il Ministero, in qualità di Amministrazione centrale incaricata per l'attuazione del Pilastro 2 "Connecting the Region" della strategia EUSAIR, co-coordinato dall'Italia, Serbia e Repubblica della Macedonia del Nord ed il *Focal point*. Nell'ambito della predetta strategia, RAM è stata coinvolta in molteplici attività, tra le quali:

- la predisposizione della documentazione a supporto delle riunioni tematiche del sottogruppo trasporti del Pilastro;
- il monitoraggio delle risultanze degli incontri tecnici dei coordinatori di pilastro e delle riunioni del *Governing Board*;

- la partecipazione alle riunioni della Cabina di regia nazionale;
- la compilazione del questionario rivolto ai Coordinatori nazionali EUSAIR, finalizzato alla redazione del “3° Report from the Commission on the implementation of EU macro-regional strategies”;
- la partecipazione a diversi *workshop* “Cycling Tourism and Cultural Routes”.

Dal 2015, RAM riveste il ruolo di ufficio di promozione per la navigazione a corto raggio (*SPC-Italy*); in tale contesto, la stessa *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, nonché all’organizzazione del *meeting* ufficiale *ESN* e, più in generale, alle iniziative di comunicazione e promozione condivise con i *partner* europei.

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

Nell’ambito del *Grant Agreement*, sottoscritto il 29 settembre 2017 e del successivo *Amendment*, sottoscritto il 27 gennaio 2021 e attivo dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2021, concernenti i principali corridoi TEN-T, 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, monitoraggio tecnico-finanziario delle azioni beneficiarie di finanziamenti europei, partecipando a *meeting* e comitati CEF e TEN-T, oltre che ai *working group* e ai *CNC Fora Meeting* dei 4 corridoi TEN-T di rilevanza per l’Italia e per gli aspetti orizzontali (AdM ed ERTMS).

RAM, ha, inoltre, fornito supporto al Ministero nelle seguenti attività:

- istruttoria tecnico-amministrativa delle proposte presentate da beneficiari italiani nell’ambito dei bandi CEF *Transport 2020*;
- predisposizione delle informative sul programma CEF e le Reti TEN-T;
- contribuito all’elaborazione dei questionari di valutazione della Commissione sul Regolamento TEN-T; predisposizione del “capitolo XI “ Reti transeuropee di trasporto (TEN-T)” del Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti 2018-2019 e del relativo allegato;
- analisi per ‘avvio dell’esercizio di revisione della rete TEN-T (reg. UE 1315/2013) e della

relativa proposta di regolamento per l'adozione del nuovo Programma CEF per il settennio 2021-2027 (reg. UE 1316/2013);

- analisi dei piani di lavoro di corridoio TEN-T, delle liste di progetto annesse ai fini di eventuale richieste di *amendment*;
- analisi degli interventi prioritari italiani, ai fini della mobilità militare;
- partecipazione e supporto agli organi esecutivi del Ministero coinvolti in procedure di *audit* o di controllo *in loco*;
- partecipazione ad incontri *online* con promotori italiani, con l'obiettivo di fornire informazioni su priorità e linee di finanziamento dei bandi CEF, sul processo di predisposizione delle proposte e sulla procedura di validazione del Ministero;
- monitoraggio delle politiche in relazione al processo di pianificazione dello spazio marittimo, avviato in Italia con il decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201 e finalizzato allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, oltre che alla promozione del turismo sostenibile e alla estrazione sostenibile delle materie prime;
- istruttoria per la predisposizione dell'accordo di collaborazione con il Polo scientifico (CNR, IUAV e CORILA), al fine della redazione dei piani di gestione dello spazio marittimo.

Inoltre, in continuità con il lavoro svolto nel 2016-2018, RAM ha stipulato la convenzione PON ALI (aree logistiche integrate), avente ad oggetto "Attività connessa al PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020", con la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero.

### **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 UE di cofinanziamento dedicati al trasporto marittimo, alla portualità ed alla logistica. Nel corso del 2021 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei

progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF *Transport*.

#### **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 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.

Le specifiche attività svolte in materia di azioni conseguenti al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e agli Piani nazionali allegati al Def 2021, hanno incluso le sottoelencate funzioni:

- supporto alla redazione dell'allegato "Infrastrutture" al Def 2021 ("L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture"), più specificatamente nella elaborazione del capitolo V ("Interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del paese - Porti") in cui è stata definita la metodologia di individuazione degli interventi prioritari in ambito portuale, la raccolta e selezione degli stessi in collaborazione con le singole AdSP, al fine di articolare gli interventi invariati, *project review* e progetti di fattibilità, nonché l'individuazione degli incentivi e dei piani/procedure/processi/adequamenti normativi relativi al settore marittimo;
- aggiornamento della banca dati relativa al periodo sul traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale, con inclusione dei valichi di frontiera Italia- Slovenia;
- redazione di uno schema di ricognizione degli interventi normativi con *target* il trasporto marittimo, nell'ambito delle misure legislative approvate da marzo a settembre 2020, a seguito della diffusione della pandemia Covid-19;
- contributi lato trasporto marittimo, inerenti alla dichiarazione congiunta per il vertice bilaterale Italia-Spagna del 25 novembre 2020;
- elaborazione di un rapporto di aggiornamento sui traffici, sino al primo semestre 2021, e

sull'offerta di servizi di infrastrutture portuali in materia di "Autostrade del Mare", con *focus* sui fabbisogni e le criticità persistenti.

#### **4.5 Le attività di assistenza tecnica alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità del sistema portuale**

Nel corso del 2021 RAM ha fornito il proprio supporto alla Conferenza nazionale, anche sulla base di quanto previsto dal citato decreto legislativo 232 del 2017, svolgendo le seguenti attività:

- partecipazione alle Conferenze svolte nel corso del 2021;
- trasmissione per i relativi aggiornamenti della bozza di regolamento per il funzionamento della Conferenza e delle note concernenti i processi di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere portuali;
- aggiornamento e sistematizzazione delle rilevazioni statistiche in materia di traffici portuali, investimenti e dati di bilancio delle AdSP per il 2019 ed i primi due trimestri del 2020, anche ai fini del popolamento della Piattaforma porti.

#### **4.6 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**

In continuità con i lavori svolti nel corso del 2021 e in applicazione dell'accordo istituzionale tra il Ministero e la Regione Molise, a valle del quale è stata sottoscritta la citata convenzione tra il Ministero e la RAM, quest'ultima è stata chiamata ad operare in merito alla predisposizione e l'elaborazione del Piano della mobilità e dei trasporti della Regione Molise nonché del Piano dei servizi minimi del trasporto pubblico locale regionale.

Per quanto attiene il bando di gara per i servizi minimi del trasporto pubblico locale sono state predisposte sia le analisi propedeutiche attraverso la caratterizzazione dell'offerta di trasporto collettivo (in termini di aziende, linee, percorsi orari e tipologia dei mezzi), sia l'analisi della domanda di mobilità sistematica da dati esistenti, l'aggiornamento della domanda di mobilità sistematica e la stima "indiretta" della domanda non sistematica, tutte attività finalizzate alla progettazione funzionale dei servizi di trasporto pubblico su gomma e alla stima dei relativi

costi. Si è pervenuti, pertanto, ad un primo documento di pianificazione che ha consentito di individuare fabbisogni, criticità, sovrapposizioni e ha condotto alla definizione di differenti ipotesi di riorganizzazione dei servizi, per ciascuna delle quali sono stati definiti i servizi minimi (linee, percorsi e orari) e stimati i costi di produzione del servizio e i potenziali ricavi.

#### **4.7 Convenzione tra la Struttura tecnica di missione e RAM, per il supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica**

Nel corso del 2021 RAM ha stipulato con la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture (STM) una convenzione triennale avente ad oggetto attività di supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica. Si riportano di seguito alcune attività espletate nel corso del 2021:

- elaborazione dei capitoli di competenza dell'allegato "Infrastrutture" al Def 2020, (c.d. "ItaliaVeloce") e traduzione in lingua inglese dell'*executive summary* del documento;
- predisposizione dei *template* di raccolta dati presso gli operatori di servizi e i gestori di infrastrutture di trasporto, al fine di identificare i *trend* di traffico registrati durante e *post* periodo Covid-19;
- predisposizione di un'indagine qualitativa e quantitativa presso le imprese di autotrasporto, finalizzata, da un lato a studiare eventuali modifiche nella struttura dei servizi erogati e da un altro a misurare i cambiamenti di redditività delle aziende in epoca Covid-19, suggerendo eventuali misure di *policy* per la fase di *recovery*;
- partecipazione alle attività e alle riunioni dei tavoli di lavoro sullo sviluppo del *cold ironing* in ambito portuale italiano e della vocazione *cargo* nell'aeroporto di Grottaglie.

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

##### **4.8.1 Incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto**

Nell'ambito di questo incentivo, RAM si occupa tra l'altro della gestione operativa della finalizzazione degli investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al d.m. 19 luglio 2016 n. 243. Tuttavia, tale edizione di incentivo non risulta ancora conclusa in quanto, avverso il già

menzionato decreto, l'Associazione industriale riciclatori auto (A.I.R.A.) ha proposto ricorso al T.a.r. del Lazio, lamentando 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 il T.a.r. del Lazio ha accolto parzialmente detto ricorso. Avverso questa sentenza il Ministero ha proposto impugnativa al Consiglio di Stato; il relativo giudizio risulta ancora pendente. Pertanto, delle 1.566 istanze presentate, 992 sono state istruite e 574 sono sospese nelle more della definizione del giudizio.

#### **4.8.2 Incentivo "Marebonus"**

In tale ambito, RAM si occupa della gestione operativa dei contributi per l'attuazione di 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 approdi situati sia in nel nostro Paese, sia negli altri Stati membri dell'Unione Europea e nei Paesi dello Spazio Economico Europeo (il c.d. "Marebonus").

#### **4.8.3 Incentivo "Norma merci"**

RAM ha svolto l'istruttoria sulle istanze pervenute per l'annualità 2021. L'esito di tale istruttoria è stato comunicato al Ministero al fine di consentire l'erogazione (modalità compensazione) da parte di Rfi del contributo spettante alle singole imprese ferroviarie.

#### **4.8.4 Incentivi a favore del rinnovo parco veicolare**

Ram ha svolto l'istruttoria volta all'erogazione dell'incentivo introdotto dal decreto interministeriale 14 agosto 2020, n. 355 e rivolto alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi: tale incentivo è diretto a supportare gli investimenti per il ricambio del parco veicolare delle imprese stesse, con l'obiettivo di perseguire un minor livello di emissioni inquinanti tramite la radiazione, per rottamazione, dei veicoli pesanti, con contestuale acquisizione di veicoli commerciali nuovi di fabbrica.

#### **4.8.5 Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime (cd "Idrobonus")**

L'incentivo introduce specifici aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime, ai fini del miglioramento ambientale e dello sviluppo di forme più sostenibili del trasporto stesso, da realizzarsi anche attraverso lo spostamento modale delle merci stesse. RAM ha supportato il Ministero nella fase di predisposizione del decreto, nonché della documentazione integrativa ai fini della notifica alla Commissione Europea e svolgerà il ruolo di soggetto gestore delle misure previste per le quali è in corso di predisposizione la normativa derivata per l'attuazione delle stesse.

## 5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

### 5.1 Il *budget* e il bilancio d'esercizio 2021

La 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. La RAM ha predisposto il *budget* per l'anno 2021, approvato con la determinazione dall'Amministratore unico n. 7/2022.

Il bilancio di esercizio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa; è corredato dalla Relazione sulla gestione predisposta dall'Organo amministrativo in cui vengono descritti i fatti più rilevanti che hanno inciso sulla gestione della Società, nonché dalle tavole di analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria, attraverso le quali si riclassificano i documenti contabili.

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 è stato approvato nell'Assemblea ordinaria degli azionisti il 7 luglio 2022 nell'Assemblea ordinaria degli azionisti, convocata con lettera del 1° giugno 2022 per il 27 giugno ed in eventuale seconda convocazione il 7 luglio 2022. Con determinazione dell'Amministratore unico, infatti, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del bilancio per l'anno 2021, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura e all'oggetto della Società determinate dall'emergenza sanitaria Covid-19 e dalle novità derivanti dall'inserimento della Società nel conto consolidato della Pubblica amministrazione. 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 decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 (*"Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società"*). La citata disposizione legislativa al comma 1 dell'art. 106, 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"*.

La Società di revisione ha certificato i dati di bilancio.

## 5.2 La gestione patrimoniale

Le risultanze dello stato patrimoniale dell'esercizio 2021 sono esposte nella seguente tabella consentendo gli opportuni raffronti con l'esercizio 2020.

**Tabella 6 - Stato patrimoniale (attivo)**

	2020	2021	var. %	Var. assoluta
<b>CREDITI VS SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (A)</b>	0	0	0	0
<b>IMMOBILIZZAZIONI:</b>		0		
I - Immateriali	0	0		
II - Materiali	36.277	31.846	-12,2	- 4.431
III - Finanziarie	0			
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>36.277</b>	<b>31.846</b>	<b>-12,2</b>	<b>- 4.431</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
<b>I - Rimanenze</b>	<b>4.609.976</b>	<b>3.959.239</b>	<b>- 14,1</b>	<b>- 650.737</b>
<b>II - Crediti</b>				
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.002.498	1.160.558	15,8	158.060
<i>imposte anticipate</i>	52.260	63.898	22,3	11.638
<b>Totale crediti</b>	<b>1.054.758</b>	<b>1.224.456</b>	<b>16,1</b>	<b>169.698</b>
<b>III- Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>				
<b>IV - Disponibilità liquide</b>	2.207.603	3.197.069	44,8	989.466
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)</b>	<b>7.872.337</b>	<b>8.380.764</b>	<b>6,5</b>	<b>508.427</b>
<b>RATEI E RISCONTI (D)</b>	<b>21.336</b>	<b>10.708</b>	<b>-49,8</b>	<b>- 10.628</b>
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)</b>	<b>7.929.950</b>	<b>8.423.318</b>	<b>6,2</b>	<b>493.368</b>

*Dati forniti dalla società*

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono costituite da lavori in corso su ordinazione, pari a euro 3.959.239 (euro 4.609.976 nel precedente esercizio). La voce comprende - oltre a quota parte di alcune commesse del 2020 per le quali, al 31 dicembre 2021, non risultavano ancora finalizzate le rendicontazioni - la valorizzazione delle commesse relative alle attività svolte nel 2021 dalla Società, in esecuzione delle convenzioni in essere con il Ministero delle infrastrutture e di altri committenti.

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a euro 1.224.456 (euro 1.054.758 nel precedente esercizio). Le variazioni in diminuzione delle rimanenze sono collegate alle molteplici attività di rendicontazione condotte nel 2021.

La composizione è rappresentata nella seguente tabella.

**Tabella 7 - Crediti iscritti nell'attivo circolante 2021**

	Valore inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore fine esercizio
Verso clienti	379.404	248.734	628.138
Crediti tributari	86.339	9.797	96.136
Imposte anticipate	52.260	11.638	63.898
Verso altri	536.755	(100.471)	436.284
<b>Totale</b>	<b>1.054.758</b>	<b>169.698</b>	<b>1.224.456</b>

*Dati forniti dalla società*

I crediti al 31 dicembre 2021 si incrementano del 16 per cento rispetto all'esercizio precedente. Detto incremento è da imputare principalmente alla crescita dei "crediti verso clienti", effetto peraltro mitigato dalla riduzione dei "crediti verso altri".

Si specifica che i primi, pari a 320.154 euro, sono costituiti da crediti per fatture da emettere, mentre i crediti per fatture già emesse, che risalgono ad esercizi passati, sono stati oggetto di definizione con il Ministero e totalmente incassati mediante compensazione con la voce di debito, sempre verso il Ministero, per acconti ricevuti.

I "crediti verso altri" sono principalmente riferiti a progetti europei, pari a 410.827 euro, rendicontati ma ancora da incassare.

I "crediti tributari" sono pari a complessivi 160.034 euro, di cui 63.898 euro per imposte IRES anticipate. L'importo è costituito:

- per 52.227 euro dal credito IVA maturato a tutto il 2021, che verrà utilizzato in compensazione;
- per 39.403 euro dal credito IRES per maggiori acconti versati e ritenute d'acconto subite sul conto corrente bancario rispetto alle imposte dovute;
- per 4.387 euro dal credito IRAP derivante sempre da maggiori acconti versati rispetto al saldo di competenza dell'esercizio.

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a 3.197.069 euro (2.207.603 euro nel precedente esercizio). Le stesse sono depositate presso un istituto di credito, ad eccezione di un piccolo fondo di cassa, pari a 831 euro in contanti e 188 euro in valori bollati.

Nella tabella seguente si espone lo stato patrimoniale passivo, posto a raffronto con le risultanze dell'esercizio 2020.

**Tabella 8 - Stato patrimoniale (passivo)**

	2020	2021	Var%	var. assoluta
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>				
I - capitale	1.000.000	1.000.000	-	-
II - riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	-	-	-
III - riserve di rivalutazione	0	-	-	-
IV - riserva legale	200.000	200.000	-	-
V - riserve statutarie	0	-	-	-
VI - altre riserve	0	-	-	-
VII - riserve per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	-	-	-
VIII- utili (perdite) portati a nuovo	1.975.311	2.267.926	15	292.615
IX - utile (perdita) dell'esercizio	292.615	274.226	-6	- 18.389
perdita ripianata nell'esercizio	0	-	-	-
X - riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	-	-	-
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)</b>	<b>3.467.926</b>	<b>3.742.152</b>	<b>8</b>	<b>274.226</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>184.879</b>	<b>223.369</b>	<b>21</b>	<b>38.490</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (C)</b>	<b>347.745</b>	<b>380.893</b>	<b>10</b>	<b>33.148</b>
<b>D) DEBITI</b>				
esigibili entro l'esercizio successivo	3.690.884	3.839.555	4	148.671
esigibili oltre l'esercizio successivo	237.349	237.349	0	
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>3.928.233</b>	<b>4.076.904</b>	<b>4</b>	<b>148.671</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>	<b>1.167</b>	<b>-</b>	<b>-100</b>	<b>- 1.167</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>7.929.950</b>	<b>8.423.318</b>	<b>6</b>	<b>493.368</b>

*Dati forniti dalla società*

L'Assemblea del 7 luglio 2022 ha deliberato di riportare a nuovo l'utile di esercizio conseguito nel 2021, pari a euro 274.226. Conseguentemente il patrimonio netto passa da euro 3.467.926 del 2020 a euro 3.742.152.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2021, pari a 1.000.000 euro, è interamente sottoscritto e versato; come detto, esso risulta costituito da n. 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, tutte intestate al Ministero dell'economia e delle finanze.

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi euro 223.369 (euro 184.879 nel precedente esercizio). Quanto iscritto come Fondo oneri futuri è relativo all'ammontare delle retribuzioni variabili da riconoscere ai dipendenti maturate nell'esercizio. Quanto all'impiego di tali risorse, a partire dal 2017, al fine di ottemperare agli adempimenti di cui all'art. 19 comma 5 del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, sono mutati gli obiettivi: il 30 per cento è collegato al rispetto delle misure dettate per il contenimento dell'incidenza dei costi operativi sul valore della produzione. Si tratta di una componente variabile che potrà essere riconosciuta solo dopo l'approvazione del bilancio 2021 e la verifica da parte del Collegio sindacale. La contropartita a conto economico, considerando la natura

del costo, è la voce “altri costi” del costo per il personale. Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi euro 380.893 (euro 347.745 nel precedente esercizio). La voce accoglie l’indennità di fine rapporto maturata al 31 dicembre 2021 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 ai dipendenti che hanno interrotto il loro rapporto di lavoro con la società.

**Tabella 9 - Debiti**

	2020	2021	var. %	var. assol.
Debiti verso fornitori	325.299	577.592	78	252.293
Debiti tributari	79.321	71.897	-9	-7.424
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	70.317	38.655	-45	-31.662
Altri debiti	3.453.296	3.388.760	-2	-64.536
<b>Totale debiti</b>	<b>3.928.233</b>	<b>4.076.904</b>	<b>4</b>	<b>148.671</b>

*Dati forniti dalla società*

I “debiti verso fornitori” che si riferiscono a costi di gestione, sono tutti esigibili entro l’esercizio successivo e ammontano a 137.587 euro, al netto di note di credito da ricevere per euro 4.500 e da debiti per fatture da ricevere per 440.006 euro.

Per i debiti tributari l’importo è composto da debiti per ritenute alla fonte verso dipendenti, collaboratori e professionisti, pari a 53.910 euro, ritenute che sono state tutte versate nel mese di gennaio 2022, nonché dall’IVA in sospensione sulle fatture emesse al Ministero delle infrastrutture, non ancora incassate, per 17.987 euro.

Tutti i debiti verso gli enti assistenziali, previdenziali ed assicurativi sono stati saldati nel mese di gennaio 2022.

I debiti verso i dipendenti ed i collaboratori riguardano l’accertamento, al 31 dicembre 2021, dei costi per competenze differite. Il debito verso Amministratori e Sindaci, pari a 34.209 euro, è costituito da trattenute relative ad un pignoramento presso terzi non ancora definito nell’esercizio in esame: tale somma rimarrà vincolata fino a diversa comunicazione.

Il debito per anticipi ricevuti dal Ministero delle infrastrutture è rappresentato dall’anticipo contrattuale, pari al 15 per cento del valore totale, concesso ex art. 3, paragrafo 2, comma 4 della convenzione-quadro stipulata con lo stesso Ministero in data 5 agosto 2004, al netto di quanto utilizzato in esercizi pregressi, a seguito delle attività svolte dalla Società. La posta non è variata

nell'esercizio.

Il debito verso il Ministero delle infrastrutture per acconti ricevuti è invece costituito da somme riferiti ad anni precedenti che il Ministero aveva destinato alla Società, per le quali è ancora in corso la valutazione circa la loro destinazione. Anche questa voce non è variata rispetto al precedente esercizio.

Come anticipato in sede di commento della voce dei crediti verso clienti, dette voci sono state oggetto di ricognizione e definizione in data 6 aprile 2022. Il debito verso il Ministero ed il Demanio per l'affitto della sede ammonta:

- a 150.000 euro, pari a quanto stimato come dovuto per il 2021;
- a euro 150.000 per quanto era stato stimato nel 2020;
- a 145.396 euro, per quanto residua da versare al Demanio, per gli anni dal 2015 al 2018 e i primi tre mesi del 2019, sulla base di un accordo di rateizzazione.

A tale riguarda si specifica che gli interessi passivi iscritti a conto economico si riferiscono unicamente alla succitata rateizzazione.

La voce "debiti diversi" esposta in tabella è, infine, principalmente costituita da acconti ricevuti in relazione a progetti in corso, pari complessivamente a 2.285.846 euro.

Si specifica infine che nella voce "debiti verso altri", è stato indicato come dovuto oltre l'esercizio successivo, il debito per l'anticipo concesso sulla base della convenzione-quadro stipulata nel 2014.

### **5.3 Il conto economico**

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

**Tabella 10 - Conto economico**

	2020	2021	Variazione assoluta	Var. %
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.132.945	4.119.236	1.986.291	93
variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti e dei lavori in corso su ordinazione	958.172	- 650.737	-1.608.909	-168
altri ricavi e proventi:			-	
- contributi in conto esercizio	153	-	-153	-100
- altri	85.737	70.401	- 15.336	-18
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>3.177.007</b>	<b>3.538.900</b>	<b>361.893</b>	<b>11</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			-	
per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.133	11.685	2.552	28
per servizi	1.106.837	1.630.183	523.346	47
per godimento di beni di terzi	220.195	217.885	- 2.310	-1
per il personale:			-	
- salari e stipendi	807.151	739.235	- 67.916	-8
- oneri sociali	270.321	249.952	-20.369	-8
- trattamento di fine rapporto	58.909	68.017	9.108	15
- altri costi	184.879	173.716	- 11.163	-6
ammortamenti e svalutazioni			-	
- ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.170	10.425	2.255	28
- svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	23.442	-	- 23.442	-100
Altri accantonamenti	0	49.653	49.653	100
oneri diversi di gestione	47.402	1.797	- 45.605	-96
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>2.736.439</b>	<b>3.152.548</b>	<b>416.109</b>	<b>15</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)</b>	<b>440.568</b>	<b>386.352</b>	<b>- 54.216</b>	<b>-12</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>			-	
16) altri proventi finanziari			-	
- Proventi diversi dai precedenti			-	
- altri	489	503	14	3
17) interessi e altri oneri finanziari			-	
- altri	8.009	5.123	- 2.886	-36
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>-7.520</b>	<b>- 4.620</b>	<b>2.900</b>	<b>-39</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>433.048</b>	<b>381.732</b>	<b>-51.316</b>	<b>-12</b>
Imposte sul reddito d'es., correnti, differite e anticipate			-	
- Imposte correnti	148.774	119.144	-29.630	-20
- Imposte relative a esercizi precedenti	- 4.343	-	4.343	100
- Imposte differite e anticipate	- 3.998	-11.638	- 7.640	191
<b>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate</b>	<b>140.433</b>	<b>107.506</b>	<b>- 32.927</b>	<b>-23</b>
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>292.615</b>	<b>274.226</b>	<b>-18.389</b>	<b>-6</b>

*Dati forniti dalla società*

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali firmati con il Ministero e dai compensi derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a 3.538.900 euro con un incremento rispetto al precedente esercizio di 361.893 euro. I ricavi delle vendite e prestazioni, pari ad 4.119.236 euro riflettono i lavori liquidati in via definitiva nell'esercizio e risultano costituiti per 3.273.858 euro dai corrispettivi liquidati dal Ministero delle infrastrutture e per 845.378 euro da corrispettivi liquidati e/o riconosciuti in relazione ai progetti europei. Con riguardo ai costi della produzione, le spese per servizi sono iscritte per complessivi 1.630.183 euro (1.106.837 euro nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è riportata nella tabella seguente.

**Tabella 11 - Costi per servizi**

Descrizione	2020	2021	Var. %
Collaborazioni	115.274	123.443	7
Prestazioni servizi tecnici, amministrativi e legali	234.783	418.731	78
Spese per ricerca, addestramento e formazione personale	30.000		-100
Compensi amministratori e sindaci	129.724	23.640	-82
Spese di rappresentanza			0
Spese di comunicazione	45.125	32.503	-28
Spese di viaggio e di trasporto	7.543	15.268	102
<b>altri costi</b>	<b>663.150</b>	<b>1.016.598</b>	<b>53</b>
<b>Totale</b>	<b>1.225.599</b>	<b>1.630.183</b>	<b>33</b>

*Dati forniti dalla società*

Nella voce "Prestazione servizi tecnici, amministrativi e legali" sono stati esposti i costi relativi ai servizi tecnici affidati a società od 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 paghe e quelle per assistenza legale e notarile. Detta voce include anche il costo della revisione del bilancio e delle rendicontazioni presentate qualora necessario.

La voce "compensi Amministratori e Sindaci" è composta per 10.000 euro dalla quota del compenso determinato dall'Assemblea per l'Amministratore unico, riconosciuta fino al limite massimo di cumolo dei compensi previsto dalla normativa in quanto l'interessato risultava ricoprire altra carica pubblica e, per 13.640 euro dai compensi per il Collegio sindacale.

La voce "Spese di viaggio e di trasporto" è relativa a costi per viaggi e soggiorni per ragioni d'ufficio, effettuati da dipendenti e amministratori. Anche in questo esercizio, le restrizioni

correlate all'emergenza da pandemia Covid, hanno reso questa voce di importo non significativo rispetto agli esercizi precedenti.

La voce "altri costi" comprende essenzialmente le spese per i servizi resi per ottemperare alle convenzioni in essere con il Ministero delle infrastrutture ed i progetti europei (gli importi più rilevanti sono pari ad 684.330 euro, per prestazioni di servizi da parte di società e convenzioni con le università e 213.794 euro per servizi informatici), nonché alcune spese generali quali quelle:

- per utenze e postelegrafoniche (euro 8.520),
- per assicurazioni (25.793 euro),
- per il personale in somministrazione, con un costo complessivo di 39.826 euro di cui 7.043 euro per commissioni,
- per servizi bancari e servizi per la gestione corrente.

#### **5.4 La gestione finanziaria**

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 all'esercizio precedente.

**Tabella 12 - Rendiconto finanziario**

Metodo indiretto	2020	2021	Variazione assoluta	Var.% 2021-2020
<b>A) Flussi finanziari derivanti attività operativa (metodo indiretto)</b>				
Utile (perdita) dell'esercizio	292.615	274.226	-18.389	-6
Imposte sul reddito	140.433	107.506	-32.927	-23
Interessi Passivi/(attivi) (dividendi)	7.520	4.620	-2.900	-39
1) Utile (Perdita) dell'esercizio prima d'impose sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	440.568	386.352	-54.216	-12
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto				
Accantonamento ai fondi	243.788	291.386	47.598	20
Ammortamenti delle immobilizzazioni	8.170	10.425	2.255	28
Altre rettifiche in aumento/(diminuzione) per elementi non monetari	23.442		-23.442	-100
<b>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartite nel capitale circolante netto</b>	<b>275.400</b>	<b>301.811</b>	<b>26.411</b>	<b>10</b>
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	715.968	688.163	-27.805	-4
Variazioni del capitale circolante netto				
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-958.172	650.737	1.608.909	-168
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	-126.254	-248.734	-122.480	97
Incremento/(decremento) debiti verso fornitori	-20.145	252.293	272.438	-1.352
Incremento/(decremento) dei ratei e risconti attivi	-3.681	10.628,00	14.309	-389
Incremento/(decremento) dei ratei e risconti passivi	-30.315	-1.167	29.148	-96
Altri decrementi/(incrementi) del capitale circ. netto	973.991	-719.196	-1.693.187	-174
<b>Totale variazioni del capitale circolante netto</b>	<b>-164.576</b>	<b>-55.439</b>	<b>109.137</b>	<b>-66</b>
3) Flusso fin. dopo le variazioni del capitale circ. netto	551.392	632.724	81.332	15
Interessi incassati/(pagati)	-7.520	-4.620	2.900	-39
(imposte sul reddito pagante)	-199.493	160.492	359.985	-180
Dividendi incassati (utilizzo dei fondi)	-175.973	206.864	382.837	-218
Altri Incassi/(pagamenti)				
<b>Totale altre rettifiche</b>	<b>-382.986</b>	<b>362.736</b>	<b>745.722</b>	<b>-195</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>168.406</b>	<b>995.460</b>	<b>827.054</b>	<b>491</b>
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>				
Immobilizzazioni materiali (investimenti)	-24.939	-5.994	18.945	-76
<b>Flusso fin. dell'attività di investimento (B)</b>	<b>-24.939</b>	<b>-5.994</b>	<b>18.945</b>	<b>-76</b>
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>				
Mezzi di terzi				
Rimborso finanziamenti				
Mezzi propri				
<b>Flusso finanziario attività di finanziamento (C)</b>				
Incremento (decr.) delle disponibilità liquide (A+-B+-C)	143.466	989.466	846.000	590
Disponibilità liquide a inizio esercizio				
Depositi bancari e postali	2.063.097	2.205.604	142.507	7
Danaro e valori in cassa	1.040	1.999	959	92
<b>Totale disponibilità liquide a inizio esercizio</b>	<b>2.064.137</b>	<b>2.207.603</b>	<b>143.466</b>	<b>7</b>
Disponibilità liquide a fine esercizio				
Depositi bancari e postali	2.205.604	3.196.050	990.446	45
Danaro e valori in cassa	1.999	1.019	-980	-49
<b>Totale disponibilità liquide a fine esercizio</b>	<b>2.207.603</b>	<b>3.197.069</b>	<b>989.466</b>	<b>45</b>

Dati forniti dalla società

Le disponibilità liquide al 31 dicembre 2021 comprese nell'attivo circolante sono pari a euro 3.197.069 (2.207.603 euro), ammontare complessivamente generato, nel corso dell'esercizio, dalla somma dei seguenti flussi finanziari:

- 995.60 euro, derivanti dal saldo positivo di pagamenti/incassi afferenti all'attività operativa (A);
- 5.994 euro, derivanti dal saldo negativo di pagamenti/incassi afferenti alla gestione dell'attività di investimento (B);
- non si registrano flussi derivanti dall'attività di finanziamento (C).

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

## **5.5 Il contenimento dei costi operativi per il biennio 2020 -2021. Gli adempimenti relativi al decreto legislativo n. 175 del 2016**

Con riferimento agli adempimenti previsti all'art. 19, comma 5, del decreto legislativo n. 175 del 2016, risulta dalla relazione sulla gestione allegata al bilancio 2021, l'attestazione del pieno conseguimento dell'obiettivo determinato in base ai parametri fissati dall'Azionista unico, in rapporto all'efficientamento dei costi, in misura del 73,02 per cento, rispetto all'obiettivo del 69,74 per cento.

L'Azionista ha, infatti, 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; il Ministero dell'economia, con nota del 21 dicembre 2017 ha rideterminato tali obiettivi, sulla base degli oggettivi riscontri forniti dalla Società e tenendo conto delle peculiari caratteristiche gestionali della Società stessa, ovvero della rilevante componente di commesse riconosciute "al costo" sul totale del valore della produzione aziendale.

Con nota del 28 dicembre 2020, l'Azionista, fermo restando l'impianto regolamentare e le modalità di consuntivazione già definiti con il precedente provvedimento emanato nel 2017, ha introdotto per il triennio 2020-2022 criteri che tengono conto delle evidenze registrate nella fase di prima applicazione e del contesto macroeconomico causato dalla straordinaria contingenza dell'emergenza sanitaria. In particolare, è stato consentito alla Società di neutralizzare le riduzioni di ricavi derivanti da clausole di efficientamento inserite nei contratti di servizio/convenzioni che dispongono una revisione periodica al ribasso delle tariffe applicate. Tale facoltà si è esplicitata nella applicazione delle tariffe medie ponderate del triennio 2017 - 2019, in luogo delle vigenti tariffe, alle giornate di produzione contabilizzate a magazzino nell'esercizio 2020, ottenendo quindi la citata neutralizzazione della diminuzione dei ricavi. Inoltre, al fine di valorizzare il preminente interesse all'equilibrio economico-finanziario di medio e lungo termine si è ritenuto di fissare l'obiettivo di efficientamento sulla base del dato medio delle risultanze dei bilanci degli esercizi dal 2017 al 2019. Infine, si è consentito, in sede di consuntivazione, che il mancato raggiungimento dell'obiettivo di efficientamento nel corso dei primi due anni possa essere recuperato considerando i valori aggregati su base triennale.

Più in dettaglio, gli specifici obiettivi annuali sono stati assegnati tenendo conto dell'andamento del valore della produzione. In particolare, in ciascun esercizio:

- nel caso di una variazione in aumento del valore della produzione rispetto al valore medio del triennio 2017-2019, l'incidenza dei costi operativi sullo stesso dovrà diminuire, in funzione dell'aumento del valore della produzione, nell'ordine dell'1 per cento e con un minimo dello 0,5 per cento;
- nel caso di una variazione in diminuzione del valore della produzione rispetto al valore medio del triennio 2017-2019, i costi operativi dovranno ridursi in misura tale da lasciare almeno invariata l'incidenza degli stessi sul valore della produzione.

**Tabella 13 - Rapporto costi/ricavi eligibili 2020/2021**

VOCI	2020	2021
Ricavi da conto economico	3.213.452	3.634.242
Rettifiche	91.382	66.580
Valore di produzione complessiva	3.304.834	3.700.822
Servizi del personale sui progetti europei	- 100.651	- 144.963
Forniture viaggi e trasferte non eligibili	- 982.510	- 1.539.635
<b>VALORE DI PRODUZIONE ELIGIBILE</b>	<b>2.221.673</b>	<b>2.016.224</b>
Costi del personale eligibili	1.148.993	955.036
Forniture viaggi e trasferte eligibili	507.946	518.045
Meno: ammortamenti	- 31.612	- 10.425
Meno: oneri di gestione	-1627	- 1.751
Meno: oneri straordinari	-49.440	- 54.812
<b>Totale costi eligibili</b>	<b>1.574.260</b>	<b>1.406.093</b>
<b>rapporto costi eligibili/ricavi eligibili</b>	<b>70,86</b>	<b>69,74</b>
<b>Rapporto efficientamento dei costi</b>	<b>72,54</b>	<b>73</b>

*Dati forniti dalla società*

Va infine sottolineato che:

- gli atti convenzionali con il Ministero prevedono la redazione di un bilancio preventivo, la cui congruità è valutata dalla competente Direzione generale del Ministero; essi 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.

## 6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti s.p.a è una Società di servizi che agisce quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La Società ha come azionista unico il Ministero dell'economia e delle finanze e agisce quale organismo *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 2021 si riduce ad euro 23.640, ridotta in considerazione del minor compenso spettante all'Amministratore unico in carica, in conseguenza del contestuale incarico di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dell'ammontare della relativa retribuzione.

L'adozione di un modello gestionale monocratico pone in evidenza alcuni profili critici circa la possibilità di svolgere in modo coerente con il dettato normativo la funzione di controllo da parte del Magistrato delegato al controllo. L'art. 12 della legge n. 259 del 1958, infatti, prevede che detto Magistrato assista alle sedute degli organi di amministrazione e di revisione. Sulla questione questa Sezione si è già espressa in altre situazioni analoghe, segnalando la necessità dell'adozione di procedure che allineino, già nella fase di adozione delle determinazioni gestionali, il peculiare contesto societario con l'esigenza di un effettivo esercizio della funzione di controllo concomitante. In proposito si richiama l'attenzione anche del Mef e del Mims sull'adozione di apposite direttive.

Nel 2021 il costo del personale è stato pari a euro 1.321.260, la cui diminuzione rispetto al 2020 (euro 1.263.704) è sostanzialmente attribuibile all'assunzione nell'anno di personale a tempo determinato con un livello di inquadramento (e quindi di retribuzione) inferiore rispetto a quello del personale il cui contratto di lavoro è terminato nel corso del 2021.

Con riferimento alle riserve espresse nella precedente Relazione al Parlamento (det. n. 117/2022), sull'attuazione data al comma 6 dell'art. 30, del decreto-legge n. 124 del 2019, mediante l'assunzione di n. 19 unità tempo pieno e indeterminato e sulla determinazione dell'Amministratore unico n. 11 in data 13 aprile 2022 che ha autorizzato la Società ad avviare le procedure di selezione di complessive n. 38 unità di personale, il Collegio sindacale, su

impulso del Magistrato delegato della Corte dei conti, ha effettuato una verifica della copertura finanziaria e della correttezza delle procedure autorizzative, nonché sull'avviso pubblicato, con riferimento al personale assunto in virtù degli accordi sottoscritti o da sottoscrivere con il Mit ed ha rilevato, che "ad esito degli interventi ed alla luce dell'approfondimento avvenuto, sulla base degli elementi disponibili non si possano ravvedere riserve e criticità". La RAM ha assunto a tempo indeterminato nel 2023 n. 25 unità di personale non dirigenziale, di cui 19 con comprovata competenza in materia di logistica e di logistica digitale ai sensi del menzionato d.l. n. 124 del 2019.

Circa l'attività istituzionale si evidenzia che la Società, 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 di sistema portuale, le attività di elaborazione del Piano di trasporti della Regione Molise, nell'ambito della convenzione Ministero/Struttura tecnica di missione e RAM, la gestione operativa degli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci e le attività di comunicazione istituzionale.

Il patrimonio netto aumenta ad euro 3.742.152 in misura pari all'utile di esercizio (euro 274.226), risultando sostanzialmente stabile rispetto al 2020 (euro 3.467.926), nel 2021.

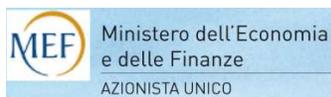
La quota più consistente dell'attivo circolante è costituita dalle rimanenze, pari a euro 3.959.239 (euro 4.609.976 nel precedente esercizio). La voce attiene ai lavori in corso su ordinazione, costituiti da commesse del precedente esercizio per le quali, al 31 dicembre 2021, non risultavano ancora finalizzate le rendicontazioni, nonché da commesse relative alle attività svolte nel 2021 dalla Società, in esecuzione delle convenzioni in essere con il Ministero delle infrastrutture e di altre committenze.

I debiti della Società ammontano a euro 4.076.904, in crescita del 4 per cento rispetto al 2020. La

posta più consistente è costituita da acconti ricevuti in relazione ai progetti in corso di esecuzione (euro 2.285.846).

Le disponibilità liquide al 31 dicembre 2021 sono pari a euro 3.197.069 (euro 2.207.603 nel precedente esercizio). La crescita è dovuta ai maggiori incassi afferenti all'attività operativa.





## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2021



*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*

**AMMINISTRATORE UNICO**

-----  
Zeno D'AGOSTINO

**COLLEGIO SINDACALE**

-----  
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

**RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA**

-----  
Francesco BENEVOLO

**ORGANISMO DI VIGILANZA**

-----  
Andrea LO GAGLIO

**DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI**

-----  
Francesco BENEVOLO

**SOCIETA' INCARICATA DELLA REVISIONE LEGALE DEI CONTI**

-----  
KPMG S.p.A.

---

## INDICE

<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>pag.</b>	<b>4</b>
<b>1.</b> <i>Il quadro operativo generale</i>	"	5
<b>2.</b> <i>Lo scenario di riferimento</i>	"	10
<b>3.</b> <i>I rapporti con la committenza</i>	"	13
<b>4.</b> <i>La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario</i>	"	14
<b>5.</b> <i>Le principali attività societarie</i>	"	18
<b>6.</b> <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	41
<b>7.</b> <i>Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016</i>	...."	42
<b>8.</b> <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	44
<b>9.</b> <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	45
<b>10.</b> <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	46
<b>11.</b> <i>Fattori di rischio</i>	"	46
<b>12.</b> <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	47
<b>13.</b> <i>Altre informazioni</i>	"	47
<b>14.</b> <i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	"	47

## **Relazione sulla gestione**

## 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) – (di seguito Ministero) 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 Ministero sulla base del citato Statuto Sociale.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2021 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 23 dicembre 2020 ha nominato per il triennio 2020-2022 l'attuale Organo Amministrativo, confermando la scelta di un Amministratore Unico e determinandone il compenso fisso onnicomprensivo lordo annuo entro i limiti di legge, ovvero nella misura di Euro 120.000.

Il Bilancio 2021 riguarda pertanto il primo anno di mandato completo effettivo dello scrivente.

In data 30 settembre 2021, con la pubblicazione della Gazzetta Ufficiale n. 234, la RAM per la prima volta è stata indicata dall'ISTAT nell'elenco delle Pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni (Legge di contabilità e di finanza pubblica); in virtù di tale inserimento, e della conseguente applicabilità alla Società delle norme sul contenimento della spesa pubblica e sull'adeguamento del Bilancio alle regole di

predisposizione emanate dall'azionista, la Società è stata chiamata ad una revisione complessiva del proprio modello organizzativo e finanziario al fine di adeguarsi alle previsioni normative applicabili a partire dal 1° gennaio 2022.

Con il Decreto legge n. 152 del 6 novembre 2021 (convertito con legge n. 233 del 29 dicembre 2021), nell'ambito delle disposizioni per l'attuazione del PNRR, all'Art. 30 è stato disposto che:

- ✓ comma 5: *Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1, 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.;*
- ✓ comma 6: *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 società Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. 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 multidisciplinare in materia di logistica e di logistica digitale, di cui due quadri, da inquadrare in base al vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro. La società Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. provvede 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 presente comma, pari a 119.000 euro per l'anno 2021 e a 1.426.000 euro annui 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.*

Sulla base di tale disposizione, RAM sarà impegnata, tramite apposita Convenzione con il Ministero, nella digitalizzazione dell'intermodalità e della logistica integrata e, in attuazione del citato comma 6, ha avviato le procedure per ulteriormente implementare la propria dotazione organica.

Facendo seguito a quanto già trasmesso in data 5 maggio 2021 e tenuto conto di quanto richiesto dal Comitato per il controllo analogo con Verbale n. 2/2021 del 3 giugno 2021, anche tenendo conto di quanto sopra menzionato in relazione alle previsioni dell'Art. 30 del Decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021, in data 7 febbraio 2022 la Società ha

trasmesso al citato Comitato il Piano triennale organizzativo e funzionale della Società aggiornato per il triennio 2022-2024, come previsto dall'Art. 6 del D.M. n. 111 del 12/03/2020. Tale Piano è stato approvato dal Comitato per il controllo analogo con Verbale n. 1/2022 del 18 febbraio 2022.

Conseguentemente, in linea con le ricordate previsioni normative e con il Piano approvato, la Società sta procedendo nel processo di ampliamento della struttura e di riorganizzazione operativa e funzionale.

Con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 7/2022, Prot. n. 1025 del 31 marzo 2022, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2021, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società determinate dall'emergenza sanitaria Covid-19 formalmente terminata in data 31 marzo 2022 e dalle novità derivanti dall'introduzione della Società nel conto consolidato della Pubblica amministrazione.

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 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 ed i previsti controlli amministrativo-contabili, nonché per consentire alla Società di avviare le opportune verifiche relative all'adozione di tutti i provvedimenti amministrativi e contabili conseguenti al nuovo status societario derivante dalla più volte menzionata introduzione nel conto consolidato della Pubblica amministrazione.

La citata Determinazione, peraltro, è stata assunta anche considerate le analoghe precedenti decisioni assunte dalla RAM con riferimento ai Bilanci per gli esercizi 2007, 2014, 2018, 2019 e 2020.

\* \* \*

L'esercizio 2021, al livello generale, è stato ancora caratterizzato dalle ripercussioni della citata emergenza sanitaria Covid-19. La Società ha adottato i dovuti protocolli di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori, ricorrendo all'utilizzo diffuso del lavoro agile ed adattando la propria organizzazione operativa all'impiego intensivo degli strumenti di comunicazione a distanza.

Nonostante il contesto di perdurante criticità derivante dallo scenario di crisi pandemica, la Società ha comunque proseguito senza soluzione di continuità ad offrire il proprio supporto al Ministero committente, garantendo il rispetto degli impegni assunti

nell'ambito del perimetro di collaborazione *in house* con le diverse Direzioni Generali coinvolte e allargando peraltro il proprio spettro di attività – in sintonia con i compiti statutari affidati – anche ad ulteriori progetti di assistenza tecnica richiesti sempre in ambito ministeriale.

L'esercizio 2021, peraltro, è stato caratterizzato dalla determinazione di alcuni elementi fortemente innovativi per la Società, che ne vengono a costituire il presupposto per una nuova fase di rilancio e riorganizzazione. In particolare, infatti, l'introduzione della Società nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, le novità normative derivanti dal decreto n. 152/2021 e la definizione ed approvazione del primo Piano operativo e funzionale della Società, costituiscono le premesse per un fondamentale consolidamento della RAM e per l'avvio di una nuova fase di ampliamento e sviluppo che nei prossimi mesi potrà consentire alla Società di ampliare le proprie funzioni, rivedere ed articolare le proprie procedure amministrative interne, internalizzare molte delle funzioni oggi esternalizzate anche grazie ad un significativo ampliamento della pianta organica. In tale prospettiva, non appare azzardato affermare che l'esercizio 2021 ha costituito le basi per poter svolgere nell'anno 2022 un impegnativo lavoro di riorganizzazione complessiva al fine di traghettare la Società nel prossimo esercizio 2023 verso una più incisiva e completa azione di supporto al Ministero.

Il budget per l'anno 2022, approvato con la Determinazione n. 7/2022 già citata, esprime con chiarezza in tal senso anche gli elementi di solidità economica e finanziaria sottostanti.

Nel dettaglio operativo, 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 di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (DGVPTM), 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 della medesima espletate;

- la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali (DGSTPP), attraverso il Grant Agreement (GA) n. INEA/CEF/TRAN/M2016/PSA16 in materia di monitoraggio e verifica delle iniziative finanziate con i fondi del programma CEF e attraverso altri atti per la gestione operativa di numerosi progetti comunitari aggiudicati a valere su bandi CEF e su altri bandi europei;

- la Direzione Generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità (DGPIMSLI), attraverso gli atti convenzionali stipulati per la gestione operativa degli incentivi a supporto dell'intermodalità (Marebonus, Ferrobonus e Idrobonus);

- la Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto (DGSS), attraverso

i numerosi atti convenzionali stipulati per la gestione operativa di incentivi al comparto dell'autotrasporto (Formazione, Investimenti, Ricambio veicolare e Misure compensative per il trasporto passeggeri) con copertura finanziaria a valere sulle risorse stanziare per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;

- la Direzione Generale per le Infrastrutture e il Trasporto Ferroviario (DGTF), attraverso una Convenzione 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 (STM) sulla base di due atti convenzionali con l'obiettivo, rispettivamente, di supportare l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti della Regione Molise e di fornire supporto tecnico in materia di pianificazione e programmazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto prevalentemente merci;

- il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi (Albo), sulla base di due specifiche Convenzioni, con oggetto la realizzazione di una Campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile e l'assistenza al Comitato e agli uffici della motorizzazione civile per la verifica della regolarità delle imprese iscritte all'Albo.

In aggiunta a ciò, come di consueto la Società è stata impegnata nella gestione operativa dei 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.

In conclusione, pertanto, nonostante le perduranti difficoltà operative e gestionali derivanti dal contesto epidemiologico, la Società ha proseguito a consolidare il proprio ruolo di assistenza specialistica a supporto del Ministero ed ha posto significative e concrete basi per consolidare e finanche sviluppare le linee di attività seguite e la propria organizzazione operativa. Il 2021 si è caratterizzato dunque come anno di ulteriore maturazione e sviluppo della Società, ancora una volta grazie all'impegno profuso dai vertici e da tutte le lavoratrici ed i lavoratori.

Il risultato di esercizio per l'anno 2021 (un utile pari a Euro 274.226), in linea con lo scorso anno, riflette l'esito dell'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.

Il budget per l'anno 2022 previsto nella già citata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 7/2022 del 31 marzo 2022, prevede una produzione superiore ai 6 milioni di Euro che garantisce la copertura dei costi aziendali per i prossimi 12 mesi, con finanziamento derivante per la quasi totalità dagli atti convenzionali stipulati o in fase di perfezionamento con il Ministero - a valere sull'Accordo di servizio vigente - nonché dagli attuali progetti europei in corso, e le previsioni per il triennio 2022-2024 riportate nel Piano operativo e funzionale della Società lasciano intravedere anche per i successivi anni una soddisfacente copertura finanziaria delle attività societarie.

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.

## **2. Lo scenario di riferimento**

Sulla scia di quanto avvenuto nel 2020, anche il 2021 è stato, per tutti i settori dell'economia, non solo del nostro Paese, un anno che ha dovuto fare i conti con l'emergenza sanitaria causata dal COVID-19 la quale ha inciso e ancora sta incidendo in modo determinante sulla qualità della vita, sul modo di lavorare, interagire, causando una crisi economica e sociale senza precedenti.

Seppure nel 2021 si sia registrato qualche segnale di ripresa rispetto all'anno precedente, in Italia gli effetti della crisi (che ha caratterizzato l'ultimo decennio e non solo il periodo segnato dalla pandemia) sono stati importanti in termini di occupazione, con rilevanti impatti di carattere sia economico (riduzione della capacità produttiva, ulteriore caduta degli investimenti e, quindi, dell'accumulazione di capitale) che sociale, andando a diminuire benessere e sostenibilità del Paese.

L'insoddisfacente andamento della produttività è da ricondurre a diverse cause tra le quali c'è sicuramente l'incapacità di cogliere le opportunità legate alla rivoluzione digitale. Un ritardo dovuto sia alla mancanza di infrastrutture adeguate, sia alla struttura del tessuto produttivo, caratterizzato dalla prevalenza di piccole e medie imprese, spesso lente nell'adottare nuove tecnologie e muoversi verso produzioni a più alto valore aggiunto. Altro fattore che limita il potenziale di crescita dell'Italia è la relativa lentezza nella realizzazione di alcune riforme strutturali.

Una risposta a tali difficoltà proviene dall'Unione Europea attraverso il Next Generation EU (NGEU), un programma di investimenti e riforme volto a trasformare le nostre economie, creare opportunità e posti di lavoro contribuendo, così, a riparare i danni causati dalla pandemia per creare un'Europa più verde, digitale, resiliente e adeguata alle sfide presenti e

future. Anche per l'Italia il NGEU rappresenta un'opportunità imperdibile di sviluppo, investimenti e riforme attraverso il quale il nostro Paese sta lavorando alla modernizzazione della sua pubblica amministrazione e a rafforzare il suo sistema produttivo: può essere l'occasione per riprendere un percorso di crescita economica, sostenibile e duraturo rimuovendo gli ostacoli che hanno bloccato la crescita italiana negli ultimi decenni.

Il suddetto Programma europeo è stato declinato in Italia nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), articolato in sei Missioni: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute.

Di notevole importanza sono le risorse assegnate, nell'ambito del PNRR, al Ministero. Si parla di oltre 61 miliardi di Euro che andranno a finanziare prevalentemente interventi inclusi nella Missione "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile" ma anche nelle Missioni "Digitalizzazione, innovazione e cultura", "Rivoluzione verde e transizione ecologica" e "Inclusione e coesione". Oltre il 50% delle risorse saranno destinate al Mezzogiorno, con particolare attenzione al tema del riequilibrio territoriale e delle disuguaglianze sociali, e oltre il 75% saranno impiegate per contrastare la crisi climatica e accelerare la transizione ecologica.

La direzione da seguire, dunque, è quella che porta all'adozione di una visione innovativa di sviluppo, che guardi al futuro del Paese in un'ottica di "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico. Una ripresa e una resilienza che dipendono molto dalla dotazione infrastrutturale del Paese e dall'efficienza dei sistemi a rete che sostengono le attività economiche e sociali. Per queste ragioni, un investimento rapido e consistente deve, non solo avere un effetto positivo in termini di occupazione, ma anche contribuire a migliorare la competitività dell'economia e la qualità della vita e dell'ambiente.

Alla luce di questi presupposti, non solo il PNRR ma anche la programmazione di medio-lungo periodo si sono concentrati sullo sviluppo di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile (lo sviluppo dell'alta velocità; il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare; il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica).

Parlando di digitalizzazione, sappiamo che l'Italia necessita di uno scatto di competitività e, con riferimento al settore logistico, il Decreto-legge 152/2021 (convertito dalla Legge 233/2021), ha introdotto l'importante riforma, prevista anche nell'ambito del PNRR, della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale. Si tratta di un progetto, al servizio degli operatori della logistica, che vuole e dovrà essere sempre più un sistema di interscambio di dati per rendere interoperabili e più efficienti i vari sistemi logistici nazionali. Come noto,

purtroppo attualmente la merce che viene trasportata di più in Italia è "l'aria", poiché troppo spesso i nostri camion viaggiano vuoti, senza carico. È così che il Ministero, attraverso la Piattaforma logistica, vuole anche efficientare il trasporto stradale e la logistica per evitare carichi vuoti e far sì che i camion possano viaggiare sempre pieni e più sicuri.

Questi, così come altri interventi, andranno a favorire inevitabilmente la ripresa del settore della portualità, il quale, come sappiamo, ha vissuto e sta vivendo momenti complessi a causa dell'andamento di alcune tipologie di traffico. Dopo la battuta d'arresto collegata alla pandemia in corso, il settore ha ripreso il proprio ritmo di movimentazione; i nostri porti stanno lavorando in maniera solerte, promuovendo molti investimenti, anche nell'ambito del citato PNRR, e stanno operando per digitalizzare i loro sistemi e rendersi sempre più efficienti. Certamente ci sono numerose problematiche e sfide aperte che vanno dal rincaro dei noli alla riforma delle concessioni, passando per una delle riforme del PNRR che riguarda la semplificazione della pianificazione portuale ma con queste premesse sicuramente sapranno affrontare le prossime sfide con maggiore efficienza, andando a valorizzare la riforma del sistema portuale e logistico introdotta con la trasformazione dalle Autorità Portuali alle Autorità di Sistema Portuale ormai cinque anni addietro.

\* \* \*

In questo contesto, la RAM, seppure una realtà di piccole dimensioni, affianca il Ministero, oggi anche nell'ambito di quello che può essere considerato un cambiamento epocale verso la digitalizzazione e la promozione della sostenibilità, che coinvolge un Ministero molto grande e che gestisce numerose e relevantissime iniziative (investimenti, infrastrutture, incentivi, regolamentazione, ecc.). A RAM, infatti, è richiesto un supporto tecnico specialistico alle strutture ministeriali, affinché parte dei processi che coinvolgono il settore di riferimento possa essere attuata nel minor tempo possibile e con la massima efficacia delle azioni.

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

A livello nazionale, nel 2021 RAM ha fornito il proprio supporto al Ministero continuando a lavorare prevalentemente sulle linee di lavoro avviate nelle annualità precedenti ma anche su linee nuove. Le principali hanno riguardato: le azioni conseguenti all'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente" nonché a quanto previsto dal PNRR; l'assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale; il supporto fornito alla Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza del Ministero sia in materia di elaborazione del Piano Strategico dei trasporti della Regione Molise che in materia di trasporto merci e logistica più in generale.

È continuato, ovviamente, il lavoro relativo allo sviluppo e alla gestione operativa degli incentivi al settore dell'autotrasporto e all'intermodalità. Ricordiamo, a tal proposito, come già citato sopra, l'importanza delle misure incentivanti all'utilizzo di modalità di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili nonché delle misure a sostegno della formazione professionale e degli investimenti nel settore dell'autotrasporto volte a promuovere 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 alternativa più eco-sostenibili e l'intermodalità strada-ferro e strada-mare.

Se quanto sopradescritto ha riguardato le attività di RAM svolte a livello nazionale, dal punto di vista internazionale RAM ha continuato a monitorare i principali programmi e iniziative europee. Tra questi ricordiamo: le iniziative di vicinato con i Paesi della sponda est, strettamente connesse alla Strategia europea per la Macroregione adriatico-ionica (EUSAIR); le politiche marittime relative al processo di pianificazione dello spazio marittimo; 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 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 nei diversi programmi di finanziamento europei, 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+, ecc.).

Nel 2021 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport, a cui si sono aggiunti ulteriori progetti aggiudicati nell'ambito del programma di cooperazione internazionale Interreg Italia-Croazia e del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020).

### **3. I rapporti con la Committenza**

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili attraverso gli atti convenzionali stipulati e dalle strutture comunitarie di riferimento per i progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2021 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate.

Nella seguente tabella sono riportati i dati relativi al rispetto della condizione di cui all'art. 5, comma 1, lett. b) del Codice dei contratti pubblici.

Produzione esercizio 2021	Servizi InHouse	Altre attività	Totale
Servizi del personale con produzione diretta	493.938		493.938
Servizi del personale con produzione a magazzino	1.332.308	36.037	1.368.345
Costi esterni rimborsati	1.495.697	32.478	1.528.175
Viaggi e trasferte rimborsati	7.967	3.493	11.460
<b>Totale produzione*</b>	<b>3.329.910</b>	<b>72.008</b>	<b>3.401.918</b>
ripartizione percentuale	97,88%	2,12%	100,00%
* al netto delle rettifiche positive di magazzino pari a +66.580 euro			

#### 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 2021, nonostante la fase di emergenza sanitaria Covid-19, che ha comportato un ampio ricorso allo strumento dello *smart working* in linea con quanto disposto dalle istituzioni preposte, la Società ha avviato e portato a termine le attività, previste dagli atti convenzionali in essere e descritte nei paragrafi che seguono.

In relazione agli eventi legati all'emergenza epidemiologica, RAM, di concerto con il Ministero, si è attenuta a tutte le disposizioni adottate dalle Autorità Governative predisponendo ogni azione necessaria. Il Protocollo di Sicurezza Covid societario, connesso alle indicazioni del Ministero ospitante, è stato costantemente aggiornato a seguito di periodici *briefing* di sicurezza effettuati alla presenza del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) societario, del Medico Competente, del Direttore Operativo nonché del Rappresentante per la Sicurezza dei Lavoratori (RSL). Peraltro, al fine di garantire la massima tutela della salute dei dipendenti, sono stati garantiti, su base volontaria, screening sanitari mensili per tutto il personale ed è stato fatto ricorso alla modalità di lavoro agile. L'azione congiunta di tali misure ha consentito la piena continuità operativa aziendale. Parallelamente,



al fine di realizzare il superamento dell'utilizzo del lavoro agile emergenziale come una delle modalità ordinarie di svolgimento della prestazione lavorativa e considerate le esigenze aziendali, legate all'organizzazione del lavoro, dal 15 ottobre 2021 è stato richiesto a tutto il personale il prevalente svolgimento in presenza delle proprie attività.

In termini finanziari, le attività della RAM per l'annualità 2021 e la loro sostenibilità economica, appaiono assolutamente coerenti con quanto previsto; accanto a ordinarie proiezioni

effettuate per il massimo contenimento delle principali voci di spesa inerenti al funzionamento e all'organizzazione aziendale, sono state formulate le seguenti 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; costi esterni per l'attuazione delle attività previste negli atti convenzionali e nei progetti europei aggiudicati; costi esigui per viaggi e trasferte che, ovviamente, hanno risentito della suddetta emergenza sanitaria in relazione alle attività progettuali da svolgere.

In ordine di rilevanza, si precisa che, con determinazione n. 18 del 30 marzo 2021, l'Amministratore Unico, visto il Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, e s.m.i. ed in particolare l'art. 106 "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", ha disposto di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del bilancio, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura e all'oggetto della Società determinate dall'attuale emergenza sanitaria Covid-19.



Conseguentemente il Bilancio al 31 dicembre 2020, certificato dalla Società KPMG S.p.A., è stato approvato in data 9 luglio 2021 da parte dell'Assemblea dei soci votando favorevolmente la proposta dell'Organo Amministrativo di destinare integralmente a utili portati a nuovo l'utile di esercizio di Euro 292.615.

In riferimento alla gestione finanziaria, si ricorda che RAM è soggetta al controllo e al monitoraggio da parte della Corte dei Conti, che si attua attraverso l'emissione delle "Relazioni sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria" (nonché attraverso la piattaforma SICE).

Sempre in materia finanziaria, RAM provvede costantemente ad elaborare ed inviare questionari di competenza. Nel I semestre 2021 ha partecipato all'indagine realizzata da Unioncamere in accordo con l'Agenzia nazionale politiche attive del lavoro (ANPAL) previsto per tutte società comprese nella rete delle Camere di Commercio.

Nell'ambito delle risorse umane, RAM, come noto, dispone di una struttura organizzativa di dimensioni contenute. Al 31 dicembre 2021, infatti, la dotazione organica si componeva di 19 dipendenti: 15 assunti con contratto a tempo pieno e indeterminato e 4 a tempo determinato, di cui 1 assunto ex Legge n. 68/99 "Norme per il diritto al lavoro dei disabili".



Nel particolare, nel corso dell'anno sono pervenute le dimissioni di 5 dipendenti (di cui uno a tempo indeterminato) e sono giunti a scadenza 4 contratti a tempo determinato (di cui una

sostituzione di maternità). Di questi ultimi, è stato determinato di prorogare al 31 ottobre 2022 un solo contratto (risorsa assunta ai sensi della citata Legge n. 68/99).

Alla luce di tali scadenze e dimissioni, anche in relazione alle indicazioni e ai limiti dettati dal Comitato per il controllo analogo circa le assunzioni previste nell'ambito del Piano funzionale e organizzativo triennale, rinvenibili nel Verbale del suddetto Comitato del 3 giugno 2021, la Società ha avuto l'esigenza di implementare il proprio organico. Ciò ha comportato la necessità di avviare 3 procedure di selezione del personale di cui si illustrano di seguito i dettagli ed i relativi esiti:

- nel mese di maggio è stata avviata la procedura per la selezione di 3 risorse a tempo determinato (da assumere nel Settore Incentivi per l'intermodalità) il cui esito ha visto l'assunzione di un solo dipendente poiché gli ulteriori due candidati selezionati hanno rinunciato alla stipula dei rispettivi contratti di assunzione;

- nel mese di ottobre è stata avviata la procedura per la selezione di 3 risorse a tempo determinato (da assumere rispettivamente nei Settori Incentivi per l'intermodalità, Segreteria e comunicazione e Porti e logistica); la selezione si è conclusa con l'assunzione di sole 2 risorse poiché nell'ambito della selezione per la posizione di Addetto al Settore Porti e logistica, nessuno dei candidati ha accettato di stipulare il relativo contratto;

- nel mese di dicembre è stata avviata la procedura per la selezione di 4 risorse a tempo determinato da assumere nei Settori Incentivi per l'intermodalità (2 risorse), Segreteria e comunicazione (1 risorsa per una sostituzione di maternità) e Porti e logistica (1 risorsa). La procedura si è conclusa con la selezione di 3 risorse poiché per la selezione per la posizione di Addetto al Settore Porti e logistica non vi è stato alcun esito. Le 3 figure selezionate sono entrate in servizio a partire dal mese di gennaio 2022.

In considerazione dell'urgenza di rafforzare la struttura aziendale rispetto ai carichi di lavoro da sostenere, nonché degli esiti di alcune delle procedure sopraelencate, è risultato necessario ricorrere, nel corso del II semestre 2021, alla stipula di 3 contratti di assunzione in somministrazione: uno per il Settore Segreteria e comunicazione e 2 per il Settore Incentivi per l'intermodalità.

Nonostante le richiamate selezioni, ritenute indispensabili essenzialmente per far fronte alle succitate scadenze e dimissioni del personale, l'organigramma della Società necessita dell'inserimento di figure professionali da inserire a tempo pieno e indeterminato,

sia nelle funzioni di staff che di line. Come riportato nel paragrafo 1 della presente Relazione, a fronte del Piano 2022-2024 approvato a febbraio 2022 dal Comitato per il controllo analogo e del decreto 152/2021, la Società ha avviato le procedure per ampliare significativamente il proprio organico.

Nel corso del 2021 la Società, come di consueto, si è impegnata in tutte le azioni che concorrono alla *Compliance* aziendale, in termini di aggiornamento e conformità a procedure, leggi, regolamenti e codici di condotta.

In materia di Anticorruzione, il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza di RAM e l'Organismo di Vigilanza, hanno svolto, ciascuno per la propria area di competenza, verifiche periodiche finalizzate al controllo sull'osservanza delle norme di legge.



Nel corso del II semestre 2021 la Società ha adottato, come imposto dalla normativa vigente, un novellato "Regolamento in materia di segnalazioni - Whistleblowing", con la conseguente attivazione di una Piattaforma informatica appositamente creata e accessibile dal sito web istituzionale, nonché il Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale (redatto ex art. 6 del D.Lgs, n. 175/2016)

RAM ha inoltre adempiuto all'adeguamento della normativa sulla privacy, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR), anche proponendo al Ministero un Accordo quadro in materia di trattamento e protezione di dati personali al fine di redigere un Data processing agreement mirato a regolamentare, in via generale ed unitaria, i trattamenti di dati personali affidati a RAM dallo stesso Ministero.

In una prospettiva di efficientamento complessivamente intesa, si conferma che RAM ha adottato atti di programmazione economico-finanziaria in coerenza con gli obiettivi e i criteri fissati dall'Azionista circa gli obiettivi sulle spese di funzionamento al fine di ottemperare agli adempimenti di cui all'art. 19 comma 5 del Decreto Legislativo n. 175/2016 "Testo Unico in materia di Società a partecipazione pubblica". Il rispetto di tali obiettivi trova oggettiva testimonianza all'interno dei documenti di Bilancio.

Come già ampiamente riportato nel paragrafo 1 che precede, la Società, a partire dall'annualità 2022, risulta essere inclusa nell'elenco delle Amministrazioni pubbliche facenti parte del Conto Economico consolidato, compilato dall'ISTAT, individuate ex art. 1, co. 3 della legge del 31/12/2009 n. 196 e ss.mm. (Legge di contabilità e di finanza pubblica). Da ciò dipenderanno, con certezza, numerosi adempimenti, oltre che dal punto di vista della redazione dello stesso bilancio societario, anche in riferimento alle attività connesse alla

programmazione e acquisizione di beni e servizi nonché al rispetto di alcuni parametri relativi alla gestione di alcune tipologie di costi.



In conclusione, è possibile rappresentare il 2021 come un anno in cui è stata rinsaldata la consueta attenzione alla solidità finanziaria nell'attesa di avviare il percorso di consolidamento della struttura operativa.

## 5. Le principali attività societarie

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2021 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 Ministero per il monitoraggio delle politiche euromediterranee**

#### **A.1) Politiche euromediterranee**

##### A.1.1) Iniziative promosse

RAM ha monitorato l'evoluzione dei programmi e delle iniziative europee e nazionali, 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), strettamente connesso alla Strategia europea per la Macroregione adriatico-ionica (EUSAIR) in cui il Ministero è l'Amministrazione Centrale capofila del Pilastro 2 "Connettere la Regione" (di cui si parlerà in seguito).

In particolare, la pandemia di COVID-19 ha chiaramente evidenziato le strette relazioni tra l'UE e i Balcani occidentali. Pur avendo essa stessa subito le gravi conseguenze della pandemia, l'UE ha fornito un sostegno essenziale e senza precedenti ai Balcani occidentali, come indicato nella Comunicazione della Commissione 2020 (315) che ha per oggetto "Aiutare i Balcani occidentali ad affrontare la pandemia COVID-19 e sostenerne la ripresa nel periodo

*post-pandemia*” e successivamente nella dichiarazione del vertice di Zagabria del 6 maggio 2020.

Durante il 2021, si è svolto l’8° vertice dei Balcani Occidentali (6 ottobre 2021) durante il quale è stata firmata la Dichiarazione di Brdo, attraverso cui i Paesi coinvolti si impegnano a continuare i loro sforzi per la creazione di un mercato regionale comune da integrare quanto più possibile con il mercato unico europeo, al fine di facilitare il processo di inclusione all’interno dell’UE, anche in considerazione della Comunicazione della Commissione 2020(641) “Un piano economico e di investimenti per i Balcani Occidentali” che prevede la mobilitazione di circa 30 miliardi di Euro destinati alla regione nel periodo 2021-2027. Durante il vertice è stato pubblicato anche un documento di riferimento denominato “*Monitoring the Implementation of the Common Regional Market Action Plan – Key Business Insights on Priority Action Points*”.

Con riferimento all’iniziativa strategica “*One Belt One Road*” (OBOR), lanciata in Cina nel 2013 su impulso del Presidente Xi Jinping e ri-denominata “*Belt and Road Initiative*” (BRI), l’UE ha lanciato nel 2021 un suo piano infrastrutturale per “contrastare” la BRI, attraverso il progetto geo (politico) denominato “*Global gateway*” che comprende collegamenti infrastrutturali, commerciali e di investimento con “partenariati con Paesi di tutto il mondo” (tra cui la Cina e altri 65 paesi). L’obiettivo è di creare investimenti in infrastrutture di qualità, che colleghino beni, persone e servizi, attraverso legami e non dipendenze.

#### A.1.2) Supporto al Focal Point della Strategia Europea per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)

RAM, in continuità con il lavoro svolto nel periodo 2015-2020, ha supportato il Ministero, in qualità di Amministrazione Centrale incaricata per l’attuazione del Pilastro 2 “*Connecting the Region*” della Strategia EUSAIR co-coordinato dall’Italia, Serbia e Repubblica della Macedonia del Nord ed il *Focal point*, prof. Pierluigi Coppola, il cui mandato si è concentrato sull’implementazione del Masterplan dei trasporti per la Macroregione Adriatico-Ionica e sul processo di *embedding*. In particolare, nel corso del 2021 è stato finalizzato il modello “*base year*” del Masterplan ed il sottogruppo Trasporti del Pilastro 2 (TSG 2) ha individuato un’azione Flagship denominata “*The Adriatic-Ionian Multimodal Corridors*”, anche approvata dal *Governing Board*, ai fini dell’inclusione nell’Accordo di Partenariato per i Fondi ESI 2021-2027 e per la Programmazione IPA III. Suddetta azione intende contribuire alla creazione di un sistema di corridoi multimodali nella regione adriatico-ionica, riducendo le lacune infrastrutturali, tecnologiche ed amministrative ed aumentando l’accessibilità.

Si rappresenta, inoltre, che è in corso la predisposizione di una Struttura di supporto alla *governance* EUSAIR, che sarà finanziata dal programma ADRION 2021-2027, e che, a

seguito del 16° *Governing Board*, è stata prevista una modifica dell'Action Plan EUSAIR entro il 2022.

RAM è stata coinvolta in molteplici attività, tra le quali: partecipazione alle riunioni del sottogruppo trasporti, del *Governing Board* e della Cabina di Regia Nazionale, ai Fora Annuali e a diversi seminari tematici.

#### 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*) e, in tale contesto, la Società ha incentrato la propria azione nella promozione di iniziative in sinergia e coordinamento con l'European ShortSea Network (ESN) di cui fa parte.

RAM, nel corso del 2021, ha partecipato attivamente all'ESN, contribuendo alla pubblicazione dell'ESN *Annual Report* 2019-2020, all'organizzazione dei meeting ufficiali ESN, alla proposta di revisione del Piano Strategico ESN e alla realizzazione del nuovo sito. Inoltre, è stato modificato lo statuto e formalizzata la nomina di *SPC Italy* nel *Board of Directors* per il 2021-2022. È stata, inoltre, accolta la candidatura di *SPC Italy/RAM* per la presidenza annuale 2022 e, a tal proposito, RAM ha intenzione di rilanciare il dibattito sullo sviluppo dello *short sea shipping*, in termini di sfide e opportunità rispetto ai temi del *Green Deal* e dell'incentivazione dell'intermodalità strada-mare.



Nell'ambito dell'iniziativa di cooperazione trilaterale in materia di connettività tra Italia-Croazia-Slovenia sono stati attivati alcuni gruppi di lavoro. All'interno del gruppo di lavoro per la promozione della navigazione a corto raggio è stata promossa dall'Italia l'adesione della Slovenia alla rete ESN.

### **A.2) Programmazione e pianificazione**

#### 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

Nell'ambito del Grant Agreement n° INEA/CEF/TRAN/M2016/PSA16, sottoscritto il 29 settembre 2017 e successivo Amendment del 27 gennaio 2021, attivo dal 1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2021, RAM, nell'ambito delle proprie finalità istituzionali, agisce in qualità di "implementing body" del Ministero - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali per l'attuazione delle azioni previste.

Il citato *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 sostenere la partecipazione dell'Italia, in qualità di Stato Membro, nei *Core Network Corridors*

(CNC) e nei *network* orizzontali (ERTMS, MOS, Innovation, RIS, SESAR, etc...).

Nel corso del 2021 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, monitoraggio tecnico-finanziario delle azioni beneficiarie di finanziamenti europei, processo di revisione delle Reti TEN-T, partecipazione a *meeting* e comitati CEF e TEN-T oltre che ai *working group* e ai *CNC Fora Meeting* dei 4 corridoi TEN-T di rilevanza per l'Italia e per gli aspetti orizzontali (Autostrade del Mare ed ERTMS).

RAM, ha, inoltre, fornito supporto al Ministero in numerose altre attività, tra cui l'istruttoria tecnico-amministrativa delle proposte presentate da beneficiari italiani nell'ambito dei bandi CEF Transport 2020, *Blending Facility* e CEF Transport 2021, la predisposizione delle informative sul Programma CEF e le Reti TEN-T e l'organizzazione di un *info day* nazionale sulla nuova programmazione CEF 2021-2027.

A.2.2) 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

Nel corso del 2021, RAM ha supportato il Ministero nel monitoraggio delle politiche marittime in relazione al processo di pianificazione dello spazio marittimo, 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), e finalizzato allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, 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.

A tal riguardo, il 18 marzo 2021 è stato sottoscritto un Accordo di collaborazione per la pianificazione dello spazio marittimo in Italia ai sensi dell'art. 5 co. 6 del Dlgs. 50/2016 tra il Ministero, la RAM, Corila, IUAV e CNR, che si è concluso il 31 dicembre 2021 e che ha avuto per oggetto lo svolgimento di attività congiunte di assistenza tecnica ed operativa finalizzata alla redazione dei piani di gestione dello spazio marittimo di cui al citato Decreto Legislativo 17 ottobre 2016 n. 201. Si rappresenta, infine, che è recentemente stato formalizzato un nuovo Accordo di collaborazione tra gli stessi sottoscrittori avente ad oggetto l'aggiornamento dei Piani di gestione elaborati a valere sull'Accordo del 18 marzo 2021.

**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 finanziamento dedicati al trasporto

marittimo, alla portualità e alla logistica.

Nel corso del 2021 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport: INIWAS, NAPA4CORE (call CEF Transport 2014), URSA MAJOR NEO (call CEF Transport 2016), PASS4CORE (call CEF Transport 2019) e WIN-IT (call CEF Transport 2020). Oltre a questi progetti, in cui RAM ha operato in veste di soggetto attuatore per il Ministero, nel 2021 RAM ha partecipato in qualità di partner alla implementazione di ulteriori progetti: EnerNETMob, aggiudicato nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020 e i progetti INTESA 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 "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 del sistema idroviario del Nord Italia e comprende una serie di interventi necessari sul fiume Po e i corsi d'acqua collegati. Il progetto, componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica del Nord Italia, 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 per il canale Boicelli per elevare la navigabilità agli standard della classe V della navigazione interna. Nel corso del 2021, RAM ha proseguito l'attività di gestione finanziaria del progetto, supportando il coordinatore nella sottomissione del report annuale di avanzamento tecnico-finanziario del progetto (ASR 2021) e partecipando alle riunioni tecniche indette dal coordinatore.



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", implementato dall'Associazione NAPA e rivolto allo sviluppo dei porti del Nord-Adriatico di Venezia, Trieste, Koper e Rijeka al fine di incrementarne la capacità e migliorarne i collegamenti con l'entroterra.

Nell'ambito del progetto, RAM è responsabile del coordinamento dell'attività di comunicazione che, a seguito dell'emergenza pandemica legata alla diffusione del COVID-19, è stata considerevolmente ridimensionata, concentrandosi, nel corso del 2021, principalmente nella gestione e aggiornamento del sito internet di progetto e nella realizzazione dell'evento finale, svoltosi in video conferenza il 23 dicembre 2021.

Riguardo le attività di project management, RAM è stata coinvolta nell'elaborazione dell'Action Status Report 2021 ed ha partecipato alle riunioni tecniche indette dal coordinatore del progetto.

**URSA MAJOR** <sup>\*\*\*</sup> *neo*

Il progetto URSA MAJOR NEO coinvolge i Ministeri dei trasporti di Italia, Germania e Olanda, con l'obiettivo di implementare i servizi ITS e migliorare il trasporto merci lungo i corridoi "Reno-Alpi" e "Scan-Med" della rete transeuropea di trasporto.

Gli *implementing bodies* designati dai Ministeri partner del progetto sono impegnati ciascuno nell'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 obiettivo la realizzazione di uno studio rivolto all'esame degli aspetti di intermodalità legati all'Azione. Nel corso del 2021, RAM ha provveduto alla redazione e sottomissione del report annuale di avanzamento (*ASR 2021*) ed ha finalizzato la richiesta di pagamento intermedio con riferimento alle spese sostenute nel biennio 2019-2020. Inoltre, con riferimento all'attività orizzontale (Act. 1.4) di cui RAM è leader, è stata avviata la gara per l'individuazione del supporto tecnico finalizzato alla redazione dei *deliverables* di competenza. RAM, infine, ha partecipato agli steering committee di progetto, svoltisi in modalità video conferenza e nel mese di ottobre ha partecipato, insieme agli altri partner di progetto, al forum mondiale ITS svoltosi ad Amburgo.



Il progetto PASS4CORE-ITA "*Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY*", mira allo sviluppo e al miglioramento della rete nazionale di parcheggi sicuri e protetti per i mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia. Oltre a RAM, *implementing body* del Ministero – Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori – il progetto coinvolge concessionari autostradali, interporti, nonché operatori privati, impegnati nella realizzazione di circa 1.350 parcheggi per mezzi pesanti, riqualificando oltre 300.000 mq su 13 aree dedicate a questo scopo e per le quali verrà ottenuta la certificazione di "*Safe and Secure Truck Park*" secondo gli standard europei definiti da Esporg, la *European Secure Parking*

*Organization.* Nell'ambito del progetto, RAM coordina lo sviluppo di tale rete di parcheggi sicuri e realizza uno strumento informatico dedicato alla gestione complessiva dell'informazione relativa all'offerta di stalli di questo genere per gli autotrasportatori. Nel 2021 è stata finalizzata la gara per il supporto tecnico allo svolgimento dell'attività di redazione di un *Handbook* in materia di *Safe and Secure Truck Parking Areas* e dello strumento di autovalutazione rivolto ai beneficiari del progetto. Nel secondo semestre dell'anno è stata avviata una serie di attività propedeutiche alla implementazione dell'attività 2.2 relativa alla realizzazione della piattaforma informatica per la gestione e condivisione delle informazioni pertinenti le SSTPA, partendo dalla predisposizione del capitolato di gara in vista del successivo affidamento che sarà finalizzato nel corso del 2022. Per quanto attiene alle attività di project management, RAM ha provveduto alla redazione e sottomissione del report di avanzamento annuale (*ASR 2021*) ed ha partecipato al Kick Off Meeting del progetto, tenutosi a Verona il 28 e 29 ottobre 2021.

Il progetto "*WIN-IT: Works for Implementing the Navigation on Northern Italy*" è stato sottomesso da RAM nell'ambito dell'ultima *call for proposal* del bando CEF-Transport. Oltre a RAM, la nuova proposta progettuale vede coinvolti AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po) in qualità di coordinatore e Infrastrutture Venete, impegnati nella realizzazione di studi di progettazione volti alla sistemazione a corrente libera del fiume Po, mentre RAM è stata coinvolta, in qualità di *implementing body* del Ministero-Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, per sviluppare una attività di disseminazione e di *stakeholder engagement*, oltre che per un supporto nel *project management*.

Nel corso del secondo semestre del 2021 RAM ha partecipato, unitamente agli altri partner progettuali, alla definizione del grant agreement del progetto che è stato sottoscritto dall'Agenzia CINEA il 10 novembre 2021.



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. Nel corso del 2021 RAM ha svolto attività di project management relativamente alla predisposizione, certificazione e sottomissione del VI e VII report di rendicontazione del progetto; è stata finalizzata la procedura di *Project Major Change* volta ad ottenere l'estensione della durata del progetto di tre mesi, fino al 30 aprile 2022. RAM ha partecipato al VII *Steering Committee* del progetto e ha proseguito l'implementazione del WP 5, *Transferring*, di cui è *activity leader*. Nell'ambito di tale attività, è stato completato e condiviso

con il partenariato il deliverable 5.1.1 "Methodology and coordination report of the Transferring phase", e sono state avviate le attività di redazione dei deliverable 5.2.1 "Action Plan for the enhancement of the electromobility industry" e 5.3.1 "Handbook for sustainable electromobility" attraverso la raccolta dei contributi dei partner. Da ultimo, per quanto attiene all'attività di comunicazione, RAM ha contribuito alla finalizzazione delle newsletter n. 3, 4 e 5 del progetto e alla loro diffusione presso gli stakeholder.



Il Progetto CHARGE, coordinato da RAM, ha contribuito all'individuazione di soluzioni volte a migliorare i servizi intermodali dei collegamenti marittimi esistenti tra Italia e Croazia e ad ottimizzare l'efficienza dei flussi di traffico e la sostenibilità ambientale dei collegamenti marittimi nel bacino del Mare 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.



Il progetto INTESA, coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di porto, RAM, il Ministero dei Trasporti della Croazia, i porti di Rijeka, Split e Ploce, il Centro meteorologico ed idrologico della Croazia e le Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale (Trieste), centrale (Ancona), centro-settentrionale (Ravenna) e meridionale (Bari) prevede lo sviluppo di un sistema integrato di gestione e monitoraggio del traffico marittimo. A causa della crisi pandemica Covid-19, che ha comportato notevoli ritardi nelle attività progettuali, il capofila AdSP MAS ha avviato la procedura per la richiesta di una *major budget change*, conclusasi con esito positivo il 12 gennaio 2021 e con la quale è stata accolta la richiesta di estensione della durata del progetto (12 mesi) con la nuova scadenza fissata al 30 giugno 2022. Nel corso del 2021, RAM ha partecipato allo *Steering Committee meeting* virtuale (30 giugno 2021) durante il quale la Società ha presentato la proposta metodologica di implementazione del WP 4.2 "Cross Border Action Plan". Inoltre, in data 23 dicembre 2021 RAM ha elaborato, secondo le linee guida del WP3 Leader AdSPMAO e con il supporto tecnico del Politecnico di Torino, il *deliverable* denominato "The main information technologies currently in use in the port sector and related best practices".

Nell'ambito delle attività di comunicazione, RAM ha contribuito all'elaborazione della brochure del progetto e alla revisione del Communication Plan ed ha curato l'organizzazione dell'evento nazionale "Information Technology for Safety: synergies on National Single

*Windows integration for the Adriatic and Ionian Sea*" (16 dicembre 2021) che si è tenuto a Roma presso la sede del Ministero in modalità "phygital" in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (CGCCP).



Il progetto PROMARES, coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, e cofinanziato dal programma europeo CBC Interreg Italia-Croazia, 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, studi transfrontalieri 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, coordina l'attività 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 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 2021, RAM ha sottomesso al lead partner la rendicontazione dei costi relativi al IV e V *reporting period*, ha partecipato a due *Steering Committee* di progetto ed ha avviato la procedura di selezione per individuare un operatore a supporto per l'implementazione del WP 5 del Progetto "Strategic Framework" che si concluderà a giugno 2022. Infine, per quanto attiene all'attività di *project communication*, RAM ha provveduto a diffondere la quarta newsletter del progetto presso i propri stakeholder e a darle visibilità attraverso la pubblicazione sul proprio sito internet istituzionale.

## **B) Assistenza tecnica ed operativa al Ministero per la logistica ed i porti**

### ***B.1) Supporto al Ministero per la promozione ed attuazione del programma Autostrade del Mare a livello nazionale, per la logistica ed i porti***

#### ***B.1.1) Attuazione ed implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica***

Le specifiche attività svolte in materia di azioni strategiche conseguenti al Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica e agli Allegati Infrastrutture al DEF 2016-2021, per l'annualità 2021, hanno incluso le sottoelencate funzioni:

- supporto alla redazione dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti - Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente";
- supporto alla redazione del PNRR;

- aggiornamento della banca dati sui dati di traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale, con inclusione dei valichi di frontiera Italia-Slovenia.

#### B.1.2) Assistenza tecnica alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale

Nel corso del 2021 RAM ha fornito il proprio supporto alla Conferenza Nazionale, anche sulla base di quanto previsto dal "correttivo porti" (D.Lgs. 232/2017), partecipando alle sedute organizzate, predisponendo le bozze delle convocazioni, degli ordini del giorno, i verbali di seduta nonché la documentazione a supporto richiesta dalla Direzione generale competente.

In aggiunta a ciò, RAM ha partecipato con propri rappresentanti ai tavoli di lavoro tecnici conseguenti alle sedute della Conferenza.

#### B.1.3) Altre Attività

In aggiunta a quanto sopra esposto, RAM ha altresì svolto nel corso del 2021 specifiche attività di assistenza tecnica al Ministero, tra le quali l'assistenza tecnica e operativa per l'espletamento delle attività di gestione dell'Ufficio di conservatoria della nautica da diporto (UCON), la redazione delle Linee Guida per l'implementazione dello Sportello unico amministrativo (SUA), la finalizzazione della piattaforma porti denominata GERIPOINT per il monitoraggio degli interventi portuali inseriti nel PNRR e nel Fondo complementare.

#### **B.2) Convenzione Ministero/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**

In continuità con i lavori svolti nel corso del 2019 e del 2020 a seguito della sottoscrizione dell'accordo istituzionale ex art. 15 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 ss.mm.ii. tra il Ministero e Regione Molise a valle del quale è stata sottoscritta la Convenzione prot. MIT 1661 del 20 settembre 2019 tra il Ministero e RAM prorogata con nota prot. 1003 del 18 marzo 2021, posticipando di 12 mesi il termine massimo di fine attività al 20 marzo 2022, inerente la predisposizione e l'elaborazione del Piano della mobilità e dei trasporti della Regione Molise ed il Piano dei servizi minimi del trasporto pubblico locale regionale, nel corso del 2021 sono state svolte le seguenti attività.

Per quanto attiene il bando di gara per i servizi minimi del trasporto pubblico locale sono state predisposte le analisi propedeutiche attraverso la caratterizzazione dell'offerta di trasporto collettivo (in termini di aziende, linee, percorsi orari e tipologia dei mezzi), l'analisi della domanda di mobilità sistematica da dati esistenti, l'aggiornamento della domanda di mobilità sistematica e la stima "indiretta" della domanda non sistematica finalizzate alla progettazione funzionale dei servizi di trasporto pubblico su gomma e la stima dei costi. Si è

giunti, pertanto, ad un primo documento di pianificazione che ha consentito di individuare fabbisogni, criticità, sovrapposizioni e ha condotto alla definizione di differenti ipotesi di riorganizzazione dei servizi. Per ciascuna ipotesi sono stati definiti i servizi minimi (linee, percorsi e orari) e stimati i costi di produzione del servizio e i potenziali ricavi.

Sono state, inoltre, svolte attività di coinvolgimento diretto e indiretto di stakeholder del sistema di trasporto collettivo e delle direzioni della Regione Molise indirettamente coinvolte dalle attività di pianificazione. Le suddette attività si sono concluse il 26 luglio 2021 con l'invio alla Regione Molise della documentazione necessaria per avviare le attività amministrative propedeutiche alla pubblicazione del bando di gara, completa di documentazione tecnica e amministrativa.

Successivamente, il 5 novembre 2021, la Regione Molise ha comunicato l'accettazione, da parte del TAR Molise, di un ricorso contro le conferenze di servizi del 2015 e del 2018. Nel caso specifico, il TAR ha annullato gli effetti della conferenza di servizi del 2018, conferenza di riferimento per l'intero impianto di gara. Il ricorso ha determinato la necessità di prevedere una nuova conferenza di servizi. Si è proceduto, pertanto, a supportare la Regione nella redazione della documentazione tecnico/amministrativa funzionale alla indizione della nuova conferenza.

Per quanto attiene l'elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti sono stati, da prima, definiti la metodologia di lavoro, gli obiettivi generali, le priorità da perseguire nell'ambito del Piano e la redazione dell'indice del documento di pianificazione. Oltre alle analisi preliminari sulle fonti dati esistenti svolte nel corso del secondo semestre 2020, ulteriore documentazione è stata raccolta attraverso le Direzioni competenti degli Uffici della Regione Molise attraverso una riunione intercorsa con i Direttori stessi a febbraio 2021.

Raccolti dunque i contributi dei documenti di pianificazione nazionali, regionale e locali, e aggiunte le informazioni ottenute tramite l'indagine modellistica, si è proceduto alla predisposizione del progetto di Piano trasmesso alla Regione Molise il 13 maggio 2021. Il Piano è stato successivamente approvato con delibera di Giunta regionale; nel mese di giugno 2021 è ripreso il percorso di interlocuzione con la Regione al fine di giungere ad una versione definitiva e condivisa del piano stesso.

### ***B.3) Convenzione Ministero/Struttura tecnica di Missione e RAM per il supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica***

Nel corso del 2021 si è dato seguito alla Convenzione stipulata tra RAM e STM di durata triennale (prot. 1177 del 04 maggio 2020 approvata con decreto dirigenziale n.20924 del 06 maggio 2020 della Direzione Generale del personale degli affari generali e registrata dalla

Corte dei Conti in data 25 maggio 2020), avente ad oggetto attività di supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica.

Tra le altre, si riportano di seguito alcune attività espletate nel corso del 2021 per conto della STM:

- elaborazione dei capitoli di competenza, così come comunicati dalla STM, per la redazione dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021;
- raccolta, disamina e predisposizione degli interventi infrastrutturali portuali invariati e degli interventi sottomessi o da sottomettere in progetto di fattibilità;
- partecipazione al convegno "Le transport maritime du futur" nell'ambito del progetto Interreg Easylog;
- definizione e programmazione di contenuti per i social media del Ministero, anche al fine di omogenizzare le pubblicazioni del Ministero su tali canali;
- supporto alla definizione e realizzazione della campagna comunicativa relativa al PNRR;
- aggiornamento dell'elenco dei progetti invariati nelle AdSP nazionali con fabbisogni finanziari al fine di predisporre la lista degli interventi portuali da candidare sul PNRR;
- note di analisi amministrativo/legale in materia di aiuti di Stato e concorrenza per le componenti di competenza del Ministero del PNRR;
- predisposizione del report sulla sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e delle risposte ai quesiti posti dalla UE in tema di Green Bond e settore marittimo;
- valutazione di congruità strategica di alcuni progetti portuali.

### **C) Gestione operativa degli incentivi connessi al Programma "Autostrade del Mare"**

#### ***C.1) Incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto di merci***

Sulla base di quanto previsto attraverso specifici Atti Attuativi ai sensi dell'Accordo di servizio del 26 giugno 2020, registrato dalla Corte dei Conti in data 7 luglio 2020, il Ministero ha affidato a RAM la gestione operativa di una serie di incentivi al settore dell'autotrasporto per i quali la presentazione delle domande di ammissione avviene con cadenza annuale a seguito della pubblicazione di appositi decreti ministeriali.

Tra questi vi è l'incentivo per la formazione professionale, diretto alle imprese di autotrasporto, i cui titolari, soci, amministratori, dipendenti o addetti partecipino ad iniziative di formazione o aggiornamento professionale, con l'obiettivo di accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore dell'autotrasporto di merci, 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.

Nel 2021 RAM ha terminato l'attività istruttoria sulle domande pervenute ai sensi del D.M. 7 luglio 2017 n. 348 (VIII edizione) e del D.M. n. 237 dell'8 maggio 2018 (IX edizione) affidate a RAM rispettivamente con Atto Attuativo 7 settembre 2017 e Atto Attuativo n. 105 del 25 ottobre 2018. L'esito di tale attività è stato presentato alla Commissione ministeriale preposta tramite dei report finali nei quali sono state riportate le imprese risultate finanziabili, gli importi da erogare e i dati necessari ai pagamenti di competenza del Ministero. Per entrambe le suddette edizioni è stato ancora possibile avvalersi della piattaforma incentivi presente sul Portale dell'Automobilista.

Con l'Atto Attuativo del 16 dicembre 2019 il Ministero ha affidato a RAM la gestione della X edizione di questa misura incentivante di cui al D.M. n. 337 del 22 luglio 2019 per la quale, poiché non è stato possibile avvalersi della piattaforma informatica presente sul Portale dell'Automobilista, RAM ha gestito anche il flusso informatico e la relativa archiviazione delle domande e delle rendicontazioni presentate. Successivamente all'istruttoria di ammissibilità effettuata sulle n. 99 domande di accesso pervenute, RAM ha concluso le verifiche sulla documentazione inerente alle n. 72 rendicontazioni dei costi sostenuti per la realizzazione dei corsi formativi. Inoltre RAM ha provveduto alla registrazione delle imprese beneficiarie sul Registro nazionale degli Aiuti di Stato.

Con l'Atto Attuativo del 25 giugno 2021 il Ministero ha affidato a RAM la gestione della XI edizione di questa misura incentivante di cui al D.M. 23 gennaio 2021. In relazione a tale provvedimento sono pervenute n. 141 domande di ammissione all'incentivo per le quali RAM ha svolto, secondo le procedure approvate dalla Commissione ministeriale preposta, le attività istruttorie ed i controlli in loco sul corretto svolgimento dei corsi ammessi all'incentivo. Alla data odierna è in corso l'attività istruttoria sulle n. 116 rendicontazioni pervenute.

Si segnala altresì che RAM ha collaborato con il MIMS alla stesura e alla definizione degli aspetti operativi legati alla XII edizione dell'incentivo alla formazione professionale. Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM a valere su quest'ultima annualità sono in corso di predisposizione.

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, 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.

**C.2) 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 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 decreto A.I.R.A. (Associazione Industriale Riciclatori Auto) ha proposto ricorso al TAR, lamentando 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 il TAR 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 1.566 istanze presentate, 992 sono state istruite e 574 sono sospese alla predetta sentenza.

Sulla base dell'Atto Attuativo stipulato in data 7 settembre 2017 il Ministero ha affidato a 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, 2.051 domande di accesso al contributo.

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo n. 106 del 25 ottobre 2018, RAM si occupa della gestione operativa della V edizione dell'incentivo di cui al D.M. 20 aprile 2018 n. 221. Le domande di accesso al contributo, presentate tramite il Portale dell'Automobilista, sono complessivamente risultate pari a n. 1.627. Nel corso del 2021 sono state completate le istruttorie circa l'ammissibilità delle istanze pervenute, con i seguenti risultati: n. 1.580 istanze sono risultate ammissibili, n. 16 sono state oggetto di rinuncia e n. 31 sono risultate non ammissibili.

Con l'Atto attuativo del 16 dicembre 2019 tra il Ministero e RAM, è stata affidata la gestione della VI edizione dell'incentivo investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 22 luglio 2019 n. 336.

Per tale edizione 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, 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 predetto decreto.

La piattaforma informatica ideata da RAM attribuisce per ciascuna impresa, in fase di prenotazione dell'incentivo e in base alla tipologia di investimento, il massimo delle risorse assegnabili. In base alla capienza dei fondi e sulla base del contributo prenotato, la piattaforma ha registrato una insufficienza di risorse per la tipologia A ed un'eccedenza per le tipologie B, C e D. A tal proposito, come previsto dall'art. 1, comma 5 del predetto decreto, con il D.D. n. 170 del 14 ottobre 2021 è stata predisposta una rimodulazione dei fondi disponibili fra le diverse tipologie di investimento. Alla luce di tale decreto RAM ha portato a termine l'istruttoria di tutte le domande pervenute, comprese le istanze che risultavano non finanziabili per incapienza di fondi.

L'istruttoria delle n. 470 rendicontazioni pervenute ha dato il seguente esito: n. 442 sono risultate ammissibili, n. 14 sono in stato di preavviso di rigetto, n. 12 sono risultate non ammissibili e n. 2 sono state oggetto di rinuncia.

Infine, con l'Atto Attuativo del 13 aprile 2021 il Ministero ha affidato a RAM la gestione della VII edizione dell'incentivo investimenti di cui al D.M. 12 maggio 2020 n. 203 il quale si compone di due finestre per la presentazione delle domande:

	periodo presentazione istanze		periodo per rendicontazione	
	Termini iniziali	Ter. prorogati	Termini iniziali	Ter. prorogati
primo periodo	01/10/2020	01/10/2020	01/12/2020	01/12/2020
	16/11/2020	16/11/2020	30/04/2021	<b>30/07/2021</b>
secondo periodo	14/05/2021	14/05/2021	15/07/2021	<b>01/09/2021</b>
	30/06/2021	<b>14/08/2021</b>	15/12/2021	<b>14/03/2022</b>

La piattaforma informatica aggiorna in modo costante i contatori delle risorse disponibili per ciascuna tipologia di investimento ritenuta ammissibile. Le istanze pervenute, alla data odierna, sono tutte in corso di lavorazione.

Per tutte le annualità dell'incentivo investimenti RAM collabora con il Ministero per le verifiche al CED delle targhe dei mezzi risultati ammissibili e per le procedure dei pagamenti attivate dal Ministero nonché per la registrazione delle imprese beneficiarie sul Registro nazionale degli Aiuti di Stato.

Si segnala altresì che RAM ha collaborato con il MIMS alla stesura e alla definizione degli aspetti operativi legati alla VIII edizione dell'incentivo agli investimenti. Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM a valere su quest'ultima annualità sono in corso di predisposizione.

Inoltre, RAM svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica (incentivoinvestimenti@ramspa.it, ram.investimenti@pec.it; ram.investimenti2019@legalmail.it; ram.investimenti2020@legalmail.it).

### **C.3) 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 prorogato con Atto Attuativo prot. 16827 del 22 ottobre 2020, 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".

A seguito dell'adozione del Decreto Dirigenziale n. 59 del 16 marzo 2020, la misura è stata prorogata permettendo l'accesso ai contributi per l'erogazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 111 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, destinate ad interventi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale per ulteriori 24 mesi, ovvero le annualità 2020 e 2021.

Sono state altresì rese disponibili ulteriori risorse, aggiuntesi ai fondi previsti per l'annualità 2020, per far fronte alle esigenze immediate di rilancio e di ripresa economica connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 ex articolo 197, comma 1, del decreto legge 34/2020 (cd. "DL Rilancio") convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77. Inoltre, a seguito dell'emanazione dell'Art. Unico, comma 2 del Decreto direttoriale n. 159 del 6 agosto 2021, ai fondi già previsti per l'annualità 2021, si sono aggiunte le risorse rese disponibili dall'art. 1, comma 673 della Legge del 30 dicembre 2020, n. 178.

Nello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla terza annualità (periodo di incentivazione 31 agosto 2019 – 30 agosto 2020), RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica dell'ammissibilità delle imprese che da rendicontazione risultavano ammissibili a percepire i fondi c.d. "Ferrobonus Regionali". Ad esito di tali attività RAM ha provveduto ad effettuare il calcolo dei quattro contributi regionali (R. Lombardia, R. Toscana, R. Liguria, R. Piemonte) e, come richiesto dal Ministero, delle relative percorrenze regionali ai fini del calcolo dell'incentivo regionale. A conclusione di tale attività è stata trasmessa al Ministero la "Nota Metodologica relativa alle verifiche effettuate in merito al rispetto del divieto di cumulo di cui all'art. 12 del decreto 125/2017 con riferimento agli incentivi da erogare in relazione alla terza annualità della misura Ferrobonus e alla quantificazione del contributo regionale erogabile per le Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte e Toscana".

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

In aggiunta, RAM ha effettuato un'ulteriore attività istruttoria, sulla base delle rendicontazioni "Ferrobonus", al fine di calcolare i contributi spettanti alle imprese destinatarie delle ulteriori risorse previste dall'art. 7, comma 2-bis del cd. "DL Genova", quale ristoro a tantum istituito dal Decreto-Legge n. 109/2018 per il sostegno e la ripresa economica della città di Genova in conseguenza del crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, avvenuto il 14 agosto 2018.

Infine, RAM ha supportato il Ministero nella predisposizione della notifica ai sensi dell'art. 108(3) del TFUE necessari per la proroga della validità del Regolamento Ferrobonus (estesa per le ulteriori annualità 2021-2026 dalla Legge di Bilancio 2021).

RAM svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica (ferrobonus@ramspa.it, ferrobonus@pec.it).

#### **C.4) 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 RAM si occupa della gestione operativa dei contributi per l'attuazione di 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".

Con Decreto Dirigenziale n. 181 del 14 ottobre 2020, sono state introdotte disposizioni per l'utilizzo delle "risorse aggiuntive Marebonus", messe a disposizione per far fronte alle esigenze immediate di rilancio e di ripresa economica connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 ex articolo 197, comma 1, del decreto legge 34/2020 (cd. "DL Rilancio") convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77 nonché al fine di consentire il completamento dei progetti già presentati a valere sul Regolamento Marebonus (cd "Proroga Marebonus").

Tale ultima disposizione di fatto ha ripristinato l'originale previsione di durata triennale della misura Marebonus estendendone gli effetti sino all'annualità 2020 le cui rendicontazioni sono state trasmesse dai beneficiari a partire dal mese di gennaio 2021.

RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica di 41 servizi marittimi oggetto di rendicontazione pervenuta alla casella PEC [incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it](mailto:incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it) del Ministero. Tale fase di lavoro è terminata definitivamente nel mese di settembre 2021 a seguito delle visite ispettive, effettuate presso le sedi operative delle compagnie di navigazione beneficiarie.

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

RAM, inoltre, ha fornito tutti gli elementi utili per l'erogazione ed il relativo ribaltamento delle risorse aggiuntive di cui al DL 34/2020, pagate sulle rendicontazioni relative alla seconda annualità.

RAM 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](mailto:marebonus@pec.it)).

### **C.5) Incentivo Norma merci**

Con riferimento ai contributi di cui all'articolo 11, commi 2-bis, 2-ter e 2-quater, del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9 "Norma di sostegno al trasporto ferroviario merci" e di cui al Decreto Direttoriale n. 16 del 7 aprile 2017, così come prorogato da Decreto Dirigenziale n. 62 del 29 aprile 2017, e successivamente disciplinati con Decreto interministeriale (MIT-MEF) n. 566 del 9 dicembre 2020, con sono state definite le modalità di calcolo e di attribuzione delle risorse per le annualità 2020, 2021 e 2022; sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 4 giugno 2021, RAM si occupa della gestione operativa della misura.

Nel corso dell'anno 2021, RAM ha svolto l'istruttoria sulle istanze pervenute per l'annualità 2020 il cui esito è stato comunicato al Ministero per consentire l'erogazione (modalità compensazione) da parte di RFI del contributo spettante alle singole imprese ferroviarie.

Inoltre, per quanto concerne le precedenti annualità (2018 e 2019), prese in carico dalla Direzione Generale competente, RAM ha completato l'istruttoria effettuando le verifiche e il monitoraggio previsti dal decreto di riferimento (visite ispettive e controlli). Ad esito di queste attività RAM ha predisposto il Rapporto Operativo e la Relazione finale.

Come richiesto dal Ministero, RAM effettua un supporto legale agli Uffici preposti, in merito ai ricorsi al Tar promossi da alcune imprese beneficiarie della misura in oggetto.

RAM svolge, inoltre, funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di risposta ai quesiti tramite pec (ram.normamerici@pec.it).

### **C.6) Incentivi a favore del Rinnovo Parco Veicolare**

L'incentivo introdotto dal Decreto Interministeriale 14 agosto 2020 n. 355 e rivolto alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, è diretto a supportare gli investimenti per il ricambio del parco veicolare delle imprese di autotrasporto con l'obiettivo di perseguire un minor livello di emissioni inquinanti tramite la radiazione, per rottamazione, dei veicoli

pesanti (a motorizzazione termica fino alla classe anti inquinamento Euro IV) con contestuale acquisizione di veicoli commerciali, nuovi di fabbrica (conformi alla normativa anti inquinamento Euro VI). Con l'Atto Aggiuntivo n. 112 dell'11 giugno 2021 dell'Atto Attuativo n. 63 del 13 aprile 2021, il Ministero ha affidato a RAM la gestione di tale incentivo.

Anche in questo caso è previsto un meccanismo di presentazione delle domande con un effetto prenotativo delle risorse attraverso l'aggiornamento di contatori telematici relativi alle tipologie di investimento. Sono previsti due periodi di incentivazione al fine di incrementare la platea dei possibili beneficiari e dei beni oggetto di incentivazione.

RAM si è attivata per l'ideazione e la messa a punto di una nuova piattaforma informatica che consentisse di inoltrare le domande di accesso al contributo, nelle tempistiche e secondo le modalità previste dalla normativa applicabile. Il procedimento di proposizione delle domande si è articolato in due fasi distinte e successive:

a) fase di prenotazione, finalizzata ad accantonare le risorse astrattamente spettanti alle imprese richiedenti l'incentivo, attraverso la presentazione del modello di domanda e del contratto di acquisto del bene oggetto dell'investimento;

b) fase di rendicontazione, con la quale le imprese hanno l'onere di fornire la documentazione necessaria a comprovare il perfezionamento dell'investimento. Per procedere alla rendicontazione alle imprese sono state inoltrate, a mezzo pec, le credenziali di accesso alla piattaforma informatica.

Sono previsti due periodi di incentivazione al fine di incrementare la platea dei possibili beneficiari e dei beni oggetto di incentivazione: per il primo le istanze dovevano essere presentate dall'11 al 30/ novembre 2020 e le rispettive rendicontazioni dall'11 dicembre 2020 al 20 maggio 2021 (sono pervenute n. 73 domande); per il secondo periodo le istanze dovevano essere presentate dal 1 al 21 giugno 2021 e le rispettive rendicontazioni dal 1 luglio 2021 al 30 novembre 2021 (sono pervenute n. 21 domande).

I contributi sono erogabili fino ad esaurimento delle risorse stanziare per ciascuna tipologia di investimento. Per tale motivo sono stati implementati due contatori, per ciascun periodo di incentivazione, che aggiornano costantemente l'entità delle risorse disponibili utilizzando l'apposita piattaforma informatica.

Nel corso del 2021, per questo incentivo è stata redatta la procedura operativa relativa alle attività di istruttoria da svolgere, per verificare l'esistenza o meno dei requisiti richiesti dal D.I. sopra citato e dal D.D. n. 187 del 21 ottobre 2020. L'attività della RAM si è concentrata sull'analisi delle domande ricevute in fase di prenotazione del contributo, sia per il primo che per il secondo periodo di incentivazione. Tenendo conto esclusivamente di quanto dichiarato dalle imprese in fase di prenotazione dell'incentivo, RAM ha fornito al Ministero i dati utili allo

stanziamento dei fondi entro la fine dell'anno 2021, così come richiesto dalla Commissione ministeriale preposta.

RAM collabora con il Ministero anche per le verifiche al CED delle targhe dei mezzi risultati ammissibili e per l'espletamento delle procedure di controllo finalizzate alla liquidazione dei contributi così come previste e indicate dal Ministero.

Inoltre, RAM svolge funzioni di Help Desk informativo tramite un servizio di predisposizione ed aggiornamento di FAQ (*Frequently Asked Question*) ovvero di risposta ad hoc ai quesiti via posta elettronica (ricambioveicolare@ramspa.it).

### ***C.7) Misure per compensare le imprese di trasporto di viaggiatori su strada dalle perdite subite a causa dell'emergenza da COVID (Art. 85)***

L'art. 85 del decreto-legge n. 104 del 14 agosto 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 126 del 13 ottobre 2020, recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" ha introdotto una misura finalizzata al ristoro dei danni derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 nel settore del trasporto di passeggeri su strada.

Pertanto, al fine di sostenere il settore dei servizi di trasporto di linea di persone effettuati su strada mediante autobus e non soggetti a obblighi di servizio pubblico, e di mitigare tali gli effetti negativi, è istituito presso il Ministero un fondo destinato a compensare i danni subiti dalle imprese esercenti tali servizi.

L'incentivo, istituito con D.I. n. 262 del 25 giugno 2021 è stato attuato con D.D. n. 161 del 23 agosto 2021. Nel corso del 2021 RAM ha supportato il Ministero nella fase di predisposizione della normativa e della modulistica per l'attuazione della misura stessa.

Con l'Atto Attuativo prot. 429 del 10 novembre 2021 il Ministero ha affidato alla RAM la gestione operativa della misura in oggetto. L'attività istruttoria delle n. 111 domande pervenute si è conclusa con n. 106 istanze risultate ammissibili. E' in corso l'attività di assistenza tecnica al Ministero per le fasi di erogazione del contributo.

### ***C.8) Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime (cd "Idrobonus")***

Il D.M. 29 ottobre 2020 nr. 476, introduce specifici aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime ai fini del miglioramento ambientale e dello sviluppo di forme più sostenibili di trasporto di merci, da realizzarsi anche attraverso lo spostamento modale delle merci stesse.

RAM ha supportato il Ministero nella fase di predisposizione del decreto attuativo nonché della documentazione integrativa ai fini della notifica alla Commissione Europea e svolge il ruolo di soggetto gestore delle misure previste.

L'Atto Attuativo per la regolamentazione delle attività operative di RAM è stato recentemente perfezionato.

#### **D) Attività di promozione e comunicazione istituzionale**

A latere delle numerose attività che RAM svolge, non solo a supporto delle diverse strutture del Ministero, la comunicazione assume da sempre ruolo strategico al fine di diffondere informazioni su progetti, iniziative e opportunità nel settore di competenza. Si tratta di un lavoro costante che inevitabilmente ha visto il coinvolgimento di tutti i Settori aziendali interessati dai vari progetti, sia nazionali che europei, nonché la collaborazione con un partner per le media relation appositamente selezionato.

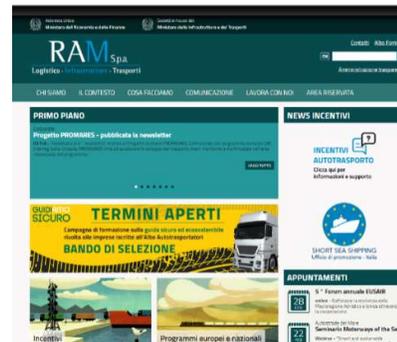
Nel contesto delle attività di comunicazione, così come il 2020, anche il 2021 è stato un anno segnato dall'emergenza epidemiologica. Seppure con qualche iniziativa in più, che ha cercato di "restituire" un po' di normalità al settore, prevedendo lo svolgimento di alcuni eventi in presenza, la diffusione delle informazioni è rimasta prevalentemente caratterizzata dall'utilizzo del web. Ciò ha stimolato al miglioramento e all'efficientamento dei sistemi di comunicazione aziendale già in uso, attraverso la loro implementazione e il loro sempre più capillare utilizzo.

Strumento di comunicazione ormai consolidato è il sito web istituzionale [www.ramspa.it](http://www.ramspa.it), il quale è stato costantemente aggiornato nelle sezioni "In primo piano", "Appuntamenti" e "Parlano di noi".

Un continuo e attento aggiornamento, dettato dalla normativa vigente in materia di trasparenza ai sensi del D. Lgs. 33/2013, dalla supervisione 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, ha interessato la sezione del portale "Amministrazione trasparente".

Come di consueto, anche per l'esercizio 2021, a livello nazionale, il management della Società ha preso parte a vari importanti convegni, nazionali e internazionali, insieme a professionisti e operatori del trasporto marittimo, dei porti e della logistica.

Con l'obiettivo di monitorare tutte le diverse iniziative di incontro e discussione istituzionale e non, attinenti ai temi di interesse della Società, sono state redatte le periodiche newsletter interne dal titolo "RAM Informa" strutturate in tre sezioni nelle quali le notizie vengono classificate in "In primissimo piano", "Dall'Italia" e "Dall'Europa"; parallelamente, in occasione di singoli appuntamenti sono state inviate newsletter dedicate dal titolo "Appuntamento di domani".



Considerata l'esigenza, manifestata anche da altri settori aziendali, di inviare periodiche newsletter a molti contatti (non limitati, dunque, al solo personale aziendale come avviene per la Newsletter interna), comprendenti porti, Interporti, Associazioni di categoria e altri contatti legati a ciascun singolo progetto, è stato ritenuto opportuno l'aggiornamento e la successiva importazione della mailing list - in cui sono registrati i contatti dei principali stakeholder del settore -, nell'ambito di una piattaforma informatica (Mailchimp.com); la stessa che da qualche anno viene utilizzata per l'invio della newsletter aziendale "Ram Informa".

Nel corso dell'anno RAM ha confermato la sua presenza sui canali social aziendali, costituiti prevalentemente dagli account Twitter, LinkedIn e Youtube, con il fine di fornire agli operatori e a tutti gli stakeholder di RAM nuovi canali di informazione sulla Società e i suoi progetti. Le news pubblicate sono state, oltre che di carattere "corporate" (come ad esempio la partecipazione del management aziendale a eventi e convegni), anche di interesse più specificatamente legato ai progetti nazionali e comunitari seguiti.

#### **E) Progetto Campagna di Formazione per la guida sicura ed eco sostenibile**

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

In tale contesto, il 6 dicembre 2018 è stata firmata una Convenzione tra il Comitato e 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 sicura ed ecosostenibile, 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. L'esecuzione delle attività è stata avviata nel 2019.

Complessivamente è prevista la formazione ai conducenti delle imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori che hanno aderito al bando "GuidiAmo Sicuro". Detta attività è articolata in due fasi: una di formazione teorica (su apposita piattaforma e-learning) propedeutica ad una di formazione pratica.

Il bando di partecipazione, attualmente aperto, è pubblicato nell'apposita sezione del sito RAM al seguente link: <http://www.ramspa.it/cosa-facciamo/progetti-europei/nazionali>

A partire dal mese di settembre 2020, il Comitato e RAM hanno congiuntamente avviato un'attenta disamina dell'andamento delle attività progettuali conseguente ad alcune criticità emerse nel corso dell'implementazione della campagna di formazione, relative alla scarsa partecipazione dei conducenti alla formazione teorica e alle difficoltà operative

riguardanti lo svolgimento della formazione pratica, aggravate, tra l'altro, dai vincoli imposti dalla situazione epidemiologica in atto nel Paese.

A tal proposito, ad esito della procedura di revisione dei rapporti convenzionali, il Comitato e RAM hanno stipulato, il 30 dicembre 2020 l'Addendum alla Convenzione che prevede la rimodulazione delle attività relative alla Campagna di formazione, con particolare riferimento alla modalità di realizzazione della formazione teorica e pratica, nonché la proroga del termine ultimo per la conclusione del progetto al 31 luglio 2022. Tale termine è stato oggetto di recente ulteriore estensione dopo l'aggiudicazione della procedura di appalto relativa alla formazione pratica.



Per quanto riguarda l'attività di erogazione della formazione teorica attraverso la piattaforma *e-learning* appositamente dedicata, anche nel corso del 2021 sono proseguite le attività di monitoraggio dell'andamento della formazione, nonché di analisi e valutazione dei dati. La formazione pratica è stata finalmente avviata nel 2022.

#### **F) Convenzione per la verifica della Regolarità delle imprese iscritte all'Albo**

Sulla base della Convenzione Prot. n. 648 del 18 marzo 2020 tra il Comitato Centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi e RAM, la Società fornisce, attraverso un apposito gruppo di lavoro, assistenza al Comitato ed agli Uffici della motorizzazione civile su tutto il territorio nazionale per l'espletamento delle seguenti attività:

- verifica della regolarità delle imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori ai sensi delle vigenti disposizioni e alle esigenze operative di tenuta dell'Albo sulla base delle direttive impartite dal Comitato;
- collaborazione nella gestione attiva dei procedimenti di verifica, comprese tutte le attività di accesso e gestione delle relative istruttorie tramite i sistemi informatici in uso, l'informatizzazione e l'archiviazione dei relativi dati, lo svolgimento di ogni fase dell'istruttoria procedimentale, la verifica e l'analisi delle singole posizioni, la comunicazione operativa con le imprese interessate, la predisposizione degli atti necessari;
- assistenza presso gli Uffici della motorizzazione civile competenti per territorio, alle attività di esecuzione delle verifiche di regolarità e all'adozione dei conseguenti provvedimenti anche ai fini del necessario monitoraggio.

Dopo aver completato, nel corso dell'anno 2021, tutte le attività propedeutiche all'avvio del servizio, nella seconda metà del mese di novembre 2021 la RAM ha dato avvio

alle verifiche previste, anche attraverso il supporto operativo offerto da un fornitore individuato ad esito di apposita procedura aperta sopra soglia comunitaria di appalto di servizi.

In considerazione della nuova tempistica delle attività da svolgere, il 6 dicembre 2021 è stato stipulato un Addendum all'Atto Attuativo che, peraltro, fornisce una rimodulazione delle modalità di pagamento.

## 6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2021 si chiude con un utile pari a **274.226 euro**, al netto delle imposte.

Tale risultato, come ampiamente rilevabile nel testo che precede, è ascrivibile all'intensa attività di sviluppo della Società compiuta dall'Organo Amministrativo con l'attivo supporto del Direttore Operativo e di tutti i dipendenti, in stretta collaborazione con il Ministero, pur in presenza delle perduranti criticità legate al periodo pandemico.

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali firmati con il Ministero e dagli introiti derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a **3.538.900 euro** (oltre il 10% in più rispetto a quanto registrato nell'anno 2020), mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **3.152.548 euro**. Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è pari a **375.928 euro**.

Sono state attivate 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 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 2022, così come risulta anche dalla già menzionata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 7/2022 del 31 marzo 2022, sono pari a complessivi **6.246.157 euro**.

Sul versante della liquidità, la disponibilità derivante dai pagamenti effettuati dal Ministero consente di svolgere le attività senza dover ricorrere ad alcuna esposizione bancaria, anche se i costi fissi derivanti dall'implementazione dell'organico societario, unitamente a quelli conseguenti al ricorso a collaborazioni esterne, e l'altalenante andamento dei pagamenti da parte della committenza nonché le anticipazioni ricevute sulle commesse hanno progressivamente modificato gli equilibri di cassa della Società, generando la necessità di una

maggior attenzione al sistema delle entrate e delle uscite anche in termini di previsioni dei relativi flussi.

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

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valore della produzione	1.404.852	1.574.270	2.073.839	2.737.600	3.018.097	3.146.282	3.177.007	3.538.900
Costi della produzione	1.451.775	1.497.545	1.939.260	2.365.520	2.663.589	2.589.361	2.736.439	3.152.548
Risultato dell'esercizio	-96.591	42.144	79.525	250.282	232.036	391.098	292.615	274.226
Crediti	984.304	683.856	623.779	628.970	238.783	742.344	1.054.758	1.224.456
Disponibilità liquide	1.752.349	1.159.347	1.092.890	1.779.195	1.338.844	2.064.137	2.207.603	3.197.069
Debiti	1.790.654	1.049.608	1.565.596	2.260.654	2.622.470	2.823.846	3.928.233	4.076.904
INDICE DI LIQUIDITA'	2,22	3,35	2,58	2,60	2,47	2,50	2,13	2,18
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,20	1,76	1,11	1,21	0,81	1,09	0,88	1,15
INDIPENDENZA FINANZIARIA				0,57	0,65	0,57	0,44	0,44

## 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 riscontrati 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.

Con nota Prot. DT 96831 del 28/12/2020, l'Azionista, fermo restando l'impianto regolamentare e le modalità di consuntivazione già definiti con il precedente provvedimento emanato nel 2017, ha introdotto per il triennio 2020-2022 criteri che tengono conto delle evidenze registrate nella fase di prima applicazione e del contesto macroeconomico causato dalla straordinaria contingenza dell'emergenza sanitaria. In particolare, è consentito neutralizzare le riduzioni di ricavi derivanti da clausole di efficientamento inserite nei contratti di servizio/convenzioni che dispongono una revisione periodica al ribasso delle tariffe applicate. Tale facoltà si è esplicitata nella applicazione delle tariffe medie ponderate del triennio 2017 - 2019, in luogo delle vigenti tariffe, alle giornate di produzione contabilizzate

a magazzino nell'esercizio 2020, ottenendo quindi la citata neutralizzazione della diminuzione dei ricavi.

Inoltre, al fine di valorizzare il preminente interesse all'equilibrio economico-finanziario di medio e lungo termine si è ritenuto di fissare l'obiettivo di efficientamento sulla base del dato medio delle risultanze dei bilanci degli esercizi dal 2017 al 2019. Inoltre, in sede di consuntivazione, il mancato raggiungimento dell'obiettivo di efficientamento nel corso dei primi due anni potrà essere recuperato considerando i valori aggregati su base triennale.

Più in dettaglio, gli specifici obiettivi annuali sono assegnati tenendo conto dell'andamento del valore della produzione. In particolare, in ciascun esercizio:

- nel caso di una variazione in aumento del valore della produzione rispetto al valore medio del triennio 2017-2019, l'incidenza dei costi operativi sullo stesso dovrà diminuire, in funzione dell'aumento del valore della produzione, nell'ordine dell'1% e con un minimo dello 0,5%;

Al fine di individuare in maniera puntuale l'obiettivo di efficientamento è previsto l'utilizzo della seguente formula:

$$\frac{CO_t}{VP_t} \leq \frac{CO_{medio}}{VP_{medio}} - \frac{CO_{medio}}{VP_{medio}} \times \left[ 0.005 + \frac{(VP_t - VP_{medio})}{VP_{medio}} \times 0.005 \right]$$

- nel caso di una variazione in diminuzione del valore della produzione rispetto al valore medio del triennio 2017-2019, i costi operativi dovranno ridursi in misura tale da lasciare almeno invariata l'incidenza degli stessi sul valore della produzione.

Con riferimento ai parametri operativi, pertanto, tenendo conto di quanto disposto dall'Azionista, la situazione della RAM per l'anno 2021 risulta la seguente:

VOCI	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ricavi da conto economico	+2.071.521	+2.737.600	+3.084.618	3.251.095	3.213.452	3.634.242
Rettifiche		(122.422)	(75.000)	(117.061)	+91.382	+66.580
<b>Valore Produzione complessiva</b>	<b>+2.071.521</b>	<b>+2.615.178</b>	<b>+3.009.618</b>	<b>+3.134.034</b>	<b>+3.304.834</b>	<b>+3.700.822</b>
Servizi del personale sui progetti europei	(257.463)	(207.158)	(232.649)	(186.442)	(100.651)	(144.963)
Forniture, Viaggi e trasferte non eligibili	(521.378)	(1.220.150)	(1.193.932)	(919.356)	(982.510)	(1.539.635)
<b>VALORE PRODUZIONE ELIGIBILE</b>	<b>+1.292.680</b>	<b>+1.187.870</b>	<b>+1.583.037</b>	<b>+2.028.236</b>	<b>+2.221.673</b>	<b>+2.016.224</b>
Costi del personale eligibili	+590.719	+650.545	+868.898	+986.520	+1.148.993	+955.036
Forniture, viaggi e trasferte eligibili	+459.508	+288.656	+370.677	+503.823	+507.946	+518.045
Meno: ammortamenti	(14.258)	(10.466)	(10.367)	(6.093)	(31.612)	(10.425)
Meno: oneri di gestione	(3.138)	(4.167)	(2.377)	(2.968)	(1.627)	(1.751)
Meno: oneri straordinari e finanziari			(42.083)	(22.021)	(49.440)	(54.812)
<b>TOTALE COSTI ELIGIBILI</b>	<b>+1.032.831</b>	<b>+924.568</b>	<b>+1.184.748</b>	<b>+1.459.261</b>	<b>+1.574.260</b>	<b>+1.406.093</b>
<b>rapporto costi eligibili / ricavi eligibili</b>	<b>79,90%</b>	<b>77,83%</b>	<b>74,84%</b>	<b>71,95%</b>	<b>70,86%</b>	<b>69,74%</b>
Rapporto efficientamento dei costi		79,88%	76,99%	74,13%	72,54%	73,02%

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

$$\begin{aligned}
 \frac{1.406.093}{2.016.224} &\leq \frac{1.189.526}{1.599.714} - \frac{1.189.526}{1.599.714} \times \left[ 0.005 + \frac{(2.016.224 - 1.599.714)}{1.599.714} \times 0.005 \right] = \\
 &= 0.6974 \leq 0.7436 - 0.7436 \times \left[ 0.005 + \frac{0.2604}{0.1} \times 0.005 \right] = \\
 &= 0.6974 \leq 0.7436 - 0.7436 \times 0.180 = \\
 &= 0.6974 \leq 0.7302
 \end{aligned}$$

L'obiettivo per l'anno 2021, 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 da uno specifico Comitato Tecnico e che è complessivamente valutato anche 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.

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

Come già riferito in altre parti della presente Relazione, la Società a far data dal 1° gennaio 2022 è entrata formalmente a far parte del conto consolidato della pubblica amministrazione; conseguentemente, sono stati attivati i dovuti approfondimenti al fine di adeguare quanto dovuto alle nuove disposizioni applicabili alla RAM.

Nel mese di febbraio 2022 il Comitato per il controllo analogo ha approvato il "Piano organizzativo e funzionale triennale 2022-2024", ai sensi dell'art. 6 del Decreto ministeriale n. 111 del 12 marzo 2020. Conseguentemente, anche sulla base di quanto disposto dal D. Lgs. N. 152/2021, in data 13 aprile 2022 l'Organo Amministrativo ha approvato la Determinazione n. 11/2022 che avvia le procedure di selezione di n. 38 unità di personale, nonché la progressione verticale di n. 1 risorsa interna.

Nel corso dei primi mesi dell'anno, inoltre, la Società ha perfezionato ulteriori atti convenzionali con le strutture di riferimento del Ministero per il supporto operativo su specifiche tematiche attinenti all'oggetto sociale. Particolare rilevanza, in tale ambito, assume

la nuova funzione attribuita dalla legge alla Società di affiancamento al Ministero per l'implementazione della Piattaforma logistica digitale nazionale.

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2022-2024.

A fronte dell'evoluzione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, RAM ha proseguito nel garantire la piena continuità operativa ed aziendale e, in linea con le disposizioni delle autorità governative e sempre di concerto con il Ministero ospitante, ha dato luogo a tutti gli interventi opportuni e necessari per contenere il rischio di contagio.

## **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 nell'ambito del PNRR.

In tale ambito, peraltro, una particolare rilevanza assumerà nel corso dell'anno l'esito delle tre grandi trasformazioni che stanno interessando la Società, ovvero: l'introduzione della Società nel conto consolidato Istat, la definizione della nuova missione di affiancamento al Ministero per la digitalizzazione della logistica e la significativa riorganizzazione della Società, anche attraverso il potenziamento della propria base organica. Negli ultimi mesi dell'anno, infatti, sulla base dell'azione congiunta di queste trasformazioni, la RAM potrà trovarsi ad operare con una nuova organizzazione e per funzioni innovative, andandosi persino a prefigurare la necessità di individuare una nuova sede societaria più rispondente alle dimensioni effettive dell'organico dipendente.

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 attraverso la Direttiva prevista dallo Statuto.

Infine, l'evoluzione dell'emergenza sanitaria Covid-19 e del conflitto internazionale in corso potrà porre riflessi di vario genere anche sulle attività della Società, anche se al momento non risulta agevole determinarne verso ed intensità. L'utilizzo della modalità di lavoro agile per i dipendenti certamente costituirà comunque un punto di riferimento di cui tenere conto anche a livello strutturale nei prossimi mesi.

## 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 della mobilità sostenibili, 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 MIMS, 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.

Sulla base di quanto disposto dall'articolo 6, comma 2, del D. Lgs. n. 175/2016 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica) la Società ha adottato il proprio programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, approvato dall'Organo Amministrativo con Determinazione n. 50/2021 del 15 ottobre 2021, Prot. n. 3362, ed entrato in vigore il 15 novembre 2021. In adempimento a tale programma si è quindi proceduto all'attività di monitoraggio e di verifica del rischio aziendale.

L'entità e la struttura della Società sono adeguate alla complessità degli affari gestiti, anche se il consolidamento della struttura operativa previsto nel Piano operativo e funzionale 2022-2024, come già detto approvato dal Comitato per il controllo analogo, costituisce un riferimento essenziale per poter garantire la piena adeguatezza della RAM ai compiti affidati, soprattutto in termini di gestione delle complesse ed articolate procedure amministrative dettate dalla normativa vigente.

Gli indicatori di cui al punto 6 della presente relazione sono rappresentativi di una 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, pur se il crescente ricorso ad anticipazioni su commesse ministeriali ha richiesto una maggiore attenzione ai flussi finanziari.

L'evolversi dell'emergenza sanitaria Covid-19 potrà comportare modifiche nella tempistica di svolgimento di alcune linee progettuali convenzionate, 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 interessarne 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.).

## **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 2021, ammontante a **274.226 euro**, come indicato in Nota Integrativa.

L'Amministratore Unico

Zeno D'Agostino