

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XVIII LEGISLATURA

---

Doc. XV  
n. 261

## RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

### AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo  
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

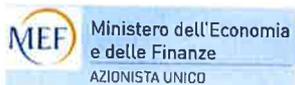
RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE PER LA LOGISTICA,  
LE INFRASTRUTTURE ED I TRASPORTI Spa

(Esercizio 2018)

---

Comunicata alla Presidenza il 21 febbraio 2020

---



**RAM** Sp.a.  
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2018



*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 SINDACALE**

---

Presidente	Giovanni LOGOTETO
Sindaci Effettivi	Elisabetta Anna CASTELLI
	Sergio MARTONE
Sindaci Supplenti	Domenico PATRIZI
	Alessandra VASALE

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

---

Titolare	Piero Carlo FLOREANI <sup>1</sup>
Sostituto	Dario PROVVIDERA

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

---

Francesco BENEVOLO

**ORGANISMO DI VIGILANZA**

---

Elena GIUFFRE'

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

---

Francesco BENEVOLO

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

---

Deloitte & Touche S.p.A.

---

<sup>1</sup> A decorrere dal 1° gennaio 2019 le funzioni di Delegato titolare al controllo sulla gestione finanziaria della Società sono state assegnate al Consigliere Francesco Vitiello.

---

**INDICE**

<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>pag.</b>	<b>4</b>
<b>1.</b> <i>Il quadro operativo generale</i>	"	5
<b>2.</b> <i>Lo scenario di riferimento</i>	"	10
<b>3.</b> <i>I rapporti con la committenza</i>	"	14
<b>4.</b> <i>La struttura organizzativa e gli strumenti di governo societario</i>	"	14
<b>5.</b> <i>Le principali attività societarie</i>	"	17
<b>6.</b> <i>Il risultato dell'esercizio</i>	"	39
<b>7.</b> <i>Adempimenti relativi al D. Lgs. n. 175/2016</i>	...."	40
<b>8.</b> <i>I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	"	42
<b>9.</b> <i>La prevedibile evoluzione della gestione</i>	"	42
<b>10.</b> <i>Rapporti con le parti correlate</i>	"	43
<b>11.</b> <i>Fattori di rischio</i>	"	43
<b>12.</b> <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>	"	44
<b>13.</b> <i>Altre informazioni</i>	"	44
<b>14.</b> <i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	"	44

## **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 2018 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.

Come noto, l'Assemblea del 15 giugno 2017 ha nominato per un triennio il nuovo 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 2018, presentato dallo scrivente, riguarda, quindi, il primo esercizio in cui la responsabilità della gestione è stata affidata interamente all'attuale Organo Amministrativo e la Società ha operato sulla base delle nuove funzioni affidate dall'Azionista.

In conformità a quanto prescritto dall'ultimo comma dell'Art. 2364 del Codice Civile, si segnala nella presente Relazione che, con Determinazione dell'Amministratore Unico n.

10/2019, Prot. n. 811 del 27 febbraio 2019, si è deliberato di ricorrere al maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, consentito dall'Art. 2364 del Codice Civile e dall'Art. 10 comma 2 dello Statuto societario, per l'approvazione del Bilancio per l'anno 2018, in considerazione delle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società determinate dalla più corretta stima dei ricavi societari, dall'introduzione della fatturazione elettronica e dalle novità introdotte dalla Legge 124/17l.

Più in dettaglio, vista la comunicazione "Considerazioni sul Bilancio 2018 e tempi per la sua predisposizione" inviata dallo Studio Associato Dottori Commercialisti Cempella e Rodinò del 4 febbraio 2019, Prot. RAM n. 653 del 12 febbraio 2019, con cui il predetto Studio, incaricato dalla RAM per la tenuta delle scritture contabili e la predisposizione del Bilancio societario, suggerisce motivatamente di predisporre il Bilancio per l'anno 2018 avvalendosi del maggior tempo possibile al fine di poter assolvere compiutamente a particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società, visto quanto disposto dai citati Artt. 2364 del Codice Civile e Art. 10 comma 2 dello Statuto societario, ritenute condivisibili le motivazioni addotte dallo Studio Associato Dottori Commercialisti Cempella e Rodinò nella sopracitata comunicazione, è stato deciso di posticipare l'approvazione del presente Bilancio.

In particolare, tra le motivazioni, specifico riferimento trova quanto anche ribadito dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti in relazione alla richiesta del legislatore dell'Art. 1, commi 125-129, della legge 124/2017, il quale richiede alle imprese che ricevono sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti a queste equiparati di pubblicare tali importi quando l'ammontare complessivo non sia inferiore a 10.000 euro nella nota integrativa del bilancio di esercizio e, se predisposto, nella nota integrativa del bilancio consolidato; ciò, infatti, ha creato non poche apprensioni alle società, giustificate anche dal fatto che il mancato assolvimento dell'obbligo comporta una sanzione restitutoria. Il breve tempo a disposizione e la possibilità che venissero divulgati nuovi documenti di prassi sui temi, hanno secondo il Consiglio Nazionale reso evidente agli operatori come il tempo previsto per poter approvare il bilancio nelle scadenze dettate dal codice civile potesse non essere sufficiente per poter organizzare e stimare in maniera adeguata l'impatto derivante dall'applicazione delle norme in esame.

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

\* \* \*

L'esercizio 2018, 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, pur risentendo inevitabilmente dei mutamenti intervenuti nel corso dell'anno nella *governance* e nell'organizzazione del Ministero di riferimento.

Più in dettaglio, si ricorda che domenica 4 marzo 2018 si sono tenute le elezioni politiche italiane per il rinnovo dei due rami del Parlamento, che hanno seguito lo scioglimento delle Camere, avvenuto per decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2017, con conseguente avvio del regime di ordinaria amministrazione per le attività del Governo. Inoltre, i risultati elettorali hanno decretato la modifica della compagine di Governo e l'insediamento, a partire dal mese di giugno 2018, del nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On.le Danilo Toninelli.

A fronte di tali accadimenti, il primo semestre dell'anno è stato dunque caratterizzato dalla prosecuzione degli impegni precedentemente assunti, in un'ottica di progressivo rallentamento delle attività istituzionali ministeriali, come detto condizionate dall'imminenza del ciclo elettorale. Sulle attività svolte nel secondo semestre, parimenti, si è esercitata una certa influenza derivante dalle modifiche progressivamente intervenute nell'individuazione delle priorità politico-strategiche e dei principali referenti ministeriali, nonché nell'organizzazione stessa del Ministero.

Più in dettaglio, nel corso dei primi mesi dell'anno, dunque, si è proseguito a lavorare alle diverse iniziative previste dal programma "Connettere l'Italia" mentre, dopo una fase di leggera stasi intercorsa nel periodo estivo, a partire dal mese di settembre la RAM ha ripreso lo sviluppo delle proprie attività, sempre maggiormente coinvolta dal Ministero sia nell'ambito di iniziative più strategiche di carattere generale che di progetti operativi di assistenza tecnica.

In sintesi si possono evidenziare i seguenti punti:

- l'entrata in vigore, il 1° gennaio 2018, della nuova disposizione organizzativa e funzionale interna, che, in linea con le nuove funzioni statutarie deliberate dall'Azionista e con l'evoluzione delle attività, ha riformato la struttura organizzativa prevedendo anche la creazione di due nuovi settori "Porti e Logistica" e "Relazioni istituzionali". Conseguentemente, nel corso dell'anno, si è proceduto anche a consolidare i gruppi di lavoro con alcune assunzioni a tempo determinato e progressioni di carriera, provvedendosi anche alla stipula con le organizzazioni datoriale e sindacale di un accordo contrattuale di secondo livello nel mese di dicembre 2018;

- la stipula, il 18 gennaio 2018, dell'Atto Attuativo (e stipula, il 12 luglio 2018, di apposito Atto Aggiuntivo), 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 2018 per 1.400.000 Euro;
- l'emanazione della Direttiva del Ministero n. 192, del 13 aprile 2018, inerente al programma delle attività della Società per il periodo 2018-2020, ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto sociale;
- la stipula, il 25 ottobre 2018 (con scadenza il 31 dicembre 2019) con la Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'Intermodalità di due ulteriori Atti attuativi dell'Accordo di servizio con il Ministero del 31 marzo 2017, per la gestione operativa di incentivi al comparto dell'autotrasporto, con copertura finanziaria a valere sulle risorse stanziare per gli incentivi oggetto degli atti medesimi;
- la stipula, il 6 dicembre 2018, con il MIT – Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'Autotrasporto di cose per conto di terzi, di una Convenzione di durata pari a 24 mesi per un importo massimo di € 2.397.250,00 (Iva esclusa) 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 data 28 dicembre 2018 è stato sottoscritto un Atto Aggiuntivo alla suddetta Convenzione, per un importo massimo che il Comitato corrisponderà a RAM nel periodo, pari a ulteriori € 1.790.000,00 (Iva esclusa);
- la stipula, il 6 dicembre 2018, con la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali di una Convenzione annuale per Assistenza Tecnica ai lavori del PON/ALI, del valore di € 175.000 (Iva esclusa);
- la stipula, il 18 dicembre 2018, con la Direzione Generale per le Infrastrutture e il Trasporto Ferroviario di una Convenzione di durata triennale per la gestione operativa dell'incentivo «norma merci», per un valore complessivo pari ad € 154.760,00 (Iva esclusa).

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 – Connecting Europe Facility 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.

Inoltre, la RAM ha proseguito le attività a supporto della Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del MIT per l'assistenza tecnica sui Corridoi TEN/T, ai sensi del Grant Agreement (GA) n° INEA/CEF/TRAN/M2016/PSA16 relativo all'azione denominata "Enhancing the participation and the implementation of TEN-T Core Network Corridors" – 2016-PSA-IT, sottoscritto in data 6 ottobre 2017 e che dispiega la sua efficacia dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2020.

In conclusione, pertanto, grazie all'ulteriore consolidamento del ruolo, dell'organizzazione aziendale e delle linee di attività rispetto a quanto già avviato negli anni precedenti, il 2018 si è caratterizzato come importante anno di maturazione e rafforzamento della Società, grazie all'impegno profuso dai vertici e da tutti i dipendenti della RAM, così da impostare le basi per una sempre più efficace ed efficiente gestione per i prossimi anni in affiancamento alle strutture del MIT.

Il risultato di esercizio per l'anno 2018 (un utile pari a Euro 232.036) riflette gli effetti di questo ingente 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 di 2 milioni di Euro garantita dal Ministero delle Infrastrutture a valere sull'Accordo di servizio triennale (aumentata, quindi, per gli anni 2019 e 2020 rispetto agli anni passati), gli attuali progetti europei in corso, gli atti convenzionali per la gestione operativa degli incentivi all'autotrasporto e per le ulteriori attività di assistenza tecnica svolte dalla RAM a supporto del Ministero, garantiscono la copertura dei costi aziendali sino a tutto l'anno 2019, come anche confermato dal Budget per l'esercizio 2019 approvato con Determinazione n. 14/2019, Prot. n. 939, del 29 marzo 2019. La gestione operativa degli incentivi Marebonus e Ferrobonus, la Convenzione siglata con l'Albo dell'Autotrasporto, la convenzione con il Ministero per l'assistenza tecnica sui corridoi TEN/T, nonché alcuni progetti comunitari in corso, lasciano prevedere anche per i successivi anni una soddisfacente copertura dei costi aziendali.

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 2018.

## 2. Lo scenario di riferimento

L'intero comparto dei trasporti, nel 2018, ha proseguito nella sua fase di modernizzazione con il principale obiettivo istituzionale di rendere il territorio più accessibile, impiegando trasporti sostenibili e reti logistiche integrate tra loro. In questo contesto, un ruolo di protagonismo è stato certamente esercitato dal trasporto marittimo.

Per quanto riguarda i sistemi di integrazione modale e intermodale, poi, coprotagoniste di questo importante progetto di mobilità sostenibile sono le 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.

La congiuntura economica internazionale, peggiorata a partire dal secondo semestre del 2018 e resa problematica dal rallentamento del PIL cinese ed europeo, le tensioni tariffarie e commerciali che hanno avuto un impatto sull'interscambio globale di merci e lo specifico andamento economico nazionale che ha visto il PIL crescere di solo lo 0,9% nel corso del 2018, sono tutti fattori che hanno contribuito ad una performance del trasporto marittimo italiano che si stima in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente (-0,2%) ma che comunque, per quel che concerne il comparto cargo, è cresciuto del 8,9% dal 2014, passando da 460 Mln ad oltre 501 Mln di tonnellate movimentate nel 2018 negli scali nazionali.

Analizzando i singoli segmenti cargo, il ruolo predominante è sempre occupato dalle rinfuse liquide, con oltre 186 Mln di tonnellate, ma con una variazione negativa dello -0,6% rispetto al 2017 mentre si registra, come negli scorsi anni, un calo per le rinfuse solide movimentate. Risultano altresì in diminuzione il numero di container movimentati, che nel 2018 si attestano a 10,5 Mln TEU da 10,65 Mln TEU del 2017 (con un calo di circa l'1% del traffico containerizzato in tonnellate) caratterizzati dal continuo calo dei flussi negli scali di transhipment di Gioia Tauro e Cagliari.

Significativa, invece, come sopra accennato, la performance delle Autostrade del Mare segmento Ro-Ro (Roll On - Roll off) con stime di aumento del 3,6% 2018 vs. 2017 ed equiparabili oramai al traffico container in termini di quote di mercato (22% Ro-Ro contro il 22,7% del traffico container); il tasso annuo di crescita composta delle Autostrade del Mare Ro-Ro nell'ultimo quinquennio ha registrato un +6,5%, risultando il segmento più dinamico nel panorama merci via mare a livello nazionale.

Per quanto riguarda il comparto passeggeri, nel 2018 i passeggeri totali sono stati 54 Mln con un aumento del 2% sul 2017; in leggero calo il segmento crocieristico mentre i traghetti Ro-Pax in 5 anni ha visto un aumento di oltre il 31%, anche in questo caso rivelando

l'ottima performance dei servizi su naviglio misto (cargo+passenger) delle Autostrade del Mare nazionali.

Si fornisce di seguito il dettaglio dell'andamento quinquennale dei traffici marittimi nazionali, sia lato merci che passeggeri.

### Movimentazioni portuali italiane 2014 - 2018

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	2018 (stima)	Variazione%		CAGR 2018-2014
						2018-2014	2018-2017	
Rinfuse liquide [Mnt]	170,66	183,26	182,27	187,82	186,65	9,4%	-0,6%	2,3%
Rinfuse solide [Mnt]	72,71	71,42	74,45	71,81	69,73	-4,1%	-2,9%	-1,0%
Merce in container [Mnt]	108,33	112,04	117,80	115,11	113,69	5,1%	-1,1%	1,3%
Merce Ro-Ro [Mnt]	85,7	90,0	99,2	106,4	110,25	28,7%	3,6%	6,5%
Altre merci [Mnt]	23,37	21,86	21,92	21,66	21,18	-9,4%	-2,2%	-2,4%
<b>Totale traffici merci [Mnt]</b>	<b>460,7</b>	<b>478,6</b>	<b>496,7</b>	<b>502,8</b>	<b>501,74</b>	<b>8,9%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>2,2%</b>
Container [TEU*1000]	10.223	10.181	10.573	10.651	10.491	2,6%	-1,5%	0,6%
<b>Passengeri totali [Mn pax]</b>	<b>43,25</b>	<b>44,67</b>	<b>43,64</b>	<b>53,02</b>	<b>54,05</b>	<b>25,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>5,7%</b>
Crocieristi [Mn pax]	10,02	10,78	10,79	10,85	10,47	4,5%	-3,5%	1,1%
Non crocieristi [Mn pax]	33,23	33,89	32,85	42,16	43,58	31,2%	3,4%	7,0%

Elaborazioni RAM su dati ESPO delle AdSP 2018. Dati stimati sulla base delle variazioni congiunturali periodiche 2018/2017 per Gioia Tauro, AdSP Mar di Sardegna, Taranto, Messina e Milazzo, AdSP Mare di Sicilia occidentale ed orientale. Ove dati non presenti, si è stimata invarianza rispetto all'anno precedente

Come detto, le Autostrade del Mare, sia lato cargo che passeggeri, risultano il segmento marittimo più dinamico ed a più alta crescita negli ultimi anni.

Nelle tabelle che seguono, focalizzandoci sul traffico merci, vengono forniti i dati relativi alle movimentazioni portuali in modalità Autostrade del Mare Ro-Ro, suddivisi per cluster portuale, al fine di meglio evidenziare trend e dinamiche in atto nelle diverse aree geografiche nazionali.

### Movimentazioni Ro-Ro per macroarea 2014-2018

Macroarea	Ro-Ro (Mtonn)					CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018		2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno	24,8	27,0	30,7	34,0	37,4	10,9%	51,0%	10,1%
Nord Adriatico	11,5	11,0	11,7	12,4	12,4	2,0%	8,1%	0,2%
Centro Tirreno	16,4	17,2	17,6	18,7	18,6	3,2%	13,2%	-0,6%
Centro-sud Adriatico	6,6	7,1	10,0	10,7	10,4	12,2%	58,2%	-2,3%
Sud + Isole	26,4	27,8	29,2	30,6	31,4	4,5%	19,1%	2,5%
<b>Totale Italia</b>	<b>85,7</b>	<b>90,0</b>	<b>99,2</b>	<b>106,4</b>	<b>110,3</b>	<b>6,5%</b>	<b>28,7%</b>	<b>3,6%</b>

Elaborazioni RAM su dati ESPO delle AdSP 2018. Dati stimati sulla base delle variazioni congiunturali periodiche 2018/2017 per Gioia Tauro, AdSP Mar di Sardegna, Taranto, Messina e Milazzo, AdSP Mare di Sicilia occidentale ed orientale. Ove dati non presenti, si è stimata invarianza rispetto all'anno precedente

. (1) AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. (2) AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. (3) AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. (4) AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. (5) AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio.

Negli ultimi 5 anni i cluster del Centro Sud Adriatico e del Nord Tirreno hanno registrato un aumento di oltre il 50% del traffico merci Ro-Ro (rispettivamente +58,2% e +51%); in particolare, nel 2018 l'area con la crescita più forte risulta essere quella del Nord Tirreno, con un 10% di aumento rispetto al 2017.

Connesse alla mobilità sostenibile vi sono poi le misure di incentivazione, tutte italiane, del Ferrobonus e Marebonus, nonché l'individuazione delle Aree Logistiche Integrate che, inserite nella programmazione del PON 2014-2020, hanno lo scopo di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete.

All'interno di questo complesso scenario si colloca RAM, quale 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 negli anni, sempre più un ruolo di protagonismo 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 MIT nello sviluppo e nella gestione operativa delle due misure incentivanti, Marebonus e Ferrobonus, ritenute ormai strategiche per il sistema. Tali misure sono destinate alle imprese che utilizzano le autostrade del mare e le reti ferroviarie per trasporto merci e si pongono come meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità. Si incentiva, così, l'uso di modalità di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili, si favorisce il rafforzamento della catena logistica, garantendo un maggiore accesso ai servizi intermodali ed una riduzione dei costi di esercizio per operatori ed utenti finali, e si riducono sensibilmente l'inquinamento ambientale e acustico e i costi sociali delle incidentalità e del congestionamento stradale.

Nel 2018, 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.

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.

Esempi in tal senso sono: 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; il Digital Transport and Logistic Forum (DTLF); 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 2018 la Società ha continuato – come detto - il suo lavoro in numerosi progetti europei finalizzati allo sviluppo di un sistema logistico di trasporti integrati e sostenibili.

Di particolare interesse è stato il progetto Med Atlantic Ecobonus (conclusosi a dicembre 2018), che aveva come oggetto uno studio di fattibilità per l'istituzione di un incentivo per le Autostrade del Mare a livello europeo e che si potrebbe concretizzare con l'attivazione di un possibile "Eurobonus" di matrice tutta italiana, finalizzato allo sviluppo della domanda di trasporto sulle Autostrade del Mare.

Altri progetti hanno riguardato la promozione di catene logistiche efficienti e sostenibili, basate sul combinato mare-ferro per il segmento prodotti deperibili nell'area euro-mediterranea (Fresh Food Corridors) e lo sviluppo della dotazione infrastrutturale sea-side e delle connessioni land-side dei porti interessati da collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax (Adri-up).

Ancora, di interesse tra i progetti che hanno visto l'impegno di RAM a livello internazionale, si possono menzionare:

- ✓ Napa4Core con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Capodistria;

- ✓ Iniwias e RIS II per lo sviluppo delle vie navigabili interne;
- ✓ Gainn4Core per l'implementazione della rete di carburanti alternativi per i trasporti marittimi e stradali;
- ✓ E-Impact e Ursa Major per la promozione e il miglioramento delle performance logistiche attraverso sistemi informatici interoperabili tra paesi e tra modalità di trasporto;
- ✓ EnerNETMob per promuovere la mobilità sostenibile e l'intermodalità terra-mare con l'utilizzo di sistemi di trasporto elettrico al fine di stabilire una "rete inter-regionale di elettromobilità" che coinvolge le città di tutta l'area di Interreg MED.

### **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 2018 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**

Seppure non pienamente rientrante nel tema della struttura organizzativa e degli strumenti di governo societario, per meglio comprendere tali aspetti può essere opportuno premettere che, sotto il profilo istituzionale, un momento significativo vissuto dalla Società, durante il 2018, è stato rappresentato dall'approvazione, da parte dell'Assemblea ordinaria, del bilancio al 31 dicembre 2017, avvenuta in data 15 maggio. Nella stessa sede, l'Assemblea ha votato favorevolmente la proposta dell'Organo amministrativo di destinare integralmente a utili portati a nuovo l'utile di esercizio pari a € 250.282.

L'espressione, in termini finanziari, delle attività della RAM per l'annualità 2018 e la loro sostenibilità economica appare coerente con le attività previste; le risorse disponibili per le attività da svolgere nell'anno 2018, così come risultato dal budget della Società approvato dall'Amministratore unico con Determinazione n. 10 del 27 marzo 2018, erano risultate pari a € 4.063.910, superiori rispetto al consuntivo di Bilancio qui proposto in quanto stimate anche sulla base di atti convenzionali con il Ministero successivamente non perfezionati. Cionondimeno, il rapporto tra i ricavi ed i costi è risultato ugualmente in efficiente equilibrio.



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: maggiori costi per la contribuzione, relativa al personale dipendente assunto con i contratti del cosiddetto JobAct, a seguito della scadenza del periodo di incentivazione; contenimento dei costi variabili collegati al lavoro straordinario e dei costi per consulenze e affidamenti esterni; costi esterni per l'attuazione delle attività previste negli atti convenzionali e nei progetti europei aggiudicati; costi per la comunicazione istituzionale; costi per viaggi e trasferte; costi per l'utilizzo della sede di Via Nomentana 2 presso il Ministero.

Tali costi, peraltro, sono risultati ampiamente rendicontabili all'interno delle rispettive previsioni contrattuali.

Sempre in un'ottica di massimo contenimento della spesa, il sistema dei costi fissi aziendali, durante l'arco temporale oggetto del presente documento, è stato complessivamente contenuto.

In merito ai rapporti con il MIT, si conferma una stretta e costante collaborazione, anche a fronte della rotazione dei Direttori Generali avvenuta a partire dalla seconda parte dell'anno 2017.

A seguito dell'entrata in vigore, il 1 gennaio 2018, della nuova disposizione organizzativa e funzionale, a regime e in stretta connessione con l'evoluzione del valore della produzione aziendale, il 2 febbraio 2018 sono state assunte a tempo determinato, con scadenza al 31 dicembre 2019, 3 ulteriori risorse (si precisa che due delle tre risorse si sono dimesse per motivi personali durante il 2018).



La nuova struttura oltre a riformare i settori esistenti, ha previsto la creazione dei due nuovi settori "Porti e Logistica" e "Relazioni istituzionali". In data 13 febbraio 2018, inoltre, sulla base delle Determinazioni dell'AU n. 13/2017 e n. 5/2018, è stata avviata la procedura di progressione verticale di carriera per n. 5 risorse. Tale procedura si è conclusa a novembre 2018.

Sempre in tema di personale, per il Settore Segreteria e Comunicazione si sottolinea che, considerate le dimissioni, a decorrere dal 14/09/2018, di una risorsa assunta a tempo pieno e indeterminato e proveniente dalle liste di collocamento obbligatorio, il certificato di gravidanza di un'altra risorsa trasmesso in data 11/09/2018 e la scadenza al 30/09/2018 del contratto a tempo determinato della terza risorsa impegnata nell'ambito dello stesso Settore, è stata selezionata una risorsa con contratto di lavoro in somministrazione per 2 mesi con decorrenza dal 23 ottobre 2018. Dopo aver gestito l'urgenza, l'Amministratore Unico di RAM, a seguito dell'espletamento delle previste procedure aziendali, ha determinato di stipulare un contratto a tempo determinato di 12 mesi e un contratto di assunzione a tempo determinato per la sostituzione di maternità, al fine di garantire la continuità delle attività di un Settore, che per sua natura appare trasversale e di supporto all'intera struttura societaria. La selezione propedeutica alla stipula dei 2 suddetti contratti è avvenuta, come accennato, nel rispetto del Regolamento vigente relativo alla selezione del personale, attraverso una procedura per titoli e colloqui.

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 il costante aggiornamento della sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale della Società.

Nello stesso periodo sono stati aggiornati: il Regolamento per la selezione del personale e la progressione di carriera (13 marzo 2018), il Regolamento del personale e la Procedura Rimborsi spese per viaggi e trasferte e spese di rappresentanza (13 marzo 2018) e la Procedura acquisto beni e servizi (30 maggio 2018).

Inoltre, a partire dal maggio 2018 sono state avviate le attività di adeguamento alla normativa sulla privacy (Regolamento Ue 2016-679, noto come GDPR) con relativa individuazione del Data Protection Officer societario (in seguito DPO). Nello specifico tali attività sono state svolte con il supporto dello Studio Legale Imperiali, scelto sulla base di riconoscibile e comprovata esperienza in materia. Tale Studio, che ricopre anche il ruolo di DPO, ha realizzato un censimento dei trattamenti svolti presso il titolare e redatto un registro degli stessi. È stato, infine, previsto, a partire dai primi mesi del 2019, un programma di formazione che ha coinvolto tutti i dipendenti di RAM.

Su impulso del Responsabile anticorruzione e trasparenza (RPCT), il 28 giugno 2018, nella convinzione che l'adozione delle procedure aziendali rappresenti non solo uno strumento di miglioramento dell'efficienza e di tracciabilità dei ruoli e delle responsabilità interne, ma anche un presidio adottato ai sensi delle previsioni della Legge 190/12 e di quanto previsto nel Piano Anticorruzione 2018-2020, è stato organizzato un corso di formazione di aggiornamento circa il Piano Anticorruzione. Il RPCT ha inoltre svolto nel corso dell'anno le verifiche di propria competenza in merito all'efficacia ed al funzionamento delle misure di prevenzione previste nel predetto Piano, con particolare riferimento a quelle relative all'inconferibilità e incompatibilità degli incarichi di cui ai D. Lgs. 33/2013 e 39/2013.

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 Avv. Elena Giuffrè, in collaborazione costante con le risorse direttamente coinvolte, nonché a seguito di incontri con il Direttore Operativo, durante il 2018, ha raccolto le informazioni necessarie all'analisi delle procedure societarie vigenti.

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 2017. Inoltre, con Determinazione n. 84 del 19 luglio 2018, la Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei Conti ha approvato la Relazione sul controllo effettuato sulla RAM per gli anni 2016-2017.

È rimasta immutata l'attenzione circa 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.

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

In parziale continuità con gli anni precedenti, durante il 2018 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.

A Maggio 2018 si è tenuto a Sofia il 5° incontro annuale del WB6 che è stata un'occasione per fare passi in avanti rispetto ai precedenti summit di Berlino (28/08/2014), Vienna (27/08/2015), Parigi (4/07/2016), Trieste (12/07/2017) in diverse aree di cooperazione, in particolare nella "Connectivity Agenda" che rappresenta l'elemento cardine del processo, ed anche nel processo di integrazione regionale. Durante il Summit di Sofia è stato approfondito il tema della sicurezza oltre quello della connettività, al centro della discussione, nell'ottica di migliorare i collegamenti all'interno e all'esterno dell'area dei Balcani Occidentali.

Alla Dichiarazione di Sofia è stato allegato un programma delle priorità che delinea nuove iniziative concrete per incentivare la connettività. Le risultanze del Summit di Sofia sono 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.

Inoltre, si rappresenta che l'Agenda della connettività, incentrata sulle riforme e sulle infrastrutture regionali e TEN-T nel settore dei trasporti e dell'energia, sta raggiungendo risultati concreti ed è sostenuta attraverso misure di armonizzazione dal Pilastro 2 della Strategia EUSAIR.

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 Summit EU-China tenutosi a Luglio 2018 che hanno riguardato: il rafforzamento della cooperazione tra Europa e Cina; il miglioramento della sostenibilità ambientale, sociale e fiscale; il rispetto del principio del *market true* e del *level playing field*; rispetto e applicazione di regole internazionali; trasparenza; reciprocità.

Nell'ambito della iniziativa europea "Connectivity Platform" le proposte avanzate dall'Italia sono rappresentate da due progetti relativi ai porti di Trieste e di Genova, più specificatamente *Trieste Rail Integrated Hub* (TRIHUB) e *Breakwater of Genoa port*.

RAM ha inoltre supportato il MIT nel monitoraggio delle politiche marittime relative al processo di pianificazione dello spazio marittimo che è stato avviato in Italia con il Decreto Legislativo n. 201 del 17/10/2016 che ha recepito la Direttiva 2014/89/UE. 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.

Altresì RAM ha supportato il MIT nel processo di valutazione del recepimento della Direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità. RAM, in qualità di "implementing body" del MIT, ha partecipato al Progetto RIS II, co-finanziato dal Programma CEF 2014-2020, che si è concluso il 30.06.2018 nel corso del quale è stata elaborata una proposta di schema di decreto legislativo per il recepimento in Italia della direttiva comunitaria RIS, completo della relazione illustrativa, della relazione di analisi di impatto della regolamentazione (AIR), della relazione verifica impatto regolamentazione (VIR) e della relazione analisi tecnico normativa (ATN).

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

RAM, in continuità con il lavoro svolto nel periodo 2015-2017, ha svolto attività di supporto all'Ing. Pierluigi Coppola - nella sua veste di Focal Point della Strategia EUSAIR designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - nei compiti di seguito elencati:

- ▶ predisposizione della documentazione a supporto della organizzazione delle riunioni tematiche del Pilastro (8° incontro del TSG2, Roma, 3-4 Maggio 2018, 9° incontro del TSG2, Belgrado, 14-15 Novembre 2018) e incontro del Governing Board/Technical meeting (Bruxelles, 27-28 Febbraio 2018; Podgorica, 3-4 Novembre 2018);
- ▶ organizzazione e predisposizione della documentazione a supporto del Workshop tecnico "Towards the development of the Masterplan of Transport for the Adriatic - Ionian Region" Roma, 20 Marzo 2018;
- ▶ predisposizione della documentazione a supporto delle sessioni dedicate al Pilastro 2 all'interno del 3 ° Forum annuale EUSAIR, Catania, 24-25 maggio 2018;
- ▶ partecipazione alle riunioni della Cabina di Regia Nazionale (Roma, 21 Febbraio 2018; 1° Ottobre 2018).

#### A.1.3) European Short Sea Network (ESN) e Escola Europea SSS (Scarpelli)

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 2018, 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 che, per l'annualità 2018, è stato organizzato dal 29 Settembre al 2 Ottobre.

#### **A.2) Assistenza Tecnica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

L'attività di Assistenza Tecnica alla Direzione Generale Programmazione 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 2018 RAM ha affiancato la Divisione IV- Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali della DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali in numerose attività di project management, elaborazione di documenti, organizzazione e partecipazione a meeting, supporto tecnico specialistico.

RAM, inoltre, nel primo semestre 2018 ha supportato il MIT nell'adempimento degli obblighi contrattuali derivanti dal precedente Accordo di sovvenzione - Grant Agreement MOVE/B1/SUB/2014 707/CEF/PSA1/16/2014 "Coordination and support for the development of Corridor infrastructures" - che si è concluso il 31.12.2017. In particolare RAM ha assistito il Ministero nell'elaborazione della documentazione richiesta dalla Commissione Europea al termine dell'azione costituita da Progress Report, Final Report e la richiesta di pagamento finale.

#### 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, come già menzionato nella parte introduttiva della presente Relazione, è stata sottoscritta una nuova Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM attraverso la quale la Società svolge 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 che sono state istituite in accordo con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato, approvato dalla Commissione Europea con Decisione di esecuzione C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014, che 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 europea di trasporto.

Tale indicazione è stata recepita nel Programma Operativo Nazionale Infrastrutture & Reti 2014-2020, attraverso la sottoscrizione di Accordi di adesione per ogni ALI individuata: Sistema Pugliese-Lucano; Polo Logistico Integrato di Gioia Tauro; ALI Campana; Quadrante Sicilia Sud Orientale; Quadrante Sicilia Occidentale. La governance del sistema, condivisa tra il Ministero e le Regioni coinvolte, si articola in un Tavolo locale per ciascuna Area Logistica

Integrata e in un Tavolo centrale di Coordinamento.

Ai sensi della citata Convenzione vigente, RAM svolge le seguenti attività:

1. supporto ai lavori del Tavolo centrale di coordinamento, in affiancamento al Ministero, 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 tecnici locali per l'aggiornamento di ciascun Documento strategico di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata, anche in funzione delle attività richieste dal Tavolo e per l'organizzazione di incontri di condivisione partenariale.

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 19/6/2017 (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 che stabilisce che RAM è tenuta 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.

Nello specifico RAM ha svolto assistenza tecnica al Ministero nel management tecnico e finanziario, nelle attività preparatorie alle riunioni dello Steering Committee e Project Meeting di Progetto ed ha supportato l'elaborazione dei deliverable di progetto per i quali il Ministero risulta responsabile.

**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 2018 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 RIS II, INIWAS, NAPA4CORE, FRESH FOOD CORRIDORS, MED ATLANTIC ECOBONUS, E-IMPACT 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), ai quali, nel corso del 2018, si sono aggiunti i progetti EnerNETMob, aggiudicato nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale InterregMED 2014-2020 ed i progetti INTESA e CHARGE, aggiudicati nell'ambito del programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020.

Nel 2018, inoltre, è stata comunicata a RAM l'aggiudicazione del progetto PROMARES, anch'esso nell'ambito del programma Interreg Italia Croazia CBC Programme (call for proposal 2017 Standard – Asse prioritario trasporto marittimo), le cui attività impegneranno la Società a partire da gennaio 2019.

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

## MED ATLANTIC ECOBONUS

Il progetto **MED ATLANTIC ECOBONUS** consiste in uno studio, condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo, che mira 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. Nel corso del 2018, RAM ha elaborato l'analisi amministrativa dello schema di incentivo producendo il documento "*Med Atlantic Ecobonus Administrative and Technological Pipeline*" in collaborazione con RINA Consulting Spa, la quale partecipa al progetto in qualità di implementing body del MIT, avendo in carico lo sviluppo della parte informatica della piattaforma per la gestione dell'incentivo. Inoltre, RAM ha contribuito all'organizzazione di due Workshops settoriali che si sono tenuti a Bruxelles l'8 e 9 novembre 2018, finalizzati alla condivisione dello schema di incentivo con gli stakeholders di settore, e alla preparazione dell'evento finale che si è svolto a Lisbona il 29 novembre 2018. RAM ha altresì partecipato al seminario online che è stato promosso dal Capofila spagnolo che si è tenuto il 17 dicembre 2018.

Infine, il 4 dicembre 2018 il progetto è stato illustrato al parlamento Europeo in un incontro riservato a cui hanno aderito alcuni europarlamentari, tra cui l'on.le Isabella De Monte, con lo scopo di presentare lo schema di incentivo elaborato, con auspicio che sia tenuto in considerazione tra le priorità di finanziamento del prossimo programma CEF 2.0.



Il progetto RIS II si inserisce nel più ampio progetto di sviluppo del sistema idroviario del Nord Italia (Fiume Po e canali collegati) attraverso l'acquisizione della classe di navigazione V e lo sviluppo delle interconnessioni multimodali con gli esistenti assi stradali e ferroviari di importanza europea. Lo scopo dell'azione è di creare le condizioni per un più efficiente e vantaggioso utilizzo delle vie navigabili interne in Italia, cercando di coinvolgere tutte le parti interessate (Regioni, province, agenzie e protezione civile) attraverso un coerente ed efficiente sistema di scambio delle informazioni. RAM, nel corso del 2018, oltre alle attività di

project management, è stata impegnata nella realizzazione di uno studio sulla armonizzazione della reportistica relativa alla navigazione interna agli standard fissati dalla Direttiva 2010/65/EU e nella elaborazione di raccomandazioni. Nell'ambito di tale attività, nel corso del 2018, RAM ha organizzato ad Anversa un workshop tecnico, finalizzato ad uno scambio di buone pratiche con le RIS Authority dei Paesi del Nord Europa.

RAM ha, inoltre, partecipato all'evento finale del progetto che si è tenuto a Chioggia il 26 e 27 Giugno 2018 e ha collaborato con gli altri partner nello sviluppare un'efficiente comunicazione e disseminazione dei risultati del progetto attraverso l'elaborazione di materiale di comunicazione che è stato distribuito in occasione degli eventi di progetto. Il Progetto si è concluso il 30 Giugno 2018 e, a dicembre 2018, RAM ha collaborato con il coordinatore del progetto, Sistemi Territoriali S.p.A., per la sottomissione all'Agenzia INEA del report finale, sia tecnico che finanziario, nel rispetto della tempistica fissata (31.12.2018).

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 2018 RAM ha proseguito l'attività di management finanziario del progetto, ed ha supportato il coordinatore, AIPO, nella fase di sottomissione alla 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 2018, RAM ha presentato il progetto durante i TEN-T Days 2018, organizzati dalla

Commissione Europea e svoltisi a Lubiana dal 25 al 27 Aprile. In tale occasione, RAM ha rappresentato lo stato di avanzamento del progetto, che è stato presentato alla Commissaria europea per i trasporti Violeta Bulc.

Nell'ambito delle attività di project management, RAM è stata coinvolta nell'elaborazione dell'Action Status Report 2018 e nella redazione del report finanziario intermedio. Infine, nel corso del 2018, RAM ha supportato il coordinatore del progetto nella sottomissione della richiesta all'Agenzia INEA di un amendment al Grant Agreement, al fine di ottenere una estensione della durata del progetto fino al 2020.



Il progetto FRESH FOOD CORRIDORS conclusosi a Luglio 2018, ha avuto l'obiettivo di progettare, implementare e valutare un servizio di Autostrada del Mare e di un corridoio Rail Reefer (tra Israele e il centro-nord Europa) attraverso 3 porti gateway del Mediterraneo (Capodistria, Marsiglia e Venezia). L'azione ha previsto inoltre uno studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un corridoio Rail Reefer in un altro porto gateway (La Spezia) e un'azione pilota sull'integrazione dei processi logistici Fresh Food Corridors con Cipro. Il principale scopo della proposta è stato dunque il rafforzamento di un sistema intermodale e logistico di trasporto per il movimento delle merci tra il Mediterraneo e il Nord-Europa attraverso il sistema ferroviario.

Nel corso del 2018, RAM è stata coinvolta nell'attività di elaborazione e consegna dell'analisi multicriteria con doppio scenario e nelle attività di organizzazione di B2B e di eventi per la comunicazione e la disseminazione del progetto (Fruit Logistica 2018, TEN-T days 2018 a Lubiana).

Inoltre, il 16 luglio 2018, RAM, in collaborazione con il coordinatore del progetto Luka Koper, ha organizzato a Bruxelles l'evento finale di progetto che ha visto la partecipazione dei principali stakeholders coinvolti nell'azione.



Il progetto E-IMPACT ha inteso rafforzare l'implementazione di soluzioni e-Freight al fine di semplificare e ridurre i costi di scambio delle informazioni tra i diversi attori e modi di trasporto lungo la catena logistica, conducendo ad un trasporto merci più efficiente e meno inquinante e facilitando l'uso di soluzioni di trasporto merci intermodali.

Il progetto, che si è concluso il 30 giugno 2018, è stato implementato in Italia, Polonia e Portogallo lungo 3 corridoi core (Atlantico, Mediterraneo e Baltico-Adriatico). Il progetto si compone di 8 attività tese ad implementare azioni pilota per il mercato in tema di applicazioni, infrastrutture tecnologiche e soluzioni E-Freight e a sviluppare business cases in cui gli

stakeholders della logistica possano beneficiare dell'adozione di soluzioni e-freight in termini di incremento di efficienza di carico e di riduzione dei costi amministrativi e doganali. RAM è stata responsabile dello sviluppo dello studio di fattibilità E-Freight PPP, con un'elaborazione focalizzata sugli aspetti descrittivi e tecnici dei business cases implementati, della raccolta dei dati di domanda traffico nei porti coinvolti nel progetto. L'evento finale del progetto si è tenuto il 29 maggio 2018. Il Progetto si è concluso il 30 Giugno 2018 ed è stata sottomesso da parte del Coordinatore il Final Report che include anche la richiesta del pagamento finale all'Agenzia 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 2018, RAM ha partecipato, insieme agli altri beneficiari ed implementing bodies nazionali, ad una serie di incontri volti a monitorare lo stato di avanzamento tecnico e finanziario del progetto. Inoltre, RAM ha organizzato eventi di comunicazione e disseminazione dell'Azione, tra cui i TEN-T Days 2018 e la Naples Shipping Week (27-29 Settembre 2018) in cui il progetto è stato presentato agli stakeholders di settore tramite uno stand promozionale.



Il progetto ADRI-UP (ADRIATIC MOS UPGRADED SERVICES) ha l'obiettivo di sviluppare i collegamenti di Autostrada del Mare nel contesto adriatico-ionico, attraverso interventi infrastrutturali e l'elaborazione di progettazioni nei porti di Trieste, Ancona ed Igoumenitsa e l'implementazione di interventi di aumento di capacità del 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 ed 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.

### **URSA MAJOR** <sup>\*\*\*</sup> *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 (i partner olandesi, ad esempio, realizzeranno un *life trial* di *truck platooning*).

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 2018, RAM ha elaborato il work plan dell'attività, condividendolo con il partenariato, ha proceduto alla definizione del gruppo di lavoro ed ha sviluppato l'analisi di scenario, definita "Baseline Analysis", che costituirà il punto di partenza dello studio da condurre nel corso del 2019. RAM ha, inoltre, partecipato all'ITS Forum svoltosi ad Utrecht a novembre 2018.



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 2018, RAM ha partecipato ai 2 Steering Committee di progetto (Tripoli - Maggio 2018 e Palermo - Ottobre 2018), occupandosi inoltre della elaborazione del deliverable 3.2.2 relativo all'analisi del quadro normativo nazionale sull'elettromobilità.



RAM è capofila del progetto CHARGE, il cui partenariato risulta così articolato: Autorità di sistema del mar Adriatico Settentrionale; Autorità di sistema del mar Adriatico centrale;

Autorità di sistema portuale del mar Adriatico; Intermodal Transport Cluster; Autorità portuale di Ploce; Autorità Portuale di Split; Ministero del Mare, dei Trasporti e delle Infrastrutture della Croazia. L'obiettivo generale del progetto consiste nel migliorare i servizi intermodali dei collegamenti marittimi esistenti tra Italia e Croazia, ottimizzare l'efficienza dei flussi di traffico e la sostenibilità ambientale e risolvere le criticità relativamente ai colli di bottiglia esistenti nel contesto della Macroregione Adriatico-Ionica (cfr. Strategia Macroregionale EUSAIR). Il Progetto prevede l'elaborazione di un 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.

La data di inizio progetto è il 1° Gennaio 2018, tuttavia le attività sono state effettivamente avviate solo il 18 maggio 2018 (in concomitanza con il Kick of Meeting che si è tenuto a Venezia) a causa di ritardi nella firma del Subsidy Contract da parte dell'Autorità di Gestione del Programma Italia-Croazia (Regione Veneto).



Il progetto INTESA, coordinato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale in collaborazione con 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, etc. – finalizzati a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e la sicurezza della navigazione dei traffici intra-Adriatici.

Le attività del progetto, a causa di ritardi nella firma del Subsidy Contract da parte dell'autorità di Gestione del programma Italia-Croazia (Regione Veneto) sono state riprogrammate e si è lavorato insieme al capofila alla modifica dell'Application Form e del budget nel corso del secondo semestre 2018. La firma del Subsidy Contract è avvenuta il 9 aprile 2019.

#### ***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 2018, 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, hanno riguardato le sottoelencate funzioni:

- redazione dei paragrafi III.5, III.6, III.7, III.8 e V.1 dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018 "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica";
- elaborazione del position paper "Connettere l'Italia: un bilancio" presentato e distribuito durante la presentazione del libro "Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia";
- elaborazione di una banca dati aggiornata dal 2006 al 2018 sui dati di traffico ai valichi alpini italiani e sulla relativa ripartizione modale;
- elaborazione di un report con presentazione sulle relazioni Italia-Cina nell'ambito della Belt and Road Initiative con focus sui dati di domanda e di offerta container e sulle prospettive del trasporto ferroviario e cargo aereo sulla direttrice Far East-Europa; sempre con riguardo all'estremo oriente, è stato effettuato uno studio culminato con un'intervista dell'Amministratore Unico sulla testata del Sole 24 Ore, inerente le potenzialità derivanti dagli investimenti produttivi e dalle delocalizzazioni cinesi in Africa e più specificatamente in Nord Africa, per il segmento delle Autostrade del Mare

- in Italia quale mezzo di trasporto dei prodotti tra la sponda nord-africana ed i mercati di consumo europei;
- predisposizione di un database aggiornato e su base storica (2006-2018) sugli andamenti di traffico merci e passeggeri a livello nazionale per ciascuna modalità di trasporto;
  - elaborazione della presentazione "Relazione Introduttiva: Logistica e Trasporto merci in Italia" in seno alla prima Assemblea del Partenariato della Logistica e dei Trasporti tenutasi il 31 maggio 2018 ex L. n. 205 del 27/12/2017 e D.M. n. 40/2018;
  - elaborazione di un rapporto sullo stato degli investimenti, sia con riferimento agli stanziamenti che alle spese effettivamente sostenute, dal programma "Connettere l'Italia" sulla rete SNIT di 1° e 2° livello per infrastrutture ferroviarie e stradali da parte di RFI ed ANAS a livello nazionale e con focus nel Mezzogiorno d'Italia;
  - elaborazione di un rapporto sintetico inerente gli schemi di incentivi per le Autostrade del Mare implementati in passato e correnti, nonché le future prospettive di un incentivo a livello europeo;
  - collaborazione con RFI S.p.A. per l'implementazione dell'iniziativa pilota "ultimopenultimo miglio ferroviario", al fine di definire i criteri strategici, tecnici e di mercato per la valutazione delle proposte prevenute per interventi di upgrading infrastrutturale ed infrastrutturali tesi al miglioramento delle connessioni ferroviarie da parte dei nodi logistici territoriali (porti, piattaforme logistiche, retroporti, terminal ferroviari, etc...);
  - analisi con presentazione delle implicazioni e delle prospettive degli scali portuali nazionali a seguito della costituzione delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate;
  - assistenza tecnica alla Direzione Generale per la Vigilanza sui Porti per il coordinamento del progetto europeo cofinanziato dal programma CEF "Sea Traffic Management Validation Project" Azione nr. 2014-EU-TM-0206-S;
  - elaborazione di note, rapporti di approfondimento e contributi:

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

Nel corso del 2018 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:

- segreteria organizzativa ed assistenza alla Conferenza del 30 gennaio 2018 con elaborazione della relazione da parte dell'Amministratore Unico sul nuovo iter per la pianificazione e programmazione degli interventi infrastrutturali ad opera delle AdSP;
- redazione della proposta di Regolamento interno di funzionamento della Conferenza;

- aggiornamento del Fascicolo del porto che include gli interventi portuali, ferroviari, stradali e di digitalizzazione della catena logistica anche se non di stretta competenza delle AdSP, e che alimenta il portale OpenCantieri;
- elaborazione di un 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.
- elaborazione della scheda di rilevazione e raccolta dei dati trasmessi dalle AdSP sullo stato dell'arte delle infrastrutture portuali nazionali ai fini della gap analysis sulla compliance dell'uso duale (civile-commerciale e militare) richiesta dalla costituenda priorità Military Mobility del programma CEF 2 2021-2027;
- elaborazione di capitoli descrittivi specifici e della griglia degli interventi portuali relativamente al Documento di Pianificazione Pluriennale (DPP) sezione Porti richiesto dalla Struttura Tecnica di Missione;
- raccolta ed elaborazione dei parametri di valutazione relativamente ai fabbisogni infrastrutturali trasmessi dalle AdSP e proposta di ripartizione dell'importo di 30 Mln€ stanziato dal Fondo Progettazione di fattibilità per le AdSP ex art. 202 D.Lgs. 50/2016;
- predisposizione dell'anteprema del "Rapporto delle Autostrade del Mare" vertente sull'analisi della domanda MoS nel contesto nazionale, sull'offerta di servizi Ro-Ro e Ro-Pax e sull'offerta infrastrutturale dei porti italiani per tale segmento di traffico, anche in chiave comparativa con gli altri paesi dell'area mediterranea.

\* \* \*

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

Le attività di promozione e comunicazione istituzionale che hanno caratterizzato il 2018 vanno considerate come la continuazione di quanto avviato nella seconda parte del 2017, quando RAM ha fornito il proprio supporto, nell'ambito della comunicazione e informazione, al progetto ministeriale "Connettere l'Italia", considerato il quadro strategico e programmatico del MIT.

Il piano di comunicazione del citato progetto ha previsto, per il 2018, l'organizzazione di due eventi tematici, giornate di confronto dedicate a presentare e discutere le varie misure promosse dal Ministero: "Le Autostrade del mare per connettere l'Italia" (Civitavecchia 16 gennaio 2018) e "La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno" (Napoli, 1° febbraio 2018). Entrambi gli eventi, così come avvenuto per quelli svolti nel 2017, hanno visto la partecipazione, al fianco del Ministro Delrio, dell'Amministratore Unico di RAM, Prof. Ennio Cascetta, oltre che di esperti e attori del mondo delle imprese.

Il progetto "Connettere l'Italia" si è concluso con la pubblicazione – a cura della casa editrice Franco Angeli – del volume "Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia", nel quale sono state tracciate le attività realizzate negli ultimi anni e descritti i progetti e gli investimenti economici programmati.

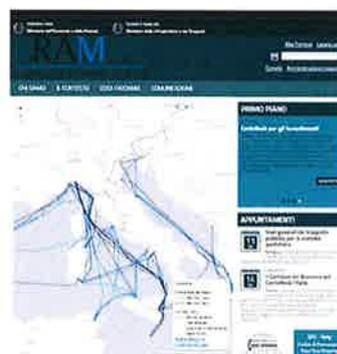


In occasione della presentazione del volume, svoltasi a Roma il 9 aprile 2018, è stato fatto il punto sugli ultimi tre anni delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture. L'evento ha visto la partecipazione di personalità di rilievo del settore, della ricerca e dell'economia.

A supporto dei vari cambiamenti che hanno caratterizzato quest'ultimo periodo, dal cambio di denominazione sociale, alle modifiche dello Statuto societario avvenuto alla fine del 2017, e che hanno modificato e incrementato le attività di RAM, la comunicazione ha assunto un ruolo fondamentale per la diffusione dei progetti, dei risultati, delle iniziative intraprese e per la promozione del settore dei trasporti e della logistica.

Al fine di rendere capillare la diffusione delle attività svolte, sono stati utilizzati sia strumenti di comunicazione tradizionali, quali la stampa, brochure, convegni, video, sia strumenti innovativi, quali il portale web e i social network. Il Settore Comunicazione ha lavorato in sinergia con i settori aziendali interessati ai vari progetti, in particolare quelli europei, coordinamento indispensabile per rendere effettivi ed efficaci i piani di disseminazione di tutti i progetti di cui RAM è, come detto, partner o implementing body.

Strumento di comunicazione ormai consolidato è il sito web istituzionale [www.ramspa.it](http://www.ramspa.it), costantemente aggiornato nelle sezioni "In primo piano", "Appuntamenti" e "Parlano di noi" e in fase di rinnovamento sia nella home page, che nelle singole sezioni tematiche, sulla base della nuova riorganizzazione in settori della Società.



Di costante aggiornamento, inoltre, necessita la sezione "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.

RAM è presente su due dei principali Social Network, Twitter e Youtube, canali che consentono di fornire, agli operatori del settore, informazioni e novità sui vari progetti e sulle

attività che direttamente la vedono coinvolta, grazie ad un costante aggiornamento del profilo e alla condivisione di numerosi video e contenuti di interviste e convegni.

Come di consueto, anche per l'esercizio 2018, a livello nazionale, RAM ha svolto la propria attività di comunicazione e promozione attraverso la pubblicazione di alcuni articoli e interviste su riviste di settore, prediligendo la versione digitale e pubblicandone i contenuti anche nella sezione "Parlano di noi" del sito istituzionale [www.ramspa.it](http://www.ramspa.it). In occasione dei diversi eventi organizzati dalla Società o ai quali RAM ha partecipato, sono stati diffusi numerosi 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.

Avviato il lavoro nel I semestre, a partire dal mese di luglio è stata attivata una newsletter interna dal titolo "RAM Informa" che viene inviata con cadenza mensile e ha l'obiettivo di monitorare le diverse iniziative di incontro e discussione istituzionale e non, attinenti ai temi di interesse della Società. La newsletter è strutturata in 3 sezioni, nelle quali le notizie vengono classificate in "In primissimo piano", "Dall'Italia" e "Dall'Europa" e include, anche, l'Informativa economico-statistica elaborata a cura del settore Porti e Logistica di RAM.



Altra azione rilevante, per migliorare la comunicazione interna aziendale e per promuovere una cultura della dematerializzazione, è stata l'implementazione del progetto, avviato nel 2017, relativo alla realizzazione della intranet aziendale, volta all'informatizzazione di alcuni processi in ambito HR e alla creazione di un'area, sia informativa che documentale, digitale.

La seconda fase di questo progetto ha previsto l'integrazione della intranet con il sito istituzionale [www.ramspa.it](http://www.ramspa.it), dal quale ciascun utente può accedere, anche dall'esterno, alla sua area riservata, inserendo le proprie credenziali.

A supporto della intranet, inoltre, è stato utilizzato un software per la gestione dei timesheet (rilevazione presenze dei dipendenti) e dei relativi workflow autorizzativi; per la gestione dei cedolini e del modello unico; per la gestione delle trasferte e del processo autorizzativo ad esse connesso, dalla richiesta di trasferta alla nota spese.

\* \* \*

## **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 dall'Atto Attuativo della Convenzione prot. 161 del 30 settembre 2015 stipulata tra il MIT e la RAM, quest'ultima si è occupata della gestione operativa dell'incentivo alla formazione professionale per la sesta edizione di cui al D.M. 31 luglio 2015 n. 261.

Dopo aver effettuato l'istruttoria sull'ammissibilità delle n. 374 domande acquisite dal Portale dell'Automobilista, nel corso dell'annualità 2018, la RAM ha supportato il Ministero nella fase dei pagamenti, di monitoraggio delle fidejussioni e di chiusura del procedimento.

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

Anche per questa edizione la RAM ha collaborato con il Ministero e Postecom per il perfezionamento della piattaforma informatica all'interno del Portale dell'Automobilista per la presentazione online delle domande.

Dopo aver effettuato l'istruttoria sull'ammissibilità delle domande n. 368 acquisite dal Portale ed i 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 n. 304 rendicontazioni acquisite. Tale attività ha avuto il seguente esito:

- n. 258 istanze ammissibili;
- n. 46 istanze in stato di preavviso di rigetto.

La RAM continua 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. n. 348 del 7 luglio 2017.

Dopo aver effettuato l'istruttoria sull'ammissibilità delle n. 223 domande acquisite dal Portale ed i 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. Le n. 175 rendicontazioni pervenute sono state tutte lavorate ed in attesa di valutazione da parte della Commissione ministeriale preposta.

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.

Il 29 ottobre 2018 è stato il termine per la presentazione online delle domande di accesso al contributo.

Sulla base di quanto previsto dal D.M. e della Procedura Operativa approvata dal Ministero, la RAM ha provveduto ad effettuare, nei termini previsti, la verifica di ammissibilità dei n. 140 progetti presentati sul Portale dell'Automobilista che si è conclusa con il seguente esito: n. 138 istanze ammissibili e n. 2 istanze inammissibili.

Anche per questa edizione, come richiesto dal Ministero, la RAM sta effettuando l'attività ispettiva tramite controlli in loco per accertare l'effettività dei corsi di formazione ammessi all'incentivo. L'attività di monitoraggio è tuttora in corso.

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 del Numero Verde (800.896969) e dell'indirizzo 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 già citata 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.

Il D.M. 19 luglio 2016 n. 243 ha definito le modalità operative per l'erogazione dei contributi a favore degli investimenti per le imprese del settore dell'autotrasporto merci nell'annualità 2016 (terza edizione).

La RAM ha collaborato con il MIT e Postecom per attivare una piattaforma informatica all'interno del Portale dell'Automobilista che consentisse, per questa edizione di incentivo, la presentazione online delle domande.

Le domande acquisite dal Portale sono n. 1.565 per un totale di contributi richiesti pari a circa € 32.600.000. Nel corso dell'annualità 2018 la RAM, secondo le indicazioni fornite dalla Commissione ministeriale preposta, ha concluso l'attività istruttoria delle domande pervenute e delle relative richieste di integrazioni per quelle tipologie di investimento risultate "pagabili" ovvero che non hanno dato origine a contenziosi. Pertanto, ad oggi, tutta la documentazione pervenuta è stata lavorata. Per alcune tipologie di investimenti si è verificato che i fondi stanziati non sono risultati capienti pertanto, è stato necessario chiudere tutte le istanze prima di poter procedere con i pagamenti. Per tali istanze la RAM ha fornito altresì assistenza, al Ministero ed alle imprese, nella fase dei pagamenti e della chiusura del procedimento.

Per quanto riguarda la tipologia di investimento soggetta al ricorso avverso l'Amministrazione si è in attesa di conoscere indicazioni da parte del Ministero.

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 per il quale il D.M. 20 giugno 2017 n. 305 ha stanziato € 35.950.177.

Il 15 aprile 2018 è stato il termine per la presentazione online delle domande di accesso al contributo e sono pervenute, attraverso il portale dell'Automobilista, n. 2.051.

La RAM nel corso dell'annualità 2018 ha effettuato le prime attività di istruttoria secondo quanto concordato con la Commissione ministeriale preposta ed in base a quanto previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero e ad oggi tutte le istanze sono in corso di lavorazione.

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 per il quale il D.M. 20 aprile 2018 n. 221 ha stanziato € 33.600.000.

Le domande di accesso al contributo possono essere presentate, tramite il Portale dell'Automobilista, nel periodo che va dal 17 luglio 2018 al 15 aprile 2019.

Nel corso dell'annualità 2018 la RAM ha partecipato alle riunioni con il Ministero e Postecom per il perfezionamento della piattaforma informatica all'interno del Portale dell'Automobilista per la presentazione online delle domande ed ha fornito assistenza alle imprese richiedenti il contributo.

La RAM sta collaborando con il MIT e svolge funzioni di Help Desk informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta

ai quesiti via posta elettronica ([incentivoinvestimenti@ramspa.it](mailto:incentivoinvestimenti@ramspa.it) nonché tramite pec [ram.investimenti@pec.it](mailto:ram.investimenti@pec.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".

Dopo aver svolto l'attività istruttoria sulla verifica di ammissibilità delle n. 74 istanze presentate, la RAM ha effettuato, come previsto dalla Procedura Operativa approvata dal Ministero, la verifica delle n. 63 rendicontazioni pervenute alla casella PEC [incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it](mailto:incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it) del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Ad esito di tali attività n. 58 sono le istanze risultate finanziabili. Per tali istanze la RAM ha provveduto ad effettuare il calcolo del contributo e come richiesto dal Ministero le 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.

### **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 l'attività di istruttoria relativa all'ammissibilità delle domande presentate. Il termine di presentazione delle domande è stato il 30 gennaio 2018 e delle n. 52 istanze pervenute, n. 49 sono risultate ammissibili. A seguito di ulteriori approfondimenti

richiesti dal Ministero, tale fase di lavoro è terminata definitivamente l'8 maggio 2018 con la predisposizione e l'invio delle comunicazioni di ammissibilità.

Nel corso del mese di luglio 2018 la RAM ha organizzato e partecipato agli incontri con i singoli armatori. Tali incontri, propedeutici alla definizione delle modalità operative in vista della presentazione delle rendicontazioni dei costi, si sono tenuti presso gli uffici di via Caraci.

Nei mesi successivi, la RAM ha fornito costante assistenza alla Commissione ministeriale preposta, ai fini della predisposizione e della pubblicazione sul sito web delle "Linee guida per la rendicontazione".

### **ASSISTENZA AL RUP**

Con l'Atto Attuativo prot. n. 66 R.D. del 4 luglio 2017 della Convenzione prot. n. 124 del 31 marzo 2017, registrata dalla Corte dei Conti in data 12 maggio 2017, il MIT ha affidato alla RAM l'attività convenzionale di assistenza tecnica, giuridica e amministrativa alla fase attuativa della Determina a contrarre del 14 aprile 2017, prot. 7205, ed alla successiva fase di esecuzione del contratto.

Nel corso dell'esercizio 2018 si sono svolte numerose riunioni presso gli uffici di via Caraci ed è stato sviluppato un costante carteggio tra i soggetti coinvolti nel gruppo di lavoro individuato a supporto del RUP; la RAM ha assistito il Ministero nell'analisi tecnico-giuridica propedeutica alla redazione dei documenti necessari al perfezionamento delle procedure attuate, previste dalla sopra citata Determina, a tutela della piena conformità alle norme amministrative in materia di appalti ad evidenza pubblica.

Incluse, tra le attività citate, si segnalano anche quelle riferite ai rapporti giuridici instaurati tra il Ministero, nella persona del RUP, e l'Anac nonché tutti gli adempimenti richiesti dalle norme vigenti in materia per gli acquisti in rete del MEF (Consip).

### **INCENTIVO NORMA MERCI**

A partire dal mese di giugno 2018 la RAM ha partecipato ad incontri con la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie al fine di attivare una collaborazione per la gestione operativa del c.d. incentivo "Norma merci" di cui alla legge n. 190 del 23 dicembre 2014 e ss. mm. ii.

Come già detto in incipit alla presente Relazione, la collaborazione è stata attivata il 18 dicembre 2018, attraverso la stipula con la predetta Direzione Generale di una Convenzione di durata triennale.

## 6. Il risultato dell'esercizio

L'esercizio 2018 si chiude con un utile pari a **232.036 Euro**, al netto delle imposte.

Tale risultato, come già ampiamente descritto in precedenza, è ascrivibile all'intensa attività di consolidamento della Società compiuta dall'Organo Amministrativo con l'attivo supporto del Direttore Operativo e di tutti i dipendenti, in stretta collaborazione con il 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 **3.018.097 Euro**, mentre i costi della produzione si attestano complessivamente a **2.663.589 Euro**. Il margine operativo lordo (calcolato come differenza tra valore e costi della produzione al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni) è pari a **354.508 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 2019, così come risulta anche dal Budget della Società approvato dall'Organo Amministrativo con Determinazione n. 14/2019, Prot. n. 939, del 29 marzo 2019, risultano pari a **5.660.668 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
Valore della produzione	1.404.852	1.574.270	2.073.839	2.737.600	3.018.097
Costi della produzione	1.451.775	1.497.545	1.939.260	2.365.520	2.663.589
Risultato dell'esercizio	-96.591	42.144	79.525	250.282	232.036

Crediti	984.304	683.856	623.779	628.970	238.783
Disponibilità liquide	1.752.349	1.159.347	1.092.890	1.779.195	1.338.844
Debiti	1.790.654	1.049.608	1.565.596	2.260.654	2.622.470
INDICE DI LIQUIDITA'	2,22	3,35	2,58	2,60	2,47
INDICE DI DISPONIBILITA'	1,20	1,76	1,11	1,21	0,81
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,57	0,65	0,57	0,49	0,48

## 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'efficientamento 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:

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

- 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 2018 risulta la seguente:

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

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

$$\begin{aligned}
 \frac{1.184.748}{1.583.037} &\leq \frac{924.568}{1.187.870} - \frac{924.568}{1.187.870} \times \left[ 0.0025 + \frac{(1.583.037 - 1.187.870)}{1.187.870} \times 0.0025 \right] = \\
 &= 0.7484 \leq 0.7783 - 0.7783 \times \left[ 0.0025 + \frac{0.3327}{0.1} \times 0.0025 \right] = \\
 &= 0.7484 \leq 0.7783 - 0.7783 \times 0.01082 = \\
 &= 0.7484 \leq 0.7699
 \end{aligned}$$

L'obiettivo per l'anno 2018, 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.

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

In data 18 febbraio 2019 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 2019 per 2.000.000 Euro. L'Atto è in fase di registrazione da parte degli Organi di controllo.

Con l'approvazione del budget per il 2019, avvenuta con determinazione del 29 marzo 2019, si è provveduto a programmare le attività della Società per l'esercizio in corso, in linea con il consolidamento dell'assetto organizzativo complessivo e con i nuovi contenuti di attività determinati dagli atti convenzionali e contrattuali vigenti ed in previsione.

La Società ha provveduto all'aggiornamento del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il triennio 2019-2021 e sta predisponendo il nuovo Modello 231 aggiornato.

### **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, occorrerà procedere all'aggiornamento degli strumenti convenzionali quadro stipulati con il Ministero e concordare un adeguato piano di organizzazione aziendale, proseguendo sul versante delle azioni anche nella promozione di adeguate iniziative in ambito nazionale e comunitario e focalizzando al contempo l'attenzione sulle funzioni normativamente affidate alla Società e sulla capacità della medesima di implementare analisi e dossier di approfondimento utili alla programmazione di nuove strategie ministeriali in affiancamento alle competenti Direzioni Generali.

Dal punto di vista organizzativo e gestionale, le direttive ricevute dall'Azionista costituiranno un costante riferimento anche operativo, pur nella consapevolezza del ruolo di affiancamento richiesto dal ministero vigilante.

La Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevista dall'art. 15 dello Statuto, fornirà al riguardo utili indicazioni.

#### **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, anche alla luce delle modifiche organizzative effettuate nel corso dell'esercizio, 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.

Con riferimento all'indice di disponibilità, pari al rapporto tra le attività correnti, al netto delle rimanenze, e le passività a breve, si specifica che nell'esercizio 2018 è stato pari a 0,81. A tale riguardo si chiarisce che l'indicatore di cui trattasi ha risentito del forte incremento delle rimanenze dei lavori in corso per le commesse convenzionate con il Ministero

di riferimento (+ 52,92% rispetto al 2017) rispetto all'incremento delle passività a breve (+ 18,69% rispetto al 2017). Infatti va tenuto conto che i principi contabili adottati dalla Società prevedono che le predette rimanenze – ancorché rappresentino per la grande parte fatture da emettere al citato Ministero nell'anno successivo - non possano essere incluse nei crediti dell'anno in quanto preventivamente da assoggettare alla verifica della relativa rendicontazione da parte della committenza.

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 programma "Autostrade del Mare" ed al sistema logistico e dei trasporti (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 2018, ammontante a **232.036 Euro**, come indicato in Nota Integrativa.

L'Amministratore Unico

Ennio Cascetta



# RAM LOGISTICA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SPA

## Bilancio di esercizio al 31-12-2018

Dati anagrafici	
<b>Sede in</b>	ROMA
<b>Codice Fiscale</b>	07926631008
<b>Numero Rea</b>	ROMA 1063387
<b>P.I.</b>	07926631008
<b>Capitale Sociale Euro</b>	1.000.000 i.v.
<b>Forma giuridica</b>	SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO UNICO
<b>Società in liquidazione</b>	no
<b>Società con socio unico</b>	si
<b>Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento</b>	no
<b>Appartenenza a un gruppo</b>	no

## Stato patrimoniale

	31-12-2018	31-12-2017
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali	0	6.148
II - Immobilizzazioni materiali	24.267	6.288
III - Immobilizzazioni finanziarie	0	0
Totale immobilizzazioni (B)	24.267	12.436
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze	4.241.216	2.773.473
II - Crediti		
esigibili entro l'esercizio successivo	195.525	589.595
imposte anticipate	43.258	39.374
Totale crediti	238.783	628.969
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	1.338.844	1.779.195
Totale attivo circolante (C)	5.818.843	5.181.637
D) Ratei e risconti	3.789	520
<b>Totale attivo</b>	<b>5.846.899</b>	<b>5.194.593</b>
<b>Passivo</b>		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	1.000.000	1.000.000
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	0	0
III - Riserve di rivalutazione	0	0
IV - Riserva legale	200.000	200.000
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Altre riserve	0	0
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	1.352.178	1.101.896
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	232.036	250.282
Perdita ripianata nell'esercizio	0	0
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
Totale patrimonio netto	2.784.214	2.552.178
B) Fondi per rischi e oneri	165.243	149.060
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	244.297	201.092
D) Debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.329.901	1.962.997
esigibili oltre l'esercizio successivo	292.569	297.657
Totale debiti	2.622.470	2.260.654
E) Ratei e risconti	30.675	31.609
<b>Totale passivo</b>	<b>5.846.899</b>	<b>5.194.593</b>

## Conto economico

	31-12-2018	31-12-2017
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.541.870	2.270.187
2), 3) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti e dei lavori in corso su ordinazione	1.467.743	462.089
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	1.467.743	462.089
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	934	988
altri	7.550	4.336
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>8.484</b>	<b>5.324</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>3.018.097</b>	<b>2.737.600</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	13.729	8.501
7) per servizi	1.325.945	1.347.792
8) per godimento di beni di terzi	110.419	118.940
9) per il personale		
a) salari e stipendi	732.229	593.134
b) oneri sociali	196.251	111.265
c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale	218.351	172.690
c) trattamento di fine rapporto	53.108	40.154
e) altri costi	165.243	132.536
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>1.146.831</b>	<b>877.089</b>
10) ammortamenti e svalutazioni		
a), b), c) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali e materiali, altre svalutazioni delle immobilizzazioni	10.367	10.466
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.148	6.146
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	4.219	4.320
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>10.367</b>	<b>10.466</b>
14) oneri diversi di gestione	56.298	2.732
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>2.663.589</b>	<b>2.365.520</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>354.508</b>	<b>372.080</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
<b>16) altri proventi finanziari</b>		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	223	518
<b>Totale proventi diversi dai precedenti</b>	<b>223</b>	<b>518</b>
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>223</b>	<b>518</b>
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	934	988
<b>Totale interessi e altri oneri finanziari</b>	<b>934</b>	<b>988</b>
<b>Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)</b>	<b>(711)</b>	<b>(470)</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>		
<b>Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)</b>	<b>353.797</b>	<b>371.610</b>
<b>20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>		
imposte correnti	123.971	147.316
imposte relative a esercizi precedenti	1.674	(678)
imposte differite e anticipate	(3.884)	(25.310)

---

Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	121.761	121.328
21) Utile (perdita) dell'esercizio	232.036	250.282

## Rendiconto finanziario, metodo indiretto

31-12-2018 31-12-2017

### Rendiconto finanziario, metodo indiretto

#### A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)

Utile (perdita) dell'esercizio	232.036	250.282
Imposte sul reddito	121.761	121.328
Interessi passivi/(attivi)	711	470
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	354.508	372.080
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	218.351	189.214
Ammortamenti delle immobilizzazioni	10.367	10.466
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie	0	0
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	0	0
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	228.718	199.680
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	583.226	571.760
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(1.467.743)	(462.089)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	175.316	192.641
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(204.546)	343.924
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(3.269)	16.494
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(934)	(1.030)
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	895.530	130.603
Totale variazioni del capitale circolante netto	(605.646)	220.543
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	(22.420)	792.303
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(711)	(470)
(Imposte sul reddito pagate)	(236.059)	(78.114)
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(158.963)	6.186
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
Totale altre rettifiche	(395.733)	(72.398)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(418.153)	719.905

#### B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento

Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(22.198)	(714)
Disinvestimenti	0	0
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	0	0

Disinvestimenti	0	0
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)	0	0
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(22.198)	(714)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	0	0
Accensione finanziamenti	0	0
(Rimborso finanziamenti)	0	(32.886)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
(Rimborso di capitale)	0	0
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie	0	0
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	0	(32.886)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(440.351)	686.305
Effetto cambi sulle disponibilità liquide	0	0
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	1.778.941	1.091.241
Assegni	0	0
Danaro e valori in cassa	254	1.649
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	1.779.195	1.092.890
Di cui non liberamente utilizzabili	0	0
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	1.336.719	1.778.941
Danaro e valori in cassa	2.125	254
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	1.338.844	1.779.195
Di cui non liberamente utilizzabili	0	0

# Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2018

## Nota integrativa, parte iniziale

### **Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2018 redatta in forma abbreviata ai sensi dell'art. 2435 bis c.c.**

#### **PREMESSA**

Il bilancio chiuso al 31/12/2018 di cui la presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del Codice Civile, corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis del Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis, ed ai criteri di valutazione di cui all'art. 2426 c.c..

Il bilancio del presente esercizio è stato redatto in forma abbreviata in conformità alle disposizioni di cui all'art. 2435-bis del Codice Civile, in quanto ricorrono i presupposti previsti dal comma 1 del predetto articolo.

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

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 Codice Civile sono stati adeguati con le modifiche, integrazioni e novità introdotte alle norme del codice civile dal D. Lgs 139/2015, che hanno recepito in Italia la Direttiva contabile 34/2013 /UE. Non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del Codice Civile.

Ove applicabili sono stati, altresì, osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) integrati, ove mancanti, dagli IAS/IFRS emessi dallo IASB al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

Alla luce dell'eliminazione della sezione straordinaria del conto economico, così come previsto dalla nuova normativa civilistica, le sopravvenienze attive e passive sono classificate secondo la loro natura.

Si informa infine che il rendiconto finanziario è stato predisposto sulla base delle indicazioni previste dall'OIC10, che i flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale sono rappresentati secondo il "metodo indiretto".

#### **CRITERI DI REDAZIONE**

Conformemente al disposto dell'articolo 2423 bis del Codice Civile, nella redazione del bilancio si è provveduto a:

- valutare le singole voci secondo prudenza ed in previsione di una normale continuità aziendale;
- rilevare e rappresentare le voci tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto sottostante;
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale, ed indipendentemente dalla loro manifestazione finanziaria;
- comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;
- considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio.

## **CRITERI DI VALUTAZIONE**

I criteri di valutazione adottati sono conformi a quelli previsti dall'art. 2426 del Codice Civile e dai Principi Contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della Società nei vari esercizi.

La valutazione, effettuata tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato che esprime il principio della prevalenza della sostanza sulla forma - obbligatoria laddove non espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali.

Con specifico riferimento alle singole poste che compongono lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico, sono esposti di seguito i criteri adottati per la loro valutazione opportunamente adeguati con le modifiche integrazioni e novità introdotte alle norme del codice civile dal D.Lgs 139/2015 che ha recepito la Direttiva contabile 34/2013/UE.

### **Immobilizzazioni immateriali**

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte, nel limite del valore recuperabile, al costo di acquisto o di produzione interna, inclusi tutti gli oneri accessori di diretta imputazione, e sono sistematicamente ammortizzate in quote costanti in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene.

Qualora, alla data di chiusura del bilancio dell'esercizio, il valore delle immobilizzazioni immateriali risulti durevolmente inferiore al costo iscritto, tale costo viene rettificato attraverso apposita svalutazione. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni stesse nei limiti delle svalutazioni effettuate tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Esse sono esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso dell'esercizio e negli esercizi precedenti ed imputati direttamente alle singole voci.

In particolare, i costi di impianto ed ampliamento sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio Sindacale.

### **Immobilizzazioni materiali**

Le immobilizzazioni materiali sono state iscritte in base al criterio generale del costo di acquisto o di realizzazione, comprensivo degli oneri accessori. Il suddetto valore è stato poi rettificato dei rispettivi ammortamenti calcolati in maniera sistematica in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le aliquote di ammortamento sono state ridotte del 50% per le immobilizzazioni acquisite nell'esercizio per rifletterne l'utilizzo medio.

Qualora, alla data di chiusura del bilancio dell'esercizio, il valore delle immobilizzazioni materiali risulti durevolmente inferiore al costo iscritto, tale costo viene rettificato attraverso apposita svalutazione. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni stesse nei limiti delle svalutazioni effettuate tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Ai sensi dell'art. 10 della Legge del 19 marzo 1983, n. 72, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie o economiche né ulteriori deroghe ai sensi degli articoli 2423 e 2423 bis del c.c.

### **Immobilizzazioni Finanziarie**

Le immobilizzazioni finanziarie, qualora esistenti, sono iscritte al loro valore nominale.

Le partecipazioni se iscritte nelle immobilizzazioni finanziarie sono valutate al costo di acquisto o di sottoscrizione; il costo viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui la partecipata abbia conseguito perdite e non siano prevedibili nell'immediato futuro utili di entità tale da assorbire le perdite conseguite o nel caso in cui le prospettive di redditività della partecipata non consentano il recupero integrale del valore di iscrizione. Eventuali perdite eccedenti il valore di iscrizione della partecipazione vengono accantonate in apposito fondo del passivo. Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni effettuate, il valore originario viene ripristinato nei limiti della svalutazione effettuata, con effetto a conto economico.

### **Rimanenze**

I lavori in corso su ordinazione, ricorrendo le condizioni di cui all'OIC 23 paragrafi da 43 a 46, sono stati iscritti sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati alla data di chiusura del bilancio.

### **Crediti**

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

I crediti sono iscritti al loro valore presumibile di realizzazione. L'adeguamento del valore nominale al valore di presunto realizzo è ottenuto mediante iscrizione di apposito fondo svalutazione a diretta rettifica dell'attivo. Non si è proceduto a riportare il dettaglio della ripartizione dei crediti per area geografica in quanto non ne ricorrono i presupposti. Non esistono crediti in valuta.

### **Crediti tributari e per imposte anticipate**

La voce 'Crediti tributari' accoglie gli importi certi e determinati derivanti da crediti per i quali sia sorto un diritto di realizzo tramite rimborso o in compensazione.

La voce 'Imposte anticipate' accoglie le attività per imposte anticipate determinate in base alle differenze temporanee deducibili o al riporto a nuovo delle perdite fiscali, applicando l'aliquota stimata in vigore al momento in cui si ritiene tali differenze si riverseranno.

### **Disponibilità liquide**

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

### **Ratei e risconti**

I ratei e i risconti sono stati iscritti sulla base del principio della competenza economico temporale in aderenza a quanto disposto dall'art. 2424 bis, comma 5 del c.c.

### **Fondi per rischi ed oneri**

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

### **Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente (art. 2120 del c.c.) e corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti dei singoli dipendenti alla data di chiusura del bilancio, dedotte le anticipazioni corrisposte.

La passività è oggetto di rivalutazione a mezzo di indici previsti dalla specifica normativa in materia.

### **Debiti**

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

La suddivisione degli importi esigibili entro e oltre l'esercizio è effettuata con riferimento alla scadenza contrattuale o legale, tenendo anche conto di fatti ed eventi che possono determinare una modifica della scadenza originaria.

I debiti sono indicati tra le passività al loro valore nominale, ritenuto rappresentativo del loro valore di estinzione.

I debiti originati da acquisizioni di beni sono iscritti al momento in cui sono trasferiti i rischi, gli oneri e i benefici; quelli relativi ai servizi sono rilevati al momento di effettuazione della prestazione; quelli finanziari e di altra natura al momento in cui scaturisce l'obbligazione verso la controparte.

I debiti tributari accolgono le passività per imposte certe e determinate, nonché le ritenute operate quale sostituto e non ancora versate alla data del bilancio, e, ove la compensazione è ammessa, sono iscritti al netto di acconti, ritenute d'acconto e crediti d'imposta..

### **Valori in valuta**

Le attività e le passività monetarie in valuta qualora esistenti sono iscritte al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio, con imputazione a conto economico dei relativi utili e perdite su cambi.

### **Costi e ricavi**

La rilevazione dei costi e ricavi, degli oneri e dei proventi avviene nel rispetto dei principi della competenza temporale e della prudenza. Pertanto gli utili vengono rilevati solo se realizzati alla data di chiusura dell'esercizio, mentre si tiene conto dei rischi e delle perdite stimati anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso nelle rilevazione dei costi.

### **Contributi pubblici in conto esercizio**

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

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

### **Imposte sul reddito**

Le imposte dell'esercizio sono determinate in applicazione della vigente normativa fiscale. Vengono altresì stanziare le imposte differite in relazione alle differenze temporanee attive e passive che si determinano per effetto di anticipazione o posticipazione nel pagamento delle imposte, in base a quanto previsto dall'art. 2423 bis, punto 3 del c. c. Le imposte anticipate sono stanziare unicamente in presenza di stime che ne rendono probabile il recupero. Eventuali deroghe sono presentate in calce alla nota integrativa. Le imposte differite passive sono iscritte solo qualora esistano fondate probabilità che il relativo debito insorga.

## Nota integrativa abbreviata, attivo

### INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE ATTIVO

#### Immobilizzazioni

##### IMMOBILIZZAZIONI

Le immobilizzazioni sono pari a € 24.267 (€ 12.436 nel precedente esercizio).

#### Movimenti delle immobilizzazioni

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

	Immobilizzazioni immateriali	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni finanziarie	Totale immobilizzazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>				
<b>Costo</b>	113.438	87.879	-	201.317
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	107.290	81.591		188.881
<b>Valore di bilancio</b>	6.148	6.288	0	12.436
<b>Variazioni nell'esercizio</b>				
<b>Incrementi per acquisizioni</b>	0	22.198	-	22.198
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	6.148	4.219		10.367
<b>Totale variazioni</b>	(6.148)	17.979	-	11.831
<b>Valore di fine esercizio</b>				
<b>Costo</b>	113.438	110.077	-	223.515
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	113.438	85.810		199.248
<b>Valore di bilancio</b>	0	24.267	0	24.267

##### **Immobilizzazioni immateriali**

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

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

##### **Immobilizzazioni materiali**

La voce, pari ad euro 24.268, è così composta:

Mobili e arredi per un valore netto di euro 6.056

Macchine d'ufficio elettroniche per un valore netto di euro 18.212

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

Mobili e arredi 12%

Macchine d'ufficio elettroniche 20%

Altre informazioni:

Nell'esercizio l'incremento è da ricondurre sia all'acquisto di macchine d'ufficio elettroniche sia di mobili e macchine per ufficio.

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

## Attivo circolante

### ATTIVO CIRCOLANTE

#### Rimanenze

##### Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 4.241.216 (€ 2.773.473 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Lavori in corso su ordinazione	2.773.473	1.467.743	4.241.216
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.773.473</b>	<b>1.467.743</b>	<b>4.241.216</b>

La voce comprende, oltre a quota parte delle commesse CEF, e Convenzione Ten-T del precedente esercizio per le quali al 31.12.2018 non risultavano ancora approvate le rendicontazioni, la valorizzazione delle commesse relative alle attività svolte nel 2018 dalla società in esecuzione delle convenzioni in essere con il Ministero delle Infrastrutture, valutate secondo criteri di oggettività. Si riportano in dettaglio una sintesi degli incrementi dei valori delle commesse nell'esercizio e il dettaglio della movimentazione del magazzino per singola commessa:

Progetto	Costi risorse	Altri costi	Viaggi e trasferte	Totale incrementi 2018
Dg Porti - Assistenza tecnica annuale	629.560	470.276	15.438	1.115.274
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2016)	106.190	59.545	46	165.781
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2017)	404.390	42.293	11.987	458.670
DG Trasporto stradale - Ferrobonus	198.030	19.264	-	217.294
DG Trasporto stradale - Assistenza tecnica al RUP	2.940	14.843	-	17.783
DG Porti - Assistenza tecnica progetto Supreme	9.816	23.935	3.315	37.066
DG Trasporto stradale - Marebonus	242.900	27.075	-	269.975
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2018)	15.710	-	3.035	18.745
DG Trasporto stradale - Investimenti (2018)	44.335	-	-	44.335
Bandi Europei e Connecting Europe Facility (CEF)	140.664	284.474	51.414	476.552
Agreement Med Enernet MOB	13.244	7.650	3.441	24.335
Agreement Charge Italia - Croazia	18.409	27.470	2.418	48.297
DG Programmazione - Assistenza tecnica Ten/T - PSA 2	50.515	105.305	20.708	176.528

<b>Totale</b>	<b>1.876.704</b>	<b>1.082.130</b>	<b>111.802</b>	<b>3.070.636</b>
---------------	------------------	------------------	----------------	------------------

Dettaglio dei movimenti di magazzino per commessa esercizio 2018

Progetto	Magazzino Iniziale 01.01.2018	Variazioni in aumento	Variazioni in diminuzione	Magazzino finale 31.12.2018
Dg Porti - Assistenza tecnica annuale	1.090.412	1.115.274	(1.090.412)	1.115.274
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2016)	512.480	165.781	(512.480)	165.781
DG Trasporto stradale - Formazione professionale ed Investimenti (2017)	29.018	458.670	0	487.688
DG Trasporto stradale - Ferrobonus	-	217.294	0	217.294
DG Trasporto stradale - Assistenza tecnica al RUP	17.053	17.783	0	34.836
DG Porti - Assistenza tecnica progetto Supreme	17.209	37.066	0	54.275
DG Trasporto stradale - Marebonus	-	269.975	0	269.975
DG Trasporto stradale - Formazione professionale (2018)	-	18.745	0	18.745
DG Trasporto stradale - Investimenti (2018)	-	44.335	0	44.335
Bandi Europei e Connecting Europe Facility (CEF)	811.907	476.552	0	1.288.459
Agreement Med Enernet MOB	-	24.335	0	24.335
Agreement Charge Italia - Croazia	-	48.297	0	48.297
DG Programmazione - Assistenza tecnica Ten/T - PSA 2	295.393	176.528	0	471.921
<b>Totale</b>	<b>2.773.472</b>	<b>3.070.636</b>	<b>(1.602.892)</b>	<b>4.241.216</b>

## Crediti iscritti nell'attivo circolante

### Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 238.783 (€ 628.969 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

	Esigibili entro l'esercizio successivo	Valore nominale totale	Valore netto
<b>Verso clienti</b>	101.329	101.329	101.329
<b>Crediti tributari</b>	45.002	45.002	45.002
<b>Imposte anticipate</b>		43.258	43.258
<b>Verso altri</b>	49.194	49.194	49.194
<b>Totale</b>	<b>195.525</b>	<b>238.783</b>	<b>238.783</b>

## Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

### Crediti - Distinzione per scadenza

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	276.645	(175.316)	101.329	101.329	0	0
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	137.658	(92.656)	45.002	45.002	0	0
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	39.374	3.884	43.258			
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	175.292	(126.098)	49.194	49.194	0	0
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>628.969</b>	<b>(390.186)</b>	<b>238.783</b>	<b>195.525</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

I crediti al 31 dicembre 2018 mostrano un forte decremento rispetto all'esercizio precedente da imputare principalmente al decremento dei crediti verso clienti, per l'incasso di tutte le fatture emesse nell'esercizio e di due emesse negli esercizi precedenti, dei crediti tributari, per l'utilizzo in compensazione con altri tributi del credito IVA esposto nella dichiarazione 2017, e di quelli verso altri derivante dall'incasso di tutti i crediti per progetti europei rendicontati.

I crediti tributari, inclusi quelli per imposte anticipate, sono pari a complessivi euro 88.260, di cui 43.258 euro per imposte IRES anticipate, sono costituiti dal credito IVA maturato nel 2018 per euro 20.060 e dai maggiori acconti versati per IRES ed IRAP rispetto alle imposte complessivamente determinate per l'esercizio 2018.

Si specifica poi che tra i crediti verso altri, di cui si è detto sopra, sono stati riclassificati 26.512 euro di anticipi a fornitori per i quali sono state accertate le fatture da ricevere.

## Disponibilità liquide

### Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a € 1.338.844 (€ 1.779.195 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	1.778.941	(442.222)	1.336.719
Denaro e altri valori in cassa	254	1.871	2.125
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>1.779.195</b>	<b>(440.351)</b>	<b>1.338.844</b>

Le disponibilità liquide al 31/12/2018 sono depositate su un unico conto corrente aziendale acceso presso la Banca del Fucino di Roma ad eccezione di un piccolo fondo di cassa, pari a 1.937 euro, in contanti e valori bollati per euro 188.

## Ratei e risconti attivi

### RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e risconti attivi sono pari a € 3.789 (€ 520 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti attivi	520	3.269	3.789
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>520</b>	<b>3.269</b>	<b>3.789</b>

## Nota integrativa abbreviata, passivo e patrimonio netto

### INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

#### Patrimonio netto

##### PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 2.784.214 (€ 2.552.178 nel precedente esercizio).

Il capitale sociale al 31 dicembre 2018, pari a 1.000.000 di Euro, è interamente sottoscritto e versato e risulta costituito da n. 1.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di 1 Euro cadauna, tutte intestate al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'Assemblea del 15 maggio 2018 ha deliberato di riportare a nuovo l'utile di esercizio conseguito nel 2017.

#### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

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

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi		
Capitale	1.000.000	0	0		1.000.000
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	-	-		0
Riserve di rivalutazione	0	-	-		0
Riserva legale	200.000	0	0		200.000
Riserve statutarie	0	-	-		0
Altre riserve					
Totale altre riserve	0	-	-		0
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	-	-		0
Utili (perdite) portati a nuovo	1.101.896	250.282	0		1.352.178
Utile (perdita) dell'esercizio	250.282	0	250.282	232.036	232.036
Perdita ripianata nell'esercizio	0	-	-		0
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	-	-		0
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>2.552.178</b>	<b>250.282</b>	<b>250.282</b>	<b>232.036</b>	<b>2.784.214</b>

Ai fini di una migliore intelligibilità delle variazioni del patrimonio netto qui di seguito vengono evidenziate, anche le movimentazioni dell'esercizio precedente con l'indicazione del saldo al 31.12.2016 e la movimentazione relativa all'esercizio 2017:

	Valore di inizio esercizio	Incrementi
Capitale	1.000.000	0

Riserva legale	200.000	0
Altre riserve		
Utili (perdite) portati a nuovo	1.022.371	79.525
Utile (perdita) dell'esercizio	79.525	0
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>2.301.896</b>	<b>79.525</b>

	Decrementi	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	0		1.000.000
Riserva legale	0		200.000
Altre riserve			
Utili (perdite) portati a nuovo	0		1.101.896
Utile (perdita) dell'esercizio	79.525	250.282	250.282
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>79.525</b>	<b>250.282</b>	<b>2.552.178</b>

## Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

### Disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto

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

	Importo	Possibilità di utilizzazione
Capitale	1.000.000	B
Riserva da soprapprezzo delle azioni	0	
Riserve di rivalutazione	0	
Riserva legale	200.000	A-B
Riserve statutarie	0	
Altre riserve		
Totale altre riserve	0	
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	
Utili portati a nuovo	1.352.178	A-B-C
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	
<b>Totale</b>	<b>2.552.178</b>	

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

## Fondi per rischi e oneri

### FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 165.243 (€ 149.060 nel precedente esercizio).

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

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	149.060	149.060

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
<b>Variazioni nell'esercizio</b>		
Accantonamento nell'esercizio	165.243	165.243
Utilizzo nell'esercizio	149.060	149.060
<b>Totale variazioni</b>	<b>16.183</b>	<b>16.183</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>165.243</b>	<b>165.243</b>

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

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

## Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

### Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 244.297 (€ 201.092 nel precedente esercizio).

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

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<b>Valore di inizio esercizio</b>	201.092
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	53.108
Utilizzo nell'esercizio	9.903
<b>Totale variazioni</b>	<b>43.205</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>244.297</b>

La voce accoglie l'indennità di fine rapporto maturata al 31 dicembre 2018 dall'unico dirigente della Società e dai dipendenti. L'utilizzo è pari a quanto versato come imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR e quanto liquidato ad alcuni dipendenti che hanno interrotto il loro rapporto di lavoro con la società come ampiamente descritto al punto 4 della relazione sulla gestione.

## Debiti

### DEBITI

#### Variazioni e scadenza dei debiti

#### Debiti - Distinzione per scadenza

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Debiti verso fornitori</b>	577.898	(204.546)	373.352	373.352	0
<b>Debiti tributari</b>	136.681	(68.770)	67.911	67.911	0
<b>Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	30.262	13.654	43.916	43.916	0
<b>Altri debiti</b>	1.515.813	621.478	2.137.291	1.844.722	292.569
<b>Totale debiti</b>	2.260.654	361.816	2.622.470	2.329.901	292.569

### Debiti di durata superiore ai cinque anni e debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Di seguito si fornisce un breve commento delle voci.

#### **Debiti verso fornitori**

I debiti verso fornitori, che si riferiscono a costi di gestione, sono tutti esigibili entro l'esercizio successivo. Sono costituiti da debiti per euro 136.320, al netto di note di credito da ricevere per euro 211, e da debiti per fatture da ricevere per euro 237.343.

#### **Debiti tributari**

L'importo è composto da debiti per ritenute alla fonte verso dipendenti, collaboratori e professionisti, pari a 49.924 euro, ritenute che sono state tutte versate nel mese di gennaio 2019 e dall'IVA in sospensione sulle fatture emesse al Ministero delle Infrastrutture, non ancora incassate, per euro 17.987.

#### **Debiti verso Istituti di previdenza e della sicurezza sociale**

Tutti i debiti verso gli enti assistenziali, previdenziali ed assicurativi sono stati saldati nei mesi di gennaio 2019 ad eccezione dell'Inail per il quale quest'anno è previsto il versamento a maggio e di quanto riguarda gli accantonamenti previdenziali sulla retribuzione del personale dipendente di competenza dell'esercizio che verranno erogati nel corso dell'anno 2019.

#### **Altri debiti**

Si fornisce il dettaglio:

	2018	2017	inc/decr
Debiti verso dipendenti e collaboratori	160.575	76.119	84.456
Debiti verso Amministratori e Sindaci	42.567	39.067	3.500
Debiti V/Min.infrastrutt. per anticipo	237.349	237.349	0
Debiti V/Min.infrastrutt. per acconti ricevuti	203.355	203.355	0
Debiti V/Min.infrastrutt. per affitto	265.776	191.077	74.700
Finanziamento Agevolato per Ricerca	109.902	98.150	11.752
Debiti diversi	1.117.766	670.696	447.070
<b>Totale</b>	<b>2.137.291</b>	<b>1.515.813</b>	<b>621.478</b>

I debiti verso i dipendenti ed i collaboratori riguardano l'accertamento, al 31 dicembre 2018, dei costi per competenze differite ed agli anticipi da parte dei dipendenti e collaboratori per le spese di trasferta e missione. La parte variabile della retribuzione connessa al raggiungimento degli obiettivi dell'esercizio, come per l'esercizio precedente, è stata iscritta a fondo oneri futuri come detto in precedenza

Il debito verso il Ministero delle Infrastrutture per anticipo è rappresentato dall'acconto contrattuale pari al 15% del valore totale, concesso ex art. 3, paragrafo 2, comma 4 della Convenzione Quadro stipulata con lo stesso Ministero in data 5 agosto 2004, al netto di quanto utilizzato nell'esercizio 2015 per saldare il riconoscimento di debito per le attività svolte dalla società nel corso del 2014. La posta non è variata nell'esercizio.

Il debito verso il Ministero delle Infrastrutture per acconti ricevuti è invece costituito da disponibilità riferite ad anni precedenti che il Ministero aveva destinato alla nostra Società, accreditate nel corso di esercizi precedenti sul nostro conto corrente, per le quali è ancora in corso la scelta per la loro destinazione. Anche questa voce non è variata rispetto al precedente esercizio.

Il debito verso il Ministero per l'affitto è, per euro 29.625, quanto dovuto per il 2018 per i costi relativi ai locali in dotazione della società nella sede del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e per euro 236.151 a quanto concordato come dovuto al Demanio con il quale si sta per stipulare una convenzione che riconosce come canone annuo un importo di 71.280. In relazione al debito pregresso, relativo agli anni 2015/2018, si sta perfezionando un accordo per la rateizzazione.

Il debito per finanziamento agevolato per Ricerca, infine, è relativo al finanziamento erogato congiuntamente dalla Banca del Mezzogiorno per euro 16.505 e dalla Cassa Depositi e Prestiti per euro 148.545, accreditati sul nostro conto corrente, per il progetto di ricerca "Ecomos" aggiudicato dal MIUR nel 2007 ed attualmente già portato a compimento. A fronte di detto finanziamento, da restituire in rate semestrali entro il 30.06.2020, la Società ha ricevuto un contributo a fondo perduto a copertura degli interessi da riconoscere ai due soggetti cofinanziatori che si è fatto e si farà concorrere a ricavo per l'importo corrispondente agli interessi addebitati annualmente.

I debiti diversi sono, infine, principalmente costituiti da acconti ricevuti per quanto valorizzato nella voce "Rimanenze" per i progetti e le commesse. .

Si precisa infine che nella voce "debiti verso altri" esposta in bilancio sono stati indicati come dovuti oltre l'esercizio successivo il debito per l'anticipo concesso sulla base della Convenzione Quadro stipulata nel 2014 e le quote in conto capitale, pari ad euro 55.220, del finanziamento agevolato per la Ricerca che dovranno essere restituite nel 2020 sulla base del piano di ammortamento.

## Ratei e risconti passivi

### RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 30.675 (€ 31.609 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Risconti passivi</b>	31.609	(934)	30.675
<b>Totale ratei e risconti passivi</b>	31.609	(934)	30.675

La voce risconti passivi è relativa al contributo a fondo perduto a copertura degli interessi, come detto sopra, che concorrerà a ricavo, come contributo in conto esercizio, ad integrale copertura degli interessi passivi registrati annualmente a conto economico.

## Nota integrativa abbreviata, conto economico

### INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

#### Valore della produzione

##### VALORE DELLA PRODUZIONE

##### Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Al 31 dicembre 2018 il valore della produzione risulta pari a 3.018.098 Euro con un incremento rispetto al precedente esercizio di 280.497 euro.

I ricavi delle vendite e prestazioni, pari ad euro 1.541.870 risultano costituiti per l'intero importo da fatturazione al Ministero delle Infrastrutture del valore delle rimanenze relative all'anno 2017.

##### Variazione delle rimanenze e altri ricavi e proventi

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

Tra gli "Altri ricavi e proventi" sono infine stati indicati il contributo in conto interessi per euro 934 a fronte degli interessi passivi di competenza 2018 sul finanziamento agevolato per la ricerca aggiudicata dal MIUR di cui si è detto in sede di commento della voce altri debiti ed arrotondamenti e sopravvenienze attive, di natura diversa dai ricavi per vendite e prestazioni, per euro 7.550.

#### Costi della produzione

##### COSTI DELLA PRODUZIONE

##### Spese per servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 1.325.945 (€ 1.347.792 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Descrizione	2018	2017
Collaborazioni	29.497	11.108
Prestazioni servizi tecnici, amministrativi e legali	299.559	108.354
Spese per ricerca del personale	8.685	0
Compensi amministratori sindaci e CdA	133.640	168.034
Spese di rappresentanza	0	9.869
Spese di comunicazione	96.770	219.526
Spese di viaggio e di trasporto	103.870	141.979
Altri costi	653.923	688.922
<b>Totale</b>	<b>1.325.945</b>	<b>1.347.792</b>

Nella voce "Prestazione servizi tecnici, amministrativi e legali" sono stati esposti anche i costi relativi alle ai servizi tecnici affidati a società od a professionisti esterni che hanno cooperato con la Società nello svolgimento dei compiti assegnati con le varie convenzioni stipulate con il Ministero,olcosto per i servizi amministrativi, contabili e fiscali, le

spese per la tenuta paga e le spese per assistenza legale e notarile. Detta voce include anche il costo della revisione del bilancio.

La voce "compensi Amministratori e Sindaci" è composta per 120.000 euro dal compenso determinato dall'Assemblea per l'Amministratore Unico e, per 13.640 euro, dai compensi per il Collegio sindacale.

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

La voce "Spese di viaggio e di trasporto" è relativa a costi per viaggi e soggiorni di dipendenti e amministratori, strettamente correlati con l'intensa attività svolta dalla società soprattutto in ambito dei progetti europei

La voce "Spese di comunicazione" si è decrementata rispetto al precedente esercizio, in quanto nel passato esercizio su richiesta del Ministero delle Infrastrutture, era stata svolta l'attività istituzionale correlata al progetto "Connettere l'Italia".

La voce "altri costi" comprende essenzialmente tutte le spese per i servizi che ci sono stati resi per ottemperare alle convenzioni in essere con il Ministero delle Infrastrutture ed i Progetti europei nonché alcune spese generali quali le spese per utenze e poste telefoniche (17.120 Euro), le spese per assicurazioni (20.929 Euro), le spese per i buoni pasto (30.515 euro) nonché altri costi per servizi bancari e servizi per la gestione corrente.

### Spese per godimento beni di terzi

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 110.419 (€ 118.940 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Descrizione	2018	2017
Affitti e spese condominiali	104.419	110.000
Noleggio auto	0	3.552
Noleggio attrezzature e manutenzioni	6.095	5.388
<b>Totale</b>	<b>110.514</b>	<b>118.940</b>

La voce affitti e spese condominiali è pari al costo della sede presso il Ministero delle Infrastrutture di cui si è detto a commento della voce altri debiti.

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

### Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 56.298 (€ 2.732 nel precedente esercizio).

## Proventi e oneri finanziari

### Proventi e oneri finanziari

L'importo tra i proventi è pari a quanto maturato a titolo di interessi sul conto corrente acceso presso la Banca del Fucino mentre gli oneri finanziari sono costituiti unicamente dagli interessi maturati, come già detto, sul finanziamento ricevuto.

## Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

### RICAVI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

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

### COSTI DI ENTITA' O INCIDENZA ECCEZIONALI

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

## Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

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

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	Imposte correnti	Imposte relative a esercizi precedenti	Imposte differite	Imposte anticipate	Proventi (oneri) da adesione al regime consolidato fiscale /trasparenza fiscale
<b>IRES</b>	98,273	1.674	0	3,884	
<b>IRAP</b>	25,698	0	0	0	
<b>Totale</b>	123,971	1.674	0	3,884	0

Le imposte imputate al conto economico sono calcolate in base alle vigenti normative sul reddito imponibile. L'IRES dell'esercizio ha risentito positivamente dell'effetto della c.d. ACE che premia le società che, nel corso degli ultimi esercizi, si sono ricapitalizzate grazie alla attribuzione a riserve patrimoniali degli utili conseguiti e delle deduzioni IRAP. A fronte di una aliquota effettiva teorica IRES del 24% la Società nell'esercizio, grazie a quanto sopra evidenziato ed in relazione a costi non deducibili di modesta entità, presenta un'aliquota effettiva del 26,68%

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

L'iscrizione della fiscalità differita è avvenuta come segue.

Nel conto economico alla voce "20 - imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate" sono rilevate le imposte di competenza dell'esercizio rappresentate da imposte correnti 123.971 euro, da imposte anticipate pari a 3.884 euro e, secondo le nuove disposizioni, le imposte riferite all'esercizio precedente derivanti da differenziali di imposte derivanti dalle dichiarazioni presentate rispetto alla stima che era stata effettuata in sede di predisposizione del bilancio 2017. La fiscalità differita riguarda la sola IRES che sarà pagata in via anticipata sul costo della società di revisione, imputato per competenza nel bilancio ma riferito alla certificazione del bilancio che avverrà nel 2019, per

euro 15.000 e su quanto iscritto a fondo oneri futuri, per euro 165.243, che, pur rappresentando un costo di competenza del 2018, non presenta i requisiti di certezza nell'*an* e nel *quantum* per essere dedotto fiscalmente nell'esercizio. L'importo, valorizzato sulla base della vigente aliquota IRES, pari al 24%, è di euro 43.258 e si riverserà nel 2019. Quanto era stato imputato nel precedente esercizio come imposte anticipate è stato interamente utilizzato.

Si riporta di seguito la movimentazione dell'esercizio della "Fiscalità complessiva anticipata e differita" come suggerito dall'OIC 25 richiesto dall'art. 2427, punto 14, lett. a) e b) del Codice Civile.

## Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	IRES	IRAP
<b>B) Effetti fiscali</b>		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(39.374)	0
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(3.884)	0
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(43.258)	0

## **Nota integrativa abbreviata, altre informazioni**

### **ALTRE INFORMAZIONI**

#### **Dati sull'occupazione**

##### **Dati sull'occupazione**

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

	Numero medio
Dirigenti	1
Quadri	1
Impiegati	19
<b>Totale Dipendenti</b>	<b>21</b>

A tale riguardo si rimanda a quanto ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione nel paragrafo dedicato alla struttura organizzativa evidenziando che la tabella di cui sopra rappresenta la media dei dipendenti mentre alla data del 31.12.2018 i dipendenti in forza alla società sono 19 di cui un dirigente, un quadro e 17 impiegati. Dal 1° di gennaio due dipendenti sono stati inquadrati come quadri e ciò è avvenuto a seguito dell'espletamento delle procedure aziendali vigenti in materia di progressioni verticali.

#### **Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto**

##### **Compensi agli organi sociali**

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

	Amministratori	Sindaci
<b>Compensi</b>	120.000	13.640
<b>Anticipazioni</b>	0	0
<b>Crediti</b>	0	0
<b>Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate</b>	0	0

I compensi indicati sono al netto dei contributi sociali.

#### **Compensi al revisore legale o società di revisione**

##### **Compensi al revisore legale ovvero alla società di revisione**

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

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	19.000
Altri servizi di verifica svolti	0
Servizi di consulenza fiscale	0
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	9.250
<b>Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>28.250</b>

## Categorie di azioni emesse dalla società

### Categorie di azioni emesse dalla società

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

## Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

### Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 9 del codice civile, si specifica che la Società non ha impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale.

## Informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

### Informazioni su patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare

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

## Informazioni sulle operazioni con parti correlate

### Operazioni con parti correlate

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-bis del codice civile si specifica che non vi sono operazioni con parti correlate ad eccezione di quanto indicato al paragrafo 10 della Relazione sulla gestione ricapitolato nella sottostante tabella:

Rapporti con parti correlate	M.I.T.
Crediti	101.329
Debiti	631.781
Costi	104.419
Ricavi	1.541.870

## **Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale**

### **Accordi non risultanti dallo stato patrimoniale**

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

## **Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

### **Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

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

## **Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile**

### **Strumenti finanziari derivati**

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

## **Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento**

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

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

## **Azioni proprie e di società controllanti**

### **Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti**

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

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

## **Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124**

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

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, della Legge 4 agosto 2014, come modificato dal D.L. 34/2019, le imprese che svolgono le attività di cui all'art. 2195 c.c. devono indicare a partire dal bilancio 2018 in nota integrativa "gli importi e le informazioni relativi a sovvenzioni, sussidi, vantaggi, contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria, agli stessi erogati dalle pubbliche amministrazioni". Poiché si tratta del primo anno di applicazione della norma e non esistono ancora interpretazioni *concordanti* circa le informazioni da indicare, si ritiene per il 2018, anche per garantire maggiore trasparenza ai sensi del D.Lgs. 33/13, di indicare tutti gli importi incassati erogati dalle PA.

Soggetto erogante	Importo (€)	Oggetto
MIT	1.872.151,32	Fatture emesse per spettanze per servizi svolti per il MIT sulla base di specifici atti convenzionali stipulati
MEF - IGRUE	201.125,37	Rendicontazioni per servizi svolti per il MIT sulla base di specifici atti convenzionali stipulati
	233.885,42	Progetti comunitari aggiudicati a bando di gara anche in qualità di <i>implementing body</i> del MIT
Regione Abruzzo	329.686,62	Progetti comunitari aggiudicati sul bando IPA
Regione FVG	47.912,73	Progetti comunitari aggiudicati sul bando IPA
Regione Veneto	89.823,85	Progetti comunitari aggiudicati sul bando Interregg Italia Croazia

## Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

### Destinazione del risultato d'esercizio

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

## **Nota integrativa, parte finale**

**L'organo amministrativo**

CASCETTA ENNIO



## **Dichiarazione di conformità del bilancio**

### **Dichiarazione di conformità**

Copia corrispondente ai documenti conservati presso la società.