



## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2022



*Azionista Unico: Ministero dell'Economia e delle Finanze*

*Sede legale – Via Nomentana, 2 - 00161 Roma  
Sede operativa – Via Giuseppe Caraci, 36 – 00157 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**  
-----Ivano RUSSO<sup>1</sup>**COLLEGIO SINDACALE**<sup>2</sup>  
-----

Presidente	Arcangelo CANITANO
Sindaci Effettivi	Enzo FIORAVANTI Liliana GIORDANO
Sindaci Supplenti	Nicola CACCAVALE Sonia MONTI

**CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO**  
-----

Titolare	Giovanni DALLA PRIA <sup>3</sup>
Sostituto	Fedor MELATTI

**RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA**<sup>4</sup>  
-----

Fabrizio MOREZZI

**ORGANISMO DI VIGILANZA E ORGANISMO INDIPENDENTE DI VALUTAZIONE**<sup>5</sup>  
-----

Andrea LO GAGLIO

---

<sup>1</sup> Nominato nel corso dell'Assemblea del 7 luglio 2022. Fino a tale data l'Amministratore Unico è stato il Dott. Zeno D'Agostino.

<sup>2</sup> Nominato nel corso dell'Assemblea del 7 luglio 2022. Fino a tale data il Collegio Sindacale risultava composto da: Dott. Giovanni Di Giorgio (Presidente), Dott.ssa Liliana Giordano e Dott.ssa Eleonora Cosimo (Sindaci Effettivi), Dott. Domenico Patrizi e Dott.ssa Alessandra Vasale (Sindaci Supplenti).

<sup>3</sup> Designato dal Consiglio di Presidenza della Corte dei Conti con deliberazione del 27 febbraio 2023.

<sup>4</sup> Nominato con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 13/2023 del 19 aprile 2023. Il precedente incarico era ricoperto dal Dott. Francesco Benevolo.

<sup>5</sup> Nominato con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 15/2023 del 12 maggio 2023.

**DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI<sup>6</sup>**

-----  
Francesco BENEVOLO

**SOCIETA' INCARICATA DELLA REVISIONE LEGALE DEI CONTI<sup>7</sup>**

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

---

<sup>6</sup> Nominato con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 44/2022 del 14 dicembre 2022. Il precedente incarico era ricoperto dal Dott. Francesco Benevolo ed era giunto a scadenza con l'Assemblea del 7 luglio 2022.

<sup>7</sup> L'incarico è stato affidato nel corso dell'Assemblea del 22 dicembre 2022. Il precedente incarico triennale era svolto dalla Società KPMG S.p.A.

---

## INDICE

<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>pag.</b>	<b>6</b>
<b>1.</b> <i>Il quadro operativo generale</i>	"	7
<b>2.</b> <i>Lo scenario di riferimento</i>	"	13
<b>3.</b> <i>I rapporti con la committenza</i>	"	16
<b>4.</b> <i>La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario</i>	"	16
<b>5.</b> <i>Le principali attività societarie</i>	"	20
<b>6.</b> <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	53
<b>7.</b> <i>Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016</i>	"	54
<b>8.</b> <i>Adempimenti relativi alla Legge n. 196/2009</i>	"	56
<b>9.</b> <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	68
<b>10.</b> <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	69
<b>11.</b> <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	70
<b>12.</b> <i>Fattori di rischio</i>	"	70
<b>13.</b> <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	71
<b>14.</b> <i>Altre informazioni</i>	"	71
<b>15.</b> <i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	"	71

## **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 (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 2022 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.

A seguito delle dimissioni presentate dal precedente Amministratore Unico, Dott. Zeno D'Agostino, l'Assemblea del 7 luglio 2022 ha nominato per il triennio 2022-2024 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.

L'Assemblea ha provveduto, in data 7 luglio 2022, a rinnovare per il triennio 2022/2024 il Collegio Sindacale.

Ad esito dell'espletamento delle procedure di gara previste dalla normativa vigente, l'Assemblea del 22 dicembre 2022, su proposta del Collegio Sindacale, ha deliberato l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2022/2024 alla Società KPMG S.p.A.

Il Bilancio 2022 riguarda pertanto il primo anno di mandato dello scrivente, e interessa un esercizio sociale svoltosi per il primo semestre sotto la responsabilità amministrativa di altro Amministratore Unico.

In data 30 settembre 2021, nell'elenco delle Pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 234 del 30 settembre 2021, l'ISTAT per la prima volta ha indicato anche RAM; 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. Conseguentemente, l'esercizio 2022 risulta il primo anno di applicazione delle citate norme; a tal fine, la Società si è attivata per effettuare una rapida ricognizione dei nuovi obblighi applicabili e, anche grazie ad una interlocuzione con l'Azionista, ha individuato, perimetrato e applicato quanto previsto, di cui si avrà modo più in dettaglio di illustrare nel successivo paragrafo 8 di questa Relazione.

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 è stata impegnata, tramite apposita Convenzione con il Ministero firmata in data 5 agosto 2022 e registrata dagli organi di controllo l'8 settembre 2022, nella nuova importante missione di supportare il Ministero nel progetto di digitalizzazione dell'intermodalità e della logistica integrata e, in attuazione del citato comma 6, ha avviato e completato le procedure per ulteriormente implementare la propria dotazione organica.

In data 7 febbraio 2022 la Società ha trasmesso al Comitato per il controllo analogo il Piano triennale organizzativo e funzionale della Società 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 ha proceduto ad attuare il processo di ampliamento della struttura e di riorganizzazione operativa e funzionale, che ha consentito di portare la Società ad un numero complessivo di 40 dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato (erano 15 al 31 dicembre 2022, compreso l'unico dirigente della Società), eliminando al contempo l'utilizzo di dipendenti assunti con contratto a tempo determinato in ossequio alle nuove norme applicabili alla Società. Con Disposizione Organizzativa n. 3/2023 del 17 aprile 2023, è stato possibile elaborare il nuovo organigramma della Società, articolato con anche le funzioni finalmente internalizzabili (Ufficio Legale, Amministrazione e Finanza, Risorse Umane, IT). Si sta, peraltro, procedendo ad un aggiornamento del Piano triennale organizzativo e funzionale della Società per il triennio 2023-2025, al fine di poter ottenere le necessarie autorizzazioni per il completamento della pianta organica societaria, anche in considerazione della sola parziale attuazione di quanto già autorizzato nel Piano 2022-2024.

Con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 8/2023, Prot. n. 476 del 15 marzo 2023, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2022, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società determinate dalle novità derivanti dall'introduzione della Società nel conto consolidato della Pubblica amministrazione e dal profondo processo di riorganizzazione aziendale in atto.

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 per consentire alla

Società di avviare le opportune verifiche relative all'adozione di tutti i provvedimenti amministrativi, contabili e di Bilancio conseguenti al nuovo status societario derivante dalla più volte menzionata introduzione nel conto consolidato della Pubblica amministrazione, nonché per poter tenere conto adeguatamente del predetto processo di riorganizzazione della Società, essendo state internalizzate alcune funzioni e dunque riviste tutte le procedure aziendali, peraltro ancora in fase di completamento.

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, 2020 e 2021.

\* \* \*

L'esercizio 2022, al livello generale, è stato caratterizzato dalla sostanziale progressiva conclusione della emergenza sanitaria Covid-19. La Società, pur avendo sempre adottato i dovuti protocolli di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori, ha man mano allineato i propri comportamenti organizzativi alle disposizioni nazionali vigenti, mantenendo al contempo l'utilizzo a fini organizzativi della modalità del lavoro agile e l'organizzazione operativa sperimentata con successo per l'impiego intensivo degli strumenti di comunicazione a distanza.

In tale contesto, la Società ha 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, come ampiamente testimonia anche l'andamento delle principali variabili economiche di Bilancio.

L'esercizio 2022, inoltre, è stato caratterizzato dalla finalizzazione di alcuni elementi fortemente innovativi per la Società, che hanno consentito di avviare concretamente 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, approvazione ed attuazione del Piano operativo e funzionale della Società, hanno permesso di realizzare il consolidamento della RAM e avviare una nuova fase di sviluppo che già sta permettendo 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 allargamento della pianta organica. La RAM, inoltre, ha anche iniziato un percorso di digitalizzazione interna al fine di dematerializzare le procedure interne ed efficientare modi e tempi della produzione. In tale prospettiva, l'esercizio 2023 appare un anno in cui la RAM è già in grado di offrire una più incisiva e completa azione di supporto al Ministero.

Il budget per l'anno 2023, redatto nel mese di dicembre 2022 come previsto dalle citate nuove norme applicabili alla Società, approvato con la Determinazione n. 46/2022 del 29 dicembre 2022, esprime con chiarezza in tal senso gli elementi di solidità economica e finanziaria sottostanti, anche in relazione alle nuove fonti finanziarie acquisite dalla RAM a valere sul comma 6, Art. 30, del menzionato DL n. 152/2021.

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) e per la nuova attività di assistenza tecnica al progetto di Piattaforma logistica nazionale;

- 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 stanziato per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;

- la Direzione Generale per le Infrastrutture e il Trasporto Ferroviario (DGTF), soprattutto 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 tre specifiche

Convenzioni, con oggetto la realizzazione di una Campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile, l'assistenza al Comitato e agli uffici della motorizzazione civile per la verifica della regolarità delle imprese iscritte all'Albo e l'elaborazione di uno studio nazionale sulle Aree di parcheggio sicure per l'autotrasporto.

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, la Società ha fortemente consolidato il proprio ruolo di assistenza specialistica a supporto del Ministero ed ha concretizzato significative basi per sviluppare le linee di attività seguite e la propria organizzazione operativa. Il 2022 si è caratterizzato dunque come anno di vero e proprio rilancio della Società, ancora una volta grazie all'impegno profuso dai vertici e da tutte le lavoratrici ed i lavoratori e sempre con la fattiva collaborazione del Ministero.

Il risultato di esercizio per l'anno 2022 (un utile pari a Euro 408.434), pienamente in linea con le previsioni effettuate nel preconsuntivo della Società approvato con determinazione n. 32/2022 del 29 luglio 2022, 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 2023 previsto nella già citata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 46/2022 del 29 dicembre 2022, prevede un totale di ricavi superiore ai 7 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 dalle risorse rinvenute a valere sul più volte menzionato comma 6, Art. 30, del DL n. 152/2021; le previsioni per il triennio 2023-2025 riportate nel medesimo documento 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, anche in linea con le direttive di contenimento della spesa ricevute dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

## 2. Lo scenario di riferimento

Seguendo una tendenza già iniziata nel 2021, anche il 2022 è stato un anno che può essere considerato di parziale ripresa, per i vari settori dell'economia, nonostante le criticità introdotte dallo scoppio della guerra in Ucraina e dalle ripercussioni sulle catene di approvvigionamento mondiale e dalla conseguente crisi energetica scaturita.

Si può dire che nel 2022 l'Italia ha colmato quel gap sul PIL causato da diversi anni di crisi economica legata al protrarsi dell'emergenza sanitaria.

L'esperienza della pandemia da COVID-19 ha dimostrato la peculiare resilienza del settore della logistica e la sua centralità come elemento strategico di supporto all'economia. La drastica riduzione della mobilità passeggeri ha indotto una pressione senza precedenti sul sistema delle reti logistiche, che hanno continuato incessantemente negli ultimi due anni a mantenere inalterati, se non maggiorati, i propri standard di operatività. Ciò ha contribuito notevolmente ad accrescere la coscienza pubblica sull'importanza di questo settore, irrinunciabile e altamente strategico a cui spesso è richiesto di operare in condizioni di massima efficienza ed economicità, con forti pressioni sul mercato del lavoro e limitazioni alla capacità di innovazione.

Su queste basi, la sfida che lascia aperta l'anno appena concluso è mantenere alti i tassi di crescita economica del paese.

Elemento centrale per il raggiungimento di questo scopo è sicuramente una corretta attuazione delle riforme e degli investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Uno degli obiettivi strategici del PNRR è la digitalizzazione della logistica e la creazione della piattaforma nazionale.

La specifica linea progettuale individuata dal PNRR, la M3C2, mobiliterà ingenti investimenti fino al 2026 attenendosi al Regolamento Europeo 1056 eFTI, *l'electronic Freight Transport Information* che impone di rendere interoperabile in tutti gli Stati membri lo scambio di dati e informazioni tra tutte le piattaforme e tutti gli operatori, pubblici e privati, che intervengono a vario titolo nel trasporto delle merci.

La declinazione italiana di eFTI, e cioè la Piattaforma Logistica Nazionale interconetterà digitalmente i nodi pubblici e le reti del trasporto merce - porti, rete autostradale, rete ferroviaria, interporti - attraversati dai flussi di merce con i sistemi digitali delle Amministrazioni che effettuano il ciclo dei controlli e delle verifiche sui diversi segmenti del ciclo logistico. Quindi tutti i sistemi, pubblici e privati, dovranno garantire l'interoperabilità delle informazioni necessarie secondo uno standard minimo definito dall'eFTI.

La transizione digitale del settore costituisce un'importante opportunità di cambiamento per il significativo impatto che avrà sugli attori coinvolti: dalla Pubblica Amministrazione ed i servizi che eroga, alle imprese della logistica e agli operatori del trasporto delle merci.

Lo spostamento delle merci è sempre accompagnato da un ampio flusso di informazioni, attualmente ancora in larga parte tramite documentazione cartacea e la merce è sottoposta a molte procedure di controllo da parte di diverse amministrazioni pubbliche.

Investire sulla digitalizzazione permetterà di contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del trasporto e della logistica, a patto che concorra a snellire e facilitare gli adempimenti amministrativi e le interazioni tra gli operatori, aumentando così la competitività delle imprese e del sistema Paese.

\* \* \*

Nell'esercizio oggetto della presente relazione, RAM è, come già accennato, stata coinvolta per affiancare il Ministero nella gestione ed implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale in virtù del DL 152/2021 convertito con la Legge 233/2021 che ha trasferito le funzioni prima in carico alla Società UIRNET/DIGITALOG al Ministero che, a sua volta, ha scelto di avvalersi della sua Società *in house* per il supporto operativo, con l'Atto Attuativo MIT-RAM prot. 179 del 5 Agosto 2022, registrato l'8 Settembre 2022.

L'attività della Società si è concentrata nella riprofilazione del progetto di PLN a partire da tre principi: interoperabilità verso l'eFTI; riuso, come previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale; gestione in sicurezza dei dati secondo le direttive NIS I e NIS II.

Sono stati insediati tre tavoli di lavoro attuativi coinvolgendo gli stakeholders pubblici e privati e dato il via alla Cabina di Regia del Progetto, seguendo un modello di cooperazione tra tutti gli attori della catena logistica per realizzare un ecosistema digitale, interoperabile e sicuro: un primo tavolo di lavoro dedicato ai "Generatori dati" che coinvolge il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, l'Agenzia delle Dogane, RFI, ANAS, Autostrade e Assopporti; un secondo tavolo "Responsabili Port Community System (PCS) delle Autorità di Sistema Portuali" con i responsabili IT delle stesse; ed, infine, un terzo tavolo "Operatori della PLN" dove vengono messe a confronto le Associazioni di categoria che rappresentano i soggetti di mercato del settore della logistica.

Nel corso del 2022 RAM ha proseguito la sua consolidata attività di supporto al Ministero. Le principali linee di lavoro hanno riguardato oltre alle azioni conseguenti all'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 e a quanto già detto per il 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, in linea con il passato, l'ingente lavoro relativo allo sviluppo e alla gestione operativa degli incentivi al settore dell'autotrasporto e all'intermodalità, per l'importanza che rivestono le misure incentivanti l'utilizzo di modalità di trasporto merci più efficienti ed economicamente 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.

Sul versante internazionale RAM ha continuato a monitorare i principali programmi e iniziative europee, tra i quali: 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.

In particolare, nel 2022 l'Italia ha assunto la Presidenza di turno dell' *European Short Sea Shipping Network*, nel cui ambito 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.

Il Programma ESN 2022, elaborato da RAM di concerto con il Ministero, ha avuto come obiettivo la rivitalizzazione della discussione sul futuro e le opportunità della navigazione a corto raggio nell'ambito delle sfide del Green Deal e della Strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente della Commissione Europea.

Sono stati organizzati due seminari virtuali che hanno portato all'elaborazione, da parte dei membri dell'ESN, di un Position Paper contenente diverse raccomandazioni sul futuro sviluppo dello SSS nell'ambito del processo di digitalizzazione del sistema dei trasporti e della logistica.

Il Draft Paper ESN, presentato durante un Workshop a Napoli e sottoposto a consultazione pubblica è stato, infine, presentato alla Commissione Europea.

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

### 3. I rapporti con la Committenza

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso gli atti convenzionali stipulati e dalle strutture comunitarie di riferimento per i progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2022 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 2022	Servizi In House	Altre attività	Totale
Servizi del personale con produzione diretta	1.946.456	-	1.946.456
Servizi del personale con produzione a magazzino	1.773.223	35.241	1.808.463
Costi esterni rimborsati	2.098.239	110.844	2.209.083
Viaggi e trasferte rimborsati	15.062	6.439	21.501
<b>Totale produzione*</b>	<b>5.832.980</b>	<b>152.524</b>	<b>5.985.503</b>
ripartizione percentuale	97,45%	2,55%	100,00%
<i>* al lordo delle rettifiche positive di magazzino pari a euro - 2.329</i>			

### 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 il 2022, pur essendo molto meno influenzato dagli effetti del Covid-19, ha consentito comunque di valorizzare l'esperienza acquisita nell'utilizzo dello strumento dello *smart working*, avviando e portando a termine le diverse attività previste dal cronoprogramma aziendale, così come di volta in volta modulato dagli adempimenti assunti.

In considerazione dell'evoluzione del contesto pandemico RAM, di concerto con il Ministero, si è sempre 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).

Inoltre, tenuto conto dell'andamento epidemiologico, 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 di servizio è stato progressivamente richiesto a tutto il personale il prevalente svolgimento in presenza delle proprie attività.





L'organizzazione del lavoro è stata così gradualmente ridefinita mediante la sottoscrizione di accordi individuali di lavoro agile con la previsione dell'alternanza di giornate lavorate in presenza e giornate lavorate da remoto, garantendo ordinariamente 3 giorni a settimana in presenza.

Anche nel 2022 RAM è ricorsa al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del bilancio. In merito alla convocazione dell'Assemblea, per l'approvazione del Bilancio, il Bilancio al 31 dicembre 2021, certificato dalla Società KPMG S.p.A., è stato approvato in data 7 luglio 2022 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 274.226. Contestualmente, a seguito delle dimissioni dell'Amministratore Unico Dott. Zeno D'Agostino, il Socio unico, per il triennio 2022/2024, ha deliberato di nominare Amministratore Unico il Dott. Ivano Russo.

In riferimento alla gestione finanziaria, come noto, 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 il SICE).

Nell'ambito delle risorse umane, RAM ha avviato, con la Determinazione n. 11/2022 del 13 aprile 2022, una procedura di selezione del personale finalizzata alla formazione di una graduatoria dalla quale eventualmente attingere per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato di n. 38 risorse con le mansioni, inquadramenti e coperture finanziarie a valere sul Piano funzionale e organizzativo triennale 2022-2024 (POF) nonché sulle risorse stanziare dalla L. n. 233 del 29 dicembre 2021 (comma n. 6 dell'art. 30 del D.L. 152/2021).

La graduatoria è stata approvata con Determinazione n. 42 del 13 dicembre 2022 con cui è stata disposta da un lato l'assunzione di 19 risorse con comprovata esperienza in materia di logistica e logistica digitale, a valere sulla copertura di cui al citato art. 30 comma n. 6 del D.L. 152/2021 - garantita da apposito Capitolo di bilancio aperto presso il Ministero, e dall'altro l'assunzione di ulteriori 6 dipendenti a valere sulle risorse presenti nel POF.



Appare opportuno segnalare che nella medesima Determinazione la Società si è riservata di bandire una nuova procedura di selezione del personale finalizzata alla formazione di una nuova graduatoria, dalla quale attingere al fine di completare le assunzioni previste dal sopraindicato POF 2022-2024 e non perfezionate ad esito della procedura di selezione

conclusa (si precisa che perfezionando i n. 25 contratti la struttura della Società è stata portata a complessivi n. 40 dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato, concludendo tutti i contratti a tempo determinato precedentemente stipulati anche in attuazione delle nuove norme applicabili alla RAM a seguito dell'entrata a far data dal 1 gennaio 2022 nel conto consolidato della pubblica amministrazione).

Nel corso di tutto il 2022 RAM, a seguito del citato inserimento nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione come individuato ai sensi dell'art. 1, comma 2 della Legge 31 dicembre 2009, n. 196, e ss.mm. (Legge di contabilità e di finanza pubblica), ha portato avanti un ininterrotto lavoro di confronto con l'Azionista, la Ragioneria Generale dello Stato e con i vertici delle altre Amministrazioni presenti nel c.d. elenco ISTAT, con l'obiettivo di adeguare tempestivamente alcuni processi interni ai fini dell'applicazione di una serie di norme di contenimento della spesa pubblica.

Nel corso del primo semestre 2022 la RAM è stata indotta, a seguito di richiesta del Ministero, a trasferirsi dalla propria sede societaria in Via Nomentana 2 in alcuni locali individuati e messi a disposizione del



Ministero nel compendio di Via Giuseppe Caraci 36. La progressiva assunzione da parte del Ministero di funzionari vincitori di concorso o di idonei in graduatorie di enti locali e, soprattutto, l'istituzione dell'Unità di missione PNRR di cui al decreto interministeriale MEF/MIT n. 386 dell'11 ottobre 2021, ha comportato l'esigenza da parte del Ministero di occupare nuovamente i locali messi a disposizione di RAM nella precedente sede.

Ad esito di un iter esplorativo, svoltosi in concomitanza con l'insediamento del nuovo Ministro, e con i conseguenti mutati assetti interni della compagine ministeriale, la Società ha valutato prevalente l'interesse a mantenere il consolidato legame con le sedi del Ministero, in considerazione del ruolo strategico della Società nell'ambito dell'attuazione delle politiche ministeriali nelle materie di competenza, risolvendosi a mantenere la sede legale nella sede centrale del Ministero e la sede operativa nel plesso di Via Giuseppe Caraci, interloquendo con

la Direzione Generale del Personale per ottenere un ampliamento della disponibilità dei locali assegnati, adeguata all'ingresso del nuovo personale.

Inoltre, 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.

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 del suddetto bilancio approvato e verificato, come previsto anche dal Collegio Sindacale.

Il 2022 è stato come detto il primo anno in cui la RAM, dalla sua costituzione nel 2004, è stata inserita nell'elenco delle Pubbliche amministrazioni facenti parte del 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) e, 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, RAM è stata chiamata ad una revisione complessiva del proprio modello organizzativo e finanziario nonché alla redazione del budget secondo le nuove conseguenti regole, al fine di adeguarsi alle previsioni normative applicabili a partire dal 1° gennaio dell'annualità in corso. Per chiarire alcuni dubbi interpretativi su tali adeguamenti, la Società ha richiesto al Ministero azionista, in data 22 marzo 2022, dei chiarimenti con apposita nota alla quale il MEF ha risposto in data 24 novembre 2022.

Pertanto il budget previsionale per il periodo 2023-2025, è stato predisposto, ai sensi della normativa vigente per le Società a controllo pubblico inserite nel conto consolidato della Pubblica Amministrazione, impostando l'analisi economico-finanziaria sulla base del criterio della continuità aziendale e delle attività svolte, pur in assenza della Direttiva del Ministero vigilante sulle attività della RAM per il periodo 2023-2025 – prevista ai sensi dello Statuto

sociale – e della Direttiva del Ministero dell'economia e delle finanze in merito agli obiettivi di efficientamento previsti dall'Articolo 19, comma 5, del Decreto Legislativo n. 175/2016, quest'ultima pervenuta in data 20 aprile 2023.

Alla luce di queste circostanze sia il Collegio Sindacale che il Comitato per il controllo analogo hanno espresso a seguito di opportuni approfondimenti, la loro formale approvazione del suddetto Budget previsionale, consentendo a RAM di rispettare la nuova scadenza del 31 dicembre 2022 prevista dalla normativa vigente, come ultima data utile per l'approvazione.

## **5. Le principali attività societarie**

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2022 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 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.

Nel 2021 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, 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. Inoltre, nell'ambito del vertice dei Balcani occidentali che si è tenuto in Albania (Tirana, 6 dicembre 2022) è stata approvata la dichiarazione di Tirana, dove l'UE riafferma il suo impegno pieno e inequivocabile a favore della prospettiva di adesione all'Unione europea dei Balcani occidentali e chiede l'accelerazione del processo di adesione, sulla base di riforme credibili.

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 2015-2021, 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 2022 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 che nel 2022 è stata predisposta la Struttura di supporto alla *governance* EUSAIR finanziata dal programma ADRION 2021-2027, e che è attualmente in corso una revisione dell'*Action Plan* EUSAIR che si concluderà nel 2023. Si segnala, inoltre, che anche EUSAIR ha adottato la "Dichiarazione di Tirana".

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 e nel processo di revisione dell'*Action Plan* EUSAIR

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.

Dal 1° gennaio 2022 la presidenza annuale di turno dell'ESN è stata affidata all'Italia. Nel corso del 2022, RAM ha organizzato numerosi incontri on line (16/02/2022- 13/04/2022- 16/06/2022) finalizzati a identificare attività ed iniziative per attuare il Programma dei lavori ESN per il 2022, approvato da tutti gli SPC durante il meeting on line ESN del 13/04/2022. Il Programma ESN 2022, concordato anche con il Ministero, ha avuto come obiettivo la rivitalizzazione della discussione sul futuro della navigazione a corto raggio nell'ambito delle sfide del *Green Deal* e della Strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente della Commissione europea. Suddetto piano ha previsto l'organizzazione di due webinar ("The importance of eco incentives for SSS and the maritime sector" tenutosi il 25/05/2022 e "*Digitalization and environmental sustainability as drivers in the change of SSS*" tenutosi il 25/07/2022), la partecipazione alla *Naples Shipping Week* (NSW) con un *workshop* dedicato ESN e l'elaborazione del Paper ESN sulla base dei risultati dei due seminari. Il documento contiene diverse raccomandazioni sul futuro sviluppo dello SSS nell'ambito delle ambiziose sfide del processo di digitalizzazione del sistema dei trasporti e della logistica, nonché dell'evoluzione dello scenario geopolitico europeo e dell'area Mediterranea e che è stato presentato durante il *Workshop "SSS 2027: Challenges and opportunities"* (Napoli, 29/09/2022).



Il Paper ESN è stato oggetto di consultazione pubblica che si è conclusa il 31 ottobre 2022 ed è stato presentato da RAM, in qualità di SPC Italy, alla Commissione Europea (DG MOVE, Waterborne) durante un incontro che si è svolto il 1° dicembre 2022, in cui la Commissione ha espresso forte interesse per l'iniziativa. È in programma un nuovo incontro con la Commissione nel primo semestre del 2023, a cui prenderà parte anche SPC Spagna a cui è affidata la presidenza di turno del network nel 2023.

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

### A.2.1) Assistenza tecnica per la partecipazione ai Corridoi della rete centrale delle TEN-T e per il coordinamento dell'integrazione dei corridoi ferroviari merci (RFC) nella rete Corridoi della rete centrale (Grant Agreement (GA) Project 101082991 – 21-IT-TG-TA4TEN-T)

Nell'ambito del Grant Agreement Project 101082991 – 21-IT-TG-TA4TEN-T, sottoscritto il 25 ottobre 2022, attivo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, RAM, nell'ambito delle proprie finalità istituzionali, agisce in qualità di "affiliated entity" del Ministero – Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali e Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie per l'attuazione delle azioni previste.

Il citato *Grant Agreement* rientra tra le c.d. azioni di assistenza tecnica "Technical Assistance Action" a favore degli Stati membri 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...) e le attività di coordinamento dell'integrazione dei corridoi ferroviari merci (RFC) nella rete Corridoi della rete centrale. che hanno sostituito nella programmazione CEF 2021-2027, come definita dal Reg. (UE) 2021/1153 entrato in vigore il 7 luglio 2021 le azioni di sostegno (*Program Support Action*) finanziate al 100% dal programma *Connecting Europe Facility* (CEF). Si evidenzia che la misura di supporto per gli Stati membri "Technical Assistance Action" è erogata in forma di contributo forfettario come sancito dalla Commissione secondo nella Decisione Ref.Ares(2021)7677066 del 13/12/2021 (Decision Authorising the use of lump sum contributions for Technical Assistance under the Connecting Europe Facility – Transport sector).

Nel corso del 2022 RAM ha affiancato la Divisione IV - Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali in numerose attività di *project management*, tra cui gli adempimenti necessari alla sottomissione all'Agenzia CINEA del Report Finale e della richiesta di pagamento del saldo del progetto regolato dal 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, e gli adempimenti per la presentazione della proposta di assistenza tecnica a valere sul bando rivolto agli Stati membri avente ad oggetto attività di assistenza tecnica realizzate dagli stessi e finanziabili con fondi UE, nonché ai gestori delle infrastrutture e a eventuali soggetti attuatori terzi (cd. "allocation bodies") quali principali parti interessate responsabili dell'efficace attuazione e gestione degli investimenti infrastrutturali connessi alla rete TEN-T la cui scadenza per presentare la richiesta di finanziamento era fissata al 17 febbraio 2022.

RAM, inoltre, ha fornito supporto alla medesima Divisione nell'elaborazione di documenti e note di approfondimento, nel monitoraggio tecnico-finanziario delle azioni beneficiarie di finanziamenti europei, nel processo di revisione della 5° versione dei Piani di Lavoro dei Coordinatori Europei e nella 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) e nell'elaborazione del Capitolo XI "LeReti TEN-T" e del relativo allegato "Approfondimenti" nell'ambito della pubblicazione annuale del Conto nazionale delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (CNIMS 2020-2021). RAM ha seguito, con attenzione i lavori del Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare (Prof. Kurt Bodewig) ed ha partecipato attivamente alla revisione del "Motorways of the Sea - Detailed Implementation Plan", fornendo il proprio contributo, condiviso con il Ministero, pertenerne in considerazione gli impatti della pandemia Covid-19, il processo di revisione della Rete TEN-T che prevede il nuovo concetto di European Maritime Space, e della guerra in

Ucraina. RAM ha, altresì, fornito supporto in numerose altre attività, tra cui l'istruttoria tecnico-amministrativa delle proposte presentate da beneficiari italiani nell'ambito dei bandi CEF Transport 2021; CEF 2021 Military Mobility, CEF AFIF (prima, seconda e terza cut-off date); CEF 2022 Military Mobility; CEF Transport 2022, la predisposizione delle informative sul Programma CEF e le Reti TEN-T e l'organizzazione della giornata informativa virtuale per il lancio del bando CEF Transport 2022, con la partecipazione dei rappresentanti della Commissione Europea – DG Move e dell'Agenzia esecutiva CINEA.

RAM, nel corso del 2022, ha anche fornito supporto alla Divisione I - Affari generali, bilancio e attività internazionali della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie per la partecipazione ad alcuni eventi pianificati nell'ambito dei Corridoi Ferroviari Merci (RFC).

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 e per le attività connesse al gruppo di lavoro sulla navigazione interna, il cui obiettivo è fornire un quadro complessivo tecnico-normativo per valutare gli impatti derivanti dall'attuazione della Direttiva 2005/44 (Direttiva RIS)

RAM ha continuato a collaborare nel 2022 con il Ministero nell'attuazione dell'Accordo di collaborazione per la pianificazione dello Spazio Marittimo in Italia ai sensi dell'art. 5 co. 6 del Dlgs. 50/2016 che ha per oggetto attività congiunte di assistenza tecnica ed operativa da parte del Polo Scientifico (CNR, IUAV e CORILA) finalizzate all'aggiornamento dei Piani di gestione dello spazio marittimo per l'approvazione definitiva della pianificazione di cui al decreto legislativo 17/10/2016, n. 201.

RAM ha supportato il Ministero nelle attività connesse al gruppo di lavoro sulla navigazione interna, il cui obiettivo è fornire un quadro complessivo tecnico-normativo per valutare gli impatti derivanti dall'attuazione della Direttiva 2005/44 relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale sulle vie navigabili interne della comunità (DIRETTIVA RIS) in Italia. Al Gruppo di lavoro partecipano i rappresentanti designati dal Ministero, RAM, AIPO, Sistemi Territoriali e dall'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna.

### **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 2022 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport:, 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 2022 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, PROMARES e DIGSEA, aggiudicati nell'ambito del programma di cooperazione internazionale Interreg Italia-Croazia CBC 2014-2020.

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

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.

Con riferimento all'attività orizzontale (Act. 1) RAM, con il supporto dei consulenti di TRT Trasporti e Territorio, ha provveduto a finalizzare il report "*Intermodal freight transport*" relativo alla sotto attività 1.4 che è stato condiviso con il partenariato nel rispetto delle tempistiche previste dal GA vigente. Per quanto attiene l'attività di *project management*, RAM ha provveduto alla redazione e sottomissione del report annuale delle attività realizzate nel 2021 (Action Status Report 2022). In data 08/12/2022, a seguito della richiesta partita dal coordinatore, è stato sottoscritto dall'Agenzia CINEA un Amendment al progetto, con il quale si dispone una estensione di 12 mesi al progetto, funzionale al completamento di alcune delle attività previste dal Grant Agreement che, tuttavia, non coinvolgono RAM.

Il progetto PASS4CORE-ITA "*Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY*" è cofinanziato dal programma CEF-Transport 2014-2020 e 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, che



partecipa in veste di *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*. Nel corso del 2022, RAM ha svolto le seguenti attività: individuazione dell'operatore economico deputato alla certificazione delle spese sostenute e rendicontate da RAM nell'ambito del progetto; sottomissione all'Agenzia CINEA del report di avanzamento annuale del progetto (*Action Status Report 2022*) e della rendicontazione finanziaria per gli anni 2020 e 2021, corredata dalla certificazione dei costi sostenuti; supporto al coordinatore nella redazione dell'Accordo di partenariato, volto a disciplinare i rapporti interni tra i partner del progetto e che sarà finalizzato e sottoscritto dai partner nel primo semestre del 2023.

Per quanto attiene alla attività di propria competenza, RAM ha finalizzato l'affidamento per lo sviluppo della piattaforma informatica per la gestione e condivisione delle informazioni pertinenti le SSTPA che è stata sviluppata nel corso del 2022 dall'operatore economico selezionato Telecom Italia S.p.A. A dicembre 2022 le attività completate riguardano il rilascio del prototipo del sistema, il documento di dettaglio degli interventi di manutenzione programmata e il pacchetto per Web App. Le rimanenti attività sono state completate entro la data del 31/03/2023 in considerazione della proroga dell'affidamento. In data 12/12/2022 un prototipo del sistema informatico è stato presentato al Ministero (Comitato Centrale dell'Albo dell'autotrasporto) al fine di illustrare lo stato di avanzamento del progetto e raccogliere osservazioni

Il progetto "WIN-IT: Works for Implementing the Navigation on Northern Italy" è stato sottomesso da RAM nell'ambito della *call for proposal* del bando CEF-Transport



2021. 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 2022 RAM ha avviato la procedura per l'affidamento di servizi e forniture per la realizzazione di specifiche attività di comunicazione e disseminazione. Inoltre, RAM, insieme agli altri partner progettuali, AIPO ed Infrastrutture Venete S.r.l., ha partecipato

con uno stand espositivo all'evento internazionale dedicato alla mobilità "Connecting Europe Days 2022" tenutosi a Lione dal 28 al 30 giugno 2022 al fine di promuovere il progetto. Inoltre, la Società, in collaborazione con gli altri partner progettuali AIPO ed Infrastrutture Venete S.r.l., ha organizzato il "Kick-off meeting & 1° Stakeholders Workshop" (Piacenza, 10/11/2022). L'evento, tenutosi nell'ambito dell'iniziativa Bilog 2022 - Logistics & Maritime Forum, è stato un'occasione per presentare le principali attività ed i risultati attesi del Progetto e per approfondire anche i temi legati allo sviluppo della navigazione interna in Italia. All'iniziativa hanno preso parte rappresentanti delle istituzioni nazionali ed europee, dei partner del progetto e degli stakeholder del settore. Per quanto attiene l'attività di project management, RAM ha contribuito all'elaborazione del report annuale delle attività realizzate nel 2021 (Action Status Report 2022) che è stato sottomesso dal Coordinatore, attraverso il portale della Commissione, all'Agenzia CINEA entro la scadenza del 31/03/2022.

ENERNETMOB è un progetto europeo co-finanziato nell'ambito del programma europeo Interreg Med 2014-2020 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 2022, RAM ha svolto una intensa attività di comunicazione contribuendo alla realizzazione della 6° *newsletter* di progetto e alla sua disseminazione presso i principali *stakeholders* aziendali. Inoltre, RAM ha partecipato con il progetto EnerNETMob all'iniziativa sopraccitata "Let expo logistic eco transport show" con uno stand espositivo e presentato i risultati del progetto nell'ambito dell'iniziativa congiunta con il Progetto Intesa (si veda sopra) al fine di stimolare la discussione in tema degli attuali sviluppi e sfide dell'elettromobilità. Nell'ambito dell'attività 5 "Transferring" RAM, in qualità di partner responsabile, ha coordinato e supervisionato l'attività e i rispettivi tasks dei partner coinvolti nella suddetta attività al fine di monitorare e agevolare la finalizzazione dei deliverables previsti. Infine, per quanto riguarda l'attività 6, RAM ha lavorato all'elaborazione del deliverable "Raccomandazioni per accrescere l'elettromobilità nell'area MED". Le attività svolte da RAM nell'ambito del progetto sono state inoltre presentate nel corso dello *Steering Committee* finale (Marsiglia, 07/04/2022) e durante il successivo panel tecnico (Marsiglia, 08/04/2022) sono stati illustrati i principali contenuti del *Deliverable* "Piano d'azione per il miglioramento dell'industria dell'elettromobilità".



Il progetto si è concluso nel rispetto della scadenza fissata dall'Autorità di Gestione al 30 luglio 2022, e la RAM ha provveduto a sottomettere il *report* finale delle attività svolte e la rendicontazione dell'ultimo periodo di *reporting* (01/09/2021 - 30/04/2022) attraverso la piattaforma Synergie, unitamente alla certificazione dei costi sostenuti prodotta dal *First Level*

*Controller*. Successivamente, RAM ha fornito al coordinatore i chiarimenti e le integrazioni richieste dall'Autorità di Gestione.

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 2022, RAM ha finalizzato il documento del WP 4.2 "Cross Border Action Plan", un piano transfrontaliero per migliorare l'efficienza e la sicurezza delle operazioni portuali sulla base dell'esperienza delle azioni pilota implementate nell'ambito del progetto. Nell'ambito delle attività di comunicazione, RAM ha contribuito all'organizzazione dell'evento finale di progetto "Information Technology as a driver for better maritime and ports' operations: a joint Italian & Croatian perspective for the Adriatic Sea" (9 giugno 2022) che si è tenuto a Venezia in collaborazione con il capofila AdSPMAS. A ridosso dell'evento si è tenuto anche lo steering committee finale del progetto. Nel corso del secondo semestre 2022 RAM ha lavorato per l'invio della documentazione tecnica necessaria per la rendicontazione finale ed ha fornito i chiarimenti richiesti dall'Autorità di Gestione del Programma Italia-Croazia inviando la documentazione richiesta al Capofila. RAM ha altresì provveduto alla rendicontazione e certificazione dei costi sostenuti dalla Società nell'ambito dell'ultimo reporting period di progetto (01/01-30/06/2022).



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. Nel corso del 2022, RAM, con il supporto tecnico di Sinergia Consulenze ha portato avanti le attività legate all'implementazione del WP 5 "Strategic Framework", consegnando tutti i deliverables di propria competenza entro la scadenza del 30/06/2022, come previsto dall'Application Form del progetto. Con riferimento alle attività di Project Management, RAM ha provveduto a sottoporre la richiesta di pagamento relativa al 6° reporting period ed ha



partecipato il 03/03/2022 al settimo Steering Committee di progetto, presentando lo stato di avanzamento delle attività di propria competenza. Infine, per quanto attiene all'attività di *project communication*, RAM ha partecipato all'evento finale di progetto (Trieste, 8/06/2022), ha diffuso la VI newsletter del progetto presso i propri *stakeholder* e sul proprio sito internet istituzionale.

Il progetto si è concluso il 30/06/2022 e, nel rispetto della scadenza fissata dall'autorità di gestione al 30/09/2022, RAM ha provveduto a sottomettere attraverso la piattaforma SIU, il report finale delle attività svolte e la rendicontazione dell'ultimo periodo di reporting (01/01/2022 - 30/06/2022), unitamente alla certificazione dei costi sostenuti prodotta dal First Level Controller

Il progetto "*Digitalisation of multimodal transport in the Adriatic SEA – DIGSEA*" è finanziato a valere sul programma Interreg V A Italia-Croazia e mira alla capitalizzazione dei risultati di precedenti progetti rivolti alla implementazione di soluzioni ICT nel settore del trasporto multimodale e marittimo, tra cui Intesa e Promares, entrambi conclusi a giugno 2022. L'obiettivo del progetto è di consolidare le competenze acquisite grazie ai progetti conclusi nel periodo di programmazione 2014-2020, e sviluppare contestualmente nuove progettualità da presentare nel successivo periodo di programmazione. Il progetto ha durata di quindici mesi e si concluderà il 30/06/2023. Nel corso del 2022 RAM ha proceduto con l'elaborazione dei Deliverables di competenza. In particolare, è stato elaborato e finalizzato dopo l'approvazione del partenariato il documento "Project Exploitation Plan" (D 3.1.1) ed è stato elaborato a seguito dei contatti intercorsi con il Focal Point italiano del TSG2 EUSAIR il documento "EUSAIR Flagship Paper" (D 3.2.2). In fine è stata avviata e completata la gara per le attività di comunicazione che si sostanzierà nell'elaborazione di 3 video pills (brevi video) sul progetto e sui suoi risultati. Il primo video è stato elaborato e finalizzato a dicembre. I restanti due saranno elaborati nel corso del 2023.



Per quanto attiene l'attività di project management, RAM ha provveduto ad individuare l'operatore economico a cui affidare il servizio di certificazione delle spese sostenute (First Level Controller) per il rilascio dei certificati di validazione richiesti in fase di rendicontazione delle spese afferenti i due periodi di rendicontazione previsti dal progetto e ha inoltrato all'autorità di gestione del programma Interreg Italia-Croazia la richiesta di validazione dell'operatore selezionato. La rendicontazione delle attività svolte nel corso del 2022 è stata sottomessa entro il mese di marzo 2023. Inoltre, RAM ha partecipato agli steering committee del progetto, tenutisi in modalità da remoto il 13/04/2022 e il 04/11/2022, nonché al kick-off meeting del progetto svoltosi a Trieste in data 08/06/2022.

**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 2016-2022, per l'annualità 2022, hanno incluso le sottoelencate funzioni:

- predisposizione di un quadro di sintesi sull'avanzamento e sul raggiungimento normativo ed operativo delle previsioni di cui al Piano Strategico nazionale della portualità e della Logistica nel mese di ottobre 2022;
- partecipazione a gruppi di lavoro attinenti approfondimenti specifici su ambiti attinenti la pianificazione e la programmazione nazionale in materia di trasporti e logistica portuale:
  - gruppo di lavoro riforma art.6 e 18 Legge n.84/1994 in materia di concessioni portuali strategiche;
  - gruppo di lavoro tassazione porti italiani;
  - gruppo di lavoro riforma pianificazione in ambito portuale;
  - gruppo di lavoro regolamento concessioni demaniali portuali ex art. 18 legge 84/1994
- 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 2022 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 nelle giornate del 01/02, 12/04, 02/05, 20/06, 27/07, 20/09, 19/10 e 21/12, 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 2022 ulteriori attività, tra cui:

- analisi e predisposizione dei rapporti e delle note di verifica circa le rendicontazioni tecniche e contabili dei progetti cofinanziati dal MIT in materia di innovazione di processi e di prodotti dei cantieri navali ex art. 1 comma 357, Legge n. 190/2014;
- assistenza tecnica e operativa per l'espletamento delle attività di gestione dell'Ufficio di conservatoria della nautica da diporto (UCON) attraverso expertise esterna;
- organizzazione del corso di formazione per i dipendenti prescelti dalla Direzione generale in materia di Auditor di Sistemi di Gestione per la Qualità;
- organizzazione del corso di formazione per i dipendenti prescelti dalla Direzione generale nelle materie riguardanti le attività di conservatoria dell'UCON e nello specifico le procedure e formalità di conservatoria navale disciplinate dalle normative vigenti;
- finalizzazione della fase 1 del software, con funzioni di banca dati, per la gestione delle informazioni del Registro internazionale navale e del Registro ordinario, nonché per lo svolgimento delle correlate attività di data entry, tramite il supporto tecnico di un fornitore esterno;
- finalizzazione della progettazione e realizzazione di un sistema informatico ad uso della DGVPTM per il monitoraggio dello stato di avanzamento delle opere marittime inserite nel Programma triennale e dei relativi fondi assegnati ed avvio alla fase di compilazione digitale del programma triennale;

### ***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 a partire dal 2019 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, da ultimo prorogata con verbale di concordamento firmato il 24 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 2022 sono state concluse le attività previste convenzionalmente.

Più nello specifico:

- Per quanto attiene il bando di gara per i servizi minimi del TPL, a seguito delle numerose integrazioni e cambiamenti pervenute nel corso del disegno del bando di

gara, le attività del primo semestre 2022 si erano concluse con la trasmissione in data 20 maggio 2022 alla Regione Molise degli allegati 3, 5, 6 e 7 del bando di gara (criteri e sistema di valutazione, standard minimi, penali e premialità) e della ridefinizione dei PEF lotto 1 e PEF lotto 2 con gli schemi degli stessi redatti seguendo le indicazioni metodologiche coerentemente all'Annesso 5 della Delibera n.154/2019. Conseguentemente il bando di gara per l'affidamento dei servizi di TPL extra urbano su gomma è stato pubblicato il 14 ottobre 2022.

Peraltro, è stata fornita assistenza legale e tecnica alla Regione Molise anche riguardo a dei quesiti posti durante l'apertura del bando nonché alla chiusura dello stesso, in merito ad alcuni punti sollevati dalle parti ricorrenti.

- Il Piano trasmesso alla regione con nota MIT STM prot. 886 del 17 marzo 2022 è stato approvato dalla Giunta Regionale con il nome 'Molise Connesso'.

Le attività sono pertanto, come da nota prot. 3331 del 5 dicembre 2022 dell'Amministratore Unico RAM indirizzata a STM, concluse ex comma 2 art. 2 e relativo PDA della Convenzione citata.

### ***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 2022 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 2022 per conto della STM:

- elaborazione dei capitoli di competenza, così come comunicati dalla STM, per la redazione dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022;
- elaborazione dell'executive summary dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 in lingua inglese;
- attività di assistenza legale in relazione alla disciplina degli aiuti di Stato e alla tutela della concorrenza in ambito europeo, nonché all'attuazione del programma 'Next Generation EU';
- mantenimento, aggiornamento e cura dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19", istituito presso la STM;



- 
- elaborazione di una proposta normativa per una nuova disciplina del Registro internazionale italiano, al fine del suo adeguamento alle richieste formulate dalla Commissione europea con la Decisione Aiuti di Stato SA.48260 (2017/NN);
  - partecipazione ed attività tecniche di supporto ai gruppi di lavoro "Sistemi di mobilità per l'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina", "Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone", verifica delle condizioni abilitanti relative ai Piani di Trasporto delle regioni ordinarie ed a statuto speciale italiane e delle Province Autonome di Trento e Bolzano, valutazione e accertamento di quanto realizzato dal precedente soggetto attuatore della Piattaforma Logistica digitale nazionale in attuazione del comma 3, dell'art. 30 D.L. n. 152 del 2021 e per lo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie;
  - raccolta, analisi e rielaborazione dei dati di traffico dei porti coinvolti dal Piano Nazionale Cold Ironing delle banchine portuali che hanno ricevuto i contributi nell'ambito del Piano Nazionale Complementare;
  - coordinamento dei lavori di elaborazione dello studio di accessibilità delle aree nazionali servite da aeroporti secondari;
  - su richiesta di STM, una nuova verifica di coerenza dei progetti presentati dalle AdSP con i fabbisogni individuati nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2021, al fine di procedere alla ripartizione delle risorse assegnate a valere sul "fondo per la progettazione di fattibilità' delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate – ripartizione risorse triennio 2021-2023 e residui biennio 2019 – 2020" sulla base delle integrazioni pervenute dalle AdSP, con approvazione della ripartizione dei fondi per AdSP avvenuta in sede di Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP.
  - supporto e coordinamento per la presentazione dei rapporti delle Commissioni di Ricerca Carraro ("Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità") e Pammolli ("Investire in Infrastrutture: strumenti finanziari e mobilità)
  - supporto nelle attività di comunicazione richieste dal Ministero;
  - attività di coordinamento metodologico e di organizzazione contenutistica dei 4 eventi deliberativi di stakeholder engagement per modalità di trasporto nell'ambito di MOVEO, con la predisposizione di relazioni propedeutiche e conclusive degli eventi
  - attività di progettazione ed esecuzione della campagna di comunicazione di MOVEO, di disseminazione degli eventi deliberativi (nr. 3) e della conferenza finale di presentazione del PGTL;

- elaborazione dell'executive summary e della presentazione di sintesi di MOVEO presentati a fine ottobre 2022 a Roma, con partecipazione al tavolo relativo al trasporto merci e la logistica;
- predisposizione di una scheda di sintesi inerente l'evoluzione dei noli marittimi e dei relativi impatti economici;
- predisposizione di una nota inerente lo stato attuale e le prospettive dell'intermodalità ferroviaria nei porti nazionali;
- predisposizione di un'analisi sui trend attuali in materia di logistica sostenibile;
- elaborazione di una proposta progettuale di monitor annuale/semestrale sull'industria logistica nazionale e sulla propria efficacia nei confronti del sistema produttivo nazionale, anche attraverso la perimetrazione e definizione dell'argomento, l'elaborazione di analisi quantitative in termini di occupazione, valore aggiunto prodotto e demografia di imprese, anche in termini comparativi con altri paesi europei.

### **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 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 2022 RAM ha terminato l'attività istruttoria sulle domande pervenute ai sensi del D.M. n. 337 del 22 luglio 2019 (X edizione) e del D.M. 23 gennaio 2021 (XI edizione) affidate a RAM rispettivamente con Atto Attuativo del 16 dicembre 2019 e Atto Attuativo n. 123 del 25 giugno 2021. 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 tali edizioni di detto incentivo, 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 domande di accesso pervenute, RAM ha concluso le verifiche sulla documentazione inerente alle 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 Atto Attuativo prot. 9268 del 25 luglio 2022 il Ministero ha affidato a RAM la gestione della XII edizione di questa misura incentivante di cui al D.M. 4 febbraio 2022 n. 27. In relazione a tale provvedimento sono pervenute n. 117 domande di ammissione all'incentivo per le quali RAM ha svolto, nel corso del 2022 e 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. 114 rendicontazioni pervenute.

Si segnala altresì che RAM ha collaborato con il Ministero alla stesura e alla definizione degli aspetti operativi legati alla XIII 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***

Con l'Atto Attuativo del 16 dicembre 2019 il Ministero ha affidato a RAM, 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. 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.

Nel corso dell'annualità 2022 RAM ha portato a termine l'istruttoria di tutte le domande pervenute. In particolare, le domande correttamente rendicontate sono n. 471. L'esito dell'istruttoria delle n. 471 domande rendicontate svolta da RAM sulla base delle determinazioni contenute nei verbali della Commissione ministeriale preposta si è conclusa con il seguente esito:

- n. 445 istanze ammissibili;
- n. 19 non ammissibili;
- n. 7 rinunce.

A completamento di quanto sopra esposto, come da indicazioni della Commissione, per tutte le istanze risultate ammissibili sono proseguite le attività propedeutiche ai pagamenti (invio comunicazioni di ammissibilità e iscrizione dei beneficiari su RNA) con periodico invio dei Prospetti COR-RNA (ovvero relativi alla registrazione delle imprese beneficiarie sul Registro degli Aiuti di stato) alla Divisione competente.

Con l'Atto Attuativo del 13 aprile 2021 il Ministero ha affidato a RAM anche la gestione operativa 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
<b>primo periodo</b>	01/10/2020 16/11/2020	01/10/2020 16/11/2020	01/12/2020 30/04/2021	01/12/2020 <b>30/07/2021</b>
<b>secondo periodo</b>	14/05/2021 30/06/2021	14/05/2021 <b>14/08/2021</b>	15/07/2021 15/12/2021	<b>01/09/2021</b> <b>14/03/2022</b>

La sopra citata 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. Nel mese di dicembre 2022 sono stati trasmessi alla Divisione 7 del Ministero i prospetti contenenti i codici COR necessari ai fini del pagamento della quasi totalità delle n. 407 istanze di cui allo stanziamento dei fondi del 19 novembre 2021 relativo all'annualità 2019. Successivamente, RAM ha provveduto ad inviare le prime n. 346 PEC contenenti le comunicazioni di ammissibilità alle imprese beneficiarie. Si precisa che tutte le istanze presentate per il primo periodo sono state

esaminate; di queste, una piccola percentuale presenta casistiche tali per cui si è richiesta la valutazione della Commissione ministeriale preposta al fine di ottenere chiarimenti in merito.

A seguito della chiusura della finestra valida per la rendicontazione delle istanze del secondo periodo dell'incentivo di cui al D.M. 203/2020, RAM ha iniziato l'esame delle suddette; allo stato attuale risultano acquisite n. 1.663 domande (circa n. 500 istruite con riscontri più che positivi sulle ammissibilità).

Si segnala altresì che, come previsto dall'Atto Attuativo del 5 ottobre 2022, RAM si è attivata anche per accogliere e gestire le istanze di partecipazione all'incentivo di cui al D.M. n. 459 del 18 novembre 2021, "Investimenti VIII edizione". Come per la precedente edizione anche questa si svolge su due periodi di incentivazione:

	<b>periodo prenotazione incentivo</b>	<b>periodo rendicontazione</b>
<b>primo periodo</b>	dal 02/05/2022 al 10/06/2022	da 04/07/2022 al 1/04/2023
<b>secondo periodo</b>	dal 03/10/2022 al 16/11/2022	dal 01/12/2022 al 01/09/2023

Con riferimento al primo periodo di incentivazione, n. 755 domande sono state correttamente acquisite attraverso la Piattaforma Incentivi RAM.

Come richiesto dalla Direzione competente, sono stati forniti i dati utili per lo stanziamento dei fondi relativi all'annualità 2020. La stima del contributo massimo eventualmente spettante è stata effettuata sui dati dichiarati, in fase di prenotazione, dalle prime n. 210 istanze ritenute, in base ai dati desumibili dalle domande, sufficienti a saturare i sopra citati fondi di parte corrente. Laddove il contributo stimato è risultato superiore ai massimali previsti dal decreto si è provveduto ad allineare gli importi a tali soglie.

Per il secondo periodo risultano acquisite n. 808 domande. Dal momento che la rendicontazione, per entrambi i periodi, non si è ancora conclusa, le attività di istruttoria sono in corso.

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.

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

### **C.3) Elevata sostenibilità**

L'incentivo introdotto dal Decreto Ministeriale n. 461 del 18 novembre 2021 ("Elevata Sostenibilità") è rivolto alle imprese di autotrasporto di merci per conto terzi che intendano avviare investimenti per il rinnovo della flotta aziendale al fine di perseguire un minor livello di emissioni inquinanti. Come per altre misure, è previsto un meccanismo di presentazione delle domande dedicato alla prenotazione delle risorse attraverso l'aggiornamento di contatori telematici relativi alle tipologie di investimento. Ai sensi dell'art. 2 del D. D. n. 148 del 7 aprile 2022, la fase di prenotazione è finalizzata all'accantonamento dell'importo astrattamente spettante alle singole imprese richiedenti l'incentivo sulla sola base del contratto di acquisizione del bene oggetto dell'investimento allegato al momento della proposizione della domanda.

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 21 ottobre 2022 prot. 15326 con cui il Ministero ha affidato a RAM la gestione operativa di tale misura, RAM si è attivata per l'ideazione e la messa a punto di una nuova piattaforma informatica che consente di inoltrare le domande di accesso al contributo, nelle tempistiche e secondo le modalità previste dalla normativa vigente. La misura è suddivisa in sei distinti periodi di incentivazione:

<b>Periodo</b>	<b>Presentazione delle domande</b>	<b>Rendicontazione</b>
Primo periodo	01/07/2022 - 16/08/2022	01/09/2022 - 01/07/2023
Secondo periodo	15/03/2023 - 28/04/2023	15/05/2023 - 30/12/2023
Terzo periodo	01/12/2023 - 15/01/2024	01/02/2024 - 15/07/2024
Quarto periodo	26/08/2024 - 11/10/2024	28/10/2024 - 11/04/2025
Quinto periodo	05/05/2025 - 20/06/2025	07/07/2025 - 19/12/2025
Sesto periodo	12/01/2026 - 20/02/2026	09/03/2026 - 28/08/2026

Le istanze pervenute, per il primo periodo di incentivazione, risultano n. 55.

La stima del calcolo del contributo per le istanze ricevute è complessivamente pari al 51,1% dei fondi stabiliti dal Decreto Ministeriale n. 461 del 18 novembre 2021 per il primo dei sei periodi di incentivazione e le istanze sono tutte in corso di lavorazione.

### **C.4) Incentivo Ferrobonus**

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 125 del 14 luglio 2017 (Regolamento Ferrobonus) attuato con D. D. n. 89 del 17 agosto 2017 e prorogato con D. D. 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 e rinnovato con atto Attuativo n. 47 del 21 luglio 2022, 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".

L'efficacia del Regolamento Ferrobonus è stata estesa alle annualità 2020 e 2021 a seguito dell'adozione del D.D. n. 59 del 16 marzo 2020 in attuazione dell'articolo 1, comma 111 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 ed è attualmente prorogata per l'annualità 2022 attraverso la pubblicazione del D.D. n. 24 del 7 marzo 2022 (stanziamento fondi previsto dall'art. 1, comma 673 della Legge del 30 dicembre 2020, n. 208, anno 2022). Sono state altresì rese disponibili ulteriori risorse, aggiuntesi ai fondi previsti per l'annualità 2022, ex art. 13, comma 2 del Decreto-Legge del 21 marzo 2022, n. 21 (cd. "DL Ucraina bis"), convertito con modificazioni dalla Legge del 20 maggio 2022, n. 51.

Ad inizio anno 2022 RAM ha supportato il Ministero nella predisposizione del decreto attuativo per la proroga della validità del Regolamento Ferrobonus, finanziata per la V annualità.

Inoltre, durante il corso dell'anno 2022, RAM ha supportato il Ministero nella predisposizione della notifica ai sensi dell'art. 108(3) del TFUE necessaria per la validità dello schema Ferrobonus per un nuovo quinquennio. La misura, infatti, è stata prevista per le ulteriori annualità (2023-2026) dalla Legge di Bilancio 2021. Recentemente tale schema è stato approvato nuovamente dalla Commissione europea per il quinquennio (2023-2027), attraverso la Decisione CE C(2022) 9697 del 19 dicembre 2022.

Durante il corso dell'anno 2022, nello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla IV annualità (periodo di incentivazione 31 agosto 2020 – 30 agosto 2021), 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 del contributo regionale (R. Lombardia). A conclusione di tale attività è stata trasmessa al Ministero la "Nota Metodologica relativa alle verifiche effettuate in merito al divieto di cumulo di cui all'art. 12 del decreto 125/2017 con riferimento agli incentivi da erogare in relazione alla IV annualità della misura Ferrobonus ed alla quantificazione del contributo regionale erogabile per la Regione Lombardia". Successivamente RAM ha effettuato un controllo preliminare circa l'avvenuto ribaltamento dei fondi relativi alla quarta annualità in favore dei clienti da parte delle imprese beneficiarie qualificatesi MTO.

Nello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla V annualità durante la quale sono stati riaperti i termini per la partecipazione sia di imprese già beneficiarie che di ulteriori imprese beneficiarie, RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica dell'ammissibilità delle imprese aderenti alla misura attraverso l'invio delle domande pervenute alla casella pec (incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it) del Ministero.

Inoltre, sempre nel corso dello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla V annualità (periodo di incentivazione 31 agosto 2020 – 30 agosto 2021), RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, le istruttorie delle istanze di rendicontazione pervenute nei termini determinando i contributi spettanti. Inoltre, come richiesto dal Ministero, la RAM ha predisposto i prospetti relativi ai "Ferrobonus Regionali" (R. Lombardia, R. Piemonte e R. Calabria) e alle relative percorrenze ai fini del calcolo dell'incentivo regionale.

Come richiesto dal Ministero, in aggiunta alla consueta assistenza al Ministero e alle Imprese 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.

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

#### **C.5) Incentivo Marebonus**

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 176 del 13 settembre 2017 (Regolamento Marebonus) attuato con D. D. del 13 dicembre 2017, sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 22 dicembre 2017, successivamente integrato con Atto Attuativo n. 62/2021, 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 D. D. 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 art. 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 l'incentivazione sino all'annualità 2020 e il monitoraggio nei successivi 36 mesi.

Durante il corso dell'anno 2022, relativamente alla III annualità di incentivazione (13/12/2019-12/12/2020), come richiesto dal Ministero, in aggiunta alla consueta assistenza, RAM ha effettuato la registrazione della misura in oggetto e delle imprese beneficiarie sul Portale degli Aiuti di Stato. Successivamente RAM ha effettuato un controllo preliminare circa l'avvenuto ribaltamento. Inoltre, relativamente alla I annualità di monitoraggio, RAM ha effettuato la verifica delle istanze di monitoraggio relative ai servizi marittimi oggetto di rendicontazione, pervenute entro i termini, alla casella pec (incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it) del Ministero e alla casella pec (marebonus@pec.it) di RAM.

Infine, RAM sta supportando il Ministero nella predisposizione del nuovo regolamento e della successiva notifica ex dell'art. 108(3) del TFUE necessari per la proroga della misura incentivante (finanziata per le ulteriori annualità 2022-2026 dalla Legge di Bilancio 2021).

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.6) Incentivo Norma merci**

Con riferimento ai contributi di cui all'art. 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 D. D. n. 16 del 7 aprile 2017, così come prorogato da D. D. n. 62 del 29 novembre 2017, e successivamente disciplinati con Decreto interministeriale (MIT-MEF) n. 566 del 9 dicembre 2020, con cui 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 con la DGTF, RAM si occupa della gestione operativa della misura c.d. "Norma merci".

L'incentivo è finalizzato alla compensazione:

- dei costi supplementari che le imprese ferroviarie sostengono per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nelle relazioni da per il sud Italia, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi ad esso connessi;
- di parte dei costi esterni che la modalità ferroviaria consente di risparmiare, sull'intero territorio nazionale, rispetto alle modalità concorrenti e più inquinanti.

La compensazione è determinata proporzionalmente ai treni\*km sviluppati dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura nazionale.

RAM, sulla base dell'Atto Attuativo stipulato con la Direzione per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie, effettua l'istruttoria delle istanze presentate, la gestione dei contributi, nonché l'attività di monitoraggio dell'andamento dei pagamenti, supportando altresì il Ministero nelle varie fasi della gestione della misura.

Durante il corso dell'anno 2022, in riferimento all'annualità 2020 RAM ha effettuato le istruttorie delle istanze di monitoraggio pervenute nei termini entro il 31 dicembre 2021.

Mentre, in riferimento all'annualità 2021 RAM ha effettuato le istruttorie delle istanze di rendicontazione pervenute nei termini entro il 1° marzo 2022.

Successivamente, in riferimento sia alle istanze relative all'annualità 2020, per le quali il Ministero aveva già riconosciuto l'importo del contributo spettante, sia alle istanze relative all'annualità 2021, il cui pagamento è stato eseguito con modalità posticipate rispetto alla prassi, si è proceduto, così come richiesto dal Ministero, allo svolgimento dell'attività di monitoraggio e di campionamento ai fini delle verifiche, previste dell'art. 6 del D.D. n. 566 del 9 dicembre 2020.

Tali verifiche sono state svolte per entrambi le annualità e su tutte le imprese ferroviarie beneficiarie del contributo attraverso ispezioni in loco presso le sedi delle imprese beneficiarie.

In riferimento all'annualità 2020 i controlli hanno permesso di effettuare le verifiche circa il rispetto delle soglie di intensità massime consentite dalla normativa nazionale e comunitaria, nonché la verifica dell'ammissibilità delle percorrenze già contribute, determinando gli importi oggetto di revoca.

Anche in riferimento all'annualità 2021 i controlli hanno permesso di effettuare le verifiche circa il rispetto delle soglie di intensità massime consentite dalla normativa nazionale e comunitaria, oltreché il calcolo del contributo spettante determinato esclusivamente sulla base delle percorrenze rilevate ammissibili.

Infine, in riferimento alle istanze relative alle annualità 2020 e 2021, RAM ha effettuato i controlli relativi al cumulo dell'incentivo con altre misure incentivanti destinate alle stesse imprese beneficiarie.

Inoltre, come richiesto dal Ministero, in aggiunta alla consueta assistenza al Ministero relativamente alle fasi istruttorie della misura, RAM effettua 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.normamerci@pec.it).

### **C.7) 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 Atto Aggiuntivo n. 112 dell'11 giugno 2021 all'Atto Attuativo n. 63 del 13 aprile 2021, il Ministero ha affidato a RAM la gestione di tale incentivo.

Anche in questo caso, come per la misura "Investimenti" descritta nei paragrafi precedenti, 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. Il Decreto ha previsto 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. 85 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).

Le domande, come previsto dal Decreto, sono pervenute tramite la piattaforma informatica ideata e messa a punto da RAM.

Nel corso del 2022, RAM ha svolto l'istruttoria delle istanze ricevute sia per il primo che per il secondo periodo di incentivazione, sulla base della *Procedura Operativa – Attività Istruttoria*, approvata dal Ministero, che contiene le attività da svolgere al fine di verificare l'esistenza o meno dei requisiti richiesti dal combinato dal D.D. n. 187 del 21 ottobre 2020 e dal D.I. n. 355 del 14 agosto 2020.

Con riferimento al totale delle n. 106 domande pervenute ed esaminate, secondo quanto determinato dai verbali della Commissione del 1 agosto 2022 e del 3 novembre 2022, solamente n. 3 istanze sono risultate ammissibili e n. 1 parzialmente ammissibile. Per le restanti n. 44 istanze sono state predisposte ed inviate le lettere di preavviso di rigetto, mentre per n. 12 istanze sono risultate annullate dalle imprese richiedenti; n. 8 hanno rinunciato al contributo e n. 38 risultano scadute poiché non hanno eseguito la funzione di chiusura della rendicontazione nei termini stabiliti dal Decreto.

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.8) 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. Nei primi mesi del 2022 RAM ha fornito assistenza tecnica al Ministero per le fasi di erogazione del contributo nonché per la registrazione della misura in oggetto e delle imprese beneficiarie sul Portale degli Aiuti di Stato.

***C.9) Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime (cd "Idrobonus")***

L'incentivo introdotto dal D.M. 29 ottobre 2020 n.476, registrato dalla Corte dei Conti in data 16 novembre 2020, successivamente pubblicato sulla G.U. n. 6 del 9 gennaio 2021 ed infine notificato con l'autorizzazione della Commissione europea C (2021) 6894 final del 20 settembre 2021 "State Aid SA.58817(2020/N) – Italy State aid scheme to support freight transport by inland waterways", prevede specifici aiuti per le imprese comunitarie volti alla valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e fluvio-marittime per il miglioramento ambientale e dello sviluppo di forme più sostenibili di trasporto di merci, da realizzarsi anche attraverso lo spostamento modale delle merci stesse.

A tal fine sono state stanziare per il suddetto incentivo risorse pari a 2 milioni di euro per il 2020 e 5 milioni di euro per ciascuna annualità 2021 e 2022.

L'art. 4 del D.M. n.476 del 29 ottobre 2020 ha previsto n. 5 tipologie di aiuto e sotto aiuto (A,B,C,D,E) per i soggetti beneficiari.

Con la pubblicazione sul sito web del Ministero del D.D. n. 4 del 15 febbraio 2022 sono stati aperti i termini per la presentazione delle istanze con prima scadenza stabilita al 20 luglio 2022 e successivamente prorogata, con D. D. n. 46 del 19 luglio 2022, al 31 agosto 2022. I soggetti beneficiari hanno provveduto a presentare per la prima annualità le domande di accesso al contributo attraverso l'invio di una PEC all'indirizzo PEC del Ministero [dg.sli@pec.mit.gov.it](mailto:dg.sli@pec.mit.gov.it) e all'indirizzo PEC della RAM [ram.incentivotrasportofluviale@pec.it](mailto:ram.incentivotrasportofluviale@pec.it).

I termini per la rendicontazione dei progetti di cui alle tipologie di aiuto A, B, C e D saranno indicati nei provvedimenti di concessione dell'aiuto emessi dal MIMS, ai sensi dell'art. 12 del D.M. 476/2020. La rendicontazione dei progetti di cui alla tipologia E dovrà essere presentata entro 60 giorni a partire dal termine del periodo di incentivazione.

RAM ha altresì supportato il Ministero nella fase di predisposizione del Decreto Attuativo del D.M. 476/ 2020 nonché della relativa modulistica.

In data 27 aprile 2022 è stato stipulato l'atto Attuativo n. 28 per la regolamentazione delle attività operative di RAM previste fino al 31 dicembre 2025.

Nel corso del 2022, è stata redatta la Procedura Operativa per l'attività istruttoria da svolgere e per la verifica dei requisiti previsti dal D.M. 476/2020 e dal D.D. 46/2022.

RAM ha acquisito, in data 1 settembre 2022, n. 6 domande di ammissione all'incentivo ed ha svolto l'attività di verifica sulla conformità dei soggetti beneficiari, sui progetti presentati e sulla coerenza della tipologia di aiuto e sotto aiuto prevista dal D.M. 476/2020 sulla base della procedura operativa approvata dal Ministero.

L'esito di tale istruttoria è stato sottoposto in data 24 ottobre 2022 alla Commissione Ministeriale preposta la quale ha dato mandato a RAM di inviare n. 5 richieste di integrazione documentale e n. 1 preavviso di rigetto.

Successivamente il 28 novembre 2022 la Commissione Ministeriale ha approvato il Rapporto Operativo "Fase di ammissibilità delle domande e stima del contributo" predisposto da RAM ed ha altresì deliberato la predisposizione e l'invio delle comunicazioni per la fase di chiusura del procedimento: n. 2 lettere di preavviso di rigetto, n.3 lettere di ammissibilità e n.1 lettera di inammissibilità.

**D) Assistenza tecnica ed operativa al Ministero per l'implementazione ed il potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale (PLN) in coerenza con il cronoprogramma previsto dal progetto M3C2 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**

Sin dai primi mesi del 2022 RAM si è attivata, a seguito dell'emanazione del DL 152/2021, convertito con legge n. 233/2021, per supportare il Ministero nell'espletamento delle funzioni di soggetto attuatore per la gestione ed implementazione della Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3 Componente 2 del PNRR "Intermodalità e Logistica Integrata", Investimento 2.1 "Digitalizzazione della Catena Logistica".

Al riguardo è stato sottoscritto tra RAM ed il Ministero l'Atto Attuativo n. 179 del 5 agosto 2022 che contiene il novero delle attività che la medesima deve svolgere a supporto del Ministero ed è articolato nelle seguenti tre linee di intervento:

1. Piattaforma Logistica Nazionale;
2. Interventi per le AdSP;
3. *Upgrade* tecnologico delle imprese.

Il nuovo progetto della PLN previsto nel PNRR è inteso come un ecosistema digitale interoperabile e protetto funzionante attraverso un modello di cooperazione applicativa. Il Progetto PLN è stato riprofilato ed aggiornato, ispirandolo ai seguenti principi: "interoperabilità" verso l'eFTI Gate (Reg (CE) n.1056/2020 e Linee Guida AgID), "riuso" (Codice dell'Amministrazione Digitale art.69), "autonomia gestionale e in sicurezza dei flussi e della conservazione/gestione dei dati" (Direttiva NIS I ed in prospettiva II).

Per l'attuazione del suddetto Progetto è stata istituita una Cabina di regia PLN, che è stata insediata in data 4 ottobre 2022 e che si è riunita con cadenza mensile, con l'obiettivo di condividere un piano di attività, i documenti di lavoro e per un coordinamento delle attività nell'ambito dei tavoli tecnici e per l'attuazione del nuovo progetto PLN. La Cabina di regia è composta dal nucleo operativo RAM, dalla DG per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità, dalla DG per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, da un rappresentante di Assoporti e dai rappresentanti dell'assistenza tecnico-architettonica e di processo e di quella tecnico-amministrativa ingaggiate.

Inoltre, la Società ha insediato e coordina le attività tecniche dei seguenti tre tavoli tecnici:

- "Generatori Dati". I partecipanti sono i rappresentanti del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, RFI, ANAS, Autostrade e

Assoporti, con l'obiettivo di giungere alla stipula di un Accordo di servizio per l'interoperabilità delle rispettive banche dati;

- "Responsabili PCS delle AdSP". I partecipanti sono tutte le Autorità di sistema portuali nazionali, attraverso i propri referenti per la gestione dei PCS. Tale gruppo di lavoro ha la finalità di conoscere e implementare in modo interoperabile i sistemi PCS dei vari porti;
- "Operatori e Mercato della PLN". I partecipanti sono tutti i soggetti che devono operare sulle piattaforme dati dei "generatori" e che quindi hanno necessità di adoperare i sistemi informativi per la propria attività; tale gruppo di lavoro ha l'obiettivo di approfondire le esigenze dell'utenza dei sistemi e quindi favorire un efficiente miglioramento anche digitale dei medesimi.

Il *kick off meeting* dei 3 Tavoli di lavoro attuativi ( settembre 2022) è stata l'occasione per illustrare le linee guida del nuovo Progetto PLN a tutti i soggetti a vario titoli coinvolti nell'attuazione del medesimo.

Sono stati attivati anche due sottogruppi di lavoro, per approfondire i temi legati all'interoperabilità e all'esposizione dei dati/servizi di interoperabilità sulla Piattaforma PDND che riguarda i Generatori Dati (Comitato Tecnico) e alla realizzazione del futuro catalogo dei servizi PCS delle AdSP che confluirà nel motore di ricerca "Developers Italia" che permette di reperire il software messo a riuso da altre Amministrazioni (Gruppo ristretto Assoporti-PCS).

Si segnala, inoltre, che è stata avviata un'attività di road show, che vede coinvolto in prima persona l'Amministratore Unico della RAM, finalizzata a verificare sul territorio le esigenze degli operatori logistici e portuali. La prima occasione è stato il Convegno "*Il software della Logistica: Semplificazioni, Politiche industriali, Transizione 4.0*" per celebrare i 70 anni di Spedimar a Livorno (14 settembre 2022) nel corso del quale RAM ha presentato le nuove Linee Guida strategiche e visitato il porto di Livorno per verificare lo stato del PCS attivo. Di seguito le iniziative a cui RAM ha partecipato per divulgare il nuovo progetto PLN:

- "*Fermerci in Terminal*" e alla tavola rotonda "Trasporto come priorità strategica" (Padova, 6-7 ottobre 2022);
- "*Infrastrutture digitali e logistica predittiva: strategie, rischi, opportunità nello scambio dati della supply chain del trasporto*" (vdc, 7 ottobre 2022);
- 4° Convegno *Osservatorio Cargo Aereo "Digitalizzazione e sostenibilità: confronto tra aeroporti europei"* (Milano, 9 novembre 2022);
- "*Le MercinTreno nell'innovazione tecnologica*" (Roma, 9 novembre 2022);
- "*Assemblea ALIS e Stati Generali della Logistica*" (Roma, 29 novembre 2022).

Dal punto di vista tecnico, RAM ha sviluppato l'analisi del *framework* normativo e regolatorio comunitario e nazionale necessario a raggiungere entro il mese di giugno 2024 il *target* prefissato per l'intervento M3C2 del PNRR in capo al Ministero, come detto denominato "Digitalizzazione della catena logistica". Il risultato di suddetto lavoro è stato illustrato nel corso delle riunioni dei Tavoli di Lavoro del 30 novembre 2022 ed il documento "La Piattaforma Logistica Nazionale ed i Port Community System. Framework giuridico-normativo nazionale e comunitario. Sintesi preliminare" è stato oggetto di discussione nell'ambito della Cabina di regia PLN del 21 dicembre 2022 e trasmesso a tutti i membri dei Tavoli tecnici.

RAM ha inoltre supportato il Ministero dal punto di vista dell'assistenza tecnico-architettonica e di processo nella fase iniziale di ridefinizione della PLN, in relazione alla configurazione dei Port Community System esistenti ed in divenire sulla base delle risultanze di approfondimenti e/o indagini e per la migrazione al cloud (Polo Strategico Nazionale). Tale attività include anche il supporto nella gestione della fase transitoria nell'ambito dell'affidamento al concessionario Logistica Digitale srl per la conduzione temporanea della PLN. Al riguardo, sono state organizzate le riunioni virtuali con i rappresentanti delle AdSP (Genova, Ravenna e Civitavecchia) per analizzare e discutere gli elementi tecnici della migrazione al fine di identificare e condividere gli step operativi, nel rispetto degli approfondimenti relativi al quadro normativo e regolatorio.

RAM ha, inoltre, supportato il Ministero nelle attività propedeutiche all'avvio dell'iter legislativo per l'adesione dell'Italia al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (e-CMR) in coerenza con quanto previsto dalla Riforma 2.3 del PNRR "Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci". A tal riguardo, RAM partecipa al gruppo di lavoro ristretto, istituito appositamente, a cui partecipano rappresentanti del Ministero, dell'Agenzia dei Monopoli e delle Dogane con l'obiettivo di delineare una road map per dare seguito, a livello nazionale, alle indicazioni della Commissione Europea presenti nella strategia europea per la Digitalizzazione dei documenti di Trasporto. A tal riguardo, si segnala che RAM ha svolto un approfondimento sulla digitalizzazione dei documenti di trasporto a supporto dei lavori del suddetto Tavolo.

RAM ha supportato, inoltre, il Ministero nel processo di adesione alla proposta eFTI4EU nell'ambito del bando CEF Transport 2022 che ha stanziato risorse per supportare, in particolare, le Autorità Competenti degli Stati membri nell'attuazione del Reg (CE) n.1056/2020. A tal proposito, sono state organizzate diverse riunioni al fine di identificare le attività ed il budget necessario per la partecipazione del Ministero in qualità di beneficiario e



della RAM in qualità di soggetto affiliato al sopracitato progetto. La documentazione richiesta per il processo di validazione nazionale è stata presentata da RAM nel rispetto della scadenza prevista al 15 dicembre 2022 in qualità di punto di contatto nazionale e la proposta è stata sottomessa dal Coordinatore entro la scadenza fissata al 18 gennaio 2023.

In tale ambito, è stato curato altresì il coordinamento con il gruppo di lavoro europeo per l'attuazione del Reg (CE) n.1056/2020 sugli standard di interoperabilità dei sistemi informativi dati dei vari Stati membri.

Si rappresenta, inoltre, che la Società ha supportato la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità, anche attraverso approfondimenti e l'organizzazione di numerose riunioni, nel processo di attivazione del modello *cloud* e nella valutazione della scelta di migrazione dei dati e servizi della PLN verso il Polo Strategico Nazionale, utilizzando i finanziamenti specifici previsti dalla M3C2 del PNRR.

Si segnala, infine, che RAM ha sottoscritto un protocollo d'intesa con FS e RFI per dare seguito all'implementazione della piattaforma EasyRailFreight coerentemente con il Regolamento eFTI, con la Direttiva NIS per tutto ciò che attiene la sicurezza digitale, con le Linee Guida AgID sull'interoperabilità, con il Codice dell'Amministrazione Digitale art 69 ("riuso") e con l'attuazione della M3C2 del PNRR Digitalizzazione della Catena Logistica ed al fine di armonizzare le attività oggetto del protocollo nei tavoli di coordinamento della PLN.

### E) Attività di promozione e comunicazione istituzionale

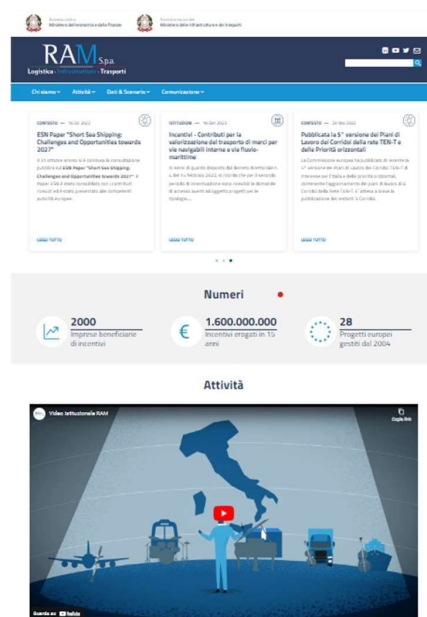
Nel corso del 2022 RAM ha investito sulla comunicazione al fine di rafforzare l'immagine, la reputazione e la notiziabilità delle attività svolte.

In primis è stata rivista l'identità visiva e l'immagine coordinata.

Il nuovo logo è stato rivisto in continuità con il precedente ma con modifiche finalizzate a rafforzarne il valore istituzionale anche in relazione al ruolo svolto per il Ministero di riferimento.

Il sito [www.ramspa.it](http://www.ramspa.it) è stato completamente rivisto nella grafica, l'architettura e le funzionalità con lo scopo di renderlo più fruibile e navigabile. Gran parte dei contenuti informativi sono stati revisionati e aggiornati.

Nel frattempo il sito ha mantenuto la sua ordinaria attività di pubblicazione di news ed eventi, relativi alle iniziative portate avanti da RAM, quali



incentivi, progetti europei, studi e ricerche, in particolare nelle sezioni "In primo piano" e "Appuntamenti".

Costante è stato l'aggiornamento della sezione del portale "Amministrazione trasparente" nel rispetto della normativa in materia di trasparenza ai sensi del D. Lgs. 33/2013, con la supervisione del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, in accordo con l'Organismo di Vigilanza, e con il coordinamento di tutte le risorse interne ed esterne coinvolte.

Intenso è stato anche lo sforzo sul fronte delle media relation e dell'ufficio stampa, per accreditare RAM presso le testate specialistiche e generaliste.

Si è creata una cartella stampa e sono stati inviati diversi comunicati stampa sulle attività aziendali seguiti poi da una rassegna stampa quotidiana, sia specifica che di scenario.

Anche i social media sono stati sfruttati per comunicare le attività istituzionali dell'azienda con un incremento della fan base e delle interazioni.

L'esercizio 2022 ha registrato un incremento della partecipazione in presenza di RAM a convegni, workshop ed eventi istituzionali, nazionali ed internazionali, attraverso il proprio management ed i responsabili di settore, insieme a professionisti e operatori del trasporto marittimo, dei porti e della logistica. Tutti gli interventi sono stati affiancati nella fase di annuncio e rendicontazione da attività di comunicazione sia sul sito che sui canali social aziendali Twitter, LinkedIn e Youtube, ed in alcuni casi, affiancate da attività di ufficio stampa.

Specifiche iniziative di comunicazione sono state sviluppate per i progetti europei coordinati o seguiti da RAM.

Particolare rilevanza ha assunto la promozione delle attività legate all' *European Short Sea Shipping Network* di cui l'Italia ha assunto la presidenza nel corso del 2022. Il lavoro svolto da RAM, in qualità di SPC Italy, ha prodotto un position paper che, in accordo con gli altri stati partecipanti, è stato presentato a Bruxelles nel corso di una cerimonia ufficiale.

#### **F) 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.

Complessivamente il progetto, in via di conclusione, ha previsto 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.

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 marzo 2023.

Per quanto riguarda l'attività di erogazione della formazione teorica attraverso la piattaforma *e-learning* appositamente dedicata, anche nel corso del 2022 sono proseguite le attività di monitoraggio dell'andamento della formazione, nonché di analisi e valutazione dei dati. A tal proposito, nel rispetto del cronoprogramma di progetto vigente, la formazione teorica si è conclusa il 30 Luglio 2022.

A tal riguardo, dal Report finale, è emerso che, alla data del 30 luglio 2022, al netto delle riserve presenti, sono stati 1800 i conducenti (dei 1800 previsti dalla Convenzione) che hanno terminato la formazione teorica.

La successiva fase della formazione pratica è stata avviata ufficialmente il 1° aprile 2022, a seguito dell'aggiudicazione del servizio di somministrazione pratica dei moduli formativi in data 17 gennaio 2022.

#### **G) 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.

Anche a seguito della aggiudicazione di apposita procedura di gara, il servizio, come documentato dalle relazioni trimestrali aventi ad oggetto le attività effettuate, si è svolto regolarmente, rimodulandolo ove necessario per gli effetti delle esigenze manifestate dalla Committenza, monitorate sulla base di incontri di coordinamento con cadenza periodica. Il servizio, che risulta in corso di svolgimento, avrà scadenza l'11 novembre 2023.

#### **H) Altre attività**

In data 15 giugno 2022, con vigenza a partire dal 1 agosto 2022 e sino al 9 dicembre 2022, è stata siglata la convenzione per il supporto tecnico specialistico al Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi per la definizione di un programma di sviluppo delle aree di sosta e parcheggio sicure e protette (SSTPA) in Italia.

Più nello specifico è stato predisposto, entro i termini previsti, un documento strategico in materia di aree di sosta e parcheggio sicure e protette in Italia (Safe and Secure Truck Parking Areas – SSTPA), secondo gli standard europei EU-Parking, che ha fornito un'analisi sintetica dei principali andamenti e caratterizzazione (quota del trasporto internazionale, percorrenze medie, etc..) del trasporto stradale merci in Italia e della correlata struttura dell'offerta che spiegano la necessità di sviluppare SSTPA e la contestuale analisi delle principali criticità e dei fabbisogni del comparto.

Successivamente, lo studio ha provveduto a fornire un approfondimento normativo e regolatorio della materia a livello europeo e nazionale, fornendo altresì una panoramica dei progetti in atto e delle fonti di finanziamento e dei requisiti per la realizzazione ed upgrading di SSTPA in Europa ed in Italia.

Con un modello trasportistico di offerta e domanda è stata assegnata sulla rete nazionale la domanda di stalli notte nello scenario attuale, al 2024 e al 2027, potendo in tale maniera costruire una gap analysis che mettesse in evidenza le localizzazioni e le tipologie di aree in cui ci fosse maggiore fabbisogno e che quindi meriterebbero un supporto pubblico per lo sviluppo delle SSTPA.

Infine, sono state definite le strategie, gli obiettivi, le azioni ed i risultati attesi del documento di indirizzo strategico, individuando le azioni ritenute necessarie per il raggiungimento degli obiettivi prefissati di concerto con il Comitato centrale per l'Albo su

un orizzonte di breve-medio periodo, tra cui l'eventualità di indire un bando pubblico per il finanziamento della realizzazione e dell'upgrading di SSTPA sul territorio nazionale. A completamento di ciò sono state fornite indicazioni sulle modalità di monitoraggio in itinere ed ex post dei progetti ed un set di KPI's per valutare il raggiungimento dei target proposti.

Lo studio si muove in parallelo all'analisi di SOGESID finalizzata alla definizione di una sorta di pre-capitolato di gara che dovrebbe essere preliminare all'avvio di una selezione pubblica di progetti di SSTPA in Italia con cofinanziamento da parte dell'Albo dell'Autotrasporto.

## 6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2022 si chiude con un utile pari a **408.434 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.

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 **6.135.235 euro** (oltre il 73% in più rispetto a quanto registrato nell'anno 2021), mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **5.537.384 euro**. Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è pari a **695.383 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 2023, così come risulta anche dalla già menzionata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 46/2022 del 29 dicembre 2022, sono pari a complessivi **7.063.048 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 maggiore 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:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	6.135.235
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	5.537.384
Risultato dell'esercizio	-96.591	42.144	79.525	250.282	232.036	391.098	292.615	274.226	408.434
Crediti	984.304	683.856	623.779	628.970	238.783	742.344	1.054.758	1.224.456	1.792.254
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	2.810.120
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	4.427.659
INDICE DI LIQUIDITA'	2,22	3,35	2,58	2,60	2,47	2,50	2,13	2,18	2,33
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,20	1,76	1,11	1,21	0,81	1,09	0,88	1,15	1,17
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,57	0,65	0,57	0,49	0,48	0,49	0,44	0,44	0,45

## 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 oggettivi riscontri della Società, il Ministero dell'Economia, con nota del 21 dicembre 2017 ha rideterminato tali obiettivi, tenendo conto delle peculiari caratteristiche gestionali della Società, ovvero della rilevante componente di commesse riconosciute "al costo" sul totale del valore della produzione aziendale.

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 2022, 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 e previsto l'utilizzo della seguente formula:

$$\frac{COt}{VPt} \leq \frac{CO \text{ medio}}{VP \text{ medio}} - \frac{CO \text{ medio}}{VP \text{ medio}} \times \left[ 0.005 + \frac{(VPt - VP \text{ medio})}{VP \text{ medio}} \times 0.005 \right]$$

- 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 2022 risulta la seguente:

VOCI	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ricavi da conto economico	+2.071.521	+2.737.600	+3.084.618	+3.251.095	+3.213.452	+3.634.242	+6.297.115
Rettifiche		(122.422)	(75.000)	(117.061)	+91.382	+66.580	(756.589)
Valore Produzione complessiva	+2.071.521	+2.615.178	+3.009.618	+3.134.034	+3.304.834	+3.700.822	+5.540.526
Servizi del personale sui progetti europei	(257.463)	(207.158)	(232.649)	(186.442)	(100.651)	(144.963)	(82.277)
Forniture, Viaggi e trasferte non eligibili	(521.378)	(1.220.150)	(1.193.932)	(919.356)	(982.510)	(1.539.635)	(2.230.584)
<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>	<b>3.227.665</b>
Costi del personale eligibili	590.719	650.545	868.898	986.520	1.148.993	955.036	1.078.725
Forniture, viaggi e trasferte eligibili	459.508	288.656	370.677	503.823	507.946	518.045	2.150.208
Meno: ammortamenti e svalutazioni	(14.258)	(10.466)	(10.367)	(6.093)	(31.612)	(10.425)	(97.533)
Meno: oneri di gestione	(3.138)	(4.167)	(2.377)	(2.968)	(1.627)	(1.751)	(1.695)
Meno: oneri straordinari e finanziari			(42.083)	(22.021)	(49.440)	(54.812)	(909.549)
<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>2.220.155</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>	<b>68,79%</b>
Rapporto efficientamento dei costi		79,88%	76,99%	74,13%	72,54%	73,02%	70,20%

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

$$\begin{aligned} \frac{2.220.155}{3.227.665} &\leq \frac{1.189.526}{1.599.714} - \frac{1.189.526}{1.599.714} \times \left[ 0.005 + \frac{(3.227.665 - 1.599.714)}{1.599.714} \times 0.005 \right] = \\ &= 0.6879 \leq 0.7436 - 0.7436 \times \left[ 0.005 + \frac{1.0177}{0.1} \times 0.005 \right] = \\ &= 0.6879 \leq 0.7436 - 0.7436 \times 0.0559 = \\ &= 0.6879 \leq 0.7020 \end{aligned}$$

L'obiettivo per l'anno 2022, 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. Adempimenti relativi alla Legge n. 196/2009

A seguito dell'inserimento di RAM all'interno dell'elenco ISTAT degli enti produttori di pubblici servizi che concorrono alla formazione del bilancio dello Stato (v. Gazzetta Ufficiale del 30 settembre 2021 n. 234), la RAM si è sin da subito attivata per comprendere quali impatti di natura normativa derivassero da siffatta inclusione. Difatti, nel corso dell'esercizio 2022, RAM, pur con le ridotte dimensioni organizzative a disposizione (nel corso dell'anno 2022 sono risultati n. 15 complessivi dipendenti assunti con contratti a tempo indeterminato) ha dimostrato particolare attenzione al rispetto dei nuovi oneri di legge temperando allo stesso tempo le esigenze di compliance normativa con quelle tipiche dell'operatività della Società dettate dall'esecuzione delle convenzioni sottoscritte con il Ministero.

Premesso quanto sopra, al fine di dare evidenza delle attività condotte per il primo anno dalla Società, si riepilogano di seguito le iniziative avviate dalla RAM.

A far data dal gennaio 2022, per far fronte alle predette carenze di organico interno con competenze adeguate e nel rispetto di quanto previsto dal Codice dei Contratti pubblici, la RAM ha affidato un incarico esterno alla Grant Thornton Consultants con il precipuo scopo



di mappare tutte le normative sul contenimento della spesa pubblica e di analizzarne gli impatti sotto il profilo organizzativo e procedurale. Gli step di tale processo hanno previsto le seguenti fasi: individuazione delle norme applicabili, sulla scorta del quadro sinottico allegato alle circolari del MEF di volta in volta vigenti, analisi delle disposizioni normative individuate, analisi del corpus procedurale interno e delle attività operative svolte dalla Società connesse con questi ultimi nonché individuazione di eventuali carenze sotto il profilo della compliance e implementazione dei nuovi adempimenti.

All'esito della prima fase progettuale, svoltasi anche attraverso un confronto promosso con analoghe società pubbliche già inserite nel predetto elenco Istat al fine di valorizzare esperienza pregresse in tale ambito, è stata predisposta una *legal inventory*, utile soprattutto per una prima ricognizione degli adempimenti da svolgere e di quelli rispetto ai quali la RAM risultava esonerata. Gli esiti di tale attività sono altresì stati presentati e condivisi in data 11 febbraio 2022 con il Collegio Sindacale (Verbale n. 1/2022 del Collegio Sindacale dell'11 febbraio 2022) al fine di informare costantemente il suddetto Collegio Sindacale nonché gli altri organi di controllo in merito a ogni fase di avanzamento del percorso intrapreso e ottimizzare le iniziative della Società volte ad assicurare la continuità delle attività operative nel rispetto degli adempimenti oggetto della sopraindicata ricognizione.

A valle della predisposizione della *legal inventory*, residuando alcune perplessità sull'applicabilità di alcune delle fattispecie normative individuate, la RAM ha dovuto avviare una interlocuzione con l'azionista al fine di ricevere dettagliati chiarimenti in merito. In data 22 marzo 2022 è stata pertanto inviata una lettera di richiesta chiarimenti (Prot. n. 895) sull'interpretazione di specifiche norme in considerazione delle peculiarità della RAM. Al fine di ricevere la risposta a quanto richiesto per poter adempiere correttamente ai nuovi dettami normativi, la Società ha sollecitato il riscontro alla comunicazione inviata con nota Prot. n. 1634 dell'8 giugno 2022 e successivamente con nota Prot. n. 2318 del 1 settembre 2022.

In data 24 novembre 2022 è sopraggiunto dal competente Ispettorato della Ragioneria Generale dello Stato (MEF - RGS - Prot. 259639) il riscontro atteso.

Si precisa che, benché il riscontro formale avesse chiarito alcuni aspetti relativi alla potenziale applicabilità delle disposizioni esaminate nonché alle relative modalità di applicazione, non sono state fornite delucidazioni sufficienti in relazione a due quesiti presenti nella richiesta di chiarimenti. In particolare:

- la modalità di applicazione del limite di spesa per l'acquisto di beni e servizi, per la quale il RGS ha invitato la Società a trasmettere una tabella analitica in modo da poter correttamente individuare quanto richiesto;
- la modalità di applicazione del limite di spesa per il conferimento di incarichi di collaborazione e consulenza.

Al fine di chiarire anche tali aspetti procedurali, la Società ha inoltrato un'ulteriore richiesta di chiarimenti in data 27 febbraio 2023 (Prot. n. 397). Alla data attuale non è ancora pervenuto riscontro a tale richiesta di chiarimenti.

Ad ogni buon conto, la Società ha iniziato ad applicare appena possibile - e compatibilmente con il rispetto degli impegni già assunti verso il Ministero attraverso atti convenzionali perfezionati e verso terzi per atti contrattuali già conclusi e finalizzati alla efficiente attuazione di progetti affidati dal predetto Ministero - quanto previsto dalle nuove norme in materia e, per meglio adeguarsi a tali prescrizioni normative, ha avviato un processo di aggiornamento dei documenti procedurali interni relativamente al processo di ciclo passivo e di ciclo attivo. Inoltre, l'attuazione del piano di assunzioni previsto ed autorizzato dal Ministero, che ha consentito come già anticipato in altra parte di questa Relazione l'ingresso nell'anno 2023 di ulteriori n. 25 unità di personale assunte con contratto a tempo indeterminato, sta contribuendo - anche grazie alla conseguente possibilità di internalizzare funzioni essenziali quali la Funzione Affari Legali e l'Area Amministrazione e Finanza - a garantire in modo adeguato ed efficiente il pieno rispetto di tutti gli adempimenti previsti dalla normativa di cui trattasi, la cui gestione risultava evidentemente più complessa con un organico di estremamente ridotte dimensioni.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si riassumono qui di seguito le norme di contenimento della spesa pubblica applicabili alla RAM con le relative modalità adottate per l'attuazione delle stesse.

## **A. LIMITE DI SPESA PER L'ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**

### **Norme di Riferimento**

La Legge 160/2019, con le prescrizioni contenute nell'art. 1, commi 590-601, ha introdotto nell'ordinamento alcune disposizioni che prevedono una deroga alle disposizioni specifiche in materia di contenimento e di riduzione della spesa pubblica (di cui all'allegato A della legge stessa), con l'intento di garantire una maggiore flessibilità gestionale e una più efficace realizzazione degli obiettivi istituzionali e di miglioramento dei saldi di finanza pubblica.

Pertanto a decorrere dall'anno 2020, le società inserite nel c.d. elenco ISTAT, non possono effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi bilanci deliberati, in particolare nelle voci B6), B7) e B8) del conto economico del bilancio di esercizio redatto secondo lo schema di cui all'allegato 1 del Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 27 marzo 2013.

Fermo restando il principio dell'equilibrio di bilancio, il superamento del limite delle spese per acquisto di beni e servizi è consentito in presenza di un corrispondente aumento dei ricavi rispetto al valore relativo ai ricavi conseguiti nell'esercizio 2018.

Inoltre, a norma del comma 594 del menzionato art. 1, le società inserite nel conto consolidato dello Stato versano annualmente entro il 30 giugno di ciascun anno ad apposito capo dell'entrata del Bilancio dello Stato, un importo pari a quanto dovuto nell'esercizio del 2018, incrementato del 10%.

### **Attuazione**

Il competente Ispettorato della Ragioneria dello Stato ha confermato che sono da includere nel calcolo del predetto tetto di spesa solamente i costi c.d. discrezionali.

La Società ha inteso che pertanto, ai fini del calcolo del tetto di spesa relativo alle voci di Conto Economico B6 (materie prime), B7 (servizi) B8 (godimento beni di terzi) come alla media del triennio 2016 – 2018, occorre tener conto esclusivamente dei costi sostenuti per le attività non rendicontate al Ministero e nell'ambito di commesse comunque a rendicontazione.

Infatti, ad avviso della Società, considerato il proprio funzionamento e il modello di business adottato, rientrano nella discrezionalità i soli costi che non possono essere rendicontati a valere sugli atti convenzionali stipulati con il Ministero o con organismi di rilevanza comunitaria, atteso che sulla base di tali atti si costituisce in capo a RAM un obbligo di eseguire determinate attività nelle modalità ivi descritte e sulla base di specifici preventivi approvati che danno origine a costi successivamente rendicontati e riversati previa validazione della committenza.

Occorre infatti evidenziare che i costi sostenuti in esecuzione degli atti convenzionali con il Ministero o sulla base di progetti comunitari possono ritenersi "funzionali alla realizzazione delle commesse" anche e soprattutto in considerazione del meccanismo di preventivazione che deve essere attuato prima della sottoscrizione di tali atti e di successiva rendicontazione nei confronti della committenza.

Più in particolare, si fornisce qui di seguito una elencazione motivata delle voci che sono state considerate come non discrezionali perché pienamente rendicontabili o determinate oggettivamente da terzi:

- i costi tenuti dalla Società in relazione all'esecuzione delle attività stabilite all'interno degli atti convenzionali sottoscritti con il Ministero e ad esso interamente rendicontati, nonché i costi per lo svolgimento di attività commissionate alla RAM in virtù di progetti comunitari e/o provvedimenti legislativi e che trovano copertura in capitoli di bilancio appositamente istituiti dall'azionista; intendendosi altresì ricompresi in questi ultimi quelli relativi al funzionamento della Società (costi della sede aziendali, servizi di assistenza contabile ecc);

- i costi relativi ai compensi dell'organo amministrativo e degli organi di controllo poiché determinati direttamente dall'azionista della Società e approvati con apposita Deliberazione;
- i costi relativi all'acquisto dei buoni pasto poiché, come noto, gli enti che adottano la contabilità finanziaria, inseriscono tali costi nella voce "altre spese per il personale" e tale voce risulta espressamente esclusa dal calcolo del tetto di spesa;
- i costi relativi agli oneri bancari funzionali all'operatività ordinaria della Società.

Pertanto, ad eccezione di questi elencati, tutti gli altri costi sostenuti per l'acquisto di beni e/o servizi – per brevità, definibili discrezionali – sono considerati come sottoposti al limite di spesa secondo la citata normativa. Tuttavia, il riscontro ricevuto non ha chiarito quali specifici criteri utilizzare per la corretta individuazione di tali costi discrezionali da includere all'interno del tetto di spesa.

Considerata la peculiarità della Società, e cioè che la maggior parte dei costi sostenuti sono parametrati e rendicontati a valere sulle commesse svolte per conto del MIT o sui progetti finanziati dalle Autorità europee a cui la Società partecipa, la RAM si è attivata per inquadrare i costi effettivamente classificabili come discrezionali e calcolare il tetto di spesa per l'acquisto di beni e/o servizi da rispettare.

A tali fini, per completezza è stato realizzato un prospetto riepilogativo dell'ammontare complessivo di costi per ciascun anno selezionato con riferimento al valore computato come costo discrezionale e a quello individuato come rendicontato, ripartiti per singola voce di conto. Tale prospetto è stato debitamente condiviso in via preventiva con il competente Ispettorato della Ragioneria Generale dello Stato, nella ultima richiesta di chiarimenti alla quale tuttavia non è stato ancora dato riscontro, come sopra riportato.

Voce di bilancio	2016	2017	2018
B5 Costi materie prime	11.165,00 €	8.501,00 €	13.729,00 €
di cui discrezionali	2.622,52 €	800,39 €	253,05 €
di cui rendicontati	8.542,48 €	7.700,61 €	13.475,95 €
B7 Costi per servizi	941.561,00 €	1.347.792,00 €	1.325.945,00 €
di cui discrezionali	109.155,01 €	56.085,39 €	59.291,71 €
di cui rendicontati	832.405,99 €	1.291.706,61 €	1.266.653,29 €
B8 Costi godimento beni terzi	120.956,00 €	118.940,00 €	110.419,00 €
di cui discrezionali	3.612,55 €	343,20 €	- €
di cui rendicontati	117.343,45 €	118.596,80 €	110.419,00 €
<b>Totale saldi da bilancio</b>	<b>1.073.682,00 €</b>	<b>1.475.233,00 €</b>	<b>1.450.093,00 €</b>
<b>Totale costi discrezionali</b>	<b>115.390,08 €</b>	<b>57.228,98 €</b>	<b>59.544,76 €</b>

**Media del triennio 2016 -2018 dei costi discrezionali 77.387,94 €**

Con riferimento alla metodologia analitica sopraesposta, il bilancio 2022 della Società evidenzia il rispetto della soglia di spesa media del triennio 2016-2018, in quanto risultano essere stati impegnati per spese "discrezionali" **Euro 31.158,22**, di cui una parte significativa per spese telefoniche (Euro 14.848,46).

Da ultimo, con riferimento al versamento annuale di cui al comma 594, si sottolinea che il riscontro formale ricevuto dall'Ispettorato della Ragioneria dello Stato ha precisato che la RAM è esonerata da tale adempimento anche con riferimento alle altre norme di contenimento della spesa pubblica derivate dall'Allegato A alla Circolare MEF. Infatti, il versamento sarebbe stato dovuto solo qualora la Società fosse rientrata nell'ambito di applicazione delle norme di *spending review* a far data dall'annualità 2018. Dato non riscontrabile in quanto RAM nel 2018 non rientrava nell'ambito di applicazione delle norme di *spending review*.

## **B. CONTRATTI DI LOCAZIONE PASSIVA**

### **Norme di Riferimento**

L'art. 3, comma 4, del D.L. n. 95/2012, stabilisce che ai fini del contenimento della spesa pubblica, con riferimento ai contratti di locazione passiva aventi ad oggetto immobili a uso istituzionale stipulati dalle amministrazioni centrali inserite nell'elenco ISTAT, i canoni di locazione sono ridotti a decorrere dal 1° luglio 2014 della misura del 15% di quanto attualmente corrisposto.

Inoltre, il comma 1, dello stesso articolo stabilisce che per gli anni dal 2012 al 2021, l'aggiornamento relativo alla variazione degli indici ISTAT, previsto dalla normativa vigente, non si applica al canone dovuto dalle amministrazioni inserite nell'elenco ISTAT, per l'utilizzo in locazione passiva di immobili per finalità istituzionali.

### **Attuazione**

Come anche evidenziato nel riscontro ricevuto dalla Ragioneria Generale dello Stato, la Società non ha in essere alcun contratto di locazione passiva per l'utilizzo di immobili a finalità istituzionali, intrattenendo rapporti contrattuali per l'utilizzo dei locali societari solamente attraverso specifici atti convenzionali con il Ministero e con l'Agenzia del demanio.

## **C. BUONI PASTO**

### **Norme di riferimento**

L'art. 5, comma 7, del D.L. n. 95/2012 prevede che a decorrere dal 1° ottobre 2012 il valore dei buoni pasto attribuiti al personale, anche di qualifica dirigenziale, delle amministrazioni pubbliche inserite nell'elenco ISTAT, non superi il valore nominale di 7,00 euro.

### **Attuazione**

La Società non ha avuto necessità di effettuare ulteriori adempimenti in quanto già a partire dall'anno 2012 si era conformata per analogia al dettato normativo della L. n.

135/2012, con cui si è convertito il Decreto-legge soprarichiamato. La RAM aderisce attualmente alla Convenzione Consip 'Buoni pasto 9'.

#### **D. FERIE E PERMESSI**

##### **Norme di riferimento**

L'art. 5, comma 8, del D.L. n. 95/2012, dispone che le ferie, i riposi e i permessi spettanti al personale, anche di qualifica dirigenziale, delle amministrazioni pubbliche inserite nell'elenco ISTAT, siano obbligatoriamente fruiti secondo quanto previsto dai rispettivi ordinamenti e non diano luogo in nessun caso alla corresponsione di trattamenti economici sostitutivi.

##### **Attuazione**

La Società non ha avuto necessità di effettuare ulteriori adempimenti, in quanto già conforme al dettato normativo di interesse.

#### **E. AUTOVETTURE E BUONI TAXI**

##### **Norme di riferimento**

L'art. 5, comma 2, del D.L. n. 95/2012, stabilisce che a decorrere dal 1° maggio 2014, le amministrazioni pubbliche inserite nell'elenco ISTAT e le Autorità indipendenti, ivi inclusa la Consob, non possano effettuare spese di ammontare superiore al 30% della spesa sostenuta nell'anno 2011 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi.

##### **Attuazione**

In relazione alle disposizioni sopra citate si precisa che le prescrizioni relative alle autovetture si riferiscono alle autovetture di servizio, mentre quelle relative alle spese per l'utilizzo di buoni taxi, si intendono riferite a tutto ciò che esula dallo svolgimento delle attività istituzionali e di business della Società stessa.

Per quanto riguarda la prescrizione relativa alle autovetture, la RAM è conforme al dettato normativo in quanto non possiede auto di servizio. Del pari, con riferimento ai buoni taxi la Società non effettua l'acquisto di buoni taxi. Per lo svolgimento di attività tipicamente istituzionali e di business è consentito, come da procedure aziendali, l'eventuale rimborso per spese di trasporto anche urbano.

#### **F. INDICATORE DI TEMPESTIVITÀ DEI PAGAMENTI**

##### **Norme di riferimento**

L'art. 1 comma 859 e ss della legge di bilancio n. 145/2018 prevede che, a partire dall'anno 2020, le amministrazioni pubbliche predispongano un indicatore di tempestività dei

pagamenti, calcolato sulla base dei tempi medi di pagamento delle fatture ricevute e scadute nell'anno precedente, nonché relative a transazioni commerciali. Inoltre, l'art. 33 del D.lgs. n. 33/2013, stabilisce l'obbligo per tali pubbliche amministrazioni di pubblicare, con cadenza trimestrale ed annuale, l'indicatore elaborato sulla base della normativa succitata.

### **Attuazione**

L'indicatore di tempestività dei pagamenti è stato calcolato secondo quanto previsto dal DPCM 22 settembre 2014, ovvero considerando la media dei giorni intercorrenti - per ciascuna fattura - tra la data di scadenza e la data di trasmissione del pagamento in banca, ponderati sulla base dell'importo pagato. Il valore dell'indice rappresenta, se positivo, la media dei giorni di ritardo rispetto alla scadenza dei pagamenti, se negativo, la media dei giorni di anticipo rispetto alla scadenza dei pagamenti.

Con riferimento alla RAM, richiamando quanto già espresso in premessa al presente paragrafo relativamente alle ridotte dimensioni organizzative della Società ed al percorso di adeguamento alle nuove norme seguito, si riporta che l'indicatore annuale relativo all'annualità di interesse è pari a 24,15 giorni.

Nel dettaglio gli indicatori trimestrali di tempestività dell'annualità 2022 risultano i seguenti:

- ✓ l'indicatore di tempestività del I trimestre 2022 è pari a 44 giorni;
- ✓ l'indicatore di tempestività del II trimestre 2022 è pari a 19 giorni;
- ✓ l'indicatore di tempestività del III trimestre 2022 è pari a 24 giorni;
- ✓ l'indicatore di tempestività del IV trimestre 2022 è pari a 18 giorni.

In merito si specifica che si è registrato un notevole miglioramento nella gestione della fatturazione passiva rispetto all'anno 2021. Ciò in quanto sin dall'entrata della RAM nel c.d. Elenco ISTAT è stato ottimizzato il flusso di processo tra le aree/strutture interne che usufruiscono della prestazione di servizi o dell'approvvigionamento di beni verso l'Area Amministrazione e Finanza.

## **G. PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI**

### **Norme di riferimento**

A norma del D.lgs. n. 50/2016, per come modificato dall'art. 129 comma 1 lett. n) del D.lgs. n. 56/2017, le amministrazioni pubbliche devono curare la predisposizione del Piano Biennale degli acquisti contenente altresì la programmazione di acquisti di beni, servizi e forniture che abbiano valore superiore agli euro 40.000,00. Parimenti, a norma dell'art. 7 del Decreto Ministeriale 14/2018 il programma biennale degli acquisti deve essere aggiornato con cadenza annuale e pubblicato sul sito ufficiale dell'ente all'interno della sezione "Amministrazione Trasparente".

## **Attuazione**

La RAM si è attivata per conformarsi alla normativa succitata, procedendo nella fase di programmazione e redazione del Piano Biennale degli acquisiti includendo tutti i fabbisogni di beni servizi e forniture superiori all'importo degli euro 40.000,00 relativi al prossimo biennio. Tale piano è in corso di approvazione da parte della Società, sulla base dei preventivi di commessa approvati per gli atti convenzionali e progettuali vigenti, anche alla luce del novellato normativo che a partire dal mese di luglio 2023 vedrà spostato ad un triennio l'orizzonte temporale del piano.

## **H. OBBLIGO DI UTILIZZO DELLA PIATTAFORMA MEPA PER L'ACQUISTO DI BENI E SERVIZI INFORMATICI**

### **Norme di riferimento**

L'art. 1 comma 512 della L. n. 208 del 2015 prevede che, al fine di garantire l'ottimizzazione e la razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi informatici e di connettività, le amministrazioni pubbliche e le società inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione provvedono ai propri approvvigionamenti esclusivamente tramite gli strumenti di acquisto di Consip. S.p.A.

### **Attuazione**

La Società si è conformata alla disposizione normativa, procedendo all'iscrizione sulla piattaforma MEPA e prevedendo appositamente il ricorso a tale piattaforma per gli acquisti di servizi aventi natura informatica nonché come parametro per valutare la congruità dei prezzi degli altri servizi presenti sulla piattaforma. Inoltre, la RAM ha avviato la revisione del regolamento interno sugli acquisti al fine di recepire e cristallizzare l'adempimento operativo rendendolo proceduralmente conforme alla disposizione sopramenzionata.

## **I. ADEGUAMENTO DELLE REGOLE DI PREDISPOSIZIONE DEL BUDGET E DEL BILANCIO**

### **Norme di riferimento**

Il D.lgs. 91 del 2011 e, più specificamente, il Decreto Ministeriale del 27 marzo 2013 dettano criteri e modalità di predisposizione del budget economico delle amministrazioni pubbliche in contabilità civilistica.

Il processo di pianificazione, programmazione e budget è rappresentato (i) dal budget economico pluriennale e (ii) dal budget economico annuale. Del pari, costituiscono allegati al budget economico annuale: (a) la relazione illustrativa, (b) il prospetto delle previsioni di spesa complessiva articolato per missioni e programmi, (c) il piano degli indicatori e dei risultati attesi di bilancio e (d) la relazione del collegio dei revisori dei conti o del collegio sindacale.



## Attuazione

Nelle attività di pianificazione e budgeting per l'esercizio di competenza, la RAM si è prontamente conformata alle nuove regole di predisposizione del budget elaborando i seguenti documenti: il budget economico riclassificato, il budget economico pluriennale, la relazione illustrativa, il prospetto missioni e programmi e la relazione al Collegio Sindacale. Per altro verso, per la chiusura del bilancio di esercizio sono stati prodotti i seguenti elaborati: il rendiconto finanziario (predisposto secondo il principio contabile OIC n. 10) e il conto consuntivo in termini di cassa (tassonomia).

Inoltre, la Società si è attivata per adottare il Piano dei conti integrato e per predisporre un periodico invio mensile dei flussi di cassa per la compilazione dei conti delle amministrazioni centrali.

Con riferimento al piano degli indicatori e dei risultati attesi di bilancio, si rappresenta che, in data 29 dicembre 2022, la Società – acquisiti i pareri favorevoli del Collegio Sindacale (Verbale n. 7 del 16 dicembre 2022) e del Comitato per il controllo analogo (Verbale n. 4 del 28 dicembre 2022) - ha approvato il Budget 2023 corredato dei nuovi allegati tra cui, per l'appunto, il Piano degli indicatori e dei risultati attesi per l'esercizio 2023 (Allegato D), i cui risultati saranno rendicontati nel bilancio d'esercizio 2023 all'interno dell'apposito allegato nominato "Rapporto sui risultati". Si fa presente che, non essendo ancora pervenuta la Direttiva del Ministero per il periodo 2023-2025 e non disponendosi di altra comunicazione del Ministero vigilante da cui poter desumere indicazioni di maggior dettaglio, si è scelto di articolare tali indicatori sulla base delle Missioni e dei Programmi del Ministero per cui la RAM opera *in house*, andando a suddividere il quadro delle diverse attività svolte sulla base degli atti convenzionali sottoscritti in relazione a tali Missioni e Programmi.

## L. LIMITI AL CONFERIMENTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE E CONSULENZA

### Norme di riferimento

Gli artt. 14 commi 1, 2, 3, 4, 4 bis, 4 ter e 15 del D. L. n. 66/2014 pongono un limite di spesa per:

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

Sul punto, il competente Ispettorato della Ragioneria Generale dello Stato ha fornito delucidazione sull'interpretazione della norma chiarendo che tale limite è ancora vigente, tuttavia, andrebbe applicato soltanto alle consulenze rientranti nel perimetro delle spese discrezionali.

## Attuazione

Come riportato in premessa, il rispetto di questo limite rimane tra i punti aperti su cui si attende ulteriore chiarimento da parte della Ragioneria dello Stato.

Acclarato che per consulenze si intendono le prestazioni professionali rese dal professionista nell'ambito di un contratto d'opera intellettuale, la Ragioneria dello Stato nell'unico riscontro formale finora ricevuto ha ribadito che l'esternalizzazione delle attività mediante incarichi di consulenza esterni è consentito solo nel caso di constatata impossibilità o inidoneità della struttura pubblica a svolgere una determinata attività e che il ricorso alle prestazioni intellettuali di soggetti estranei all'amministrazione può essere ritenuto legittimo solo nei casi in cui si debbano risolvere problemi specifici aventi carattere contingente e speciale. Senza null'altro riferire sulla particolare situazione in cui la RAM si trovava calata per il calcolo del rispetto di tale limite.

Proprio per tale ragione, nella seconda richiesta di chiarimento presentata dalla RAM nel mese di febbraio 2023, si è messo in rilievo che:

- la Società nell'anno 2012 risultava essere dotata unicamente di un dipendente a tempo indeterminato e n. 3 a tempo determinato e pertanto il valore soglia di riferimento sarebbe risultato anacronistico rispetto ai successivi sviluppi aziendali registratisi;
- la Società usufruiva di contratti di consulenza e collaborazione già conferiti precedentemente all'ingresso nel conto consolidato dello Stato e da espletare nel corso dell'anno 2022 al fine di dare piena attuazione agli impegni convenzionali già stipulati con il Ministero;
- l'annualità presa a riferimento dalla norma per eseguire il calcolo della soglia suddetta appare problematica in quanto la RAM nel 2012, come detto, risultava essere dotata unicamente di un dipendente a tempo indeterminato e n. 3 a tempo determinato.

Ciò posto, in attesa di riscontro sul punto da parte della Ragioneria dello Stato, la RAM si è comunque adeguata alla previsione normativa di cui sopra per quanto concerne l'avvio di nuove collaborazioni e/o consulenze a decorrere dal 1° gennaio 2022. Infatti, nel corso di tale annualità, la Società non ha conferito alcun nuovo incarico di consulenza, limitandosi a portare a scadenza quelli contrattualizzati negli anni precedenti, necessari per il corretto e adeguato espletamento delle attività previste dalle convenzioni con il Ministero, unica ragione per cui gli stessi incarichi erano stati a loro tempo conferiti in considerazione della ridotta dimensione dell'organico aziendale e dell'assenza di adeguate competenze professionali interne.

Si evidenzia che a fronte di una variazione nella struttura di supporto specialistico in materia contabile (da associazione professionale alla forma individuale) un incarico precedentemente affidato a uno studio professionale è stato consentito a titolo professionale, essendo stato premesso nella richiesta di mutamento della forma contrattuale che la prestazione verrà svolta in continuità avvalendosi anche delle risorse professionali dello

Studio associato medesimo. Ad ogni buon conto si precisa che, perdurando ancora condizioni di inadeguata copertura dell'organico aziendale in materia (una sola persona assunta il 9 gennaio 2023) non è ancora possibile internalizzare la contabilità societaria e l'incarico consiste pertanto nei servizi di tenuta della contabilità e nell'affiancamento alla nuova Area Amministrazione e Finanza per completare l'internalizzazione delle attività precedentemente svolte in *outsourcing*; pertanto è presumibile che una volta cessato non verrà ulteriormente rinnovato. I costi dell'incarico sono comunque totalmente rendicontati a valere sulle commesse del Ministero.

## **M. DIVIETO DI CONFERIMENTO DI INCARICHI DI CONSULENZA INFORMATICA**

### **Norme di riferimento**

L'art. 1 comma 146 della legge n. 228 del 2012 prevede che le amministrazioni pubbliche, sottostanti alla disciplina normativa derivante dall'inserimento nel conto consolidato dello Stato, possono conferire incarichi di consulenza in materia informatica solo in casi eccezionali, adeguatamente motivati, in cui occorra provvedere alla soluzione di problemi specifici connessi al funzionamento dei sistemi informatici.

### **Attuazione**

La Società è conforme con la prescrizione normativa nella misura in cui non ha conferito nuovi incarichi di consulenza di tale tipologia nel periodo di riferimento analizzato. RAM si è limitata a portare a termine l'unico incarico esistente al fine di garantire un corretto e adeguato completamento delle attività previste da una convenzione con il Ministero. A valere su convenzione CONSIP è stato avviato altresì un processo di digitalizzazione delle procedure societarie.

## **N. LIMITE ALL'ASSUNZIONE DI PERSONALE A TEMPO DETERMINATO**

### **Norme di riferimento**

L'art. 9, comma 28, del D.L. n. 78/2010 prevede che a decorrere dal 2011 le Amministrazioni pubbliche contemplate nel medesimo comma possono avvalersi di personale a tempo determinato nel limite del 50 per cento della spesa sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2009. Lo stesso comma specifica che "Per le amministrazioni che nell'anno 2009 non hanno sostenuto spese per le finalità previste ai sensi del presente comma, il limite di cui al primo periodo è computato con riferimento alla media sostenuta per le stesse finalità nel triennio 2007-2009.". Il successivo comma 29 stabilisce che le società inserite nell'elenco Istat "adeguano le loro politiche assunzionali alle disposizioni previste nel presente articolo".

### **Attuazione**

In relazione al dettato normativo sopra richiamato, preme sottolineare che nel periodo (annualità 2009 o in mancanza media del triennio 2007-2009) preso a riferimento dal legislatore non era presente nell'organico della RAM l'equivalente di almeno un dipendente

assunto a tempo determinato (1 nel 2007, 1 nel 2008 e nessuno nel 2009), per cui manca il parametro finanziario di riferimento.

In merito all'adeguamento alla previsione in esame si rileva, preliminarmente, che la Società era da tempo in attesa del perfezionamento di atti amministrativi in grado di consentirle di attuare un piano di ampliamento dell'organico interno assunto con contratto a tempo indeterminato che si era via via ridotto nel tempo a seguito della dimissione di personale assunto dalla Società; tale piano, come ampiamente documentato nella presente Relazione, ha trovato attuazione proprio nel corso del secondo semestre dell'anno 2022, consentendo alla RAM di raggiungere una soglia di organico adeguata alle proprie funzionalità.

Nel suddetto contesto, pertanto, al fine di garantire la corretta attuazione degli impegni già assunti con la committenza e di operare senza soluzione di continuità sulla base di deliberazioni ed impegni già assunti, come già dettagliatamente riportato al paragrafo n. 4 della Relazione sulla gestione relativa al Bilancio al 31 dicembre 2021 approvata dall'Assemblea il 7 luglio 2022, la RAM nel corso del 2022 ha avuto in organico n. 7 unità di personale a tempo determinato (di cui una per sostituzione di maternità) deliberate nel secondo semestre dell'esercizio 2021 a seguito di una necessità di personale avviata nel primo semestre dell'anno e non finalizzata a causa del mancato protratto buon esito di procedure di selezione ad evidenza pubblica bandite per più volte di seguito; di queste, n. 1, inizialmente assunta sul finire del 2020, è stata successivamente rinnovata con Determinazione n. 51/2021 del 19 ottobre 2021 al fine di rispettare le normative previste in materia di categorie protette.

A seguito dell'inserimento di RAM nell'elenco Istat e della necessità di adeguamento alle politiche assunzionali previste dal sopracitato art. 9, comma 29, la Società ha prudentemente portato a termine le predette assunzioni entro l'esercizio 2022.

Permane comunque per la Società la necessità di adeguare le proprie politiche assunzionali previste nel citato articolo ed a tal fine si potrebbe prefigurare la possibilità di individuare un parametro finanziario di riferimento (essendo inapplicabile, in quanto pari a zero, quello previsto per legge), conciliabile con le previsioni del CCNL applicato (CCNL del commercio per i dipendenti da aziende del terziario, della distribuzione e dei servizi) e con la necessità per la Società di far fronte ad esigenze eccezionali (ad esempio, sostituzioni di maternità) o ad eventuali progetti specifici affidati dal Ministero per limitati periodi di tempo. In tal senso sarà particolarmente significativa l'interlocuzione in corso con l'Azionista.

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

Come già riferito in più 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. In data 27 febbraio 2023

è stata trasmessa al Ministero dell'Economia e delle Finanze una ulteriore richiesta di chiarimenti in merito al calcolo del limite di spesa per acquisti di beni e servizi ed al limite di spesa per incarichi di collaborazione e consulenze; ancora non è pervenuto riscontro a tale richiesta di chiarimenti.

seguito del completamento delle procedure di reclutamento del personale, anche in attuazione del Piano organizzativo e funzionale triennale 2022-2024 approvato dal Comitato per il controllo analogo, si sta provvedendo ad un aggiornamento del Piano per il periodo 2023-2025 al fine di proseguire nel processo di consolidamento organizzativo della Società.

Nel corso dei primi mesi dell'anno, inoltre, la Società sta perfezionando ulteriori atti convenzionali con le strutture di riferimento del Ministero per il supporto operativo su specifiche tematiche attinenti all'oggetto sociale, in linea con le previsioni delineate nel budget approvato.

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2023-2025 ed in data 19 aprile 2023, sulla base del nuovo organigramma societario approvato, è stato possibile nominare un nuovo RPCT.

In data 20 aprile 2023 è pervenuta la nuova comunicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la determinazione degli obiettivi di efficientamento della spesa societaria per il periodo 2023-2025.

Con verbale n. 1/2023 del 3 maggio 2023 il Comitato per il controllo analogo della RAM ha approvato la Relazione del secondo semestre 2022 (riferita all'annualità 2022), inviata dalla Società in data 6 marzo 2022 ai sensi dell'art. 5 del D.M. n. 111 del 12 marzo 2020.

Con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 15/2023 del 12 maggio 2023 l'Avv. Andrea Lo Gaglio è stato nominato Componente monocratico dell'Organismo di Vigilanza e dell'Organismo Indipendente di Valutazione di RAM per il triennio 2023-2026.

In data 23 maggio 2023 è stato trasmesso al Comitato per il controllo analogo il nuovo Piano organizzativo e funzionale per il triennio 2023-2025.

Si sta provvedendo, d'intesa con il Ministero, al perfezionamento della Convenzione per la sede societaria presso il Ministero, all'aggiornamento dell'Accordo di servizio triennale in scadenza nel mese di luglio 2023 ed alla finalizzazione della Direttiva del Ministro a RAM per il periodo 2023-2025.

## **10. 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.

Dal punto di vista organizzativo e gestionale, 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.

La nuova struttura e organizzazione della Società, pur richiedendo una crescente attenzione nella gestione economico-finanziaria, comporterà una evoluzione delle attività e degli impegni della RAM al fianco del Ministero con conseguente graduale diminuzione delle esternalizzazioni per servizi.

### **11. 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, come già ampiamente descritto nella presente Relazione, essi sono regolati dallo Statuto e dalle Convenzioni stipulate e registrate dagli Organi di controllo.

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

### **12. 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, ed il consolidamento della struttura operativa in atto 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.

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.

### **13. 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.).

### **14. 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.

### **15. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio**

Si propone di destinare a utili portati a nuovo l'utile netto dell'esercizio 2022, ammontante a **408.434 euro**, come indicato in Nota Integrativa.

L'Amministratore Unico

Ivano Russo