



RAM - Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

11 giugno 2021



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*All'Azionista Unico della
RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), redatto in forma abbreviata secondo quanto disposto dall'art. 2435-bis del Codice Civile e costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2020, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2020 e del risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità dell'Amministratore Unico e del Collegio Sindacale della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. per il bilancio d'esercizio

L'Amministratore Unico è responsabile per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

L'Amministratore Unico è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. L'Amministratore Unico utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dall'Amministratore Unico, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte dell'Amministratore Unico del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a

richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

L'Amministratore Unico della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

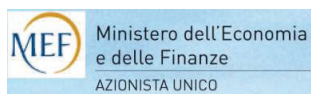
Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 11 giugno 2021

KPMG S.p.A.



Marco Mele
Socio



BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2020



*Azionista Unico: Ministero dell'Economia e delle Finanze
Sede sociale – Via Nomentana, 2
00166 Roma
Capitale sociale Euro 1.000.000,00 i. v.
Cod. Fiscale, Partita Iva e N. Iscrizione
al Registro delle Imprese di Roma 07926631008
R.E.A. Roma 1063387*

AMMINISTRATORE UNICO¹

Zeno D'AGOSTINO

COLLEGIO SINDACALE

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

CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO

Titolare	Francesco VITIELLO
Sostituto	Fedor MELATTI

RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA²

Francesco BENEVOLO

ORGANISMO DI VIGILANZA³

Andrea LO GAGLIO

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI⁴

Francesco BENEVOLO

SOCIETA' INCARICATA DELLA REVISIONE LEGALE DEI CONTI

KPMG S.p.A.

¹ L'Assemblea del 23 dicembre 2020 ha nominato il Dott. Zeno D'Agostino Amministratore Unico della Società per il triennio 2020-2022. Sino a tale data l'Amministratore Unico è stato l'Ing. Ennio Cascetta.

² L'incarico, giunto a scadenza il 15 dicembre 2020, è stato rinnovato in data 18 gennaio 2021.

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

⁴ L'incarico, giunto a scadenza il 15 dicembre 2020, è stato rinnovato in data 18 gennaio 2021.

COMITATO PER IL CONTROLLO ANALOGO⁵

Presidente
Componenti

Maria Grazia DI CESARE
Roberta DE SANTIS
Lucia FALSINI

⁵ Il Comitato per il controllo analogo è stato istituito con Decreto ministeriale n. 111 del 12 marzo 2020. I membri sono stati nominati per il quadriennio 2020-2023.

INDICE

Relazione sulla gestione	pag.	5
1. <i>Il quadro operativo generale</i>	"	6
2. <i>Lo scenario di riferimento</i>	"	10
3. <i>I rapporti con la committenza</i>	"	14
4. <i>La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario</i>	"	14
5. <i>Le principali attività societarie</i>	"	19
6. <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	48
7. <i>Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016</i>	..."	50
8. <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	52
9. <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	53
10. <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	53
11. <i>Fattori di rischio</i>	"	54
12. <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	54
13. <i>Altre informazioni</i>	"	55
14. <i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	"	55

Relazione sulla gestione

1. Il quadro operativo generale

Signor Azionista,

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

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

Il capitale sociale al 31 dicembre 2020 è pari a Euro 1.000.000 interamente sottoscritto e versato. Risulta costituito da n° 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1 cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'Assemblea del 23 dicembre 2020 ha nominato per il triennio 2020-2022 l'attuale Organo Amministrativo – essendo giunto a scadenza il precedente, con l'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 avvenuta in data 2 ottobre 2020 -, confermando la scelta di un Amministratore Unico, individuato nel Dott. Zeno D'Agostino, e determinandone il compenso fisso onnicomprensivo lordo annuo entro i limiti di legge, ovvero nella misura di Euro 120.000.

Il Bilancio 2020, presentato dallo scrivente, riguarda pertanto il primo anno di mandato del nuovo Amministratore Unico, ma relativamente alla gestione societaria effettuata dal precedente Organo amministrativo, Ing. Ennio Cascetta, a chiusura del triennio del suo incarico.

Ad esito dell'espletamento delle procedure di gara previste dalla normativa vigente, l'Assemblea del 14 gennaio 2020, su proposta del Collegio Sindacale, ha deliberato

l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2019/2021 alla Società KPMG S.p.A.

Con Decreto n. 29 del 17 gennaio 2020 il Ministro ha emanato la Direttiva sul programma delle attività della Società per il triennio 2019-2021.

Ad esito dell'espletamento delle previste procedure di selezione, con Determinazione n. 4/2020 del 27 gennaio 2020, è stato nominato per il triennio 2020-2022 l'Avv. Andrea Lo Gaglio quale Componente monocratico dell'Organismo di Vigilanza della Società, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del Decreto legislativo n. 231/2001.

Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, n. 111 del 12 marzo 2020, come prescritto nella Direttiva del medesimo Ministro, n. 29 del 17 gennaio 2020, con l'obiettivo di consentire l'esercizio del controllo analogo che, ai sensi dell'art. 5 del Decreto legislativo n. 50/2016, il Ministero esercita sulla RAM, è stato istituito il Comitato per il controllo analogo della Società, i cui membri sono stati nominati per il quadriennio 2020-2023.

Con provvedimento n. 261 del 26 giugno 2020, Prot. 26518, è stato finalizzato il nuovo Accordo di servizio tra Ministero e RAM per il triennio 2020-2022, registrato dall'UCB in data 2 luglio 2020 e dalla Corte dei Conti in data 7 luglio 2020.

Si precisa che, con Determinazione dell'Amministratore Unico n. 18/2021, Prot. n. 486 del 30 marzo 2021, è stato deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2020, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società determinate dall'attuale emergenza sanitaria Covid-19.

Tale decisione, assunta anche in conformità a quanto previsto dall'Art. 2364 del Codice Civile e dall'Art. 10 comma 2 dello Statuto societario, è stata adottata ai sensi dell'Art. 106 del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, prorogato anche per l'esercizio 2020 dall'art. 3, comma 6, del Decreto Legge 183/20, "Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società", che al comma 1 prevede che "In deroga a quanto previsto dagli articoli 2364, secondo comma, e 2478-bis, del codice civile o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio", considerate le perduranti difficoltà operative, anche relative alla ridotta mobilità delle persone, conseguenti alle norme emanate dalle istituzioni preposte con riferimento all'emergenza sanitaria Covid-19, che di fatto hanno rallentato l'efficace e corretta verifica documentale nonché i previsti controlli amministrativo-contabili.

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

2007, 2014, 2018 e 2019.

* * *

L'esercizio 2020, al livello generale, è stato caratterizzato fortemente dalle ripercussioni della citata emergenza sanitaria Covid-19. A partire dai primi mesi dell'anno, infatti, in seguito al susseguirsi dei provvedimenti governativi in materia, la Società ha adottato particolari protocolli di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori, ricorrendo all'utilizzo diffuso del lavoro agile ed adattando la propria organizzazione operativa all'impiego intensivo degli strumenti di comunicazione a distanza.

Nonostante il contesto di elevata criticità derivante dallo scenario di crisi pandemica in atto, la Società ha comunque proseguito senza soluzione di continuità ad offrire il proprio supporto al Ministero committente, garantendo il rispetto degli impegni assunti nell'ambito del perimetro di collaborazione *in house* con le diverse Direzioni Generali coinvolte e allargando peraltro il proprio spettro di attività – in sintonia con i compiti statuari affidati – anche ad ulteriori progetti di assistenza tecnica richiesti sempre in ambito ministeriale.

L'esercizio 2020, dunque, è stato caratterizzato dalla prosecuzione degli impegni assunti, in un'ottica di consolidamento delle attività svolte che trova riflesso nell'andamento della produzione aziendale.

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

- la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, sulla base del consueto Atto Attuativo di durata annuale, a valere sulle risorse del Capitolo 7750 del bilancio del Ministero, per fornire assistenza tecnica specialistica alle varie funzioni dalla medesima espletate;
- la Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità, attraverso i numerosi atti convenzionali stipulati per la gestione operativa di incentivi al comparto dell'autotrasporto (investimenti e formazione) e di supporto all'intermodalità (Marebonus e Ferrobonus), con copertura finanziaria a valere sulle risorse stanziare per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;
- la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, attraverso l'atto convenzionale finalizzato a fornire assistenza tecnica in materia di monitoraggio e verifica delle iniziative finanziate con i fondi del programma CEF- Connecting Europe Facility per lo sviluppo dei corridoi delle TEN/T;

- la Direzione Generale per le Infrastrutture e il Trasporto Ferroviario, attraverso la Convenzione pluriennale per la gestione operativa dell'incentivo «norma merci»;
- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza sulla base del già vigente atto convenzionale con l'obiettivo di supportare l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti della Regione Molise e di una nuova convenzione triennale, avviata nel secondo trimestre dell'anno, con l'obiettivo di fornire assistenza tecnica alla Struttura stessa nelle diverse materie specialistiche da essa svolte;
- il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'Autotrasporto di cose per conto di terzi, sulla base della Convenzione biennale per la realizzazione di una campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile rivolta alle imprese regolarmente iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi e di una nuova convenzione, avviata sul finire dell'anno 2020, finalizzata al supporto tecnico specialistico in materia di controlli di regolarità da effettuare sulle imprese iscritte all'Albo medesimo.

In aggiunta a ciò, come di consueto la Società è stata impegnata nella gestione operativa dei progetti comunitari aggiudicati a valere su bandi CEF e su altri bandi europei, la cui copertura delle relative attività è stata garantita dalle risorse disponibili per i singoli progetti in questione, così come risultanti dagli accordi contrattuali di volta in volta stipulati con le istituzioni europee e per la restante parte dalla quota di cofinanziamento nazionale.

In conclusione, pertanto, nonostante le difficoltà operative e gestionali alimentate dal contesto epidemiologico in atto, la Società ha proseguito a consolidare il proprio ruolo di assistenza specialistica a supporto del Ministero, proseguendo ed in alcuni casi anche incrementando le linee di attività rispetto a quanto già avviato negli anni precedenti. Il 2020 si è caratterizzato dunque come anno di ulteriore maturazione e sviluppo della Società, ancora una volta grazie all'impegno profuso dai vertici e da tutte le lavoratrici ed i lavoratori; in tale contesto è emersa con sempre maggior evidenza l'esigenza di una implementazione della dotazione organica aziendale, anche con funzioni di staff operativo, considerando l'aumento delle linee progettuali e delle conseguenti attività da espletare.

Il risultato di esercizio per l'anno 2020 (un utile pari a Euro 292.615) 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.

La dotazione finanziaria prevista in Allegato alla già citata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 18/2021, Prot. n. 486 del 30 marzo 2021, pari al momento a complessivi 5.694.928 Euro per l'anno 2021, quasi 4 milioni per l'anno 2022 e circa 1,5 milioni per il 2023, garantita dal Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili - a valere sull'Accordo di servizio triennale rinnovato per il triennio 2020-2022 in data 16 aprile 2020 - dagli atti convenzionali firmati e in fase di perfezionamento per la gestione operativa degli incentivi all'autotrasporto e per le ulteriori attività di assistenza tecnica svolte dalla RAM a supporto del Ministero nonché dagli attuali progetti europei in corso, garantisce la copertura dei costi aziendali per i prossimi 12 mesi e lascia prevedere anche per i successivi anni una loro soddisfacente copertura.

Dal punto di vista gestionale la Società si è continuata ad ispirare ad un criterio di massima prudenza ai fini del contenimento dei costi, l'equilibrio tra costi e ricavi rimanendo come di consueto un obiettivo prioritario della gestione, e nel pieno rispetto delle previsioni contenute nel budget e nel preconsuntivo approvati dall'Organo Amministrativo nel mese di luglio dell'anno 2020.

2. Lo scenario di riferimento

L'anno 2020 è stato, per tutti i settori dell'economia, non solo del nostro Paese, un anno in cui gli schemi "tradizionali" sono stati stravolti da un nuovo modo di vivere. Per far fronte all'emergenza sanitaria, mese dopo mese, è stato necessario affrontare e confrontarsi con un domani più che mai imprevedibile.

L'emergenza Covid-19 ha generato uno scenario inaspettato che ha fatto emergere fragilità e potenzialità della società italiana nel suo complesso.

Focalizzandoci sul settore dei trasporti e della logistica, un elemento importante che il *lockdown* ha messo in luce è la concretezza di questo comparto e la sua funzione economica vitale per l'approvvigionamento di prodotti e materie prime, per imprese e cittadini: se si fosse fermata la logistica, infatti, nei supermercati e nelle farmacie ci sarebbero stati scaffali vuoti; il sistema logistico si è dunque mostrato particolarmente resiliente, ed ha saputo adattarsi a condizioni di forte stress, garantendo una certa continuità degli approvvigionamenti.

Per comprendere meglio lo stato della logistica e dei trasporti oggi e provare a immaginare il suo futuro è però opportuno partire da un altro momento di crisi: quello del crack finanziario del 2009. Nel decennio che va dal 2009 al 2019 il PIL italiano è aumentato di soli due punti percentuali, mentre il trasporto merci ha visto crescite a due cifre, dimostrando una forte elasticità: un vero *decoupling* rispetto alla bassissima crescita del PIL,

dovuto a diverse cause macro-economiche e grazie anche all'attivazione degli incentivi per lo *shift* modale su ferro e mare. Ovviamente questa crescita ha subito una battuta d'arresto nel 2020, con un calo medio delle percorrenze dei veicoli pesanti pari al 21% nel periodo marzo-giugno rispetto alle percorrenze pre-Covid, che tuttavia va confrontato con cali dal 50 al 90% della mobilità viaggiatori nello stesso periodo. L'autotrasporto ha comunque contenuto il crollo, anche grazie al *boom* dell'e-commerce e delle consegne a medio-corto raggio. C'è stata anche una tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale, risultato resiliente soprattutto sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere causati dalla pandemia. Parlando, infine, del comparto marittimo, questo ha iniziato a soffrire dalla seconda metà di aprile anche per effetto del *lag* temporale sulle tratte internazionali; ciononostante, i porti maggiormente interessati dal traffico internazionale hanno tenuto meglio rispetto ai porti domestici.

Analizzando ancora qualche dato, è emerso come il 70% del trasporto su ferro o su gomma verso l'Europa faccia capo a imprese non italiane e questo basta a rendere l'Italia vulnerabile, dal momento che è un Paese esportatore; si stima, infatti, che il costo per l'inefficienza logistica sia pari a circa 20 miliardi di Euro annui e ciò si traduce, inevitabilmente, in una minore competitività.

Il quadro così delineato e la complessità dei cambiamenti generati dal Covid-19, hanno comportato un necessario ragionamento su quali misure adottare per far ripartire l'intero sistema. Quando si parla di ripartenza si fa affidamento sull'utilizzo del *recovery fund*, concentrando l'attenzione in particolare sulla situazione infrastrutturale italiana. Al di là degli investimenti sulle infrastrutture, però, è sempre necessario un vero e proprio piano industriale per la logistica nazionale, che prenda le mosse dalla riformulazione dell'ormai datato Piano generale dei Trasporti (2001).

Tuttavia ciò potrebbe non risultare comunque sufficiente. La logistica del Paese dovrebbe essere concepita e pianificata a lungo termine come una vera e propria industria nazionale, che la consolidi e la renda più resiliente, competitiva, sicura e sostenibile definendo tutte quelle componenti che possano favorirne lo sviluppo e ovviare alle criticità persistenti.

Esempi di ciò possono essere misure che vanno dall'estensione dei benefici fiscali derivanti da processi di aggregazione tra imprese, ad operazioni che sappiano valorizzare la qualità del trasportatore ad esito dell'espletamento di percorsi di formazione - come promossi dal Progetto Guidiamo Sicuro di cui si parlerà in seguito -, dai finanziamenti per formare autisti che seguono corsi di guida sicura e sostenibile a quelli a favore del ricambio dei mezzi, dalla digitalizzazione dell'intera catena logistica all'attivazione di incentivi a sostegno dell'intermodalità, anche in considerazione delle *best practice* del Ferrobonus e Marebonus.

Nell'ambito di questo complesso scenario la logistica e il trasporto merci potrebbero addirittura essere elevati a livello di servizio di interesse economico generale, come avviene per il trasporto passeggeri. In tal modo si potrebbe pensare, attraverso un fondo per la logistica resiliente, a sussidi mirati alle imprese di trasporto e ai gestori delle infrastrutture a cui spetterebbero, in caso di necessità, obblighi di servizio pubblico.

A livello nazionale, nel 2020 RAM ha fornito il proprio supporto al MIMS su diverse linee di lavoro riguardanti: le azioni strategiche conseguenti al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e all'Allegato Infrastrutture al DEF 2020 “#ItaliaVeloce - L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”; 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.

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

È continuato, inoltre, il lavoro relativo allo sviluppo e alla gestione operativa degli incentivi al settore dell'autotrasporto e all'intermodalità. Ricordiamo, a tal proposito, come già citato sopra, l'importanza delle misure incentivanti all'utilizzo di modalità di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili nonché delle misure a sostegno della formazione professionale e degli investimenti nel settore dell'autotrasporto volte a promuovere un miglioramento delle professionalità del comparto e a rinnovare e adeguare, dal punto di vista tecnologico, il parco mezzi circolante, favorendo la diffusione di mezzi a trazione alternativa più eco-sostenibili e l'intermodalità strada-ferro/strada-mare.

Accanto a queste linee di attività a livello nazionale, RAM ha mantenuto, a livello internazionale ed europeo, un costante dialogo e confronto con i principali stakeholder in diversi contesti tra i quali: la Strategia Europea per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR); l'iniziativa strategica “One Belt One Road” (OBOR), ri-denominata “Belt and Road Initiative” (BRI); il monitoraggio delle politiche marittime relative al processo di pianificazione dello spazio marittimo; la *European Short Sea Shipping Network*, nell'ambito della quale, RAM è Ufficio di Promozione per la navigazione a corto raggio (SPC-Italy) in sinergia e coordinamento con gli altri Centri di Promozione parte della Rete europea.

L'approccio adottato da RAM rispecchia anche quello promosso dall'Unione Europea a favore di un'integrazione tra la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) e la Rete Trans Mediterranea dei Trasporti (TMN-T), alla cui realizzazione contribuiscono importanti dotazioni finanziarie inserite nella Programmazione comunitaria 2014-2020, che vanno dal *Connecting Europe Facility* (CEF) per lo sviluppo delle reti infrastrutturali ai Fondi Strutturali e di

Investimento (ESIF), dai fondi IPA per i Paesi in Preadesione ai Programmi di Cooperazione territoriale europea fino a quelli che finanziano la cosiddetta *Blue Economy* (Horizon 2020; Feamp, Erasmus+, ecc.).

Nel corso del 2020 RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei seguenti progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport:

- ADRI-UP (call CEF Transport 2015-2016) con l'obiettivo di sviluppare i collegamenti di Autostrade del Mare nel contesto adriatico-ionico, attraverso interventi infrastrutturali e progettazioni nei porti di Trieste, Ancona ed Igoumenitsa;
- INIWAS (call CEF Transport 2014-2015), per lo sviluppo delle vie navigabili interne;
- NAPA4CORE (call CEF Transport 2014-2015), con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Capodistria;
- PASS4CORE (call CEF Transport 2019 – c.d. Reflow call) rivolto alla realizzazione di nuove aree di parcheggio per l'autotrasporto nonché all'upgrade infrastrutturale e tecnologico di aree già esistenti;
- URSA MAJOR NEO (call CEF Transport 2016-2017) per la promozione e il miglioramento delle performance logistiche attraverso sistemi informatici interoperabili tra Paesi e tra modalità di trasporto.

A questi si aggiungono ulteriori tre progetti di cui due (INTESA e PROMARES) aggiudicati nell'ambito del programma di cooperazione internazionale Interreg Italia-Croazia CBC 2014-2020 (*call for proposal 2017 Standard* – Asse prioritario trasporto marittimo) e uno (ENERNETMOB) aggiudicato nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020). Nel dettaglio:

- INTESA prevede lo sviluppo di un sistema integrato di gestione e monitoraggio del traffico marittimo;
- PROMARES 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;
- ENERNETMOB: mira a promuovere la mobilità sostenibile e l'intermodalità terra-mare con l'utilizzo di sistemi di trasporto elettrico al fine di stabilire una "rete inter-regionale di elettromobilità" che coinvolga le città di tutta l'area di Interreg MED.

Nel 2020, RAM ha svolto, inoltre, assistenza tecnica al MIMS per l'istruttoria di validazione dell'Action Status Report 2020 delle Azioni di competenza della DGVPTM -

GAINN4MID, GAINN4SEA, GAINN4MED; LNG facility in the port of Venice e POSEIDON MED II.

3. I rapporti con la committenza

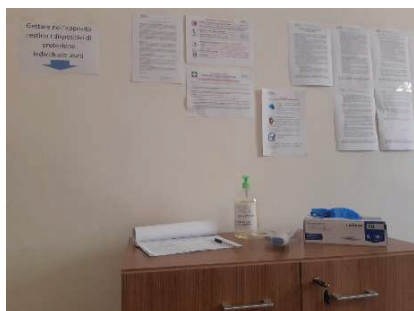
I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili attraverso gli atti convenzionali stipulati e dalle strutture comunitarie di riferimento per i progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2020 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate, con particolare riferimento alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità, alla Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali e alla Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero.

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 2020	Servizi InHouse	Altre attività	Totale
Servizi del personale con produzione diretta	524.285		524.285
Servizi del personale con produzione a magazzino	1.468.416	24.524	1.492.940
Costi esterni rimborsati	965.546	12.139	977.685
Viaggi e trasferte rimborsati	4.643	182	4.825
Totale produzione*	2.962.890	36.845	2.999.735
ripartizione percentuale	98,77%	1,23%	100,00%
* al netto delle rettifiche positive di magazzino pari a +91.382 euro			

4. La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario

Con riferimento alla struttura organizzativa e agli strumenti di governo societario, si rende noto che nel 2020, nonostante la fase di emergenza sanitaria Covid-19, che ha comportato un ampio ricorso allo strumento dello *smart working* in linea con quanto disposto dalle istituzioni preposte, la Società ha avviato e portato a termine le attività, previste dagli atti convenzionali in essere e descritte nei paragrafi che seguono.



In relazione agli eventi legati all'emergenza epidemiologica Covid-19, infatti, si evidenzia che RAM, di concerto con il MIMS, si è attenuta a tutte le disposizioni adottate dalle Autorità Governative ed ha predisposto ogni azione utile e necessaria al fine di tutelare la salute dei dipendenti. A tal proposito, dunque: è stato adottato un Protocollo di sicurezza Covid, coordinato con le indicazioni del Ministero ospitante, costantemente aggiornato a seguito di periodici *briefing* effettuati alla presenza del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione societario (RSPP), del medico competente e del Rappresentante per la Sicurezza dei Lavoratori (RSL); sono stati previsti altresì, su base volontaria, *screening* sanitari mensili per tutto il personale ed è stato fatto ampio ricorso alla modalità di lavoro agile. L'azione congiunta di tali misure ha così garantito la piena continuità operativa aziendale e l'interlocuzione costante con gli Organi di Controllo societari, garantendo la massima sicurezza ai dipendenti della Società.



In termini finanziari, le attività della RAM per l'annualità 2020 e la loro sostenibilità economica, appaiono assolutamente coerenti con le attività previste.

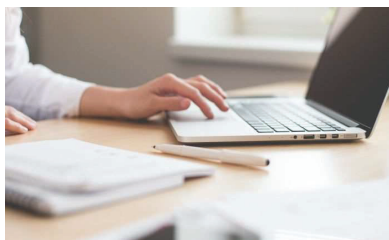
Più nel dettaglio, accanto a ordinarie proiezioni effettuate per il massimo contenimento delle principali voci di spesa inerenti al funzionamento e all'organizzazione aziendale, sono state formulate le seguenti specifiche previsioni: adozione, in applicazione degli accordi sindacali stipulati, di una premialità annua cui far concorrere tutti i dipendenti al fine di consentire incrementi di produttività ed efficienza; massimo contenimento dei costi variabili collegati al lavoro straordinario; costi esterni per l'attuazione delle attività previste negli atti convenzionali e nei progetti europei aggiudicati; costi esigui per viaggi e trasferte che, ovviamente, hanno risentito dell'emergenza sanitaria in relazione alle attività progettuali da svolgere. Diversamente, per quanto attiene ai costi da sostenere con il Ministero e con l'Agenzia del Demanio per l'utilizzo della sede di via Nomentana 2, appare necessario sottolineare un loro incremento, alla luce del nuovo accordo convenzionale per i servizi di sede 2020-2026, stipulato nel luglio del 2020 fra il Ministero e RAM e che accoglie la revisione delle tariffe dei suddetti servizi.

Con l'approvazione del Bilancio 2019, è giunto a scadenza il mandato triennale dell'Organo Amministrativo. La nomina del nuovo Amministratore Unico è stata condizionata anche dalle previsioni del Decreto Legge n. 125 del 7 ottobre 2020, secondo il quale all'art. 1 comma 4-duodecies "In considerazione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dalla

data del 17 marzo 2020 e fino al 15 dicembre 2020, non si applica l'articolo 11, comma 15, del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Nel suddetto periodo, agli organi delle società *in house* si applicano gli articoli 2385, secondo comma, e 2400, primo comma, ultimo periodo, del codice civile. Nel medesimo periodo sono fatti salvi gli atti posti in essere da tali organi e la loro r eventuale cessazione, per scadenza del termine, non produce effetti fino a quando gli stessi non sono stati ricostituiti”.

Come riportato nelle precedenti Relazioni, si ricorda che in riferimento alla gestione finanziaria, RAM è soggetta al controllo e al monitoraggio costante e periodico 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 – Sistema Informatico Controllo Enti) approvate con Determinazioni della Sezione del controllo sugli enti. L’ultima Relazione, relativa all’esercizio finanziario 2018, è approvata con Determinazione n. 11 del 4 febbraio 2020, non ha evidenziato criticità in merito alla gestione finanziaria societaria e ha rappresentato che “nel corso dell’esercizio 2018, RAM S.p.A. ha dimostrato una relativa solidità economica, patrimoniale e finanziaria, come può evincersi dai dati rilevabili dai relativi bilanci di esercizio”.

Sempre in materia finanziaria, RAM ha costantemente provveduto ad elaborare ed inviare nelle tempistiche prescritte i questionari di competenza dell’ISTAT; a titolo esemplificativo e non esaustivo si fa riferimento alle rilevazioni in materia di conto economico previste per le piccole e medie imprese.



Durante il 2020, la struttura operativa, in merito al personale, è rimasta sostanzialmente invariata e di dimensioni contenute. Al 31 dicembre 2020 il numero totale dei dipendenti era pari a 24 di cui: 16 assunti con contratto a tempo pieno e indeterminato e 8 a tempo determinato; di questi, 1 assunto ex Legge n. 68/99 “Norme per il diritto al lavoro dei disabili” e 1 in sostituzione di maternità, come da tabella seguente:

i vari Responsabili di settore. Anche su impulso dei due organi, la Società ha aggiornato costantemente la sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, pubblicando ogni documento e atto previsto dalla normativa.

La Società ha anche adempiuto all'adeguamento della normativa sulla *privacy*, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR).

Infine occorre evidenziare che il Ministero e RAM hanno rinnovato l'Accordo di servizio di durata triennale, registrato dalla Corte dei Conti in data 7 luglio 2020, prevedendo al suo interno, sulla base di quanto indicato dalla Direttiva dello stesso Ministero per il triennio 2019-2021, i compiti che la Società è tenuta a prestare in coerenza con quanto previsto nell'oggetto sociale di cui al suo Statuto. Come indicato in precedenza in riferimento ai costi operativi, a valle di tale Accordo è stata stipulata una Convenzione con il Ministero per l'annualità 2020-2026 e si sta procedendo alla stipula della prevista Convenzione con l'Agenzia del Demanio finalizzata alla regolamentazione dell'utilizzo degli spazi societari all'interno della sede ministeriale di Via Nomentana 2.



Nell'ambito di tale Accordo è stato costituito il Comitato tecnico, composto da due membri del Ministero e dal Direttore Operativo della Società, con funzioni di valutazione della congruità economica dei preventivi trasmessi dalla RAM alle diverse centrali di committenza ministeriali e di revisione periodica delle tariffe applicate dal Ministero alla RAM nell'ambito dei

rapporti convenzionali pattuiti.

In una prospettiva di efficientamento complessivamente intesa, si rappresenta che RAM ha adottato atti di programmazione economico-finanziaria in coerenza con gli obiettivi e i criteri fissati dall'Azionista in tema di 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".

In altre parole, è possibile rappresentare il 2020 come un anno in cui, accanto alla consueta attenzione alla solidità finanziaria, sono state poste le basi per un percorso di consolidamento della struttura operativa seppure all'interno di un contesto di emergenza sanitaria.

5. Le principali attività societarie

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2020 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 MIMS per il monitoraggio delle politiche euromediterranee

A.1) Politiche euromediterranee

A.1.1) Iniziative promosse

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

Il 7° vertice dei Balcani occidentali si è tenuto via web, a causa dell'emergenza Covid 19, il 6 maggio 2020 ed ha visto la partecipazione dei capi di Stato e di Governo degli Stati membri dell'UE e dei leader dei sei partner dei Balcani occidentali: Albania, Bosnia-Erzegovina, Serbia, Montenegro, Repubblica di Macedonia del Nord e Kosovo.

Durante l'incontro, alla presenza del Presidente del Consiglio Europeo Charles Michel, e di Ursula von der Leyen, Presidente della Commissione Europea, i leader dell'UE hanno adottato la dichiarazione di Zagabria, alla quale hanno aderito anche tutti i paesi dei Balcani occidentali, ribadendo il sostegno dell'UE alla prospettiva europea dei Balcani occidentali.

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

RAM ha continuato a seguire l'evolversi dell'iniziativa strategica "One Belt One Road" (OBOR), lanciata in Cina nel 2013 su impulso del Presidente Xi Jinping e ri-denominata "Belt and Road Initiative" (BRI). Il progetto riprende l'idea di "Via della Seta" e in particolare i principali risultati del Vertice UE-Cina (on line, 20 giugno 2020) durante il quale i leader hanno discusso in modo approfondito dei cambiamenti climatici.

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 2015-2019, ha supportato il Ministero, in qualità di Amministrazione Centrale incaricata per l'attuazione del Pilastro 2 "Connecting the Region" della Strategia EUSAIR co-coordinato dall'Italia, Serbia e Repubblica della Macedonia del Nord (dal mese di aprile 2020) ed il *Focal point*, prof. Pierluigi Coppola. In occasione delle diverse iniziative promosse nell'ambito della Strategia, RAM è stata coinvolta in molteplici attività, tra le quali: la predisposizione della documentazione a supporto delle riunioni tematiche del sottogruppo trasporti del Pilastro 2; il monitoraggio delle risultanze degli incontri tecnici dei coordinatori di pilastro e delle riunioni del Governing Board; la partecipazione alle riunioni della Cabina di Regia Nazionale; il contributo alla compilazione del questionario rivolto ai Coordinatori Nazionali EUSAIR finalizzato alla redazione del "3° Report from the Commission on the implementation of EU macro-regional strategies"; e la partecipazione a diversi workshop "Cycling Tourism and Cultural Routes". A causa dell'emergenza sanitaria in corso, tutti gli incontri si sono svolti in modalità online.

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, SPC Italy ha incentrato la propria azione nella promozione di iniziative in sinergia e coordinamento con l'European ShortSea Network (ESN), di cui fa parte.

RAM ha partecipato alle riunioni e alle attività dell'ESN contribuendo all'elaborazione del Report Annuale (disponibile al link: <https://shortseashipping.1kcloud.com/ep1BVh44/#2>), alla partecipazione/supporto nell'organizzazione del meeting ufficiale ESN e più in generale alle iniziative di comunicazione e promozione condivise con i partner europei.

In qualità di SPC Italy RAM ha proposto un approccio alternativo, di tipo *bottom up*, finalizzato a coinvolgere in modo più efficace la Commissione EU/DG MOVE nelle attività dell'ESN ed ha altresì elaborato e condiviso con gli altri SPC, una proposta di revisione del Piano di Azione Strategico per il periodo 2021-2027 che tiene in considerazione le sfide del

Green Deal e si concentra su alcune attività tra cui: l'elaborazione di raccomandazioni e conclusioni congiunte su importanti questioni riguardanti lo SSS; la promozione dello SSS e del concetto di un ESN unito con un chiaro approccio di comunicazione; la condivisione di dati statistici/analisi SSS tra i vari SPC nonché di iniziative, attività e pubblicazioni degli SPC.

Nel 2020 è stato modificato lo Statuto ESN prevedendo che nel caso in cui un SPC non adempia al versamento della quota di iscrizione annuale, sia automaticamente escluso dall'ESN ed è stata formalizzata la nomina dei 3 nuovi membri del "*Board of Directors*" per il periodo 2021-2022, tra i quali il Direttore Operativo di RAM.

RAM ha, infine, consolidato i rapporti con la Scuola Europea dello Short Sea Shipping, centro di formazione con sede a Barcellona che offre corsi di formazione a studenti e professionisti nel settore dello Shortsea Shipping e del trasporto intermodale, tramite la stipula di un Protocollo di Intesa.

A.2) Programmazione e pianificazione

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

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

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

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

Nel corso del 2020 RAM ha affiancato la Divisione IV - Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali in numerose attività di project management, elaborazione di documenti, monitoraggio tecnico-finanziario delle azioni beneficiarie di finanziamenti europei, 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 (AdM ed ERTMS).

RAM, ha, inoltre, fornito supporto al Ministero nelle seguenti attività: istruttoria tecnico-amministrativa delle proposte presentate da beneficiari italiani nell'ambito dei bandi CEF Transport 2020; predisposizione delle informative sul Programma CEF e le Reti TEN-T; contributo all'elaborazione dei questionari di valutazione della Commissione sul Regolamento TEN-T; predisposizione del "Capitolo XI Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T)" del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019 e del relativo allegato; analisi per l'avvio dell'esercizio di revisione della Rete TEN-T (reg. UE 1315/2013) e della proposta di regolamento per l'adozione del nuovo Programma CEF per il settennio 2021-2027 (reg. UE 1316/2013); analisi dei Piani di Lavoro di Corridoio TEN-T, delle liste progetto annesse ai fini di eventuale richieste di amendment; analisi degli interventi prioritari italiani ai fini della mobilità militare; partecipazione e supporto agli organi esecutivi del Ministero coinvolti in procedure di *audit* o di controllo in loco; partecipazione ad incontri on line con promotori italiani con l'obiettivo di fornire informazioni sulle priorità e linee di finanziamento dei Bandi CEF, sul processo di predisposizione delle proposte e sulla procedura di validazione del Ministero.

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

In continuità con il lavoro svolto da RAM nel 2016-2018, RAM ha stipulato con la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero la Convenzione PON ALI prot. n. 17378 del 22/10/2020 avente ad oggetto "Attività connessa al PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020. Prosecuzione delle attività del Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI e dei Tavoli Locali delle ALI" (CUP D21G20000150006) la quale è stata registrata presso gli organi di controllo il 30/10/2020.

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

Le ALI sono state istituite in accordo con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato,

approvato dalla Commissione Europea con Decisione di esecuzione C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014, il quale stabilisce che la programmazione nazionale finalizzata al "*miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale*" deve avvenire, nelle Regioni in ritardo di sviluppo, per Aree Logistiche Integrate, che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della Rete TEN-T.

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

Da un punto di vista operativo, il 26 novembre 2020, si è tenuta la riunione di coordinamento tra RAM ed il Ministero per dare avvio alle attività connesse alla relativa Convenzione, in particolare all'aggiornamento di medio termine (fase I) di ciascun Documento di sviluppo e di proposte ALI. A tal proposito è stato richiesto ai componenti dei Tavoli Locali ALI di fornire un aggiornamento, alla data del 31 dicembre 2020, delle proposte progettuali incluse nei Documenti di Sviluppo e di proposte ALI, nonché le nuove proposte di intervento nel breve termine, secondo la metodologia condivisa, tenendo in considerazione l'eventuale defianziamento del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 ed il potenziale impatto dell'emergenza sanitaria Covid-19 sull'economia del territorio e sui principali stakeholder.

Tuttavia, con nota prot. 2090 del 9 febbraio 2021, la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero ha comunicato a RAM la necessità di procedere con la sospensione della Convenzione per sopravvenuti ed imprevedibili eventi. In particolare, nella nota si evidenzia che tale provvedimento, peraltro espressamente riconosciuto dalla stessa Convenzione all'art. 2, è necessario in quanto la Direzione competente potrebbe non contemplare, nel prossimo ciclo di programmazione 2021-2027, un Programma Operativo nazionale a titolarità del Ministero.

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

Nel corso del 2020, RAM ha supportato il Ministero nel monitoraggio delle politiche marittime in relazione al processo di pianificazione dello spazio marittimo, avviato in Italia con il Decreto Legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016 (che ha recepito la Direttiva 2014/89/UE del 23 luglio 2014), e finalizzato allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, tutela e il

miglioramento dell'ambiente, oltre che alla promozione del turismo sostenibile e alla estrazione sostenibile delle materie prime.

Durante il 2020 RAM ha fornito il proprio contributo al Ministero nella fase istruttoria per la predisposizione dell'Accordo di collaborazione con il Polo Scientifico (CNR, IUAV e CORILA) al fine della redazione dei piani di gestione dello Spazio Marittimo.

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 2020, RAM ha proseguito l'attività di attuazione e gestione dei progetti europei aggiudicati nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF Transport: INIWAS, NAPA4CORE (call CEF Transport 2014), ADRI-UP (call CEF Transport 2015), URSA MAJOR NEO (call CEF Transport 2016) e PASS4CORE (call CEF Transport 2019). Oltre a questi progetti, in cui RAM ha operato in veste di soggetto attuatore per il beneficiario Ministero, nel 2020 RAM è stata impegnata nella gestione di ulteriori progetti, quale beneficiario diretto, ovvero: EnerNETMob, aggiudicato nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020 e i progetti INTESA e PROMARES, aggiudicati nell'ambito del programma di cooperazione internazionale Interreg Italia-Croazia CBC 2014-2020 (call for proposal 2017 Standard – Asse prioritario trasporto marittimo).

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

Il progetto "INIWAS - *Improvement of the Northern Italy Waterway System: Removal of physical bottlenecks on the Northern Italy Waterway System to reach the standards of the inland waterways class V*", si inserisce nel più ampio progetto di completamento del sistema idroviario del Nord Italia e comprende una serie di interventi necessari sul fiume Po e i corsi d'acqua collegati. Il progetto, componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica del Nord Italia, si fonda su precedenti studi e lavori condotti sul fiume Po nell'ambito del programma TEN-T 2007-2013 e mira alla rimozione delle strozzature fisiche sul fiume Po e il canale Boicelli per elevare la navigabilità agli standard della classe V della navigazione interna. Nel corso del 2020, RAM ha proseguito l'attività di gestione finanziaria del progetto, in particolare con riferimento alla ripartizione tra i partner delle somme percepite a titolo di prefinanziamento 2020 e saldo del pagamento intermedio 2019, e ha supportato il coordinatore, AIPO – Agenzia Interregionale per il fiume PO -, nell'attuazione degli

adempimenti amministrativi e di reporting tecnico e finanziario verso l'agenzia esecutiva INEA, nonché nella fase di sottomissione all'Agenzia di una richiesta di emendamento al Grant Agreement, al fine di ottenere un'estensione dei tempi di completamento dell'azione.

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



Nell'ambito del progetto, RAM è responsabile del coordinamento dell'attività di comunicazione che, purtroppo, a seguito dell'emergenza pandemica legata alla diffusione del COVID-19, nel corso del 2020 ha visto l'annullamento di molte iniziative, come ad esempio la partecipazione ai TEN-T Days 2020.

Riguardo le attività di project management, RAM è stata coinvolta nell'elaborazione dell'Action Status Report 2020 e nella redazione del report finanziario intermedio 2020. Inoltre, poiché al progetto è stata concessa un'estensione di ulteriori 12 mesi di attività, RAM ha provveduto al rinnovo dell'hosting e dell'attività di mantenimento del sito internet del progetto fino al 31/12/2021.



Il progetto ADRI-UP (*Adriatic MoS Upgraded Services*) è stato concepito allo scopo di sviluppare i collegamenti di Autostrade del Mare nel contesto adriatico-ionico, attraverso la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali e progettazioni tecniche nei porti di Trieste, Ancona, Igoumenitsa e nel retroporto di Ferneti. Nel 2020, RAM ha provveduto a sottomettere, unitamente agli altri beneficiari dell'Azione, il report ASR 2020, nel quale alcuni partner hanno esposto una serie di difficoltà di natura autorizzativa a portare avanti le proprie attività. Tale report è stato oggetto di valutazione da parte dell'agenzia INEA che, proprio in considerazione delle criticità rappresentate, ha suggerito al consorzio di fare richiesta per la conclusione anticipata del progetto a luglio 2020, anziché dicembre 2020. A partire dal mese di luglio 2020, dunque, l'attività di RAM si è concentrata nel coordinamento dei partner italiani nella fase di inoltro della richiesta ad INEA e successivamente nella predisposizione del report finale del progetto, sia tecnico che finanziario.



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

Gli *implementing bodies* designati dai Ministeri partner del progetto sono impegnati ciascuno nell'implementazione di taluni servizi ITS a beneficio degli operatori di trasporto internazionali – come la realizzazione di soluzioni innovative di parcheggio, servizi di sicurezza, nonché nello sviluppo di *real life pilots* al fine di vagliare la fattibilità e sostenibilità dell'implementazione di soluzioni ITS innovative. Per la prima volta, il progetto vede la partecipazione di porti italiani i quali svilupperanno soluzioni ITS per il miglioramento dei piani di gestione del traffico nell'area portuale e per il collegamento con i piani di gestione delle infrastrutture stradali collegate.

Nell'ambito del progetto, RAM è *co-leader* – insieme agli olandesi del Rijkswaterstaat, della sotto attività orizzontale 1.4 – "*Intermodal freight*", che ha come obiettivo la realizzazione di uno studio rivolto all'esame degli aspetti di intermodalità legati all'Azione. Nel corso del 2020, le attività di tutto il partenariato hanno subito un forte rallentamento, sia in considerazione dell'emergenza sanitaria sia a seguito della richiesta di emendamento al contratto di finanziamento, approvata formalmente nel mese di ottobre 2020. Nel corso della precedente annualità, dunque, l'attività di RAM ha riguardato la sottomissione del report ASR, il supporto al coordinatore nella fase di richiesta di emendamento al contratto e nella partecipazione alle riunioni di progetto, che si sono svolte in modalità telematica, nei mesi di maggio, settembre e dicembre 2020.



Il progetto PASS4CORE-ITA "*Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY*", mira allo sviluppo e al miglioramento della rete nazionale di parcheggi sicuri e protetti per i mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia. Oltre a RAM, *implementing body* del MIMI – 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 m2 su 13 aree dedicate a questo scopo e per le quali verrà ottenuta la certificazione di "*Safe and Secure Truck Park*" secondo gli standard europei definiti da Esporg, la *European Secure Parking Organization*. Nell'ambito del progetto, RAM ha il compito di coordinare lo sviluppo di tale rete di parcheggi sicuri e di realizzare uno strumento informatico dedicato alla gestione complessiva dell'informazione relativa all'offerta di stalli di questo genere per gli

autotrasportatori. Nel 2020, RAM è stata impegnata nella gestione delle procedure amministrative per l'avvio del progetto: ha partecipato alle riunioni organizzative indette dal coordinatore, supportato il coordinatore nella fase di negoziazione del Grant Agreement e provveduto al necessario coordinamento con la struttura di riferimento all'interno del Ministero. Per quanto attiene lo sviluppo dell'attività di propria competenza, RAM ha avviato il lavoro per l'implementazione della sotto attività 2.1 *"Setting shared approach to data management"*, attraverso il coinvolgimento del CCISS, struttura del Ministero identificata come NCP al fine di definire le specifiche dell'interoperabilità tra il NCP e la piattaforma digitale che verrà realizzata da RAM. Inoltre, con riferimento all'attività 2.3 *"Coordination and harmonisation of certification phases for SSTPAs"*, RAM ha avviato l'analisi degli standard europei per le aree di sosta sicure e prodotto un primo draft dello strumento necessario per il *self-assessment* da condividere con i partner.

Infine, nel mese di dicembre 2020, RAM ha presentato il progetto nel corso del workshop internazionale AdriLon, svoltosi in modalità telematica alla presenza di stakeholder internazionali del settore.



ENERNETMOB è un progetto europeo co-finanziato nell'ambito del programma europeo Interreg Med che mira a redigere, testare e migliorare i "Piani di elettromobilità sostenibili" in base a standard comuni e politiche a basse emissioni di carbonio, al fine di stabilire una "rete interregionale di elettromobilità" in grado di coinvolgere i principali territori dell'area MED.

Nel corso del 2020, RAM ha contribuito a realizzare e diffondere le prime due newsletter di progetto (marzo e settembre 2020) e sottomesso la rendicontazione del quarto e del quinto periodo rispettivamente a luglio e a novembre. Per quanto attiene lo sviluppo dell'attività 5 *"Transferring"*, di cui RAM è coordinatore e che ha l'obiettivo di trasferire i risultati delle attività di *Studying e Testing* all'interno delle policies locali, regionali e nazionali dei territori coinvolti nel progetto, nel 2020 RAM ha completato il deliverable 5.1.1 *"Methodology and coordination report of the Transferring Phase"*, che è stato sottoposto all'approvazione da parte degli altri partner e condiviso con il partenariato un piano di lavoro per la sotto attività 5.2 *"Transferring the EnerNETMob know-how"*.

Infine, RAM ha partecipato al quinto e al sesto steering committee di progetto, rispettivamente a maggio e a novembre 2020 e alle altre riunioni tecniche indette dal coordinatore. Naturalmente tutte le riunioni di progetto si sono svolte in modalità di teleconferenza.



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

Nonostante il progetto si sia concluso il 30 settembre 2019, nel 2020, RAM in qualità di capofila ed in collaborazione con gli altri partner, ha continuato con il processo di rendicontazione e certificazione dei costi sostenuti nell'ambito dell'ultimo *reporting period* di progetto (30 giugno - 30 settembre 2019). Nel mese di luglio 2020, a seguito della pubblicazione del documento di progetto attestante le cifre finali spettanti ai partners di progetto (*Application for Reimbursement*), RAM si è dovuta occupare della restituzione della quota di pre-financing da parte del Partner n. 6 (AdSPMAM), propedeutica alla ricezione del pagamento finale e della correzione di una serie di incongruenze riscontrate nella somma delle quote finali effettuata dall'Autorità di Gestione del Programma (Regione Veneto). Le operazioni relative al pagamento finale delle quote ai partners di progetto sono state concluse nel mese di maggio 2021.

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

Nell'ambito delle attività di progetto è prevista l'adozione di sistemi IT armonizzati tra i porti italiani e croati per scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione – previsioni di maree e di condizioni meteo – finalizzati a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e la sicurezza della navigazione dei traffici nel Mar Adriatico. Nell'ambito delle attività tecniche di progetto RAM collabora con l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale per l'*assessment* sui fabbisogni logistici dei porti dell'Adriatico e a partire dal 2021, congiuntamente agli altri partner, all'elaborazione del "*Cross border action plan on deep – sea, sea side and land side ports' logistics optimization of data management systems*". Il *Subsidy Contract* è stato sottoscritto il 9 aprile 2019. Nel corso del 2020, a causa della crisi pandemica Covid-19, che ha comportato notevoli ritardi nelle attività progettuali, il

coordinatore del Progetto (Autorità di sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale) ha avviato la procedura per la richiesta di una *major budget change* che si è conclusa a febbraio 2021 con la sottoscrizione del Partnership Agreement che ha ratificato l'estensione della durata del progetto di 12 mesi (dal 30 giugno 2021 al 30 giugno 2022), e la rimodulazione delle attività e del budget.



Il progetto PROMARES, coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, è anch'esso cofinanziato dal programma europeo CBC Interreg Italia-Croazia e mira ad accelerare lo sviluppo del pieno potenziale del trasporto merci marittimo e multimodale nell'area del programma, promuovendo lo sviluppo delle competenze in materia di pianificazione dei trasporti attraverso seminari di formazione, studi transfrontalieri e piani d'azione testati con azioni pilota. Il progetto svilupperà e testerà competenze e soluzioni in ambito ITC e promuoverà una rete di cooperazione sovra-nazionale stabile e duratura. RAM, in qualità di partner del progetto, coordina l'attività volta a fornire un quadro strategico per il miglioramento del trasporto merci marittimo e multimodale, attraverso la diffusione dei risultati delle attività di studio e di collaudo all'interno delle politiche locali, regionali e nazionali dei territori coinvolti e attraverso l'elaborazione di una strategia sovra-nazionale, per rafforzare il trasporto di merci marittimo e multimodale nel Mare Adriatico, specificando priorità, impatti e tempi. Nel corso del 2020, RAM ha provveduto a diffondere le newsletter di progetto, ha partecipato al quarto steering committee di progetto (in modalità di teleconferenza) a luglio 2020 ed ha provveduto a sottomettere la rendicontazione dei primi tre periodi di reporting.

B) Assistenza tecnica ed operativa al MIMS 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 2016-2020, per l'annualità 2020, hanno incluso le sottoelencate funzioni:

- supporto alla redazione dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020 "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture", più specificatamente nella elaborazione del capitolo V "Interventi e programmi prioritari

- per lo sviluppo del paese – Porti” in cui è stata definita la metodologia di individuazione degli interventi prioritari in ambito portuale, la raccolta e selezione degli stessi in collaborazione con le singole AdSP al fine di articolare gli interventi invariati, project review e progetti di fattibilità, nonché l’individuazione degli incentivi e dei piani/procedure/processi/adequamenti normativi relativi al settore marittimo;
- aggiornamento della banca dati periodo 2006-2019 sui dati di traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale, con inclusione dei valichi di frontiera Italia-Slovenia;
 - redazione di uno schema di ricognizione degli interventi normativi con target il trasporto marittimo nel corso delle misure legislative approvate da marzo a settembre 2020 a seguito della diffusione della pandemia Covid-19;
 - contributi lato trasporto marittimo inerenti la Dichiarazione congiunta per il Vertice bilaterale del 25 novembre 2020 Italia-Spagna;
 - elaborazione di un rapporto di aggiornamento sui traffici, sino al primo semestre 2020, e sull’offerta di servizi di infrastrutture portuali in materia di Autostrade del Mare con focus altresì sui fabbisogni e le criticità persistenti.

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

Nel corso del 2020 RAM ha fornito il proprio supporto alla Conferenza Nazionale, anche sulla base di quanto previsto dal “correttivo porti” (D.Lgs. 232/2017), svolgendo queste attività:

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

B.1.3) Altre Attività

In aggiunta a quanto sopra esposto, RAM ha altresì svolto nel corso del 2020 specifiche attività di assistenza tecnica al Ministero nelle seguenti materie:

-
- collaborazione alla predisposizione, durante la fase di emergenza sanitaria Covid-19, del capitolato tecnico relativo alla manifestazione di interesse in materia di assistenza e sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare o giunti sul territorio nazionale a seguito di sbarchi autonomi nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario da agenti virali trasmissibili;
 - verifica e supporto ai fini dell'approvazione del bilancio consuntivo 2019 e del bilancio preventivo 2020 dell'ente Gestione Governativa dei servizi pubblici di navigazione di linea sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como;
 - elaborazione di un parere a seguito della nota protocollo 1999 del 06/04/2020 del Gestore Governativo dei servizi pubblici di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como, nella quale il Gestore ha presentato istanze a integrazione della precedente previsione di bilancio a seguito dei pesanti impatti recati all'esercizio 2020 dai provvedimenti governativi necessari a far fronte alla crisi epidemiologica;
 - supporto per la predisposizione della proposta del Piano triennale delle opere marittime di competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche 2020-2022 con attività di verifica contabile e clusterizzazione degli interventi sulla base dei requisiti normativi; elaborazione di un template di raccolta delle opere da inserire nei prossimi programmi triennali delle opere pubbliche; elaborazione di un rapporto per il monitoraggio dell'andamento delle opere pubbliche approvate in sede di Piano triennale;
 - supporto tecnico alla predisposizione delle Linee guida ministeriali per la realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) presso le AdSP (ai sensi dell'art.12 D.Lgs. 232/2017 che modifica l'art. 15 bis della Legge n.84/1994), con particolare riguardo al suo funzionamento in ambito di governance multilivello;
 - analisi del rapporto sulle tariffe dei servizi di pilotaggio, con l'intento di fornire una descrizione della formula e dei parametri tariffari sulla base delle richieste di revisione biennale 2019-2020 relativamente al meccanismo di calcolo dei parametri tariffari per i servizi di pilotaggio marittimo in Italia, e l'elaborazione di considerazioni di sintesi e di raccomandazioni al riguardo;
 - prima disamina ed elaborazione di un template per la raccolta dei dati necessari all'approvazione dei Piani di sicurezza negli ambienti di lavoro del naviglio battente bandiera italiana (PSAL), finalizzato alla digitalizzazione del processo di inoltro, check ed approvazione dei suddetti PSAL;
 - supporto per la verifica della corrispondenza delle attività svolte con quelle approvate e ammesse al finanziamento e la verifica del rispetto del cronoprogramma relativo ai progetti navali ancora in esecuzione, nonché l'ammissibilità dei costi dichiarati, al fine

di procedere all'erogazione della quota di contributo ai sensi della Legge 190/2014, art. 1 comma 357, e del DM 10 giugno 2015 come modificato dal DM 25 agosto 2015. In tale ambito RAM ha svolto assistenza tecnica che si è concretizzata nelle seguenti attività: raccolta della documentazione trasmessa; realizzazione di un modello informatizzato di verifica della documentazione progettuale e della rendicontazione contabile ricevuta; verifica amministrativo-tecnica della documentazione prodotta dai beneficiari dei contributi; verifica contabile di congruità dei costi rendicontati dai beneficiari dei contributi; elaborazione di 5 rapporti di verifica finali, una nota di verifica per la liquidazione annuale e una nota integrativa ad un rapporto di verifica finale;

- definizione della procedura di affidamento ad un ente esterno delle attività di progettazione e realizzazione di una piattaforma informatica di rilevazione periodica dei dati delle AdSP in materia di traffici, dati di bilancio e andamento degli investimenti in opere pubbliche all'interno del sedime portuale con rilascio della versione beta del gestionale informatico per presa visione del Ministero;
- assistenza tecnica al Ministero (nell'ambito dell'Atto Attuativo 2020 prot. MIT n. 2 del 20 gennaio 2020), per l'istruttoria di validazione dell'Action Status Report 2020 delle Azioni di competenza della DGVPTM - GAINN4MID, GAINN4SEA, GAINN4MED; LNG facility in the port of Venice; POSEIDON MED II. In particolare, è stata condivisa con la DGVPTM una procedura operativa articolata in 3 fasi:
 1. acquisizione della documentazione;
 2. analisi della documentazione ed elaborazione della scheda di sintesi;
 3. validazione dell'ASR2020.

Inoltre, RAM ha supportato il Ministero nella predisposizione dell'ASR2020 del Progetto GAINN4MED del quale lo stesso Ministero è Coordinatore e nella programmazione e organizzazione delle attività di comunicazione previste dal progetto. In particolare, nell'ambito dell'attività di comunicazione, RAM ha organizzato un info-day virtuale a luglio 2020 e l'evento finale di progetto a settembre 2020. Entrambi gli eventi hanno avuto un adeguato riscontro in termini di partecipazione, avendo visto la presenza di rappresentanti della DGMove ed altri rilevanti stakeholder del settore.

B.2) Convenzione MIMS/Struttura tecnica di Missione e RAM per l'elaborazione del Piano dei trasporti della Regione Molise e per la pubblicazione del bando di gara a gestore unico dei servizi TPL su gomma

In continuità con i lavori svolti nel corso del 2019 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 20.09.2019 tra il Ministero e RAM in merito alla 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 2020 sono state svolte le seguenti attività.

Sulla base delle modifiche intervenute in giunta regionale e delle decisioni assunte dal Consiglio regionale ad inizio 2020 in merito alla scelta del lotto unico per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma extraurbani, si è proceduto a ricalibrare le analisi propedeutiche al bando di gara. Più specificatamente, al netto del lavoro sulla caratterizzazione dell'offerta di trasporto collettivo (in termini di aziende, linee, percorsi orari e tipologia dei mezzi), la progettazione di indagini funzionali a definire un quadro conoscitivo del sistema della domanda di spostamento, l'analisi della domanda di mobilità sistematica da dati esistenti, l'aggiornamento della domanda mobilità sistematica e stima "indiretta" della domanda non sistematica e la progettazione funzionale dei servizi di trasporto pubblico su gomma e la stima dei costi, sono stati definiti i servizi minimi (linee, percorsi e orari) e sono stati stimati i costi di produzione del servizio e i potenziali ricavi.

Sono state, inoltre, svolte attività di coinvolgimento diretto e indiretto di stakeholder del sistema di trasporto collettivo e delle direzioni della Regione Molise indirettamente coinvolte dalle attività di pianificazione. Sempre sulla base della modifica dei bacini da mettere a gara, è stata sostanzialmente completata la redazione del Piano Economico Finanziario ai fini di valutare le risorse finanziarie che saranno poi necessarie a valle dell'approvazione del Piano.

Nell'ambito dell'elaborazione del Piano generale dei trasporti, sono stati definiti la metodologia di lavoro, gli obiettivi generali e le priorità da perseguire nell'ambito del Piano ed è stato redatto un indice preliminare del documento di pianificazione. Sono iniziate le analisi preliminari sulle fonti dati esistenti ed è stato definito un percorso metodologico e operativo per lo svolgimento delle indagini integrative di mobilità, che causa Covid-19, non potranno svolgersi direttamente in loco. Allo stesso tempo è stato ulteriormente specificato l'indice del Piano Regionale dei Trasporti, dettagliando, in maniera approfondita, contenuti e materiali necessari all'avvio delle attività di raccolta documenti, informazioni e dati nonché il percorso metodologico finalizzato alla specificazione e implementazione dei modelli di simulazione del sistema di trasporto.

Con la Regione Molise sono stati altresì condivisi i macro-obiettivi del piano e le strategie, nonché è stata raccolta la documentazione e gli interventi progettuali di competenza statale dedicati al territorio del Molise provenienti dall'Allegato al DEF e dai contratti di programma di ANAS e RFI.

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

Nel corso del 2020 RAM ha stipulato con Struttura Tecnica di Missione una Convenzione triennale (prot. 1177 del 04/05/2020 approvata con decreto dirigenziale n.20924 del 06/05/2020 della Direzione Generale del personale degli affari generali e registrata dalla Corte dei Conti in data 25/05/2020), avente ad oggetto attività di supporto tecnico specialistico in materia di trasporto merci e logistica.

Nell'ambito di quanto specificato dalla Convenzione vi rientra il supporto alle seguenti attività: predisposizione del documento strategico di pianificazione relativo all'analisi della domanda di trasporto merci e logistica in Italia e caratterizzazione dei fabbisogni infrastrutturali e di policy; predisposizione degli strumenti generali di pianificazione e programmazione, con particolare riferimento al Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), alle attività finalizzate alla predisposizione dell'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, nonché dei relativi aggiornamenti previsti nel ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio; analisi, studio, valutazione economica a supporto della *project review* e delle attività internazionali che coinvolgono la Struttura Tecnica; divulgazione, comunicazione e promozione delle analisi settoriali e territoriali sulla logistica e le scelte infrastrutturali, nonché di altri approfondimenti scientifici relativi alle attività di competenza della Struttura Tecnica.

Tra le altre, si riportano di seguito alcune attività espletate nel corso del 2020:

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

- aggiornamento dell'elenco dei progetti invarianti nelle AdSP nazionali con fabbisogni finanziari al fine di predisporre la lista degli interventi portuali da candidare sul *Recovery Fund*;
- pubblicazione del primo numero del rapporto statistico "*Connecting Dots*", uno strumento di informazione ed analisi integrato sugli andamenti congiunturali e strutturali dei trasporti e della logistica, anche in relazione agli andamenti dell'economia del Paese;
- redazione di una nota relativamente ad ipotesi di rafforzamento e potenziamento del trasporto pubblico locale e l'adozione di un piano per la mobilità resiliente in Italia a seguito della pandemia Covid-19.

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

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

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

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

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo 7 settembre 2017 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero e RAM (prot. 124 del 31 marzo 2017), la Società si occupa della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per l'ottava edizione di cui al D.M. 7 luglio 2017 n. 348.

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

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

Secondo quanto previsto dall' Atto Attuativo n. 105 del 25 ottobre 2018 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero e RAM (prot. 124 del 31 marzo 2017), la Società si è occupata della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per la nona edizione di cui al D.M. n. 237 dell'8 maggio 2018.

RAM ha espletato le attività di istruttoria sulle 140 domande acquisite dal Portale ed ha concluso l'istruttoria sulle rendicontazioni dei corsi ammessi all'incentivo supportando il Ministero nelle successive fasi propedeutiche alla erogazione dei contributi.

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

Delle originarie 130 PEC pervenute, contenenti la documentazione utile all'accesso della misura, sono state ritenute ammissibili 126 istanze di cui: 93 risultate ammissibili; 3 hanno presentato formale rinuncia al contributo; 30 sono risultate non ammissibili e hanno ricevuto il provvedimento di preavviso di rigetto, di queste 28 hanno presentato, ai sensi della L. 241/90, osservazioni risultate accoglibili e 2 non sono risultate ammissibili in quanto non hanno presentato osservazioni nei termini previsti. Il numero delle istanze ammesse è pertanto risultato pari a 121.

Per questa edizione nel corso del 2020, a seguito della diffusione del virus COVID-19, si sono succedute proroghe normative che hanno fissato il nuovo termine per la conclusione dei corsi al 1° marzo 2021 con conseguente rimodulazione delle tempistiche anche delle attività di verifica ad opera di RAM.

Si segnala altresì che RAM ha collaborato con il Ministero nella stesura e la definizione degli aspetti operativi legati all'undicesima edizione dell'incentivo per consentire la pubblicazione del decreto ministeriale all'inizio del 2021.

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM a valere su quest'ultima annualità sono in corso di predisposizione sulla base di quanto sarà previsto negli specifici Atti Attuativi ai sensi dell'Accordo di servizio del 26/06/2020, registrato dalla Corte dei Conti in data 07/07/2020.

Prosegue, inoltre, per tutte le edizioni dell'incentivo alla formazione professionale il lavoro di Help Desk a favore dei beneficiari del provvedimento, attraverso la gestione di un servizio di posta elettronica dedicato (incentivoformazione@ramspa.it nonché tramite PEC

ram.incentivi@pec.it). Il servizio di segreteria tecnica è rivolto a tutti gli interessati del settore dell'autotrasporto e fornisce un'assistenza costante agli utenti.

C.2) Incentivi a favore di investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci

Sulla base di quanto previsto dalla Convenzione (prot. 130 del 10 ottobre 2016) stipulata tra il Ministero e RAM, quest'ultima si occupa anche della gestione operativa dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 19 luglio 2016 n. 243. Tale edizione di incentivo non risulta ancora conclusa in quanto, avverso il predetto decreto l'A.I.R.A. (Associazione Industriale Riciclatori Auto) ha proposto ricorso al TAR, lamentando l'illegittimità della misura nel punto in cui, in luogo della rottamazione, prevedeva l'erogazione di incentivi a fronte della radiazione dei veicoli obsoleti e indicati come da esportare nei Paesi ubicati al di fuori dell'Unione Europea. Con sentenza n. 09624/2017 ha accolto parzialmente detto ricorso e avverso detta sentenza il Ministero ha conferito mandato all'impugnativa. Su tale punto si è in attesa della sentenza del Consiglio di Stato, pertanto delle 1.566 istanze presentate, 992 sono state istruite e 574 sono sospese alla predetta sentenza.

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

RAM nel corso dell'annualità 2020 ha concluso le attività di istruttoria fornendo da ultimo supporto al Ministero per l'espletamento di tutte le attività propedeutiche alla liquidazione dei contributi spettanti alle imprese beneficiarie.

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo n. 106 del 25 ottobre 2018 dell'Accordo di Servizio tra il Ministero e RAM (prot. 124 del 31 marzo 2017), quest'ultima si occupa della gestione operativa della quinta edizione dell'incentivo di cui al D.M. 20 aprile 2018 n. 221. Le domande di accesso al contributo, presentate tramite il Portale dell'Automobilista, sono complessivamente risultate pari a 1.627.

Nel corso del 2020 sono state espletate le istruttorie circa l'ammissibilità delle stesse con i seguenti risultati: 1.587 istanze sono risultate ammissibili, 3 sono state oggetto di rinuncia e 37 sono risultate in preavviso di rigetto.

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

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

I termini per la rendicontazione delle domande, a seguito della diffusione del virus COVID-19, sono stati prorogati sino al 15 ottobre 2020 con conseguente rimodulazione delle tempistiche anche delle attività di verifica ad opera di RAM. Delle originarie 1.000 istanze pervenute sono state oggetto di effettiva rendicontazione da parte delle imprese 469. Attualmente le attività di istruttoria su tali istanze sono in corso di svolgimento.

Infine, RAM è stata incaricata della gestione della settima edizione dell'incentivo investimenti nel settore dell'autotrasporto di cui al D.M. 12 maggio 2020 n. 203 il quale si compone di finestre per la presentazione delle domande comprese fra il 1° ottobre 2020 ed il 16 novembre 2020 e fra il 14 maggio 2021 ed il 30 giugno 2021.

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM a valere su quest'ultima annualità sono in corso di predisposizione sulla base di quanto sarà previsto negli specifici Atti Attuativi ai sensi dell'Accordo di servizio del 26/06/2020, registrato dalla Corte dei Conti in data 07/07/2020.

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.

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

C.3) Incentivo Ferrobonus

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 125 del 14 luglio 2017 (Regolamento Ferrobonus) attuato con Decreto Dirigenziale n. 89 del 17 agosto 2017 e prorogato con Decreto Dirigenziale n. 106 del 10 ottobre 2017, sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 26 settembre 2017 dell'Accordo di Servizio prot. 124 del 31 marzo 2017 prorogato con Atto Attuativo prot. 16827 del 22 ottobre 2020, RAM si occupa della gestione

operativa dei contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e/o in partenza in Italia dai nodi logistici e portuali, il c.d. "Ferrobonus".

Con Decreto Dirigenziale n. 59 del 16 marzo 2020, sono state comunicate le istruzioni operative di accesso ai contributi per l'erogazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 111 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, destinate ad interventi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale di cd. "proroga" della misura per ulteriori 24 mesi.

I termini per la presentazione delle istanze di ammissione ai benefici di cui al Regolamento interministeriale del 14 luglio 2017 n. 125 – Ferrobonus, per le annualità 2020 e 2021 sono stati pertanto riaperti (sino al 10 maggio 2020) per consentire l'accesso alla misura da parte anche di potenziali nuovi beneficiari.

Sono state altresì rese disponibili ulteriori risorse per far fronte alle esigenze immediate di rilancio e di ripresa economica connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 ex articolo 197, comma 1, del decreto legge 34/2020 (cd. "DL Rilancio") convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77.

Nello svolgimento delle attività di gestione dell'incentivo relativamente alla terza annualità, le cui risorse sono state incrementate attraverso il DL 34/2020, RAM ha effettuato l'istruttoria relativa alle istanze di accesso conclusasi con l'ammissibilità di 70 imprese, comprensive anche delle conferme dei beneficiari della prima annualità effettuando il calcolo del contributo spettante in considerazione delle ulteriori risorse finanziarie disponibili.

RAM, oltre a completare le attività di istruttoria relative alle rendicontazioni dei treni*km della terza annualità entro i termini indicati dal Ministero, per consentire le conseguenti attività finalizzate all'impegno delle risorse ed alla erogazione dei contributi ai beneficiari, ha concluso le attività in merito al ribaltamento dei contributi della seconda annualità. Inoltre l'attività di istruttoria è stata integrata anche dei cd "Ferrobonus regionali" per cui RAM ha fornito i risultati istruttori circa le percorrenze ferroviarie effettuate da parte dei beneficiari del Ferrobonus da e per i territori regionali di Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana ed Abruzzo.

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

C.4) Incentivo Marebonus

Con riferimento al Decreto Interministeriale n. 176 del 13 settembre 2017 (Regolamento Marebonus) attuato con Decreto Dirigenziale del 13 dicembre 2017, sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo del 22 dicembre 2017 dell'Accordo di Servizio prot. 124

del 31 marzo 2017 RAM si occupa della gestione operativa dei contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e/o partenza da porti situati in Italia che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea e dei Paesi dello Spazio Economico Europeo, il c.d. "Marebonus".

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

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

RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica di 41 servizi marittimi oggetto di rendicontazione pervenuta alla casella PEC incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it del Ministero. Tale fase di lavoro è terminata definitivamente nel mese di luglio 2020 a seguito delle visite ispettive, effettuate in modalità "da remoto" presso le sedi operative delle compagnie di navigazione beneficiarie.

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

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

RAM oltre a fornire tutti gli elementi per l'erogazione delle risorse relative alla seconda annualità ha supportato il Ministero nel calcolo dei contributi e nella effettuazione dell'impegno delle risorse aggiuntive di cui al DL 34/2020.

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM a valere sulla terza annualità ("cd Proroga Marebonus") sono in corso di predisposizione sulla base di quanto sarà previsto negli specifici Atti Attuativi ai sensi dell'Accordo di servizio del 26/06/2020, registrato dalla Corte dei Conti in data 07/07/2020.

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).

C.5) Incentivo Norma merci

Nel corso dell'annualità 2020, con riferimento all' incentivo "Norma merci" di cui alla legge n. 190 del 23 dicembre 2014 e ss. mm. ii, RAM ha svolto l'istruttoria sulle istanze pervenute per l'annualità 2018. L'esito di tale istruttoria è stato comunicato al Ministero al fine di consentire l'erogazione (modalità compensazione) da parte di RFI del contributo spettante alle singole imprese ferroviarie.

Inoltre, per quanto concerne le precedenti annualità, prese in carico dalla Direzione Generale competente, RAM ha completato l'istruttoria effettuando le verifiche e il monitoraggio previsti dal decreto di riferimento (visite ispettive e controlli).

Ad esito di queste attività RAM ha provveduto a predisporre la Relazione finale. RAM ha altresì prestato supporto e collaborazione al Ministero per la richiesta della proroga (2020 – 2022) della misura incentivante, definitivamente adottata con Decreto Interministeriale del 9 dicembre 2020 n. 566.

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM sono in corso di predisposizione.

C.6) Incentivi a favore del Rinnovo Parco Veicolare

L'incentivo introdotto dal Decreto interministeriale 14 agosto 2020 n. 355 e rivolto alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, è diretto a supportare gli investimenti per il ricambio del parco veicolare delle imprese di autotrasporto con l'obiettivo di perseguire un minor livello di emissioni inquinanti tramite la radiazione, per rottamazione, dei veicoli pesanti (a motorizzazione termica fino alla classe anti inquinamento Euro IV) con contestuale acquisizione di veicoli commerciali, nuovi di fabbrica (conformi alla normativa anti inquinamento Euro VI).

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

RAM si è attivata per l'ideazione e la messa a punto di una nuova piattaforma informatica che consentisse di inoltrare le domande di accesso al contributo, nelle tempistiche e secondo le modalità previste dalla normativa applicabile.

RAM collaborerà con il Ministero 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).

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM sono in corso di predisposizione.

C.7) Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime (cd "Idrobonus")

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

RAM ha supportato il Ministero nella fase di predisposizione del decreto nonché della documentazione integrativa ai fini della notifica alla Commissione Europea e svolgerà il ruolo di soggetto gestore delle misure previste per le quali è in corso di predisposizione la normativa derivata per l'attuazione delle stesse.

Gli atti convenzionali per la regolamentazione delle attività operative di RAM sono in corso di predisposizione.

D) Attività di promozione e comunicazione istituzionale

A supporto delle numerose attività che RAM svolge anche al fianco delle diverse strutture del Ministero, la comunicazione assume da sempre un ruolo importante per la diffusione dei progetti, dei risultati, delle iniziative intraprese e per la promozione del settore dei trasporti e della logistica.

Il 2020 è stato un anno particolare che ha costretto a ripensare anche il modo di comunicare. Obiettivo di RAM è stato comunque quello di rendere capillare la diffusione delle informazioni e a tal fine sono stati utilizzati diversi strumenti di comunicazione: dalla stampa ai convegni, dai video al portale web ai social network. Un lavoro che si è svolto in sinergia con tutti i settori aziendali interessati dai vari progetti, sia europei che nazionali, di cui RAM è, come precedentemente detto, partner o *implementing body*.

Strumento di comunicazione ormai consolidato è il sito web istituzionale www.ramspa.it, per il quale, oltre al costante aggiornamento delle sezioni "In primo piano", "Appuntamenti" e "Parlano di noi", al fine di rendere più visibili le diverse categorie di news,

è stata creata una nuova sezione dedicata alle "News incentivi" accessibile dalla stessa homepage e riorganizzata l'intera sezione dedicata a questo settore aziendale.

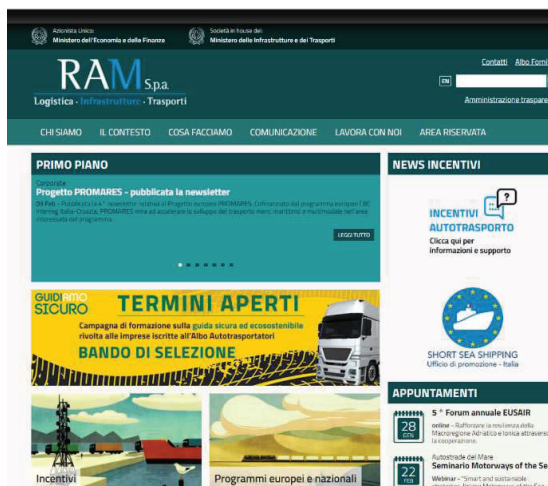
Un continuo e attento aggiornamento, dettato dalla normativa vigente in materia di trasparenza ai sensi del D. Lgs. 33/2013, dalla supervisione del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, in accordo con l'Organismo di Vigilanza, e con il coordinamento delle risorse interne e esterne coinvolte, ha interessato la sezione del portale "Amministrazione trasparente".

Come di consueto, anche per l'esercizio 2020, a livello nazionale, RAM ha svolto la propria attività di comunicazione e promozione pubblicando articoli e interviste su riviste di settore e, in occasione dei diversi eventi ai quali RAM ha partecipato sono stati diffusi alcuni comunicati stampa.

Sebbene il 2020 abbia costretto a rivedere anche l'organizzazione e la modalità di partecipazione a eventi, convegni, ecc. (si pensi ai numerosi webinar che hanno sostituito i convegni in presenza), l'Amministratore Unico e il Direttore Operativo hanno comunque preso parte, per conto e in nome della Società, a numerosi e importanti convegni, insieme a professionisti e operatori del trasporto marittimo, del settore porti e logistica, nazionali e internazionali.

Con l'obiettivo di monitorare tutte le diverse iniziative di incontro e discussione istituzionale e non, attinenti ai temi di interesse della Società, è continuata, nel 2020, la redazione della newsletter interna periodica dal titolo "RAM Informa" strutturata in tre sezioni nelle quali le notizie vengono classificate in "In primissimo piano", "Dall'Italia" e "Dall'Europa".

RAM è, inoltre, presente nei principali Social Network i cui profili sono aggiornati costantemente con tutte le attività e notizie riguardanti le attività di maggiore interesse: Twitter, LinkedIn e YouTube.



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

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

In tale contesto, in data 6 dicembre 2018, è stata firmata una Convenzione tra il Comitato e RAM, per la realizzazione di una campagna di formazione che ha l'obiettivo di perfezionare le competenze e le conoscenze dei conducenti rispetto alle modalità di guida sicura ed ecosostenibile, nonché diffondere le migliori tecniche di guida in modo da determinare minori consumi, una corretta manutenzione del veicolo, una maggiore sicurezza stradale e conseguente sostenibilità ambientale. L'esecuzione delle attività è stata avviata nel 2019, a seguito dell'autorizzazione del Comitato (prot. 132 del 14/01/2019).

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

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

Nel dettaglio, nel corso dell'anno 2020, sono state implementate le seguenti attività.

In primo luogo, RAM si è occupata dell'istruttoria delle domande di partecipazione al bando e relativa reportistica. Tale attività comprende: ricezione, controllo e archiviazione, raccolta ed elaborazione statistica dei dati contenuti nelle domande, monitoraggio delle richieste di informazioni e chiarimenti ricevute sulla casella di posta elettronica appositamente predisposta, cura della fase di consulenza e *follow-up* telefonico nei casi di richiesta di supporto da parte delle imprese.

Ai fini dell'avvio della formazione teorica, RAM si è occupata del monitoraggio della piattaforma *e-learning* e della realizzazione dei relativi moduli formativi. In particolare, nel corso del mese di gennaio 2020, sono stati finalizzati, con l'ausilio degli esperti appositamente incaricati, i moduli formativi dedicati alla guida sicura ed alla guida ecosostenibile. I moduli, precedentemente condivisi con il Comitato e le Associazioni di categoria, sono stati collaudati e resi fruibili sulla piattaforma *e-learning*.



A causa dell'emergenza Covid-19, prima di procedere con l'avvio della formazione, inizialmente previsto a inizio marzo 2020, RAM si è occupata di contattare tutte le imprese iscritte al bando, al fine di valutare se le aziende fossero nella condizione di avviare prontamente a formazione i conducenti da loro iscritti. Considerato il positivo riscontro ricevuto dal sondaggio, è stato deciso di avviare la formazione teorica a partire dal 20 maggio 2020.

A tal proposito, RAM ha predisposto un apposito Vademecum, contenente le indicazioni per accedere in piattaforma, le istruzioni relative alle modalità di fruizione delle singole unità didattiche in modalità *e-learning*, oltre che tutte le informazioni relative ai servizi di assistenza tecnica ed *Help Desk*, inviandolo alle imprese iscritte, congiuntamente all'elenco delle credenziali di accesso per ciascuno dei conducenti selezionati.

Con riferimento alla fase successiva, la formazione pratica, RAM è stata coinvolta nella predisposizione di tutta la documentazione finalizzata all'indizione di una procedura aperta sopra soglia comunitaria per l'aggiudicazione di un "accordo quadro per la somministrazione pratica di moduli afferenti alla guida sicura ed ecosostenibile", curando anche tutte le attività di pubblicazione del bando presso gli indirizzi previsti dalla normativa vigente. In particolare, la gara è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - GURI Serie speciale n. 34 del 23/03/2020.

A seguito dell'emergenza COVID-19 e considerato che l'art. 37 del DL n. 23/2020 ha sancito una proroga della sospensione relativa ai termini di tutte le procedure pubbliche di gara, RAM ha prorogato i termini di scadenza della presentazione delle offerte per la procedura di gara al 13 luglio 2020, fissando la prima seduta pubblica al 16 luglio 2020.

A partire dal mese di settembre 2020, il Comitato e RAM hanno congiuntamente avviato un'attenta disamina dell'andamento delle attività progettuali conseguente ad alcune criticità emerse nel corso dell'implementazione della campagna di formazione, relative alla scarsa partecipazione dei conducenti alla formazione teorica e alle difficoltà operative riguardanti lo svolgimento della formazione pratica, aggravate, tra l'altro, dai vincoli imposti dalla situazione epidemiologica in atto nel Paese. Pertanto, su indicazione del Committente, al fine di garantire la regolare prosecuzione della Campagna di formazione, è risultato necessario adottare un nuovo approccio strategico in termini di modalità operative e finalità progettuali, attraverso la revisione della Convenzione e la riarticolazione delle attività di realizzazione della formazione.

Nello specifico, sono state definite ulteriori modalità di erogazione della formazione teorica, non più limitata alla sola forma individuale, ma prevedendo la possibilità di fruire di corsi collettivi in aula, sempre attraverso la piattaforma telematica e nel rispetto delle normative di sicurezza previste dai vigenti Protocolli Covid in tema di distanziamento

interpersonale ed utilizzo di dispositivi di protezione individuale. A tal proposito, è stato definito uno specifico *protocollo* di regolamentazione delle modalità di erogazione collettiva dei corsi, che prevede l'individuazione di un *referente aziendale*, la compilazione di un *modulo di attivazione classe* e di un *registro delle presenze*, necessari per le verifiche di controllo attuate da RAM in merito al corretto svolgimento della formazione. Parallelamente, si sono svolte le attività di monitoraggio dell'andamento della formazione teorica, nonché di assistenza e *follow-up* alle imprese, mediante la produzione, con cadenza settimanale, di appositi report relativi agli accessi degli utenti in piattaforma e allo stato di avanzamento della fruizione dei moduli formativi.

Nell'ambito della revisione della Convenzione è stata prevista la rimodulazione delle modalità di esecuzione della formazione pratica, interamente svolta tramite simulatore di guida per entrambe le prove di guida sicura e di guida eco-sostenibile, con conseguente eliminazione della prova su strada, precedentemente prevista per il modulo di guida eco-sostenibile.

Conseguentemente, su indicazione del Committente, RAM, ad esito di approfondite valutazioni, ha sospeso la procedura di gara in data 07/10/2020 perché non più compatibile con le nuove indicazioni. La sospensione è stata successivamente prorogata in data 29/12/2020.

In data 30 dicembre 2020 è stato stipulato l'Addendum alla Convenzione, che prevede la rimodulazione delle attività, come sopra descritto, e la proroga dei termini di conclusione del progetto a tutto il mese di luglio 2022. L'Addendum prevede, inoltre, la revoca della procedura di gara sopra descritta e l'avvio di una nuova procedura di aggiudicazione per l'affidamento dei servizi di somministrazione pratica dei moduli formativi compatibile con le modifiche precedentemente indicate.

Allo stesso tempo, RAM ha lavorato alla definizione di una metodologia di valutazione delle prestazioni di guida dei conducenti, in termini di efficacia dell'intervento di formazione, attraverso la preliminare progettazione di esercitazioni mirate alla formazione sui processi cognitivi coinvolti nella guida, da integrarsi eventualmente al programma delle due sessioni pratiche di guida. Tale attività, sarà implementata nel corso dell'erogazione della formazione pratica e si concluderà con l'analisi dei risultati e la produzione di un relativo report finale a conclusione della Campagna di formazione.

Nel periodo di riferimento della presente Relazione, RAM ha messo in atto, inoltre, le attività di comunicazione previste a supporto della Campagna di formazione. In particolare, RAM ha ideato e curato la realizzazione di una serie di iniziative, compresa la diffusione, presso le più importanti agenzie di stampa, di un comunicato stampa relativo alla partenza della formazione *e-learning*, avviata ufficialmente il 20 maggio 2020. È stata, inoltre,

organizzata una giornata di presentazione della campagna di formazione "Guidiamo Sicuro" presso il Ministero, che si sarebbe dovuta svolgere il 17 marzo e che, allo stato attuale, è stata rimandata a data da destinarsi a causa dell'emergenza COVID-19. In ragione del persistere dell'emergenza sanitaria, le attività di comunicazione a supporto della Campagna di formazione sono state sospese dal 1° agosto 2020 e saranno nuovamente avviate nel corso del 2021.

Infine, RAM ha collaborato con il Comitato alla concretizzazione del concetto di "certificazione delle competenze": una sorta di "bollino verde" in grado di accertare, mediante uno specifico protocollo, la "qualità" del conducente, con l'obiettivo di definire concretamente, accanto alla certificazione rilasciata da organismi privati, un modello di certificazione destinato non solo alle imprese di autotrasporto iscritte regolarmente all'Albo Nazionale Autotrasporto, ma anche ai loro conducenti. Tale attività, in corso di definizione, proseguirà anche nel corso del 2021.

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

Sulla base della Convenzione Prot. n. 648 del 18 marzo 2020 tra il Comitato Centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi e RAM, la Società fornirà, 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 di cui al punto precedente, 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.

A seguito della comunicazione di avvio dei lavori del 12 novembre 2020 sono state avviate le attività propedeutiche allo svolgimento di una procedura di gara per l'affidamento dei servizi di selezione del personale per la composizione dell'anzidetto gruppo di lavoro con previsione di completamento delle procedure di gara e conseguente avvio delle attività entro il primo semestre del 2021.

6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2020 si chiude con un utile pari a **292.615 euro**, al netto delle imposte.

Tale risultato, come già ampiamente descritto in precedenza, è ascrivibile all'intensa attività di consolidamento della Società compiuta dall'Organo Amministrativo con l'attivo supporto del Direttore Operativo e di tutti i dipendenti, in stretta collaborazione con il MIMS, pur in presenza delle criticità legate al periodo pandemico in corso.

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali firmati con il MIMS e dagli introiti derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a **3.177.007 euro** (in linea con quanto registrato nell'anno 2019), mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **2.736.439 euro** (+ 5,7% rispetto al 2019, legato prevalentemente all'incremento del 110% del costo per la sede riconosciuto al MIMS ed all'Agenzia del Demanio, conseguente al rinnovo delle relative convenzioni ed all'incremento degli spazi a disposizione per la Società). Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è pari a **408.956 euro**.

Tali valori appaiono nel complesso sostanzialmente allineati con quanto previsto nel Preconsuntivo al 30.06.2020 e Previsione al 31.12.2020 approvati con determinazione n. 22/2020 del 30 luglio 2020, in quanto la differenza tra valori programmati e valori realizzati è sostanzialmente imputabile alla riarticolazione dei costi esterni per progetti ribaltabili sulle commesse alimentata nel corso dell'anno da motivi legati all'andamento delle commesse stesse ed alla loro committenza ministeriale.

Sono state attivate le procedure previste per la fatturazione delle rimanenze per lavori in corso relative alle diverse commesse con il MIMS, 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 2021, così come risulta anche dalla già menzionata Determinazione dell'Amministratore Unico n. 18/2021, Prot. n. 486 del 30 marzo 2021, sono pari a complessivi **5.694.928 euro**.

Sul versante della liquidità, la disponibilità derivante dai pagamenti effettuati dal MIMS 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 di Bilancio:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Valore della produzione	1.404.852	1.574.270	2.073.839	2.737.600	3.018.097	3.146.282	3.177.007
Costi della produzione	1.451.775	1.497.545	1.939.260	2.365.520	2.663.589	2.589.361	2.736.439
Risultato dell'esercizio	-96.591	42.144	79.525	250.282	232.036	391.098	292.615
Crediti	984.304	683.856	623.779	628.970	238.783	742.344	1.054.758
Disponibilità liquide	1.752.349	1.159.347	1.092.890	1.779.195	1.338.844	2.064.137	2.207.603
Debiti	1.790.654	1.049.608	1.565.596	2.260.654	2.622.470	2.823.846	3.928.233
INDICE DI LIQUIDITA'	2,22	3,35	2,58	2,60	2,47	2,50	2,13
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,20	1,76	1,11	1,21	0,81	1,09	0,88
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,57	0,65	0,57	0,49	0,48	0,49	0,44

Come si può notare, l'incremento significativo dei debiti - principalmente derivante da acconti ricevuti in relazione ai progetti commentati nella voce "Rimanenze" in Nota Integrativa alla presente Relazione - ha influito in particolare sull'andamento dell'indice di disponibilità: trattandosi di futuri ricavi, pertanto, detto indice risente degli anticipi ricevuti che non saranno restituiti ma diventeranno ricavi nel 2021.

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

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

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 stata consentita la facoltà di neutralizzare le riduzioni di ricavi derivanti da clausole di efficientamento inserite nei contratti di servizio/convenzioni che dispongono una revisione periodica al ribasso delle tariffe applicate.

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

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

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

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

$$\frac{CO_t}{VP_t} \leq \frac{CO_{medio}}{VP_{medio}} - \frac{CO_{medio}}{VP_{medio}} \times \left[0.005 + \frac{(VP_t - VP_{medio})}{\frac{VP_{medio}}{0.1}} \times 0.005 \right]$$

- 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 necessari a definire gli obiettivi di efficientamento, pertanto, tenendo conto di quanto disposto dall'Azionista, la Società si è avvalsa della sopra menzionata facoltà di neutralizzare le riduzioni di ricavi derivanti da clausole di efficientamento inserite nei contratti di servizio/convenzioni che dispongono una revisione periodica al ribasso delle tariffe applicate. In considerazione, infatti, della progressiva riduzione nel periodo 2017-2019 delle tariffe applicate negli atti convenzionali stipulati con il Ministero, la Società ha applicato alle giornate di produzione contabilizzate a magazzino nell'esercizio 2020 le tariffe medie ponderate effettivamente riconosciute dal Ministero nel predetto triennio 2017 - 2019, al posto di quelle vigenti, ottenendo quindi la citata neutralizzazione della diminuzione dei ricavi.

La situazione della RAM, per l'anno 2020, è pertanto risultata la seguente:

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

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

$$\begin{aligned}
 \frac{1.574.260}{2.221.673} &\leq \frac{1.189.526}{1.599.714} - \frac{1.189.526}{1.599.714} \times \left[0.005 + \frac{(2.221.673 - 1.599.714)}{1.599.714} \times 0.005 \right] = \\
 &= 0.7086 \leq 0.7436 - 0.7436 \times \left[0.005 + \frac{0.3888}{0.1} \times 0.005 \right] = \\
 &= 0.7086 \leq 0.7436 - 0.7436 \times 0.244 = \\
 &= 0.7086 \leq 0.7254
 \end{aligned}$$

L'obiettivo per l'anno 2020, dunque, appare pienamente conseguito.

Infine, si sottolinea che:

- gli atti convenzionali con il Ministero prevedono la redazione di un preventivo, la cui congruità è valutata da uno specifico Comitato Tecnico e che è complessivamente

valutato anche dalla Direzione Generale competente del Ministero, e sono sottoposti al controllo preventivo degli Organi di controllo istituzionali;

- Il bilancio di esercizio è sottoposto a revisione contabile da parte di una società di revisione;
- le rendicontazioni delle Convenzioni e dei progetti europei sono sottoposte preventivamente a revisione da parte di revisori esterni indipendenti e, in seconda battuta, alla valutazione degli organismi ministeriali e comunitari competenti.

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

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

Conseguentemente alla nomina del nuovo Amministratore Unico della Società – avvenuta in data 23 dicembre 2020 – e del processo di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché alla nomina del nuovo Ministro il 13 febbraio 2021 ed alla pubblicazione l'8 marzo 2021 in Gazzetta Ufficiale del regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previsto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 191/2020, il 5 maggio 2021 la Società ha consegnato al Comitato per il controllo analogo il "Piano organizzativo e funzionale triennale", ai sensi dell'art. 6 del Decreto ministeriale n. 111 del 12 marzo 2020. Con verbale n. 2/2021 del 3 giugno 2021, il suddetto Comitato per il controllo analogo, a riscontro del Piano consegnato, ha peraltro comunicato che "Tali valutazioni sono state sottoposte, per le vie brevi, al Capo di Gabinetto del Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, il quale ha rappresentato che la Società, su indicazione del Ministro, sarà sottoposta, a breve termine, a una revisione statutaria in ordine alle funzioni e competenze a essa attribuite e, pertanto, sarà necessario attendere gli ulteriori sviluppi al fine di dotare la Società della struttura adeguata" e che "In ogni caso, una volta emanata la direttiva del Ministro sarà possibile riconsiderare quanto proposto nel Piano organizzativo ovvero in una rimodulazione dello stesso".

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

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2021-2023.

A fronte dell'evoluzione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 che ha colpito il Paese a partire dal mese di marzo 2020, RAM ha proseguito nel garantire la piena continuità

operativa ed aziendale. In linea con le disposizioni delle autorità governative e sempre di concerto con il Ministero ospitante, la Società ha dato luogo a tutti gli interventi opportuni e necessari per contenere il rischio di contagio, in particolare attivando la modalità di lavoro agile per i propri dipendenti e perfezionando il proprio Protocollo interno di sicurezza, da ultimo aggiornandolo in data 17 maggio 2021.

9. La prevedibile evoluzione della gestione

Nel medio-lungo periodo continueranno a porsi alcune tematiche di estrema importanza per la RAM, che andranno sviluppate in stretta connessione con il percorso di attuazione delle politiche e delle strategie adottate in materia di infrastrutture, logistica e trasporti dal Governo e portate avanti, in particolare, dal Ministero nell'ambito del PNRR.

In tale ambito, peraltro, una particolare rilevanza assumeranno le decisioni che prenderà il Ministero in merito alle funzioni e competenze attribuite alla Società, sulla base di quanto anticipato dal Comitato per il controllo analogo nel menzionato verbale n. 2/2021.

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

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

10. Rapporti con le parti correlate

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

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

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

11. Fattori di rischio

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

L'entità e la struttura della Società sono adeguate alla complessità degli affari gestiti, anche se il consolidamento della struttura operativa previsto nel menzionato Piano operativo e funzionale triennale 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.

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

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

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

12. Attività di ricerca e sviluppo

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

13. Altre informazioni

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

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

14. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Si propone di destinare a utili portati a nuovo l'utile netto dell'esercizio 2020, ammontante a **292.615 euro**, come indicato in Nota Integrativa.

L'Amministratore Unico

Zeno D'Agostino



Firmato digitalmente da:

D'AGOSTINO ZENO

Firmato il 11/06/2021 13:15

Seriale Certificato: 475605

Valido dal 28/05/2021 al 28/05/2024

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

RAM LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SPA**Bilancio di esercizio al 31/12/2020**

Dati Anagrafici	
Sede in	ROMA
Codice Fiscale	07926631008
Numero Rea	ROMA1063387
P.I.	07926631008
Capitale Sociale Euro	1.000.000,00 i.v.
Forma Giuridica	SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO UNICO
Settore di attività prevalente (ATECO)	
Società in liquidazione	no
Società con Socio Unico	si
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento	
Appartenenza a un gruppo	no
Denominazione della società capogruppo	
Paese della capogruppo	
Numero di iscrizione all'albo delle cooperative	

Gli importi presenti sono espressi in Euro

Bilancio al 31/12/2020**STATO PATRIMONIALE**

ATTIVO	31/12/2020	31/12/2019
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali	0	0
II - Immobilizzazioni materiali	36.277	19.508
III - Immobilizzazioni finanziarie	0	0
Totale immobilizzazioni (B)	36.277	19.508
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze	4.609.976	3.651.804
II - Crediti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.002.498	694.082
Imposte anticipate	52.260	48.262
Totale crediti	1.054.758	742.344
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	2.207.603	2.064.137
Totale attivo circolante (C)	7.872.337	6.458.285
D) RATEI E RISCONTI	21.336	17.655
TOTALE ATTIVO	7.929.950	6.495.448

STATO PATRIMONIALE

PASSIVO	31/12/2020	31/12/2019
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale	1.000.000	1.000.000
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III - Riserve di rivalutazione	0	0
IV - Riserva legale	200.000	200.000
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Altre riserve	0	0
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	1.975.311	1.584.214
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	292.615	391.098
Perdita ripianata nell'esercizio	0	0
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
Totale patrimonio netto	3.467.926	3.175.312
B) FONDI PER RISCHI E ONERI	184.879	172.161
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	347.745	292.648
D) DEBITI		
Esigibili entro l'esercizio successivo	3.690.884	2.586.496
Esigibili oltre l'esercizio successivo	237.349	237.349
Totale debiti	3.928.233	2.823.845
E) RATEI E RISCONTI	1.167	31.482
TOTALE PASSIVO	7.929.950	6.495.448

CONTO ECONOMICO

	31/12/2020	31/12/2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.132.945	3.723.897
2), 3) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti e dei lavori in corso su ordinazione	958.172	-589.412
3) Variazioni di lavori in corso su ordinazione	958.172	-589.412
5) Altri ricavi e proventi		
Contributi in conto esercizio	153	668
Altri	85.737	11.129
Totale altri ricavi e proventi	85.890	11.797
Totale valore della produzione	3.177.007	3.146.282
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.133	12.684
7) per servizi	1.106.837	1.225.599
8) per godimento di beni di terzi	220.195	104.662
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	807.151	759.445
b) oneri sociali	270.321	237.105
c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale	243.788	229.630
c) Trattamento di fine rapporto	58.909	57.469
e) Altri costi	184.879	172.161
Totale costi per il personale	1.321.260	1.226.180
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a),b),c) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, altre svalutazioni delle immobilizzazioni	8.170	6.091
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.170	6.091
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	23.442	0
Totale ammortamenti e svalutazioni	31.612	6.091
14) Oneri diversi di gestione	47.402	14.145
Totale costi della produzione	2.736.439	2.589.361
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	440.568	556.921
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	489	303
Totale proventi diversi dai precedenti	489	303
Totale altri proventi finanziari	489	303
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	8.009	6.779
Totale interessi e altri oneri finanziari	8.009	6.779
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+-17-bis)	-7.520	-6.476

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE:		
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18-19)	0	0
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	433.048	550.445
20) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate		
Imposte correnti	148.774	164.351
Imposte relative a esercizi precedenti	-4.343	0
Imposte differite e anticipate	-3.998	-5.004
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	140.433	159.347
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	292.615	391.098

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)		
	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	292.615	391.098
Imposte sul reddito	140.433	159.347
Interessi passivi/(attivi)	7.520	6.476
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile / (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	440.568	556.921
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	243.788	229.630
Ammortamenti delle immobilizzazioni	8.170	6.091
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazioni monetarie	0	0
Altre rettifiche in aumento / (in diminuzione) per elementi non monetari	23.442	0
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	275.400	235.721
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	715.968	792.642
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(958.172)	589.412
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(126.254)	(175.263)

Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(20.145)	(27.908)
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	(3.681)	(13.866)
Incremento/(Decremento) ratei e risconti passivi	(30.315)	807
Altri decrementi / (Altri incrementi) del capitale circolante netto	973.991	(171.782)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(164.576)	201.400
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	551.392	994.042
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(7.520)	(6.476)
(Imposte sul reddito pagate)	(199.493)	(86.580)
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(175.973)	(174.361)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
Totale altre rettifiche	(382.986)	(267.417)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	168.406	726.625
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(24.939)	(1.332)
Disinvestimenti	0	0
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)	0	0
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)	(24.939)	(1.332)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	0	0
Accensione finanziamenti	0	0
(Rimborso finanziamenti)	0	0
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
(Rimborso di capitale)	(1)	0
Cessione (Acquisto) di azioni proprie	0	0
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(1)	0
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	143.466	725.293
Effetto cambi sulle disponibilità liquide	0	0

Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio		
Depositi bancari e postali	2.063.097	1.336.719
Assegni	0	0
Denaro e valori in cassa	1.040	2.125
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	2.064.137	1.338.844
Di cui non liberamente utilizzabili	0	0
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	2.205.604	2.063.097
Assegni	0	0
Denaro e valori in cassa	1.999	1.040
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	2.207.603	2.064.137
Di cui non liberamente utilizzabili	0	0

Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2020 redatta in forma abbreviata ai sensi dell'art. 2435 bis c.c.

PREMESSA

Il bilancio chiuso al 31/12/2020 di RAM LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SPA (nel seguito anche 'Società') è stato redatto in forma abbreviata in conformità alle disposizioni di cui all'art. 2435-bis del Codice Civile, in quanto ricorrono i presupposti previsti dal comma 1 del predetto articolo.

Al solo fine di fornire una informativa più ampia ed approfondita sull'andamento della gestione si è ritenuto però opportuno corredare il bilancio con il rendiconto finanziario e con la relazione sulla gestione.

Il bilancio d'esercizio della Società, redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC'), si compone pertanto dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa.

Il Rendiconto Finanziario presenta le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio ed è stato redatto con il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e il Rendiconto Finanziario sono stati redatti in unità di Euro, senza cifre decimali, mentre i valori riportati nella Nota Integrativa sono espressi in migliaia di Euro, salvo ove diversamente specificato.

Se le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non sono sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta sono fornite le informazioni complementari ritenute necessarie allo scopo.

Per quanto riguarda l'attività della Società e i rapporti con le parti correlate si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio e l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato

patrimoniale sono esposti in appositi paragrafi della presente Nota Integrativa.

Postulati generali di redazione del bilancio

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai postulati generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuità aziendale; la rilevazione e la presentazione delle voci è stata effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, ove compatibile con le disposizioni del Codice Civile e dei principi contabili OIC. Sono stati altresì rispettati i postulati della costanza nei criteri di valutazione, rilevanza e comparabilità delle informazioni.

In applicazione dei sopra menzionati postulati:

- La valutazione degli elementi componenti le singole voci delle attività o passività è avvenuta separatamente, per evitare che i plusvalori di alcuni elementi possano compensare i minusvalori di altri. In particolare, gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso.
- Si è tenuto conto dei proventi e oneri di competenza dell'esercizio indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento. La competenza è il criterio temporale con il quale i componenti positivi e negativi di reddito sono stati imputati al conto economico ai fini della determinazione del risultato d'esercizio.
- L'Amministratore Unico ha effettuato una valutazione prospettica della capacità dell'azienda a costituire un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio. La valutazione effettuata non ha identificato significative incertezze in merito a tale capacità.
- L'individuazione dei diritti, degli obblighi e delle condizioni si è basata sui termini contrattuali delle transazioni e sul loro confronto con le disposizioni dei principi contabili per accertare la correttezza dell'iscrizione o della cancellazione di elementi patrimoniali ed economici.
- I criteri di valutazione non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente al fine di ottenere una omogenea misurazione dei risultati della Società nel susseguirsi degli esercizi.
- Nel corso dell'esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga ai criteri di valutazione, di cui all'art. 2423, comma 5, del Codice Civile, in quanto incompatibili con la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico.

Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

- La rilevanza dei singoli elementi che compongono le voci di bilancio è stata giudicata nel contesto complessivo del bilancio. Per quantificare la rilevanza si è tenuto conto sia di elementi qualitativi che quantitativi.

In applicazione del principio della rilevanza, di cui all'art. 2423, comma 4, del Codice Civile, nella Nota Integrativa sono omessi i commenti alle voci dei prospetti di bilancio, anche qualora specificatamente previsti dall'art. 2427 del Codice Civile o da altre disposizioni, nei casi in cui sia l'ammontare di tali voci sia la relativa informativa sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico della Società.

- Per ogni voce dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono indicati

i corrispondenti valori al 31 dicembre 2019.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati e delle eventuali svalutazioni. Il costo di acquisto è il costo effettivamente sostenuto per l'acquisizione del bene ed include anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi diretti e i costi generali di produzione, per la quota ragionevolmente imputabile all'immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato. I costi di manutenzione ordinaria, relativi alle manutenzioni e riparazioni ricorrenti effettuate per mantenere i cespiti in un buono stato di funzionamento per assicurarne la vita utile prevista, la capacità e la produttività originarie, sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

I costi di manutenzione straordinaria, che si sostanziano in ampliamenti, ammodernamenti, sostituzioni e altri miglioramenti riferibili al bene che producono un aumento significativo e misurabile di capacità, di produttività o di sicurezza dei cespiti ovvero ne prolungano la vita utile, sono capitalizzabili nei limiti del valore recuperabile del bene.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante, sulla base della residua possibilità di utilizzazione dei cespiti.

L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. In applicazione del principio della rilevanza di cui all'art. 2423, comma 4, del Codice Civile, e di quanto previsto dal principio contabile di riferimento, nel primo esercizio di ammortamento le aliquote sono ridotte della metà.

L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti temporaneamente non utilizzati.

Il valore da ammortizzare è la differenza tra il costo dell'immobilizzazione e, se determinabile, il valore residuo al termine del periodo di vita utile che viene stimato nel momento della redazione del piano di ammortamento e rivisto periodicamente al fine di verificare che la stima iniziale sia ancora valida. L'ammortamento viene interrotto se, in seguito all'aggiornamento della stima, il presumibile valore residuo risulta pari o superiore al valore netto contabile.

Le aliquote di ammortamento applicate sono dettagliate in Nota Integrativa in sede di commento alla voce.

Le immobilizzazioni materiali vengono rivalutate, nei limiti del loro valore recuperabile, solo nei casi in cui la legge lo preveda o lo consenta. Ai sensi dell'art. 10 della Legge del 19 marzo 1983, n. 72, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie o economiche né ulteriori deroghe ai sensi degli articoli 2423 e 2423 bis del c.c.

Rimanenze

Lavori in corso su ordinazione

In presenza di un contratto vincolante per le parti e della capacità della Società di misurare attendibilmente il risultato della commessa, i lavori in corso su ordinazione sono rilevati sulla base dello stato di avanzamento (o percentuale di completamento) secondo il quale i costi, i ricavi ed il margine sono rilevati in base alle attività eseguite. La percentuale di completamento è determinata mediante l'applicazione del

metodo delle ore lavorate.

La valutazione riflette la migliore stima dei lavori effettuata alla data di rendicontazione.

I ricavi di commessa comprendono i corrispettivi contrattualmente pattuiti.

I costi di commessa includono: tutti i costi che si riferiscono direttamente alla commessa, i costi indiretti che sono attribuibili all'intera attività produttiva e che possono essere imputati alla commessa stessa, oltre a qualunque altro costo che può essere specificatamente addebitato al committente sulla base delle clausole contrattuali.

Nel conto economico, i corrispettivi acquisiti a titolo definitivo sono rilevati come ricavi mentre la variazione dei lavori in corso su ordinazione, pari alla variazione delle rimanenze per lavori eseguiti e non ancora liquidati in via definitiva rispettivamente all'inizio e alla fine dell'esercizio, è rilevata nell'apposita voce di conto economico. La rilevazione a ricavo è effettuata solo quando vi è la certezza che il ricavo maturato sia definitivamente riconosciuto alla Società quale corrispettivo del valore dei lavori eseguiti.

Nel caso di fatturazione provvisoria, gli anticipi e gli acconti costituiscono fatti finanziari, non rilevano ai fini del riconoscimento dei ricavi e sono sempre rilevati nel passivo in quanto non necessariamente determinati in funzione del valore dei lavori eseguiti. Per converso, nel caso di fatturazione definitiva dei lavori, la pertinente quota di anticipi e acconti viene stornata dal passivo.

Qualora sia probabile che i costi totali stimati di una singola commessa eccedano i ricavi totali stimati, la commessa è valutata al costo e la perdita probabile per il completamento della commessa è rilevata a decremento dei lavori in corso su ordinazione nell'esercizio in cui la stessa diviene prevedibile, sulla base di una obiettiva e ragionevole valutazione delle circostanze esistenti ed indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Se tale perdita è superiore al valore dei lavori in corso, viene rilevato un apposito fondo rischi e oneri pari all'eccedenza.

Crediti

I crediti iscritti in bilancio rappresentano diritti ad esigere, ad una scadenza individuata o individuabile, ammontari fissi o determinabili di disponibilità liquide, o di beni/servizi aventi un valore equivalente, da clienti o da altri soggetti.

I crediti originati dalla vendita di beni e prestazioni di servizi sono rilevati secondo i requisiti indicati nel paragrafo di commento relativo ai ricavi.

I crediti che si originano per ragioni differenti dallo scambio di beni e servizi sono iscrivibili in bilancio se sussiste "titolo" al credito, vale a dire se essi rappresentano effettivamente un'obbligazione di terzi verso la Società.

Ai sensi dell'OIC 15 par. 84 si precisa che nella valutazione dei crediti non è stato adottato il criterio del costo ammortizzato in deroga a quanto disposto dall'art. 2426, in linea con quanto consentito dall'art. 2435 bis, comma 7, del c.c. per le società che redigono il bilancio in forma abbreviata.

Tali crediti sono inizialmente iscritti al valore nominale al netto dei premi, degli sconti, degli abbuoni previsti contrattualmente o comunque concessi e sono successivamente valutati sempre al valore nominale più gli interessi calcolati al tasso di interesse nominale, dedotti gli incassi ricevuti per capitale e interessi e al netto delle svalutazioni stimate e delle perdite su crediti contabilizzate per adeguare il credito al valore di presumibile realizzo.

Sconti e abbuoni di natura finanziaria, che non hanno concorso alla determinazione del valore di presumibile realizzo in quanto non prevedibili al momento della rilevazione iniziale del credito, sono rilevati

al momento dell'incasso come oneri di natura finanziaria. [OIC 15.57 e 79]]

Con riferimento al valore di presumibile realizzo, il valore contabile dei crediti è rettificato tramite un fondo svalutazione per tenere conto della probabilità che i crediti abbiano perso valore. A tal fine sono considerati indicatori, sia specifici sia in base all'esperienza e ogni altro elemento utile, che facciano ritenere probabile una perdita di valore dei crediti. La stima del fondo svalutazione crediti avviene tramite l'analisi dei singoli crediti individualmente significativi e a livello di portafoglio per i restanti crediti, determinando le perdite che si presume si dovranno subire sui crediti in essere alla data di bilancio.

L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti assistiti da garanzie tiene conto degli effetti relativi all'escussione di tali garanzie. Con riferimento ai crediti assicurati, l'accantonamento si limita alla quota non coperta dall'assicurazione, solo se vi è la ragionevole certezza del riconoscimento dell'indennizzo.

I crediti vengono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito sono estinti oppure quando la titolarità dei diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito è trasferita e con essa sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. Ai fini della valutazione del trasferimento dei rischi si tengono in considerazione tutte le clausole contrattuali.

Quando il credito è cancellato dal bilancio in presenza delle condizioni sopra esposte, la differenza fra il corrispettivo e il valore contabile del credito al momento della cessione è rilevata a conto economico come perdita su crediti, salvo che il contratto di cessione non consenta di individuare altre componenti economiche di diversa natura, anche finanziaria.

Disponibilità liquide

Rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari e postali, gli assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio. I depositi bancari e postali sono valutati al presumibile valore di realizzo, il denaro e i valori bollati in cassa al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

I ratei attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di proventi e di costi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi.

I risconti attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di costi e di proventi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi. Sono pertanto iscritti in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo fisico o economico.

Alla fine di ciascun esercizio sono verificate le condizioni che ne hanno determinato la rilevazione iniziale e, se necessario, sono apportate le necessarie rettifiche di valore. In particolare, oltre al trascorrere del tempo, per i ratei attivi è considerato il valore presumibile di realizzazione mentre per i risconti attivi è considerata la sussistenza del futuro beneficio economico correlato ai costi differiti.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri rappresentano passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza o ammontare indeterminati. In particolare, i fondi per rischi rappresentano passività di natura determinata ed esistenza probabile, i cui valori sono stimati, mentre i fondi per oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza,

connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti prioritariamente nelle voci di conto economico delle pertinenti classi, prevalendo il criterio della classificazione per natura dei costi. L'entità degli accantonamenti ai fondi è misurata facendo riferimento alla miglior stima dei costi, ivi incluse le spese legali, ad ogni data di bilanci.

Il successivo utilizzo dei fondi è effettuato in modo diretto e solo per quelle spese e passività per le quali i fondi erano stati originariamente costituiti. Le eventuali differenze negative o le eccedenze rispetto agli oneri effettivamente sostenuti sono rilevate a conto economico in coerenza con l'accantonamento originario.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto (TFR) rappresenta la prestazione cui il lavoratore subordinato ha diritto in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile e tenuto conto delle modifiche normative apportate dalla Legge 296/2006. Esso corrisponde al totale delle indennità maturate, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo, al netto degli acconti erogati e delle anticipazioni parziali erogate in forza di contratti collettivi o individuali o di accordi aziendali per le quali non ne è richiesto il rimborso nonché al netto delle quote trasferite ai fondi di previdenza complementare o al fondo di tesoreria gestito dall'INPS.

La passività per TFR è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi in cui alla data di bilancio fosse cessato il rapporto di lavoro. Gli ammontari di TFR relativi a rapporti di lavoro cessati alla data di bilancio e il cui pagamento viene effettuato nell'esercizio successivo sono classificati tra i debiti.

I fondi per rischi, se accantonati, rappresentano le passività, di esistenza certa o probabile, connesse a situazioni esistenti alla data di bilancio, delle quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti, quando effettuati, riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

Debiti

I debiti sono passività di natura determinata ed esistenza certa che rappresentano obbligazioni a pagare ammontare fissi o determinabili di disponibilità liquide a finanziatori, fornitori e altri soggetti. La classificazione dei debiti tra le varie voci di debito è effettuata sulla base della natura (o dell'origine) degli stessi rispetto alla gestione ordinaria a prescindere dal periodo di tempo entro cui le passività devono essere estinte.

I debiti originati da acquisti di beni sono rilevati quando il processo produttivo dei beni è completato e si è verificato il passaggio sostanziale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento il trasferimento di rischi e benefici. I debiti relativi a servizi sono rilevati quando i servizi sono ricevuti, vale a dire quando la prestazione è stata effettuata. I debiti di finanziamento e quelli sorti per ragioni diverse dall'acquisizione di beni e servizi sono rilevati quando sorge l'obbligazione della Società al pagamento verso la controparte. I debiti per gli acconti da clienti sono iscritti quando sorge il diritto all'incasso dell'acconto.

Ai sensi dell'OIC 19 par. 67 si precisa che nella valutazione dei debiti non è stato adottato il criterio del costo ammortizzato in deroga a quanto disposto dall'art. 2426, in linea con quanto consentito dall'art. 2435 bis, comma 7, del c.c. per le società che redigono il bilancio in forma abbreviata.

Tali debiti sono inizialmente iscritti al valore nominale al netto dei premi, degli sconti, degli abbuoni previsti contrattualmente o comunque concessi e sono successivamente valutati sempre al valore nominale più gli interessi passivi calcolati al tasso di interesse nominale, dedotti i pagamenti per capitale e interessi.

In presenza di estinzione anticipata, la differenza fra il valore contabile residuo del debito e l'esborso relativo all'estinzione è rilevata nel conto economico fra i proventi/oneri finanziari.

Sconti e abbuoni di natura finanziaria, che non hanno concorso alla determinazione del valore iniziale di iscrizione in quanto non prevedibili al momento della rilevazione iniziale del debito, sono rilevati al momento del pagamento come proventi di natura finanziaria.

I debiti sono eliminati in tutto o in parte dal bilancio quando l'obbligazione contrattuale e/o legale risulta estinta per adempimento o altra causa, o trasferita

Costi e ricavi

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte direttamente connesse con la prestazione dei servizi, nel rispetto dei principi di competenza e di prudenza. I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati quando il servizio è reso, ovvero la prestazione è stata effettuata.

Contributi pubblici in conto esercizio

Sono stati rilevati applicando il metodo indiretto e pertanto rilevati nella voce del conto economico 'A5 altri ricavi e proventi', e rinviati per competenza agli esercizi successivi, attraverso l'iscrizione del contributo in una apposita voce dei risconti passivi.

I contributi erogati in conto esercizio sono stati contabilizzati tra i componenti di reddito.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate sulla base di una realistica previsione del reddito imponibile dell'esercizio, determinato secondo quanto previsto dalla legislazione fiscale, e applicando le aliquote d'imposta vigenti alla data di bilancio. Il relativo debito tributario è rilevato nello stato patrimoniale al netto degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta compensabili e non richiesti a rimborso; nel caso in cui gli acconti versati, le ritenute ed i crediti eccedano le imposte dovute viene rilevato il relativo credito tributario.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee esistenti tra i valori delle attività e delle passività determinati con i criteri di valutazione civilistici ed il loro valore riconosciuto ai fini fiscali, destinate ad annullarsi negli esercizi successivi.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono rilevate nell'esercizio in cui emergono le differenze temporanee e sono calcolate applicando le aliquote fiscali in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno, qualora tali aliquote siano già definite alla data di riferimento del bilancio, diversamente sono calcolate in base alle aliquote in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le imposte anticipate sulle differenze temporanee deducibili e sul beneficio connesso al riporto a nuovo di perdite fiscali sono rilevate e mantenute in bilancio solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero, attraverso la previsione di redditi imponibili o la disponibilità di sufficienti differenze temporanee imponibili negli esercizi in cui le imposte anticipate si riverseranno.

Un'attività per imposte anticipate non contabilizzata o ridotta in esercizi precedenti, in quanto non sussistevano i requisiti per il suo riconoscimento o mantenimento in bilancio, è iscritta o ripristinata nell'esercizio in cui sono soddisfatti tali requisiti.

Nello stato patrimoniale le imposte differite e anticipate sono compensate quando ne ricorrono i presupposti (possibilità e intenzione di compensare), il saldo della compensazione è iscritto nelle specifiche voci dell'attivo circolante, se attivo, e dei fondi per rischi e oneri, se passivo.

Utilizzo di stime

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività e sulla relativa informativa di bilancio. I risultati che si consuntiveranno potranno differire da tali stime. Le stime sono riviste periodicamente e gli effetti dei cambiamenti di stima, ove non derivanti da stime errate, sono rilevati nel conto economico dell'esercizio in cui si verificano i cambiamenti, se gli stessi hanno effetti solo su tale esercizio, e anche negli esercizi successivi se i cambiamenti influenzano sia l'esercizio corrente sia quelli successivi.

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che evidenziano condizioni già esistenti alla data di riferimento del bilancio e che richiedono modifiche ai valori delle attività e passività, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, sono rilevati in bilancio, in conformità al postulato della competenza, per riflettere l'effetto che tali eventi comportano sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico alla data di chiusura dell'esercizio.

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che indicano situazioni sorte dopo la data di bilancio, che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati nei prospetti del bilancio ma sono illustrati in nota integrativa, se ritenuti rilevanti per una più completa comprensione della situazione societaria.

Il termine entro cui il fatto si deve verificare perché se ne tenga conto è la data di redazione del progetto di bilancio da parte degli Amministratori, salvo i casi in cui tra tale data e quella prevista per l'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea si verifichino eventi tali da avere un effetto rilevante sul bilancio.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Le immobilizzazioni sono pari a € 36.277 (€ 19.508 nel precedente esercizio).

La composizione e i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Immobilizzazion i immateriali	Immobilizzazion i materiali	Totale immobilizzazion i
--	----------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Valore di inizio esercizio			
Costo	113.438	111.409	224.847
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	113.438	91.901	205.339
Valore di bilancio	0	19.508	19.508
Variazioni nell'esercizio			
Incrementi per acquisizioni	0	24.939	24.939
Ammortamento dell'esercizio	0	8.170	8.170
Totale variazioni	0	16.769	16.769
Valore di fine esercizio			
Costo	113.438	136.348	249.786
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	113.438	100.071	213.509
Valore di bilancio	0	36.277	36.277

Immobilizzazioni immateriali

Come nel precedente esercizio la voce accoglie le spese sostenute negli anni passati per l'acquisto di licenze per l'utilizzo di software per un totale di € 94.997, completamente ammortizzate, ed € 18.440, con l'ammortamento che si è concluso, per la capitalizzazione dei costi sostenuti nel 2016 per il rifacimento del sito web e la pubblicazione e stampa di una brochure istituzionale della società. L'ammortamento di detto costo capitalizzato è stato effettuato in tre anni.

Non è stata eseguita alcuna capitalizzazione di oneri finanziari sul costo delle immobilizzazioni acquistate.

Immobilizzazioni materiali

La voce, pari ad € 36.277, è così composta:

Mobili e arredi per un valore netto di € 4.038

Macchine d'ufficio elettroniche per un valore netto di € 32,239

Le aliquote di ammortamento utilizzate, applicando i principi descritti in precedenza, sono:

Mobili e arredi 12%

Macchine d'ufficio elettroniche 20%

Altre informazioni:

nell'esercizio l'incremento è da ricondurre all'acquisto di macchine d'ufficio elettroniche.

Nessuna immobilizzazione materiale è gravata da vincoli derivanti da pegno ipoteca o privilegio. Non è stata eseguita alcuna capitalizzazione di oneri finanziari sul costo delle immobilizzazioni acquistate nell'esercizio ed in quelle acquistate negli anni precedenti.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 4.609.976 (€ 3.651.804 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
--	----------------------------	---------------------------	--------------------------

Lavori in corso su ordinazione	3.651.804	958.172	4.609.976
Totale rimanenze	3.651.804	958.172	4.609.976

La voce comprende, oltre a quota parte di alcune delle commesse del precedente esercizio per le quali al 31.12.2020 non risultavano ancora finalizzate le rendicontazioni, la valorizzazione delle commesse relative alle attività svolte nel 2020 dalla società in esecuzione delle convenzioni in essere con il Ministero delle Infrastrutture e di altri committenti. Si riportano in dettaglio una sintesi degli incrementi dei valori delle commesse nell'esercizio e il dettaglio della movimentazione del magazzino per singola commessa:

Progetto	Costi risorse	Altri costi	Viaggi e trasferte	Totale incrementi 2020
DG Porti - Assistenza tecnica annuale	651.316	667.013	1.082	1.319.411
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2017)	5.880			5.880
DG Trasporto stradale - Ferrobonus	127.994	17.702	670	146.366
DG Trasporto stradale - Marebonus	164.278	31.066	-	195.344
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2018)	22.308	30	-	22.338
DG Trasporto stradale - Investimenti (2018)	243.665	62.907	9	306.581
DG Trasporto stradale - Investimenti (2019)	36.904	56.010	-	92.914
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2019)	23.482	56	-	23.538
Bandi Europei e Connecting Europe Facility (CEF)	23.978	1.113	-	25.091
Struttura Tecnica di Missione	109.154	33.008	-	142.162
Supporto e assistenza tecnica MIT - Piano mobilità e trasporti regione Molise	7.308	39.441	-	46.749
Agreement med Enernet MOB	10.886	10.267	-	21.153
Improving maritime transport efficiency and safety in Adriatic	10.873	936	7	11.816
Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea	2.765	936	175	3.876
DG Programmazione - Assistenza tecnica TEN/T - PSA 2	52.149	57.200	2.882	112.231
Totale	1.492.940	977.685	4.825	2.475.450

Dettaglio dei movimenti dei lavori in corso relativi all'esercizio 2020

Progetto	Magazzino iniziale 1.1.2020	Variazioni in aumento	Variazioni in diminuzione	Altre rettifiche	Magazzino finale 31.12.2020
DG Porti - Assistenza tecnica annuale	930.723	1.319.411	(1.037.841)	+107.118	1.319.411
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2016)	24.426	-	+0		24.426
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2017)	256.446	5.880	+0		262.326
DG Trasporto stradale - Ferrobonus	227.598	146.366	+0		373.964
DG Trasporto stradale - Marebonus	261.712	195.344	+0		457.056
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2018)	99.246	22.338	+0		121.584
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2019)			+0		

DG Trasporto stradale - Investimenti (2018)	-	23.538	+0	23.538
DG Trasporto Ferroviario . Norma merci	118.832	306.581	(33.107)	425.413
DG Trasporto stradale - Investimenti (2019)	33.107			-
Bandi Europei e Connecting Europe Facility (CEF)	1.026	92.914		93.940
Struttura Tecnica di Missione	1.037.594	25.091	(418.433)	644.252
Supporto e assistenza tecnica MIT - Piano mobilità e trasporti regione Molise	-	142.162		142.162
Agreement med Enernet MOB	60.725	46.749		107.474
Agreement Charge italia - Croazia	53.622	21.153	(95.185)	74.775
Improving maritime transport efficiency and safety in Adriatic	154.775		(24.094)	59.590
Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea	16.693	11.816		4.415
DG Programmazione - Assistenza tecnica TEN/T - PSA 2	29.365	3.876		33.241
DG Trasporto stradale - Assistenza tecnica al RUP	330.179	112.231		442.410
	15.736		(15.736)	-
Totale	3.651.804	2.475.450	(1.608.660)	+91.382
				4.609.976

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 1.054.758 (€ 742.344 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

	Esigibili entro l'esercizio successivo	Valore nominale totale	Valore netto
Verso clienti	379.404	379.404	379.404
Crediti tributari	86.339	86.339	86.339
Imposte anticipate		52.260	52.260
Verso altri	536.755	536.755	536.755
Totale	1.002.498	1.054.758	1.054.758

Crediti - Distinzione per scadenza

Vengono di seguito riportati i dati relativi alla suddivisione dei crediti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 6 del codice civile:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	276.592	102.812	379.404	379.404	0	0
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	102.597	-16.258	86.339	86.339	0	0

Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	48.262	3.998	52.260			
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	314.893	221.862	536.755	536.755	0	0
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	742.344	312.414	1.054.758	1.002.498	0	0

I crediti al 31 dicembre 2020 mostrano un forte incremento rispetto all'esercizio precedente da imputare principalmente all'incremento dei crediti verso clienti per € 102.812 e dei crediti verso altri per € 221.862.

Si specifica che i crediti verso clienti sono per € 258.975 costituiti da crediti per fatture da emettere e che i crediti verso altri sono principalmente costituiti da crediti per progetti europei, pari ad € 515.564, rendicontati ma ancora da incassare.

I crediti tributari, inclusi quelli per imposte anticipate, sono pari a complessivi € 138.599, di cui € 52.260 per imposte IRES anticipate, sono costituiti € 70.696 dal credito IVA maturato a tutto il 2020 che verrà utilizzato in compensazione e per € 15.643 da un credito IRES per maggiori acconti versati e ritenute d'acconto subite sul conto corrente bancario rispetto alle imposte dovute.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a € 2.207.603 (€ 2.064.137 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	2.063.097	142.507	2.205.604
Denaro e altri valori in cassa	1.040	959	1.999
Totale disponibilità liquide	2.064.137	143.466	2.207.603

Le disponibilità liquide al 31/12/2020 sono depositate su un unico conto corrente aziendale acceso presso la Banca del Fucino di Roma ad eccezione di un piccolo fondo di cassa, pari a € 1.811, in contanti e valori bollati per € 188.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e risconti attivi sono pari a € 21.336 (€ 17.655 nel precedente esercizio).

I movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
--	----------------------------	---------------------------	--------------------------

Risconti attivi	17.655	3.681	21.336
Totale ratei e risconti attivi	17.655	3.681	21.336

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 3.467.926 (€ 3.175.312 nel precedente esercizio).

Il capitale sociale al 31 dicembre 2020, pari a € 1.000.000, è interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da n. 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di € 1 cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'Assemblea del 2 ottobre 2020 ha deliberato di riportare a nuovo l'utile di esercizio conseguito nel 2019.

Nei prospetti riportati di seguito viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio dalle singole poste che compongono il Patrimonio Netto:

	Valore di inizio esercizio	Incrementi
Capitale	1.000.000	0
Riserva legale	200.000	0
Altre riserve		
Utili (perdite) portati a nuovo	1.584.214	391.097
Utile (perdita) dell'esercizio	391.098	0
Totale Patrimonio netto	3.175.312	391.097

	Decrementi	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	0		1.000.000
Riserva legale	0		200.000
Altre riserve			
Utili (perdite) portati a nuovo	0		1.975.311
Utile (perdita) dell'esercizio	391.098	292.615	292.615
Totale Patrimonio netto	391.098	292.615	3.467.926

Ai fini di una migliore intelligibilità delle variazioni del patrimonio netto qui di seguito vengono evidenziate, anche le movimentazioni dell'esercizio precedente con l'indicazione del saldo al 31.12.2018 e la movimentazione relativa all'esercizio 2019:

	Valore di inizio esercizio	Incrementi
Capitale	1.000.000	0

Riserva legale	200.000	0
Altre riserve		
Utili (perdite) portati a nuovo	1.352.178	232.036
Utile (perdita) dell'esercizio	232.036	0
Totale Patrimonio netto	2.784.214	232.036

	Decrementi	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	0		1.000.000
Riserva legale	0		200.000
Altre riserve			
Utili (perdite) portati a nuovo	0		1.584.214
Utile (perdita) dell'esercizio	232.036	391.098	391.098
Totale Patrimonio netto	232.036	391.098	3.175.312

Disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1 numero 7-bis del codice civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dal prospetto sottostante:

	Importo	Possibilità di utilizzazione
Capitale	1.000.000	B
Riserva legale	200.000	A-B
Altre riserve		
Utili portati a nuovo	1.975.311	A-B-C
Totale	3.175.311	
Quota non distribuibile		
Residua quota distribuibile		
Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro		

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 184.879 (€ 172.161 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	172.161	172.161
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	184.879	184.879
Utilizzo nell'esercizio	172.161	172.161

Totale variazioni	12.718	12.718
Valore di fine esercizio	184.879	184.879

Quanto iscritto come fondo oneri futuri è relativo all'ammontare delle retribuzioni variabili da riconoscere ai dipendenti maturate nell'esercizio e per le quali a partire dal 2017, al fine di ottemperare agli adempimenti di cui all'art. 19 comma 5 del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica, sono mutati gli obiettivi, con un 30% collegato al rispetto delle misure dettate per il contenimento dell'incidenza dei costi operativi sul valore della produzione. Tale componente variabile potrà essere riconosciuta solo in sede di approvazione del bilancio e dopo la verifica da parte del Collegio Sindacale.

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

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 347.745 (€ 292.648 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	292.648
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	58.909
Utilizzo nell'esercizio	3.812
Totale variazioni	55.097
Valore di fine esercizio	347.745

La voce accoglie l'indennità di fine rapporto maturata al 31 dicembre 2020 dall'unico dirigente della Società e dai dipendenti. L'utilizzo è pari a quanto versato come imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR e quanto liquidato ai dipendenti che hanno interrotto il loro rapporto di lavoro con la società.

DEBITI

Debiti - Distinzione per scadenza

Qui di seguito vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 6 del codice civile:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Debiti verso fornitori	345.444	-20.145	325.299	325.299	0
Debiti tributari	120.959	-41.638	79.321	79.321	0
Debiti verso istituti di	37.635	32.682	70.317	70.317	0

previdenza e di sicurezza sociale					
Altri debiti	2.319.807	1.133.489	3.453.296	3.215.947	237.349
Totale debiti	2.823.845	1.104.388	3.928.233	3.690.884	237.349

Di seguito si fornisce un breve commento delle voci.

Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori, che si riferiscono a costi di gestione, sono tutti esigibili entro l'esercizio successivo. Sono costituiti da debiti per € 250.316, al netto di note di credito da ricevere per € 11.636, e da debiti per fatture da ricevere per € 74.983.

Debiti tributari

L'importo è composto da debiti per ritenute alla fonte verso dipendenti, collaboratori e professionisti, pari a € 48.003, ritenute che sono state tutte versate nel mese di gennaio 2021, dall'IVA in sospensione sulle fatture emesse al Ministero delle Infrastrutture, non ancora incassate, per € 17.987, e dal debito per l'IRAP di competenza, al netto degli acconti versati per € 13.332.

Debiti verso Istituti di previdenza e della sicurezza sociale

Tutti i debiti verso gli enti assistenziali, previdenziali ed assicurativi sono stati saldati nel mese di gennaio 2021 ad eccezione dell'Inail versata a febbraio.

Altri debiti

Si fornisce il dettaglio:

	2020	2019	inc/decr
Debiti verso dipendenti e collaboratori	167.261	139.145	28.116
Debiti verso Amministratori e Sindaci	49.256	50.160	-904
Debiti V/Min.infrastrutt. per anticipo	237.349	237.349	0
Debiti V/Min.infrastrutt. per acconti ricevuti	203.355	203.355	0
Debiti V/Min.infrastrutt. e Demanio per affitto	350.100	282.554	67.546
Finanziamento Agevolato per Ricerca	0	27.471	-27.471
Debiti diversi	2.445.974	1.379.773	1.066.201
Totale	3.453.295	2.319.807	1.133.488

I debiti verso i dipendenti ed i collaboratori riguardano l'accertamento, al 31 dicembre 2020, dei costi per competenze differite, pari ad € 157.431, e, per la differenza, da compensi a collaboratori per € 9.830.

Il debito verso Amministratori e Sindaci è per € 34.209 costituito da trattenute corrispondenti ad un quinto della retribuzione spettante al precedente Amministratore Unico per le prestazioni rese come da ordinanza della Corte dei Conti notificata alla società il 31 ottobre 2019. Tale somma rimarrà vincolata fino a diversa comunicazione.

Il debito per anticipi ricevuti dal Ministero delle Infrastrutture è rappresentato dall'anticipo contrattuale pari al 15% del valore totale, concesso ex art. 3, paragrafo 2, comma 4 della Convenzione Quadro stipulata con lo stesso Ministero in data 5 agosto 2004, al netto di quanto utilizzato in esercizi pregressi a seguito delle attività svolte dalla società. La posta non è variata nell'esercizio.

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

Il debito verso il Ministero e Demanio per l'affitto è, per € 150.000, pari a quanto stimato come dovuto per il

2020 come importo da riconoscere al Demanio e, per € 200.100, a quanto residua da versare, sempre al Demanio, per gli anni 2015/2018 ed i primi tre mesi del 2019 sulla base di un accordo di rateizzazione perfezionatosi lo scorso esercizio.

La voce debiti diversi esposta in tabella è, infine, principalmente costituita da acconti ricevuti in relazione ai progetti commentati nella voce "Rimanenze". L'importo complessivo degli acconti ricevuti è pari ad € 2.440.058.

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

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 1.167 (€ 31.482 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	1.475	-308	1.167
Risconti passivi	30.007	-30.007	0
Totale ratei e risconti passivi	31.482	-30.315	1.167

La voce risconti passivi è relativa ai ratei di interessi maturati ma non ancora pagati per la rateizzazione del debito nei confronti del Demanio.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione, alimentato dalle attività previste negli atti convenzionali firmati con il M.I.M.S. e dai compensi derivanti dai progetti comunitari aggiudicati, ammonta a € 3.177.007 con un incremento rispetto al precedente esercizio di € 30.795.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e prestazioni, pari ad € 2.132.945 riflettono i lavori liquidati in via definitiva nell'esercizio e risultano costituiti per € 1.595.233 dai corrispettivi liquidati dal Ministero delle Infrastrutture e per € 537.712 da corrispettivi liquidati e/o riconosciuti in relazione ai progetti europei.

Variazione delle rimanenze e altri ricavi e proventi

In relazione alla "Variazione di lavori in corso su ordinazione" si rimanda a quanto già commentato in precedenza in sede di illustrazione della voce "Rimanenze".

Gli "Altri ricavi e proventi" includono per € 153 il contributo a copertura degli interessi passivi, erogato in anni passati, di competenza 2020 su un finanziamento agevolato per la ricerca aggiudicata dal MIUR che si è chiuso nel corso del presente esercizio. L'incremento è da imputare alla riclassifica in detta voce delle

sopravvenienze attive registrate nell'esercizio.

COSTI DELLA PRODUZIONE

Spese per servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 1.106.837 (€ 1.225.599 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Descrizione	2020	2019
Collaborazioni	115.274	92.188
Prestazioni servizi tecnici, amministrativi e legali	234.783	235.968
Spese per ricerca, addestramento e formazione personale	30.000	0
Compensi amministratori e sindaci	129.724	132.584
Spese di rappresentanza	0	0
Spese di comunicazione	45.125	39.492
Spese di viaggio e di trasporto	7.543	102.585
Altri costi	544.388	622.782
Totale	1.106.837	1.225.599

Nella voce "Prestazione servizi tecnici, amministrativi e legali" sono stati esposti i costi relativi ai servizi tecnici affidati a società od a professionisti esterni che hanno cooperato con la Società nello svolgimento delle attività previste dalle convenzioni stipulate con il Ministero, il costo per i servizi amministrativi, contabili e fiscali, le spese per la tenuta paghe e le spese per assistenza legale e notarile. Detta voce include anche il costo della revisione del bilancio.

La voce "compensi Amministratori e Sindaci" è composta per € 116.224 dal compenso determinato dall'Assemblea per l'Amministratore Unico e, per € 13.500, dai compensi per il Collegio sindacale.

Sia per il costo della revisione, di cui si è detto in precedenza, sia per i compensi a sindaci ed amministratori si rinvia alle tabelle in calce alla presente nel paragrafo dedicato alle "Altre Informazioni".

La voce "Spese di viaggio e di trasporto" è relativa a costi per viaggi e soggiorni di dipendenti e amministratori. La fortissima diminuzione è correlata alle restrizioni che ci sono state nell'anno 2020 per l'emergenza da pandemia Covid.

La voce "altri costi" comprende essenzialmente tutte le spese per i servizi che ci sono stati resi per ottemperare alle convenzioni in essere con il Ministero delle Infrastrutture ed i Progetti europei nonché alcune spese generali quali le spese per utenze e poste telefoniche (€ 13.002), le spese per assicurazioni (€ 14.746), le spese per i buoni pasto (€ 2.589) nonché altri costi per servizi bancari e servizi per la gestione corrente.

Spese per godimento beni di terzi

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 220.195 (€ 104.662 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Descrizione	2019	2019
Affitti e spese condominiali	217.215	100.482
Noleggio attrezzature e manutenzioni	2.980	4.180

	Totale	220.195	104.662
--	---------------	----------------	----------------

La voce affitti e spese condominiali è pari al costo della sede preso il Ministero delle Infrastrutture di cui si è detto a commento della voce altri debiti. Il maggior costo è da correlarsi all'incremento dei locali messi a disposizione della nostra struttura e per i quali è già stata stipulata una nuova convenzione con il M.I.M.S. per i servizi per gli anni 2020-2026 mentre con il Demanio, più volte sollecitato, non si è ancora riusciti a stabilire l'importo dovuto e pertanto si è dovuto stimare prudenzialmente l'importo.

Le spese per noleggio attrezzature si riferiscono al contratto di noleggio di macchinari per la fotocoproduzione.

Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 47.402 (€ 14.145 nel precedente esercizio).

L'incremento rispetto al precedente esercizio è da imputare alla riclassifica in detta voce delle sopravvenienze passive registrate nell'esercizio.

Proventi e oneri finanziari

L'importo tra i proventi è pari a quanto maturato a titolo di interessi sul conto corrente acceso presso la Banca del Fucino mentre gli oneri finanziari sono costituiti dagli interessi dovuti alla rateizzazione del debito nei confronti del Demanio come commentato in precedenza.

RICAVI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 13 del codice civile, si evidenzia che non vi sono stati nell'esercizio ricavi di entità o incidenza eccezionali.

COSTI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 13 del codice civile, si evidenzia che non vi sono stati nell'esercizio costi di entità o incidenza eccezionali.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	Imposte correnti	Imposte relative a esercizi precedenti	Imposte differite	Imposte anticipate	Proventi (oneri) da adesione al regime consolidato fiscale/trasparenza fiscale
IRES	121.285	854	0	3.998	
IRAP	27.489	-5.197	0	0	
Totale	148.774	-4.343	0	3.998	0

Le imposte imputate al conto economico sono calcolate in base alle vigenti normative sul reddito imponibile. L'IRES dell'esercizio ha risentito positivamente dell'effetto della c.d. ACE che premia le società che, nel corso degli ultimi esercizi, si sono ricapitalizzate grazie alla attribuzione a riserve patrimoniali degli utili conseguiti e delle deduzioni IRAP. A fronte di una aliquota effettiva teorica IRES del 24% la Società nell'esercizio, presenta una aliquota effettiva pari a circa il 27% dovuta sostanzialmente all'indeducibilità di alcune sopravvenienze passive e della svalutazione prudenziale di un credito verso fornitore fallito.

Si specifica inoltre che la società ha beneficiato, ai fini IRAP, delle agevolazioni concesse alle imprese a causa della pandemia grazie alle quali non ha versato il saldo a debito che era stato iscritto in bilancio lo scorso esercizio per € 5.187 ed il primo acconto dovuto per € 14.157.

Nel rispetto dei principi di valutazione adottati, si è proceduto a conteggiare, sulla base delle aliquote in vigore al momento in cui le differenze temporanee si riverseranno, la fiscalità differita. Le aliquote utilizzate sono state il 24% per l'IRES e il 4,82% per l'IRAP.

L'iscrizione della fiscalità differita è avvenuta come segue:

- compensi amministratori non pagati per € 5.626
- quanto accantonato a fondo rischi per i premi a dipendenti per € 44.371.

Per entrambe le voci l'importo si riferisce alla sola Ires.

Nel conto economico alla voce "20 - imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate" sono rilevate le imposte di competenza dell'esercizio rappresentate da imposte correnti per € 157.578, da imposte anticipate IRES per € 3.998 e dalle imposte riferite all'esercizio precedente derivanti da differenziali di imposte derivanti dalle dichiarazioni presentate rispetto alla stima che era stata effettuata in sede di predisposizione del bilancio 2019.

ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'occupazione

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti il personale, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 15 del codice civile:

	Numero medio
Dirigenti	1
Quadri	3
Impiegati	19
Totale Dipendenti	23

A tale riguardo si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla gestione nel paragrafo dedicato alla struttura organizzativa evidenziando che la tabella di cui sopra rappresenta la media dei dipendenti.

Compensi agli organi sociali

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti gli amministratori ed i sindaci, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 16 del codice civile:

	Amministratori	Sindaci
Compensi	116.223	13.500
Anticipazioni	0	0
Crediti	0	0
Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate	0	0

Compensi al revisore legale ovvero alla società di revisione

Qui di seguito vengono riportate le informazioni concernenti i compensi al revisore legale ovvero alla società di revisione ai sensi dell'art. 2427 comma 1 numero 16 bis del codice civile:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	19.500
Altri servizi di verifica svolti	0
Servizi di consulenza fiscale	0
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	0
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	19.500

Categorie di azioni emesse dalla società

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1 numero 17 del codice civile relativamente ai dati sulle azioni che compongono il capitale della società, al numero ed al valore nominale delle azioni sottoscritte nell'esercizio sono state fornite a commento del "Patrimonio Netto"

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 9 del codice civile, si specifica che la Società non ha impegni e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale. Nel corso dell'esercizio precedente ha rilasciato due polizze fidejussorie assicurative a favore dell'Agenzia del Demanio. Una prima di € 17.820 con scadenza il 12/7/2024 per la concessione degli uffici presso il M.I.M.S. ed una seconda di ammontare pari ad € 267.824, sempre con scadenza il 12/7/2024, a fronte del piano di rateizzazione di cui si è detto in precedenza.

Informazioni su patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare

Non vi sono patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare, ai sensi degli artt. 2447 bis e 2447 decies del codice civile.

Operazioni con parti correlate

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-bis del codice civile si specifica che non vi sono operazioni con parti correlate ad eccezione dei rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e riepilogato nella sottostante tabella:

Rapporti con parti correlate	M.I.M.S.	Demanio
Crediti	379.403	0
Debiti	1.645.591	350.100
Costi	48.059	169.156
Ricavi	1.595.233	0

Accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

Non vi sono informazioni concernenti la natura e l'obiettivo economico di accordi non risultanti dallo stato patrimoniale da fornire ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-ter del codice civile.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

A fronte dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 che ha colpito il Paese a partire dal mese di marzo 2020, RAM ha comunque sempre garantito la piena continuità operativa ed aziendale. In linea con le disposizioni delle autorità governative e sempre di concerto con il Ministero ospitante, la Società ha dato luogo a tutti gli interventi opportuni e necessari per contenere il rischio di contagio, in particolare attivando la modalità di lavoro agile per i propri dipendenti ai sensi di quanto previsto dall'art. 87 del DPCM del 17 marzo 2020. Si da conto che in data 17 maggio 2021 ha aggiornato il proprio Protocollo interno di sicurezza ed, inoltre, che non vi sono stati casi tra i dipendenti riconducibili all'ambiente di lavoro

Non vi sono ulteriori elementi e fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio che devono essere comunicati ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-quater del codice civile. Al riguardo si rimanda comunque alle informazioni di carattere generale riportate nella relazione sulla gestione.

Strumenti finanziari derivati

La Società non ha attivato nell'esercizio o in esercizi precedenti strumenti finanziari derivati per i quali vi sia necessità di riportate le informazioni richieste dell'art. 2427 bis, comma 1, punto 1 del codice civile:

Informazioni sulle società o enti che esercitano attività di direzione e coordinamento - art. 2497 bis del Codice Civile

La Società non è soggetta a direzione o coordinamento da parte di società o enti.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

In adempimento a quanto previsto dall'art. 2435 - bis, comma 7 del codice civile, si forniscono le informazioni richieste dall'art.2428, comma 3, numeri 3) e 4) c.c..

La Società non ha azioni proprie e azioni o quote di società controllanti possedute, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, e nell'esercizio non ha acquisito o alienato azioni proprie e di società controllanti anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, della Legge 4 agosto 124, così come riformulato dall'art 35 D.L. 34/2019 convertito in legge n 58/19, le imprese che svolgono le attività di cui all'art. 2195 c.c. devono indicare a partire dal bilancio 2018 in nota integrativa "gli importi e le informazioni relativi a sovvenzioni, sussidi,

vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria, agli stessi erogati dalle pubbliche amministrazioni".

Ai sensi del decreto 34/2020, il c.d. decreto rilancio, la società non ha versato il saldo IRAP che era dovuto ed iscritto in bilancio 2019 per € 5.187 ed il primo acconto IRAP per € 14.157.

Si specifica, inoltre, che sono state effettuate prestazioni di servizi, pagate dalle pubbliche amministrazioni a fronte dell'emissione di fattura ed incassati importi per progetti comunitari a fronte di aggiudicazioni di bandi di gara. La tabella sottostante viene pertanto fornita anche ai sensi del D.Lgs. 33/13 che richiede di indicare tutti gli importi incassati erogati dalle PA.

Soggetto erogante	Importo	Oggetto
MIMS	2.197.676,76	Fatture emesse ed incassate per spettanze per servizi svolti per il MIMS sulla base di specifici atti convenzionali stipulati
MEF - IGRUE	30.000,00	Rendicontazioni per servizi svolti per il MIMS sulla base di specifici atti convenzionali stipulati
MEF - IGRUE	170.859,54	Progetti comunitari aggiudicati a bando di gara anche in qualità di implementing body
Regione Veneto / Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale	442.308,93 (di cui 10.130 erogati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale a titolo di rimborso)	Progetti comunitari aggiudicati sul bando Interreg Italia-Croazia. L'importo totale incassato è per € 26.458,86 di competenza RAM mentre € 353.601,76 è di competenza di altri partners del Progetto di cui RAM è capofila. Nel 2020 è stata pagata ai partners una somma totale di € 88.707,17; la restante quota sarà distribuita nel corso del 2021
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	€ 23.880,62	Quota Progetto PROMARES
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale	€ 19.331,21	Quota Progetto INTESA

Destinazione del risultato d'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-septies del codice civile, si propone il riporto a nuovo dell'utile d'esercizio.

L'organo amministrativo

D'AGOSTINO ZENO

Dichiarazione di conformità

Il sottoscritto Morrone Massimo, nato a Roma il 13/02/1969, consapevole delle responsabilità penali previste ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 445/2000 in caso di falsa o mendace dichiarazione resa ai sensi dell'art. 47 del medesimo decreto, dichiara che il presente documento e' conforme all'originale depositato

presso la società.



Firmato digitalmente da:

D'AGOSTINO ZENO

Firmato il 11/06/2021 16:33

Seriale Certificato: 475605

Valido dal 28/05/2021 al
28/05/2024

InfoCamere Qualified Electronic
Signature CA