



RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

REVISIONE DEL BUDGET ECONOMICO ANNO 2026

Preconsuntivo I semestre e previsione II semestre



Approvato con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 18 del 29 luglio 2026

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

Davide BORDONI

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	Angela CIPRIANO
Sindaci Effettivi	Corrado CHECCHERINI Clemente AMBROSANIO
Sindaci Supplenti	Alessandra RENZETTI Andrea MONTANINI

COMITATO PER IL CONTROLLO ANALOGO

Presidente	Emanuele CALCAGNI
Componente	Antonio MACERA
Componente	Donatella ORLANDI

CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO

Titolare	Giovanni DALLA PRIA
Sostituto	Emanuele MIO

INDICE

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO	4
2. IL QUADRO OPERATIVO DELLA SOCIETÀ	4
3. PRESUPPOSTI GENERALI DELLA REVISIONE DEL BUDGET 2026	7
4. IPOTESI SOTTESE ALLA STIMA DEI RICAVI	8
5. IPOTESI SOTTESE ALLA STIMA DEI COSTI	9
6. QUADRO DI SINTESI DEL BUDGET ECONOMICO 2026 REVISIONATO.....	10
7. CONCLUSIONI.....	13

Allegato

Revisione del Budget economico annuale 2026 riclassificato

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Come già esplicitato nel Budget 2026 (emesso a dicembre 2025) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ultimo biennio ha aggiornato il proprio approccio strategico ai temi della mobilità, confermando alcuni dei filoni prioritari di attività ministeriale precedenti (tra cui lo sviluppo dell'intermodalità, l'efficientamento del trasporto pubblico locale e la sicurezza) ed ha riavviato temi e progetti sulla base delle priorità del Governo anche connesse agli obiettivi di digitalizzazione della logistica nazionale da perseguire tenendo conto della valorizzazione dei fondi del PNRR.

Il contesto geo-economico e politico attuale rimane articolato e complesso e caratterizzato da molteplici fattori di incertezza, soprattutto collegati agli attuali conflitti bellici ed alla potenziale applicazione di dazi sul traffico merci. Questi elementi accentuano uno scenario di indeterminazione che incide sulle economie globali. Tuttavia, all'interno di tale scenario, lo sviluppo delle infrastrutture, la sostenibilità del settore dei trasporti, la promozione di sistemi di mobilità intelligenti, l'integrazione modale e altri temi legati a infrastrutture, trasporti e logistica continuano, e continueranno nei prossimi anni, a rappresentare i pilastri strategici per le politiche nazionali ed europee che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende portare avanti e monitorare anche avvalendosi del supporto di RAM S.p.a. (da ora RAM).

2. IL QUADRO OPERATIVO DELLA SOCIETÀ

La Società RAM è inquadrata, in continuità con il passato, quale organismo *in house* del Ministero che opera al suo fianco per fornire supporto specializzato sui numerosi progetti in cui viene coinvolta.

RAM ha lo scopo statutario 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 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 nonché 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 ed in coerenza con i documenti di programmazione europea.

Sin dal 2004 la RAM ha affiancato senza soluzione di continuità il Ministero, andando a sviluppare progressivamente nel tempo il ruolo e le funzioni che svolge. Alla tradizionale linea di lavoro di supporto alla *Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne*, infatti, si sono aggiunte via via nuove linee di lavoro che hanno coinvolto larga parte delle Direzioni Generali del Ministero per progetti di assistenza tecnica, fino a

giungere ai dettami del D.Lgs. n. 152/2021 inerenti al coinvolgimento della RAM nella gestione ed implementazione della **Piattaforma Logistica digitale Nazionale** (PLN).

Nel corso del 2026 RAM ha continuato ad operare in collaborazione con i propri Organi di controllo e mantenendo la continuità rispetto ai programmi e alle attività impostate negli anni precedenti e provvedendo a mantenersi in *compliance*:

- con i propri riferimenti regolatori, in particolare con riferimento agli adempimenti richiesti dall'inserimento nel conto consolidato della Pubblica Amministrazione;
- con la Direttiva trasmessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel mese di aprile 2023, riguardante gli obiettivi di efficientamento previsti all'Articolo 19, comma 5, del Decreto Legislativo n. 175/2016.

In data 6 luglio 2023 la Società ha firmato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il nuovo Accordo di Servizio n.163, valido per un triennio ed attualmente in corso di rinnovo. L'Accordo stabilisce le tariffe da applicare, gli *standard* di prestazione desiderati e le relative previsioni di costo. L'Accordo ha avuto efficacia a partire dalla data di registrazione da parte della Corte dei conti, avvenuta il 14 novembre 2023. In data 13 novembre 2023 il MIT ha emesso la Direttiva sul programma delle attività di RAM.

La Direttiva per il triennio 2026-2028, preparata dal MIT, è stata trasmessa al MEF il 4 dicembre 2025 per le necessarie verifiche. Per completezza, si evidenzia che il successivo 16 giugno il MIT ha inviato nuovamente lo schema del provvedimento, recependo tutte le indicazioni fornite dal MEF con la nota n. 27881 dell'11 giugno 2026. Con successiva nota del 17 luglio 2026 il MIT ha fornito al MEF i chiarimenti alle osservazioni formulate con nota n. 33584 del 10 luglio 2026. Alla data di redazione del presente Budget la Società resta in attesa del parere di competenza da parte di quest'ultimo Ministero.

Per quanto attiene alle linee di finanziamento appare rilevante riportare integralmente l'art. 8 del D.L. 21 maggio 2025, n. 73 convertito in legge n.105 del 18 luglio 2025 (*Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti* - GU Serie Generale n.116 del 21-05-2025). Il suddetto art. 8 riporta disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.a. con le seguenti previsioni declinate in tre commi:

1. In considerazione del valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale, è autorizzata la spesa di euro 200.000 per l'anno 2025, di euro 2.000.000 per l'anno 2026 e di euro 2.000.000 per l'anno 2027, per gli atti convenzionali da stipulare tra la società RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dello svolgimento delle attività di supporto, assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio marittimo;

2. Per le finalità di cui al comma 1 e nei limiti delle risorse ivi previste, per il biennio 2026-2027, la società RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. è autorizzata ad assumere unità di personale con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato in

deroga ai vincoli assunzionali di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, e all'articolo 9, comma 29, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nei limiti di quanto previsto dal contratto collettivo nazionale del lavoro applicato;

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede, quanto a euro 200.000 per l'anno 2025, a euro 2.000.000 per l'anno 2026 e a euro 2.000.000 per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Gli stanziamenti di legge di cui all'art. 8 del D.L. 21 maggio 2025, in aggiunta agli stanziamenti di cui ai commi 5 e 6 dell'art. 30 della legge n. 233/2021, consentono di sostenere i costi aziendali sia per quanto attiene ai costi di gestione della Società sia per quanto attiene ai costi del personale attualmente in organico ivi incluse le progressioni interne effettuate nel 2026.

Fermo restando quanto appena esposto appare opportuno evidenziare che alcune Direzioni Generali del MIT (tra le quali la Direzione Motorizzazione e la Direzione Trasporto Aereo) hanno manifestato l'esigenza di supporto tecnico-amministrativo in relazione a nuove linee di intervento in materia di trasporto e logistica, nonché negli ambiti dell'economia del mare, della mobilità, dello sviluppo e della digitalizzazione dei sistemi di trasporto e logistica. Per tali nuove linee di attività è prevista la copertura finanziaria di cui alla Legge di Bilancio 30 dicembre 2025 n. 199 - Comma n. 478 che prevede uno stanziamento per RAM di euro 1.000.000 per l'anno 2026 e di euro 2.000.000 per l'anno 2027 (di seguito art.8 comma 1bis).

Anche in forza di tali finanziamenti il 30/12/2025 è stato approvato dall'Amministratore Unico (con determinazione n. 23 del 30/12/2025) il Budget 2026 già approvato dal Collegio Sindacale con verbale del 30/12/2025 e dal Comitato del Controllo Analogico con verbale del 30/12/2025.

Inoltre, in data 11/02/2026 l'Amministratore Unico di RAM ha approvato il POF 2024-2026 che è stato approvato dal Comitato per il Controllo Analogico (con Verbale n. 1/2026 del 05/03/2026).

Quanto previsto nel POF è stato in quota parte attuato nel corso del 2026 andando opportunamente a modulare gli interventi previsti anche alla luce dei tempi di perfezionamento della Direttiva, dell'Accordo di Servizio e degli atti attuativi più direttamente connessi all'Accordo di Servizio ed al finanziamento di cui all'art.8 comma 1bis (Legge di Bilancio 30 dicembre 2025 n. 199). Alla luce di quanto riportato, in data 15/04/2026 con Disposizione organizzativa n. 1/2026 e prot n. 2236 è stato emesso il nuovo organigramma della RAM.

Nel corso dell'Assemblea del 14 maggio 2026, l'Azionista unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha approvato il Bilancio consuntivo della RAM per l'esercizio 2025, che si è chiuso evidenziando una solidità finanziaria e del valore della produzione, con oltre 20 Convenzioni attive per altrettanti progetti attivati insieme ai Dipartimenti ed alle Direzioni Generali competenti.

A seguito dell'approvazione del Bilancio si è potuto procedere all'avvio delle rendicontazioni delle principali commesse al Ministero.

Nel rispetto degli obiettivi di efficientamento, la Società si è continuata ad ispirare al criterio di massima prudenza ai fini del contenimento dei costi, anche in linea con le direttive di contenimento della spesa ricevute dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Con riferimento alle interlocuzioni con il MEF e il MIT finalizzate al rinnovamento del modello di *business* (già citate negli ultimi documenti di Budget e nella Relazione al Bilancio 2025) non è escluso che nelle possibili future evoluzioni del modello di *business* e dell'organizzazione aziendale della RAM, si possa ipotizzare un finanziamento fisso in sostituzione delle attuali modalità di finanziamento previste mediante Atti Attuativi e/o Convenzioni nonché la potenziale opportunità di una ricontrattazione e qualificazione del personale.

3. PRESUPPOSTI GENERALI DELLA REVISIONE DEL BUDGET 2026

La revisione del Budget 2026, di cui al presente documento, si ispira ai principi della prevista continuità aziendale a supporto del Ministero, prevedendosi ragionevolmente un consolidamento delle consuete linee di lavoro annuali e pluriennali che consentono di prefigurare elementi di solidità economica e finanziaria.

Si sottolinea che il Budget proposto, inoltre, è in linea con le previsioni già contenute nel citato Piano organizzativo e funzionale (POF) triennale della Società e con quanto definito del Budget 2026 approvato a dicembre 2025.

Nei successivi paragrafi vengono dettagliate le ipotesi sottese alla stima dei ricavi e dei costi. Si intendono evidenziare gli scostamenti rispetto a quanto definito a dicembre 2025 nel Budget 2026.

Il principale scostamento è legato al ritardato avvio (in attesa del perfezionamento della Direttiva) delle Convenzioni/Atti attuativi legate ai finanziamenti dell'art.8 comma 1bis. Erano state infatti previste assunzioni a tempo determinato di 15 risorse a partire dal mese di aprile 2026 a valere sui fondi stanziati dall' art. 8 del D.L. 21 maggio 2025 (inclusi gli stanziamenti di cui alla Legge di Bilancio 30 dicembre 2025 n. 199) per le attività ivi declinate. Nei primi sei mesi del 2026, il mancato perfezionamento degli atti attuativi/Convenzioni relativi a queste attività ha comportato il venire meno dei costi relativi al personale a tempo determinato ma contemporaneamente ha comportato il venire meno dei relativi ricavi e della marginalità conseguente. Per completezza si riporta che rispetto alle iniziali previsioni si è registrata e stimata una diversa articolazione delle attività e dei relativi costi per i progetti europei con una conseguente maggiore marginalità che ha controbilanciato la minore marginalità di cui al punto precedente.

Un ulteriore scostamento è legato sempre al costo del personale, laddove erano originariamente previsti nel Budget 2026 (emesso a dicembre 2025) le progressioni verticali dei dirigenti e dei livelli intermedi a far data da gennaio 2026. Le progressioni verticali sono state effettivamente attivate a partire da maggio 2026 con conseguentemente impatto sul costo del personale in leggera diminuzione rispetto a quanto stanziato a Budget.

È stato attivato il nuovo Progetto di Assistenza Tecnica al MIT per l'organizzazione della conferenza *Transport Research Arena* (TRA) 2028 e del concorso/premio "TRA VISIONS".

Alla data di redazione del presente documento si ipotizza il mantenimento delle condizioni a regime del Budget 2026 (ovvero il Budget emesso a dicembre 2025) con le citate assunzioni a tempo determinato a partire dal mese di novembre 2026.

4. IPOTESI SOTTESE ALLA STIMA DEI RICAVI

Il Budget per l'esercizio 2026 è stato elaborato, sul versante dei ricavi, sulla base degli atti convenzionali firmati o alla firma/previsti con il Ministero e degli agreement con i competenti organismi comunitari per i progetti europei, ipotizzando la continuità delle modalità di gestione amministrativa e di rendicontazione delle singole commesse.

Più in dettaglio si è tenuto conto delle seguenti voci:

- Atto Attuativo annuale dell'Accordo di servizio con la Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne (DGMTM) - Supporto attività della DG. Vigente – (DG MARE);
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio con la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità (DGPLI) – Ferrobonus. Vigente;
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio con la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità (DGPLI) - Marebonus. Vigente;
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio con la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità (DGPLI) Sea Modal Shift. Vigente;
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio con la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità (DGPLI) - Attività di supporto per l'implementazione della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come previsto dal comma 5 dell'art. 30 del Decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021. Vigente;
- Atti Attuativi dell'Accordo di servizio con la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto (DGSSA) - Investimenti Autotrasporto. Vigente;
- Atti Attuativi dell'Accordo di servizio firmato con la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto (DGSSA) - Formazione Autotrasporto. Vigente;
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio con la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza (STM) con l'obiettivo di fornire supporto tecnico in materia di pianificazione e programmazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto prevalentemente merci nonché supporto nella creazione di strumenti e materiali divulgativi per il MIT e STM con organizzazione e partecipazione ad eventi di comunicazione e conduzione di analisi scientifiche su richiesta per le funzioni istituzionali della STM. Vigente;
- Atto attuativo dell'Accordo di servizio firmato con l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi per formazione autisti su guida sicura e sostenibile. In corso di rinnovo;

- Atto attuativo dell'Accordo di servizio firmato con l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi per il Programma di sviluppo di aree di sosta e parcheggio sicure e protette (SSTPA). Vigente;
- Atto Attuativo dell'Accordo di servizio firmato con la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie (DGTF) - Norma merci. Vigente;
- CEF - Agreement per progetti CEF. Progetto eFTI, relativo all'applicazione del Regolamento UE n.1056 in materia di digitalizzazione documentale nel trasporto merci. Vigente;
- Technical Assistance per assistenza tecnica alla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e dei progetti internazionali ed alla Direzione Generale trasporto ferroviario sui Corridoi TEN/T. Vigente;
- Technical Assistance al MIT per sostenere l'organizzazione della conferenza Transport Research Arena (TRA) 2028 e del concorso/premio "TRA VISIONS". Vigente.

Alla data di redazione del presente documento la RAM opera al 99,8% con il MIT (solo il progetto TRA 2028 si può considerare non direttamente concluso con il MIT).

Nelle more dei potenziali cambiamenti nell'organizzazione aziendale e nel modello di finanziamento di RAM, si è ipotizzato che l'anno 2026 mantenga una situazione sostanzialmente inerziale in termini di modello di *business* e convenzioni attive, prevedendo per il 2027 il rafforzamento del middle management anche attraverso mirati percorsi di valorizzazione professionale e/o avanzamento interno.

5. IPOTESI SOTTESE ALLA STIMA DEI COSTI

Sul versante dei costi si segnala che è stato affidato ad una società esterna il processo di recruiting per l'assunzione di 15 unità di personale a tempo determinato, la cui graduatoria è stata pubblicata in data 13 maggio 2026. Nello specifico si tratta di potenziali nuovi innesti con contratto a tempo pieno e determinato, previo perfezionamento degli Atti convenzionali da stipulare tra RAM e il MIT per gli anni 2026 e 2027 a valere sui fondi di cui al citato art. 8 D.L. n. 73/2025.

Nel 2026 sono state perfezionate le progressioni verticali di n. 9 unità, di cui n. 5 a carico di RAM (comprehensive di n. 3 Dirigenti assegnati alle Aree Affari Generali e Societari, Amministrazione e Finanza e Affari Legali e Acquisti, nonché di n. 2 Quadri assegnati alle Aree Incentivi per l'Autotrasporto e Risorse Umane) e n. 4 a valere sul Comma 6 (n. 2 Quadri assegnati alle Aree Altre Misure per le Imprese e Digitalizzazione della Logistica e n. 2 dipendenti di I livello assegnati alla Divisione Incentivi, Agevolazioni e Misure per le Imprese).

Nel primo semestre è stato quindi completato l'iter delle progressioni verticali previsto nel Budget 2026 e nel POF 2026-2028. Il suddetto iter si è concluso a maggio 2026, invece che a gennaio 2026 anche, in considerazione dei più lunghi tempi di perfezionamento della Direttiva e dell'Accordo di Servizio. In ultimo si procederà al reintegro di una risorsa a tempo indeterminato sul comma 6 per completare la compagine di 19 risorse come previsto dall'art. 30 comma 6 del D.L. 152/2021.

Nel corso del secondo semestre 2026 non si prevedono ulteriori progressioni verticali per le quali si rimanda all'anno 2027.

Come già anticipato nel paragrafo 3 "Presupposti generali del Budget" si è in attesa (a causa dei rallentamenti nel perfezionamento della Direttiva e dell'Accordo di Servizio) di poter dar seguito a quanto previsto nel Budget 2026 in merito alle assunzioni di personale a tempo determinato. Nel presente documento si ipotizza un avvio delle 15 assunzioni a tempo determinato a partire dal mese di novembre 2026 (potrebbe essere comunque probabile un innesto cadenzato nel tempo in funzione dell'approvazione dei preventivi e del perfezionamento degli atti a valere sull'art.8 comma 1bis).

Inoltre, accanto a ordinarie proiezioni effettuate per ridurre ulteriormente, per quanto possibile, le principali voci di spesa inerenti al funzionamento ed all'organizzazione aziendale la Società continuerà ad ispirarsi 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.

L'entità delle poste di Bilancio previsionale mette in risalto la continuità delle attività della Società e la dinamica registrata dal risultato prima delle imposte appare in linea con le previsioni dei documenti di programmazione e con il conseguimento degli obiettivi determinati e riflette, inoltre, un equilibrio nelle voci di ricavo e di costo. Le disponibilità liquide sul c/c intrattenuto dalla Società presso la Banca del Fucino hanno consentito sino ad oggi di far fronte ai fabbisogni aziendali senza ricorso a credito ordinario e si prevede di proseguire con tale virtuoso metodo di programmazione finanziaria.

Nel mese di febbraio 2026 la Società RAM ha aperto un secondo conto corrente presso la Banca Monte dei Paschi di Siena destinato alla movimentazione del Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dipendenti e sul quale sono stati versati gli importi accantonati a Bilancio del TFR stesso.

6. QUADRO DI SINTESI DEL BUDGET ECONOMICO 2026 REVISIONATO

La revisione del *Budget* previsionale per l'anno 2026 è stata effettuata, ai sensi dell'art. 4 del Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 27 marzo 2013, dopo l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2025 (come sopra riportato avvenuta in data 14/05/2026) e con le modalità indicate all'art. 2, comma 3 del medesimo Decreto per l'adozione del Budget economico annuale.

Seguendo tale impostazione, come di consueto nei documenti di programmazione della RAM, si è adottato anche il criterio della massima prudenza nelle valutazioni, in particolare per quanto attiene alle linee di lavoro future oggetto di affidamento alla Società; infatti, onde evitare la possibile sovrastima dei valori della produzione, si è ad esempio scelto di non considerare nelle elaborazioni alcune commesse che, allo stato attuale, risultano non finalizzate ma ad elevata probabilità di finalizzazione.

Fatte queste premesse, la tavola che segue evidenzia i principali risultati di sintesi del Budget revisionato per l'anno 2026. Vengono evidenziati i dati di confronto con il Budget 2026 (approvato con Determinazione n. 23/2025 del 30/12/2025).

Tavola 1
Sintesi dei ricavi e dei costi di esercizio

Voce	Preconsuntivo del primo semestre	Previsione del secondo semestre	Totale Budget 2026	Budget 2026 (dec. 2025)
Ricavi				
Ricavi da servizi	1.616.066	1.763.208	3.379.274	4.233.820
Costi addebitati a magazzino	983.740	2.238.928	3.222.668	3.250.051
Trasferite addebitate a magazzino	17.931	6.000	23.931	93.563
Contributo ex comma 6	644.118	611.069	1.255.188	1.312.217
Totale Ricavi	3.261.855	4.619.205	7.881.061	8.889.651
Costi				
Costi degli organici	1.300.695	1.471.242	2.771.936	3.331.225
Altri costi	1.526.120	2.898.484	4.424.604	4.751.843
Viaggi e trasferite	21.624	25.500	47.124	118.563
Totale costi	2.848.439	4.395.226	7.243.665	8.201.631
Margine	+413.416	+223.980	+637.396	+688.020

Come già precedentemente osservato, l'edizione attuale del Budget 2026 risente (rispetto all'edizione emessa a dicembre 2025) di un ritardo negli innesti di personale a tempo determinato (con effetto sulla marginalità del conto economico), del ritardo nell'avvio di alcune commesse e di una durata più breve di alcuni preventivi emessi con un orizzonte fino a novembre 2026 (vista l'attuale naturale scadenza dell'Accordo di Servizio a novembre 2026). Quanto sopra esposto è legato all'atteso perfezionamento:

- della Direttiva MIT-MEF per il triennio 2026-2028;
- dell'Accordo di Servizio la cui efficacia ha scadenza 14/11/2026 ma che è già in corso di rinnovo (prima della scadenza naturale).

Tuttavia, rispetto alle iniziali previsioni, si è registrata e stimata una diversa articolazione delle attività e dei costi per i progetti Europei di *Technical Assistance* (WP1, WP2, WP3 e TRA 2028) con una conseguente maggiore marginalità che ha controbilanciato la minore marginalità di cui al punto precedente.

Per quanto riguarda le restanti poste economico-finanziarie, risulta un sostanziale allineamento, a consolidare le previsioni già sviluppate precedentemente.

Tavola 2
Composizione dei ricavi e dei costi

Composizione dei ricavi	Importo	in %
DG Mare	1.427.820	18,1%
Ferrobonus	216.998	2,8%
Mare (SMS)	269.701	3,4%
PLN	511.770	6,5%
DDLS 689	306.327	3,9%
Inv.ti 8	106.914	1,4%
Inv.ti 9	83.663	1,1%
Inv.ti 10	204.953	2,6%
Inv.ti 11	144.413	1,8%
Inv.ti 12	81.920	1,0%
Inv.ti sostenibili	142.610	1,8%
Formazione 15	13.046	0,2%
Formazione 16	41.555	0,5%
Struttura tecnica di missione	1.853.326	23,5%
EFTI	155.403	2,0%
Norma merci 3	75.620	1,0%
SSTPA	93.000	1,2%
Guida Sicura Albo 2	250.000	3,2%
Guida Sicura Albo 3	196.740	2,5%
TA 1 - DG prog.zione (WP1)	145.410	1,8%
TA 2 - DG TF (WP2)	250.776	3,2%
TA DG-TIF (WP3)	39.615	0,5%
TRA 2028	14.293	0,2%
Contributo ex comma 6	1.255.188	15,9%
Totale Ricavi	7.881.061	100,0%

Composizione dei costi	Importo	in %
Costi ribaltabili	4.501.787	62,1%
Costi non ribaltabili	2.741.878	37,9%
Totale Costi	7.243.665	100,0%

Categoria di costo	Importo	in %
Costi degli organici	2.771.936	38,3%
Altri costi	4.424.604	61,1%
Viaggi e trasferte	47.124	0,7%
Totale costi	7.243.665	100,0%

Per quanto riguarda gli adempimenti previsti dall'art. 19, comma 5, del Decreto Legislativo n. 175/2016, alla data di redazione del presente documento, non risulta emessa dal MEF una nuova Direttiva che definisca gli obiettivi di efficientamento dei costi per cui RAM ha fatto riferimento, in continuità, all'ultima Direttiva trasmessa dal MEF. Ciò anche alla luce della comunicazione del MEF pervenuta il 27/07/2026 in cui viene precisato che "l'impianto regolamentare già definito con il precedente provvedimento emanato nel 2023, è confermato per il solo 2026".

A partire dall'esercizio 2023 trova applicazione l'algoritmo previsto dall'Allegato 1 alla lettera del MEF del 20 aprile 2023 il quale ha ritenuto di fissare gli obiettivi di efficientamento dei costi in funzione dell'incidenza dei suddetti costi sul valore della produzione, sulla base

del risultato medio atteso relativo al triennio 2020-2022, fermo restando l'impianto regolamentare già definito con precedente provvedimento.

L'applicazione di tale algoritmo (definito dall'Azionista) conferma il conseguimento degli obiettivi di efficientamento dei costi assegnati alla RAM anche per la previsione dell'esercizio 2026, come illustrato nella successiva tavola in cui il valore calcolato è 68,54 il quale risulta minore dell'obiettivo MEF (alias Rapporto efficientamento dei costi) calcolato in 69,59%.

Tavola 3

Obiettivo di efficientamento dei costi ex art. 19, comma 5 D. Lgs. 175/2016

VOCI	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (stima)
Valore produzione totale	+2.615.178	+3.009.618	+3.134.034	+3.304.834	+3.700.822	+5.540.526	+4.843.152	+4.473.192	+6.021.537	+7.119.888
Valore progetti europei	(207.158)	(232.649)	(186.442)	(100.651)	(144.963)	(82.277)	(76.099)	(63.289)	(23.460)	(19.493)
Costi e trasferte non eligibili	(1.220.150)	(1.193.932)	(919.356)	(982.510)	(1.539.635)	(2.230.584)	(1.592.509)	(2.205.096)	(3.173.732)	(3.246.599)
Valore Produzione eligibile	+1.187.870	+1.583.037	+2.028.236	+2.221.673	+2.016.224	+3.227.665	+3.174.544	+2.204.807	+2.824.345	+3.853.796
Costi del personale eligibili	+650.545	+868.898	+986.520	+1.148.993	+955.036	+1.078.725	+1.028.854	+1.101.272	+1.597.764	+1.814.169
Costi e trasferte eligibili	+288.656	+370.677	+503.823	+507.946	+518.045	+2.150.208	+1.345.784	+741.323	+1.128.538	+908.216
Ammortamenti (non eligibili)	(10.466)	(10.367)	(6.093)	(31.612)	(10.425)	(97.533)	(11.864)	(18.273)	(47.236)	(30.779)
Oneri di gestione e rettifiche non eligibili	(4.167)	(44.460)	(24.989)	(51.067)	(56.563)	(911.244)	(169.335)	(279.090)	(721.622)	(50.097)
Totale Costi eligibili	+924.568	+1.184.748	+1.459.261	+1.574.260	+1.406.093	+2.220.156	+2.193.439	+1.545.232	+1.957.444	+2.641.509
Rapporto costi / ricavi eligibili	77,83%	74,84%	71,95%	70,86%	69,74%	68,79%	69,09%	70,08%	69,31%	68,54%
Obiettivo MEF	79,88%	76,99%	74,13%	72,54%	73,02%	70,20%	70,57%	71,97%	71,08%	69,59%

Nel seguito, in allegato al presente documento, viene proposta la "Revisione del Budget economico annuale 2026 riclassificato" ai sensi dell'Allegato 1 ex art.2 comma 3 del decreto ministeriale 27 marzo 2013.

7. CONCLUSIONI

L'attività di revisione del Budget 2026, come esposta nel presente documento, evidenzia una situazione di adeguato controllo economico e finanziario della RAM ed un contestuale stato di *compliance* all'impianto normativo con speciale riferimento agli obiettivi di efficientamento dei costi assegnati alla RAM dall'Azionista.

Allegato – Revisione del Budget economico annuale 2026 riclassificato
Documento redatto ai sensi dell'Allegato 1
ex art. 2 comma 3 del decreto ministeriale del 27 marzo 2013

	Budget Anno 2026 - revisione luglio 2026		Budget Anno 2026- edizione dicembre 2026	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi e proventi per l'attività istituzionale		-		-
a) contributo ordinario dello Stato		-		-
b) corrispettivi da contratto di servizio		-		-
b.1) con lo Stato	-	-	-	-
b.2) con le Regioni	-	-	-	-
b.3) con altri enti pubblici	-	-	-	-
b.4) con l'Unione Europea	-	-	-	-
c) contributi in conto esercizio		1.255.188		1.312.217
c.1) contributi dallo Stato	1.255.188		1.312.217	
c.2) contributi da Regioni	-	-	-	-
c.3) contributi da altri enti pubblici	-	-	-	-
c.4) contributi dall'Unione Europea	-	-	-	-
d) contributi da privati		-		-
e) proventi fiscali e parafiscali		-		-
f) ricavi per cessioni di prodotti e prestazioni di servizi		6.625.873		7.577.434
2) variazione delle rimanenze dei prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		-		-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione		-		-
4) incremento di immobili per lavori interni		-		-
5) altri ricavi e proventi		-		-
a) quota contributi in conto capitale imputata all'esercizio	-	-	-	-
b) altri ricavi e proventi	-	-	-	-
Totale valore della produzione (A)		7.881.061		8.889.651
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		3.831		
7) per servizi		4.549.860		4.474.914
a) erogazione di servizi istituzionali		-		-
b) acquisizione di servizi	4.401.840		4.273.394	
c) consulenze, collaborazioni, altre prestazioni lavoro		-		-
d) compensi ad organi di amministrazione e di controllo	148.020		201.520	
8) per godimento di beni di terzi		19.278		128.000
9) per il personale		2.639.916		3.542.717
a) salari e stipendi	1.836.742		2.432.778	
b) oneri sociali	629.740		834.095	
c) trattamento di fine rapporto	157.435		208.524	
d) trattamento di quiescenza e simili		-		-
e) altri costi	16.000		67.320	
10) ammortamenti e svalutazioni		6.000		51.000
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.000		51.000	
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-	-	-
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	-	-	-	-
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		-		-
12) accantonamento per rischi		-		-
13) altri accantonamenti		-		-
14) oneri diversi di gestione		24.779		5.000
a) oneri per provvedimenti di contenimento della spesa pubblica		-		-
b) altri oneri diversi di gestione	24.779		5.000	
Totale costi (B)		7.243.665		8.201.631
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		637.396		688.020
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI				
15) proventi da partecipazioni, con separata indicazione di quelli relativi ad imprese controllate e collegate		0		0

16) altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti	*		*
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
d) proventi diversi dai precedenti, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti	*	*	*
17) interessi ed altri oneri finanziari			*
a) interessi passivi	*	*	*
b) oneri per la copertura perdite di imprese controllate e collegate	*	*	*
c) altri interessi ed oneri finanziari	*	*	*
17bis) utili e perdite su cambi		*	*
Totale proventi ed oneri finanziari (15+16-17+ -17bis)	*	*	*
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) rivalutazioni		*	*
a) di partecipazioni	*	*	*
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
19) svalutazioni		*	*
a) di partecipazioni	*	*	*
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	*	*	*
Totale delle rettifiche di valore (18-19)		*	*
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi, con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n. 5)		*	*
21) Oneri, con separata indicazioni delle minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n. 14) e delle imposte relative ad esercizi precedenti		*	*
Totale delle partite straordinarie (20-21)		*	*
Risultato prima delle imposte		637.396	688.020
Imposte dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		197.593	213.286
AVANZO (DISAVANZO) ECONOMICO DELL'ESERCIZIO		439.803	474.734