

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

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2019



Azionista Unico: Ministero dell'Economia e delle Finanze

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

AMMINISTRATORE UNICO

Ennio CASCETTA

COLLEGIO SINDACALE¹

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

CONSIGLIERE DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO

Titolare	Francesco VITIELLO
Sostituto	Fedor MELATTI ²

RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA

Francesco BENEVOLO

ORGANISMO DI VIGILANZA³

Andrea LO GAGLIO

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Francesco BENEVOLO

SOCIETA' INCARICATA DELLA REVISIONE LEGALE DEI CONTI⁴

KPMG S.p.A.

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

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

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

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

INDICE

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

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 MIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in coerenza con i documenti di programmazione europea.

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

Il capitale sociale al 31 dicembre 2019 è pari a Euro 1.000.000 interamente sottoscritto e versato. Risulta costituito da n° 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1 cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dal punto di vista gestionale la Società si è continuata ad ispirare ad un criterio di massima prudenza ai fini del contenimento dei costi, l'equilibrio tra costi e ricavi rimanendo come di consueto un obiettivo prioritario della gestione, e nel pieno rispetto delle previsioni contenute nel budget e nel preconsuntivo approvati dall'Organo Amministrativo, rispettivamente, nei mesi di marzo e luglio dell'anno 2019.

2. Lo scenario di riferimento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. I rapporti con la committenza

I rapporti con la committenza - rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso gli atti convenzionali stipulati e dalle strutture comunitarie di riferimento per i progetti condotti - sono stati caratterizzati anche nel 2019 da un'assidua e fattiva collaborazione con tutte le strutture interessate, con particolare riferimento alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e

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

4. La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario

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



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

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

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

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

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

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

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



Settore/Inquadramento	Dirigente	Quadro	I livello	II livello	III livello	IV livello	Totale al 31/12	Note
Direttore Operativo	1						1	
Rel. Istituzionali								
Incentivi intermodalità		1	1	3	1		5	III livello fino al 15/11 (dimissioni)
Porti e Logistica		1		1	1+1		2	determinato II liv fino al 11/05/2019 (dimissioni) determinato III liv dal 21/1/2019 al 8/12/2019 (dimissioni)
Programm. UE e nazionali		1		2	1		4	
Progetti UE e nazionali				1			1	
Progetto Albo				1+1	1		1+2	determinato 24 mesi III liv assunto 1/3/2019* determinato 15 mesi II liv assunto il 27/11/2019*
Segreteria e Comunicazione			1		1	1	1	IV livello deter.to termina 18/12/19 III liv determinato sostituzione maternità dal 02/01 al 31/10
Amministrazione e Finanza								
Aff. Generali Legali			1				1	
TOTALE	1	3	3	7+2	3+3	1	16+2	

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

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

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



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



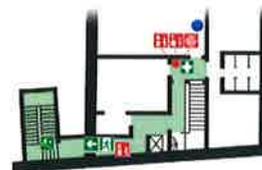
Le attività di adeguamento alla normativa sulla **privacy** (Regolamento Ue 2016-679, noto come GDPR) sono state svolte con il supporto di uno Studio legale specializzato in materia, scelto a partire dal 2018, sulla base di riconoscibile e comprovata esperienza. Tale Studio, che ricopre anche il ruolo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

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

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

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

Gli aspetti legati alla sicurezza, tenendo conto delle prescrizioni in materia di "**Tutela della Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro**" di cui al D. Lgs. n. 81/08, sono sempre curati con attenzione. L'attuale sede, ubicata nei locali del Ministero, favorisce il rispetto della suddetta normativa e consente anche ai dipendenti della Società di partecipare a corsi di formazione, nonché a test pratici, come le **prove d'esodo organizzate dal Ministero** stesso.



5. Le principali attività societarie

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

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

A) Assistenza tecnica ed operativa al MIT per il monitoraggio delle politiche euromediterranee

A.1) Politiche euromediterranee

A.1.1) Iniziative promosse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. supporto ai lavori del TCC, in affiancamento al MIT, con finalità di segreteria tecnica, raccolta contributi, produzione di sintesi, supporto specialistico per il perfezionamento delle metodologie di valutazione dei progetti;

2. supporto ed assistenza ai Tavoli locali ALI per l'aggiornamento di ciascun Documento strategico di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata, anche in funzione delle attività richieste dal Tavolo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Il progetto "INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System: Removal of physical bottlenecks on the Northern Italy Waterway System to reach the standards of the inland waterways class V", si inserisce nel più ampio progetto di completamento (Global Project) del sistema idroviario del Nord Italia e comprende una serie di interventi necessari sul fiume Po e i corsi d'acqua collegati. Il progetto costituisce una componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica del Nord Italia. L'azione si fonda su precedenti studi e lavori condotti sul fiume Po nell'ambito del programma TEN-T 2007-2013 e mira alla rimozione delle strozzature fisiche sul fiume Po e il canale Boicelli per elevare la navigabilità agli standard della classe V della navigazione interna. Questi lavori si concentrano a monte e a valle del fiume Po (rispettivamente conca di canalizzazione presso Isola Serafini a Piacenza e canale Boicelli in prossimità del delta del Po). Nel corso del 2019 RAM ha proseguito l'attività di management finanziario del progetto, ed ha supportato il coordinatore, AIPO, negli adempimenti amministrativi e di reporting tecnico e finanziario verso l'Agenzia esecutiva INEA e nella fase di sottomissione alla stessa agenzia INEA di una richiesta di amendment al Grant Agreement, al fine di ottenere un'estensione dei tempi di completamento dell'azione.



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

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

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

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



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



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

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

Igoumenitsa;

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

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

*** URSA MAJOR *neo*

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) Altre Attività

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

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

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

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

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

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

* * *

B) Attività di promozione e comunicazione istituzionale

B) Attività di promozione e comunicazione istituzionale

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

Proprio per rendere capillare la diffusione delle informazioni, anche nell'annualità 2019, sono stati utilizzati diversi strumenti di comunicazione: dalla stampa ai convegni, dai video al portale web ai social network. Un lavoro che necessariamente si è svolto in sinergia con tutti



i settori aziendali interessati dai vari progetti, sia europei che nazionali, di cui RAM è, come detto, partner o implementing body.

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

SL

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

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

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

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

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

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



A livello di comunicazione interna aziendale, al fine di promuovere una cultura della



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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INCENTIVO FERROBONUS

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

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

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

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

INCENTIVO MAREBONUS

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

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

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

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

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

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

INCENTIVO NORMA MERCI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

6. Il risultato dell'esercizio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$\begin{aligned}
 \frac{1.459.261}{2.028.236} &\leq \frac{1.184.748}{1.583.037} - \frac{1.184.748}{1.583.037} \times \left[0,0025 + \frac{(2.208.236 - 1.583.037)}{0,1} \times 0,0025 \right] = \\
 &= 0,7195 \leq 0,7484 - 0,7484 \times \left[0,0025 + \frac{0,2812}{0,1} \times 0,0025 \right] = \\
 &= 0,7195 \leq 0,7484 - 0,7484 \times 0,0095 = \\
 &= 0,7195 \leq 0,7413
 \end{aligned}$$

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

Infine, si sottolinea che:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. La prevedibile evoluzione della gestione

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

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

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

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

10. Rapporti con le parti correlate

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

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

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

11. Fattori di rischio

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

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

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

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

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

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

12. Attività di ricerca e sviluppo

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

13. Altre informazioni

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

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

14. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

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

L'Amministratore Unico

Ennio Cascetta

