

UIRNet S.p.A.

Sede in VIA PO 12 - 00198 ROMA (RM)
Codice fiscale 08645111009 – Rea RM 1108739
C.F. e P.IVA: 08645111009
Capitale Sociale Euro 1.142.000 i.v.

Relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2019

Introduzione

Signori Azionisti,

l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 riporta un utile di Euro 134.674; a tale risultato si è pervenuti imputando un ammontare di imposte correnti pari ad Euro 54.129 e stornando imposte differite per Euro 5.218.

Il risultato positivo ante imposte, pari ad Euro 183.585, è determinato in particolar modo dai ricavi realizzati dalla Società nell'anno relativamente alla quota dei contributi pubblici concessi a valere sugli investimenti realizzati ed al canone di competenza per la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale.

Analisi della situazione della Società, dell'andamento e del risultato della gestione

UIRNet, nella qualità di Soggetto Attuatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale, ha quale *mission* attribuita alla stessa dalla Legge il perseguimento del processo di digitalizzazione della logistica del Paese; ciò con l'evidente finalità di identificarne e rimuoverne le inefficienze.

Gli interventi che UIRNet ha individuato, al fine di portare avanti la realizzazione della *mission* sopradetta, si caratterizzano per determinare un rapporto costi/benefici potenzialmente fuori dall'ordinario e tale da permettere di confrontare a numeratore e a denominatore valori con ordine di grandezza completamente diversi: costi in milioni di euro su benefici stimabili in miliardi di euro.

Nel seguito viene esposto quanto condotto da UIRNet nel corso del 2019 in termini di attività/progetti, coerentemente alla propria *mission* ed alla strategia conseguente:

- attività previste dalla Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 4-bis, del Decreto Legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della Legge 27 febbraio 2017, n. 18, recante “*Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno*” (di seguito, “Convenzione Legge 18”), sottoscritta il 2 agosto 2017 (cfr., in particolare, art. 2, lett. L. e art.3.3);
- attività previste dalla Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 16-ter, del Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123, recante “*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*” (di seguito, “Convenzione Legge 123”), sottoscritta il 6 dicembre 2017 (cfr., in particolare, art. 2, lett. H. e art.3.3);
- attività previste dalla “Convenzione per la disciplina delle attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture inerenti agli interventi di cui all'art. 6, comma

1, del Decreto Legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito – con modificazioni – dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 ed all’art. 1, commi 1025 e 1026, della legge 30 dicembre 2018, 145 e per l’utilizzo delle risorse di cui all’art. 6, comma 1 del decreto legge n. 109/2018, convertito dalla legge n. 130/2018”, sottoscritta in data 17 luglio 2019, in attuazione del Decreto n. 15 prot. n. D/2019/15 dell’11 aprile 2019 del Commissario Straordinario per la ricostruzione del viadotto di Polcevera dell’Autostrada A10;

- attività previste dal Progetto “E-BRIDGE - Emergency and BRoad Information Development for the ports of Genoa”, presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e da UIRNet nell’ambito della Connecting Europe Facility 2014-2020 - Transport Call for Proposals 2018 ed approvato dalla Commissione UE, nel quale il MIT riveste il ruolo di Soggetto Beneficiario, mentre UIRNet, al pari dell’AdSP, riveste la funzione Soggetto Attuatore;
- attività previste dai Progetti a valere sul PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020;
- attività previste dal Progetto OBOR BEI.

La Concessione

Nell’anno 2019 lo strumento utilizzato da UIRNet per gestire ed implementare la PLN è stato quello della Concessione ventennale aggiudicata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da HP Enterprise Services Italia S.r.l. (oggi “Enterprise Services Italia S.r.l.”), F.A.I. Service S. Coop e Vitrociset S.p.A. (Raggruppamento cui è subentrata, con decorrenza dal 26 giugno 2017, la Società di progetto Logistica Digitale S.r.l.) ed avviata in data 1° aprile 2017.

Nel corso del primo triennio della Concessione, l’andamento degli investimenti del Concessionario è stato discontinuo. In particolare, a fronte di una partenza fortemente rallentata, si sono avuti lievi segnali di ripresa a partire dalla seconda metà del 2018 per poi accentuarsi nel corso del 2019 senza però arrivare a recuperare i consistenti ritardi accumulati soprattutto nel primo biennio. Ciò sebbene nelle more il Concessionario sia stato più volte sollecitato a procedere secondo le previsioni della Concessione attraverso numerosi incontri tecnici e note di contestazione, nonché sia stato anche destinatario di molteplici Ordini di Servizio.

A fronte dell’aggravarsi delle criticità riscontrate nell’andamento della Concessione, in data 14 novembre 2019 è stata effettuata dal DEC della Concessione una “Ricognizione sullo Stato di Avanzamento degli Investimenti del Concessionario” (Prot. n. 1898 del 14 novembre 2019) con l’obiettivo di verificare la possibilità concreta di prosecuzione del rapporto con il Concessionario e di individuare le azioni conseguenti da intraprendere, così come deciso nella seduta del Comitato Direttivo della Concessione dell’11 settembre 2019, tenutosi presso la sede di UIRNet S.p.A. alla presenza anche di tutti i Consiglieri di Amministrazione di UIRNet S.p.A.

Il DEC, nella succitata Ricognizione, ha evidenziato che:

- i termini previsti per la realizzazione degli investimenti non sono stati rispettati dal Concessionario;
- in alcuni casi il Concessionario ha addirittura riprogrammato tempistiche rivelatesi irrealizzabili sin dal momento della loro nuova presentazione;
- una parte considerevole degli interventi di industrializzazione dei servizi, ivi compresi quelli connessi al nucleo di Servizi Prioritari condivisi con il Concessionario nel mese di dicembre 2017 (tra cui si annoverano PCS Istituzionale con Anagrafe Portuale e Gestione Permessi, PCS Operativo Container, Gestione unificata dei permessi di accesso per l’autotrasporto e Card nazionale di accesso, Appuntamento Intermodale e Corridoio Controllato Doganale) non sono stati nemmeno pianificati.

Il Concessionario non ha, in definitiva, rivolto al mercato una concreta offerta di servizi, essendo venuti a mancare sia gli investimenti necessari, alla cui effettuazione si era impegnato, sia il connesso piano di marketing. In un caso, il Concessionario non ha persino avviato un servizio pronto per essere rilasciato sul mercato.

Si sono venute, dunque, a creare le condizioni per avviare il procedimento di risoluzione di diritto della Concessione. UIRNet ha, pertanto, trasmesso al Concessionario, a valle di apposita delibera del CdA, il 6 dicembre 2019 e, successivamente, il 23 dicembre 2019, due Atti di diffida e messa in mora, ai sensi dell’art. 35.1, lett. b) e c) della Concessione, ossia per mancata realizzazione degli investimenti nei tempi e negli importi previsti e per mancato avvio dei servizi. In data 24 febbraio 2020, con nota Prot. n. 351_2020, è stata comunicata al Concessionario la risoluzione della Concessione e in data 25 febbraio 2020, con nota Prot. n. 354_2020, UIRNet ha escusso la fideiussione a garanzia del canone relativo al terzo anno di gestione (primo anno oneroso per il Gestore).

Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) - Convenzione Legge 18

Le attività previste dalla Relazione Strategica relativa all'anno 2019 presentata al MIT in data 15 febbraio 2019¹ hanno risentito, nell'andamento complessivo, delle criticità registratesi nella Concessione.

Inoltre, rileva il momento temporale in cui la Relazione Strategica è stata approvata dal MIT (i.e., con provvedimento Prot. MIT n. 3585 del 4 dicembre 2019, comunicato alla Società in data 16 dicembre 2019).

In particolare, venendo alle principali attività programmate nell'ambito della Convenzione Legge 18, si evidenzia quanto segue.

Per quanto riguarda l'“Attività di controllo e sviluppo della Concessione” di cui alla lett. a) dell'Allegato 1 alla Convenzione, l'impegno di UIRNet è stato particolarmente pregnante nel primo semestre del 2019, segnatamente nei seguenti ambiti:

- ruolo istituzionale nelle interlocuzioni con le AdSP che hanno chiesto di avere come referente UIRNet, in particolare nella fase di definizione degli accordi e di avvio delle attività;
- UIRNet, inoltre, ha poi più volte interloquuto con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nell'ottica di creare le condizioni necessarie per assicurare un efficace svolgimento delle attività oggetto della Concessione;
- nel processo di definizione delle Tariffe a seguito dell'entrata in vigore del D.M. 20 marzo 2018, n. 137. Si evidenzia sul punto che, a seguito della definizione di un metodo di determinazione delle tariffe basato sulla contabilità regolatoria, trasmesso da UIRNet al Concessionario con nota del 1° marzo 2019, si sono rese necessarie numerose riunioni per approfondire i costi e le logiche di imputazione degli stessi, che hanno portato a una significativa riduzione delle tariffe da applicare sul mercato e, in ultima istanza, ad una riduzione dei costi per la collettività, rispetto alla formulazione originaria prospettata dal Concessionario. A tal proposito, l'attività svolta da UIRNet ha evidenziato la necessità che il Concessionario improntasse la definizione delle tariffe su costi effettivamente sostenuti, pertinenti con i servizi prodotti e quantificabili attraverso parametri oggettivi e congrui rispetto a valutazioni di mercato e di efficienza. Le carenze riscontrate da UIRNet nella documentazione prodotta dal Concessionario hanno reso necessari ulteriori approfondimenti da parte di quest'ultimo con conseguente rallentamento nel processo di definizione delle Tariffe, ad oggi non conclusosi per responsabilità del Concessionario;
- l'attività di monitoraggio, sorveglianza e indirizzo di UIRNet ha portato a un significativo miglioramento del piano di rilascio dei servizi del PCS-PLN, che è il principale modulo oggetto di tariffazione nei primi anni di attività del Concessionario, senza, tuttavia, arrivare alla condivisione di un regime tariffario presentabile agli utenti, non essendo stati soddisfatti tutti i requisiti a tal fine necessari. Ciò in quanto il Concessionario non ha superato le criticità sopra evidenziate in merito alla congruità ed efficienza dei costi;
- controllo di UIRNet nella fase di definizione del Catalogo dei servizi. Al fine di garantire il raggiungimento dell'obiettivo di consolidare il Catalogo dei Servizi, UIRNet ha organizzato, in un primo tempo, incontri tecnici e confronti diretti sulla documentazione prodotta dal Concessionario al fine di evidenziare le lacune e gli errori riscontrati e giungere ad una più rapida definizione del documento in parola. A fronte di lacune persistenti nel Catalogo dei Servizi, UIRNet è stata costretta a sollevare contestazioni che, tuttavia, non sono state risolte dal Concessionario;
- controllo di UIRNet nelle diverse fasi di pianificazione degli investimenti a carico del Concessionario, della progettazione e della realizzazione dei medesimi. Quest'attività ha evidenziato una serie di ritardi/inadempienze del Concessionario (già parzialmente evidenziati nella Relazione sulla Gestione al Bilancio 2018), che hanno portato UIRNet all'emissione di diversi Ordini di Servizio nei confronti del Concessionario nonché dei due Atti di diffida sopra citati;
- nel periodo in esame è proseguita, inoltre, l'attività di controllo sulla gestione dei PCS esistenti del Porto di Genova, di Ravenna e di La Spezia presi in carico dal Concessionario nelle more della trasformazione nel

¹Aggiornata, secondo quanto previsto nella Convenzione medesima, a seguito di diversi incontri con il Comitato Paritetico, in data 19 luglio 2019.

PCS PLN, quale primo step del Modello Unico di PCS (MUPCS). Per quanto riguarda, in particolare, il Porto di Genova, l'AdSP ha richiesto al Concessionario lo sviluppo del Modulo dedicato alla gestione delle richieste di ristoro degli autotrasportatori ai sensi del D.M. del MIT n. 555 del 24 dicembre 2018, che rappresenta una personalizzazione del PCS PLN ed, al contempo, ha aderito alla trasformazione da PCS e-Port a PCS PLN per il Porto di Genova. Il Concessionario ha sviluppato una prima *release* del modulo D.M. 555/2018 mentre ha accumulato ritardi nel processo di trasformazione di e-port nel PCS PLN – tant'è che, ad oggi, detto processo non risulta compiuto - e più, in generale, ha accumulato ritardi nello sviluppo e nella diffusione dei servizi della PLN.

Nel secondo semestre l'impegno di UIRNet è stato volto a cercare di risolvere le criticità riscontrate nella Concessione ed a gestire i rapporti sempre più complessi con il Concessionario fino al punto che si è reso necessario avviare il procedimento di risoluzione della Concessione con i sopra citati Atti di diffida del 6 dicembre 2019 e del 23 dicembre 2019.

Gli eventi sopra indicati hanno determinato una forte concentrazione delle attività della Società sul "Controllo e sviluppo della Concessione".

Per quanto riguarda l'"Attività di progettazione, controllo, implementazione dei progetti inerenti PLN", di cui alla lett. b) dell'Allegato 1 alla Convenzione, si evidenzia come tale attività abbia fortemente risentito dei ritardi registratisi nella Concessione, trattandosi di progetti inerenti la PLN.

Per quanto riguarda l'"Attività di progettazione e implementazione nuovi progetti collaterali a supporto della PLN", di cui alla lett. c) dell'Allegato 1 alla Convenzione, nel corso del 2019 è stato effettuato lo Studio dell'analisi costi benefici, che ha avuto l'obiettivo di identificare e quantificare, con un approccio bottom-up, le inefficienze che gli operatori logistici subiscono nell'operatività quotidiana del business e di fornire soluzioni concrete per il recupero di competitività del sistema logistico italiano.

Per quanto riguarda le attività di Cyber Security di cui alla lett. d) dell'Allegato 1 alla Convenzione, UIRNet ha aderito al Contratto Quadro del 20 luglio 2016 tra Consip S.p.A. ed il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Leonardo S.p.A. (mandataria), IBM S.p.A., Fastweb S.p.A. e Sistemi Informativi S.r.l. (mandanti), aggiudicatario della "Procedura ristretta per l'affidamento dei Servizi di Cloud Computing, di Sicurezza, di Realizzazione di Portali e Servizi On-Line e di Cooperazione Applicativa per le Pubbliche Amministrazioni". In tale ambito, in data 19 novembre 2019, è stato sottoscritto con il RTI il Contratto Esecutivo avente ad oggetto il "Servizio di gestione delle identità digitali e sicurezza applicativa".

In ambito Privacy, inoltre, UIRNet ha posto in essere diverse attività, di cui si elencano di seguito le più rilevanti:

- adozione di una Privacy Policy interna volta a definire ruoli, responsabilità e principali modalità operative per la protezione dei dati personali e per la prevenzione dei rischi che il trattamento degli stessi comporta;
- adozione di Regolamenti e procedure interni volti a disciplinare la gestione e la risoluzione di eventuali episodi di violazione dei dati ("Data Breach"), a garantire l'esercizio dei diritti degli interessati, a ridefinire la disciplina delle attività di backup dei dati e di sicurezza informatica (già prevista da apposita procedura di qualità interna), nonché a disciplinare l'uso delle risorse tecnologiche aziendali, al fine di implementare il livello di protezione dei dati;
- predisposizione dei modelli dei principali atti interni da utilizzarsi da parte della Società a fini privacy, quali: le informative sul trattamento dei dati personali ai sensi degli artt. 13 e 14 del GDPR, la Valutazione di impatto sulla protezione dei dati (DPIA) ai sensi dell'art. 35 del GDPR (da utilizzare in relazione ai trattamenti considerati ad elevato rischi per i diritti e le libertà delle persone fisiche), l'atto di nomina di Responsabile del trattamento ai sensi dell'art. 28 del GDPR, l'atto di nomina di Soggetto designato ai sensi dell'art. 2-quaterdecies del D.Lgs. 196/2003 (come modificato dal D.Lgs. 101/2018), l'atto di nomina di Amministratore di Sistema, secondo quanto previsto dal Provvedimento Generale del Garante per la Protezione dei Dati Personali del 27 novembre 2008, come modificato il 25 giugno 2009, il Registro delle violazioni (data breach), l'atto con cui notificare una violazione dei dati personali all'Autorità di controllo ai sensi dell'art. 33 del Regolamento (UE) n. 2016/679, il Registro delle richieste di esercizio dei diritti da parte degli interessati;
- adozione delle Valutazioni di impatto sulla protezione dei dati (DPIA) ai sensi dell'art. 35 del GDPR in relazione:

- al trattamento effettuato tramite il sistema di videosorveglianza;
- al trattamento consistente nella conservazione delle cartelle sanitarie e di rischio degli ex dipendenti;
- al trattamento di dati relativi alla salute;
- al trattamento di dati relativi a condanne penali e reati.

Per quanto riguarda le attività di cui alla lett. e) dell'Allegato 1 alla Convenzione "Realizzazione di infrastrutture leggere ai varchi", anche in questo caso la programmazione ha fortemente risentito dell'andamento della Concessione. In ragione dei ritardi ivi registratisi non è stato possibile avviare la realizzazione di infrastrutture ma sono state comunque poste in sede le attività propedeutiche per la realizzazione delle infrastrutture stesse. In particolare, sono state effettuate visite *in loco* ed intraprese le interlocuzioni con le Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale (per il Porto di Catania), del Mar Ionio (per il Porto di Taranto), del Mar Tirreno Centrale (per il Porto di Napoli), con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (per il Porto di La Spezia, varco Stagnoni), nonché con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (per il Porto di Genova, varco di San Benigno). Ciò nell'ottica di addivenire alla definizione con le Autorità medesime di appositi protocolli di intesa volti ad avviare la realizzazione degli interventi concordati, nell'ambito della migliore fruizione dei servizi del PCS PLN e/o, comunque, dei servizi della PLN.

Progetto Trace - Convenzione Legge 123

Il finanziamento di cui alla Legge n. 123 del 2017 è finalizzato alla "realizzazione di un ulteriore modulo della PLN" volto a creare "un sistema automatico per la detezione di un flusso di merci in entrata nei centri storici delle città metropolitane".

Il Modulo T.R.A.C.E. (Truck Ramming Attacks Countermeasures Enhancement) va ad inquadrarsi nella fornitura di servizi e soluzioni specialistiche, disponibili sulla PLN, per Comuni e Città metropolitane e Forze dell'ordine, per prevenire fenomeni di Vehicle Ramming-Attack.

Il sistema fornirà i seguenti servizi:

- acquisizione dati. Rilevamento, acquisizione, trasmissione e verifica delle targhe da parte del CEN;
- analisi dati. Valutazione e notifica dei risultati di interrogazioni ed analisi dei dati - Analisi delle serie storiche al fine di individuare situazioni anomale, violazioni, illeciti amministrativi;
- gestione avvisi. Smistamento degli avvisi e segnalazioni verso gli organi di competenza;
- servizi accessori. Rilevamento condizioni di traffico - Rilevamento occupazione spazi - Controllo autorizzazioni - Servizi di rilevamento condizioni critiche e apertura di segnalazione per il Pronto Intervento.

Il Sistema Trace prevede la messa a disposizione di una Sala Operativa per ogni municipalità aderente. I servizi offerti saranno comunque fruibili attraverso accessi regolati da credenziali anche da postazioni esterne alla Sala Operativa.

Nel corso del 2019 le attività si sono incentrate nella costruzione dell'interesse e del consenso ad appoggiare l'iniziativa presso il Comune di Matera, non avendo il Comune di Palermo riscontrato gli inviti alla cooperazione (Palermo e Matera erano le città target dell'iniziativa di cui alla Legge n. 123 del 2017). Sono state quindi effettuate alcune missioni a Matera, che hanno consentito la definizione di un quadro progettuale, avendo raccolto i desiderata del Comune e delle locali FFO, le cui fasi operative saranno avviate nel 2020. Ulteriormente, alla fine del 2019, la Legge di Bilancio per il 2020 (Legge 27 dicembre 2019 n. 160), all'art. 1, comma 17, ha mantenuto il finanziamento per la Città di Matera, ha ampliato la dotazione finanziaria complessiva del Progetto e ne ha disposto l'estensione a tutte le Città Metropolitane del Paese. Ad oggi il Ministero non ha dato corso alla modifica della Convenzione disposta dalla Legge.

Convenzione Decreto Genova

In data 17 luglio 2019 è stata sottoscritta tra la Struttura Tecnica di Missione del MIT (di seguito, "STM"), l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito, "AdSPMLO") e UIRNet la "Convenzione per la disciplina delle attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture inerenti agli interventi di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto Legge 28 settembre 2018 n. 109,

convertito - con modificazioni- dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 ed all'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 e per l'utilizzo delle risorse di cui all'art.6, comma 1, del Decreto Legge n. 109/2018, convertito dalla Legge n. 130/2018" (di seguito "Convenzione Genova").

Ed infatti, ai sensi del Decreto del Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'Autostrada A10 n. 15 dell'11 aprile 2019, UIRNet è stata individuata quale *"organismo di diritto pubblico a partecipazione pubblica al quale affidare le attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, n. 145, volti alla ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del Varco di Ponente, ed alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, ..."*.

UIRNet ha redatto il Documento Programmatico previsto nella Convenzione e, in data 24 ottobre 2019, lo ha trasmesso alla ADSP del Mar Ligure Occidentale, alla Struttura Tecnica di Missione del MIT ed al Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera.

La Convenzione Genova prevede i seguenti interventi, tutti inseriti nel Documento Programmatico:

- 1) progettazione del Sistema Buffer (2020-22);
- 2) progettazione del nuovo Scalo Smistamento Alessandria (2020-2021);
- 3) nuovo Varco di Ponente del Porto di Genova;
- 4) realizzazione di 2 aree buffer (tra i retroporti indicati all'art. 7 della Legge 130/2018) (2023-24).

Le attività di cui ai punti 2) e 3) stanno procedendo, le altre sono in attesa di approvazione da parte dell'Organismo di Regia.

Progetto E-Bridge

Alcuni interventi relativi alla Convenzione Genova sono cofinanziati dal Progetto E-Bridge, che è stato approvato dai 28 Stati membri in sede di Comitato CEF (Connecting Europe Facility) nel mese di marzo 2019 a Bruxelles. Ed infatti, anche il Progetto E-Bridge, finanziato al 50% in ambito CEF 2014-2020, nasce in risposta alle limitazioni di traffico afferenti al Porto di Genova in seguito al crollo del Viadotto Morandi (avvenuto il 14 agosto 2018). Ciò in quanto il disastroso incidente ha limitato pesantemente la circolazione del traffico pesante su gomma in ingresso e uscita dal Porto, geograficamente disposto su due bacini collegati tramite l'Autostrada A10, lungo la quale il Viadotto crollato si sviluppava.

Il Progetto prevede, nei limiti di finanziamento, investimenti mirati a potenziare le possibilità di scambio ferroviario con l'entroterra e un nuovo sistema di alimentazione delle merci containerizzate che non dipenda unicamente dagli orari di apertura dei magazzini industriali (principali fruitori del Porto).

Il Progetto E-Bridge vede UIRNet impegnata su tre linee di sviluppo:

- activity 2 "Smart port buffer areas management module": analisi e definizione del modello di funzionamento del Sistema Buffer con relativa sperimentazione. Questa attività cofinanzierà alcuni interventi previsti dal Decreto Genova nell'ambito della riorganizzazione del traffico di afflusso e deflusso al/dal Porto di Genova;
- activity 3 "Innovative digital last mile rail management module": allestimento di gate ferroviari intelligenti integrati con il PCS tramite i sistemi di controllo dei singoli terminal;
- activity 4 "Advanced port road gates system": allestimento di gate intelligenti per l'autotrasporto integrati con il PCS tramite i sistemi di controllo dei singoli terminal. Questa attività cofinanzierà alcuni interventi previsti dal Decreto Genova nell'ambito della riorganizzazione del traffico di afflusso e deflusso al/dal Porto di Genova e nell'ambito degli interventi previsti per il Varco di Ponente.

Progetto Drive Belt

Progetto a valere sul PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 con stipula della Convenzione in data 8 febbraio 2018 (contributo concesso per 2,342 milioni di Euro, a parziale copertura del costo complessivo di 2,45 milioni Euro).

Il Progetto è relativo alla costruzione di un sistema atto a raccogliere sistematicamente dati relativi alla logistica che permetta l'analisi dei flussi dei mezzi e delle merci che insistono su Porti, interporti e distretti industriali. Il Sistema (in corso di realizzazione) è rivolto ad individuare le dinamiche logistiche di generazione del traffico merci e a costruire le mappe di origine e di destinazione dei trasporti. All'interno del Progetto sono individuati i Key Performance Indicator (KPI) per l'analisi strategica del sistema logistico italiano. Il Sistema sarà dotato di un'intelligenza a supporto delle decisioni strategiche.

Il focus dell'analisi è sulle Regioni Meridionali del Paese, ma la prospettiva è quella di estendere il Sistema a tutta l'Italia.

L'attività di progettazione, il cui aggiudicatario è stato individuato nel mese di febbraio 2020, dovrà essere svolta in 5 mesi, per terminare nel mese di agosto 2020.

Seguirà la procedura di gara per la realizzazione del Sistema medesimo.

Allo stato, la conclusione del Progetto è prevista per il mese di marzo 2023.

Progetto Corridoio Controllato 2.0

Il progetto riguarda un modulo diretto alla gestione dei flussi di merce su gomma, su percorsi prestabiliti ed è rivolto ad ampliare (per raggio d'azione, riguardo i servizi già presenti, e per estensione, con nuovi servizi) l'utilizzo per gli utenti del CCD (Corridoio Controllato Doganale già realizzato in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli). Tale modulo consente, infatti, di utilizzare le funzionalità di sicurezza anche al di fuori del trasporto doganale ed include la possibilità di autorizzare e monitorare lo spostamento di veicoli in esercizio di trasporto eccezionale.

A fine 2019, l'Autorità di Gestione del PON ("AdG"), in ragione dei punti di contatto tra il Progetto "Corridoio Controllato 2.0" e il servizio del "Corridoio Controllato Doganale (CCD)" da industrializzarsi nell'ambito della PLN, ha rilevato l'opportunità di un confronto nel merito con UIRNet volto ad individuare eventuali elementi di sovrapposizione. Quindi, vista la possibile interazione del Corridoio Controllato CC2.0 con il Corridoio Doganale, la cui evoluzione è stata inserita dal Concessionario nel Progetto tecnico presentato in sede di gara, UIRNet ha svolto un'analisi approfondita, che ha portato all'espunzione dal Progetto presentato al PON di attività che incidono per il 13% del valore del Progetto. Si è in attesa delle valutazioni da parte degli Uffici del PON.

Progetto PON PCSAdSP

Tale progetto, denominato Port Community System AdSP (PCSAdSP), era nato con l'obiettivo di fornire interfacce comuni e servizi in rete con la PLN con particolare attenzione al cosiddetto "PCS istituzionale" delle Autorità di Sistema Portuale (ovvero, il PCS dedicato alla gestione amministrativa e dei processi di rilevanza istituzionale), comunque interconnesso con il cosiddetto "PCS Operativo" (dedicato all'automazione dei processi logistico-portuali).

Tuttavia, non essendo stata conclusa dagli Uffici preposti l'istruttoria avviata in merito all'esistenza o meno di aiuti di Stato in ragione della mancata nomina del Distinct Body, quale organismo indipendente deputato a pronunciarsi in detta materia, ed essendo l'esito dell'istruttoria propedeutico alla stipula della Convenzione con l'Autorità di Gestione, nel mese di novembre 2019 si è reso opportuno rinunciare al finanziamento.

Progetto OBOR BEI

Il Progetto intende definire un nuovo modello operativo per risolvere il problema dei picchi di traffico veicolare che incidono sui Porti con conseguenti limitazioni nella capacità operativa dei Porti medesimi.

Il Progetto prevede la costruzione di Aree Buffer, ovvero aree di stoccaggio temporanee dei container in importazione o esportazione nelle 24 ore della giornata ("Sistema Buffer"), una regolamentazione degli accessi in Porto tramite prenotazione, un servizio di *shuttling* tra *buffer* e porto, in grado di garantire continuità negli scambi tra Porto e retroporti e di consentire agli operatori portuali di diventare più competitivi e servire nuovi mercati.

UIRNet ha iniziato ad elaborare tale Progetto dal 2017 e nel mese di gennaio 2018 ha sottoscritto con l'Advisory Hub della BEI un Advisory Services Agreement (ASA), finalizzato a far partire le attività istruttorie per l'ottenimento del finanziamento.

Il progetto OBOR-BEI, a seguito del crollo del viadotto "Morandi", ha assunto importanza crescente, tanto più che – a conclusione della prima istruttoria avviata dagli Uffici dell'Unione Europea a mezzo di consulenti all'uopo designati - è emersa la possibilità per UIRNet di andare avanti nell'iter di presentazione della richiesta di finanziamento alla BEI.

Tale Progetto è connesso con il Progetto di cui al Decreto Genova e con il Progetto E-Bridge. Il finanziamento della BEI, infatti, potrebbe supportare il completamento della costruzione delle Aree Buffer che i finanziamenti attualmente a disposizione (quello di cui alla Convenzione Genova ed il cofinanziamento derivante da E-Bridge) non riescono a coprire totalmente. Allo stato, l'istruttoria della BEI non si è conclusa.

Decreto Fiscale

Nel 2019 è stato emanato il cosiddetto Decreto Fiscale (Decreto Legge 26 ottobre 2019 n.124 recante "*Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili*", convertito, con modificazioni, dalla Legge 19 dicembre 2019 n. 157) nel quale è previsto, all'art. 11 *bis* - rubricato "*Finanziamento degli interventi per la digitalizzazione della logistica portuale*" - che, a decorrere dall'anno 2020, una quota pari a 5 M€ annui delle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei Porti, di cui all'art. 18-bis, comma 1, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, sia destinata al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione del Paese con particolare riferimento ai Porti, agli interporti, alle ferrovie e all'autotrasporto anche per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del sistema di mobilità delle merci.

La norma in questione ha previsto che l'utilizzo delle risorse destinate al finanziamento delle attività suddette debba essere disciplinato attraverso la stipula di un apposito atto convenzionale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e UIRNet S.p.A., in qualità di soggetto attuatore di cui all'articolo 61-bis, comma 4, del D. L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27.

Trattasi, evidentemente, di un riconoscimento di importanza rilevante del ruolo di UIRNet quale Soggetto Attuatore del MIT quale ente deputato al perseguimento dell'efficientamento della logistica del Paese tramite la digitalizzazione.

UIRNet ha richiesto al MIT di procedere con la stipula della Convenzione nel mese di gennaio 2020 ed ha reiterato la richiesta nel corso del mese di marzo. Si è in attesa di essere all'uopo convocati.

Gestione delle questioni legali, formali e finanziarie

Incasso contributi di cui alle Convenzioni con il Ministero e rendicontazione

Ad oggi, UIRNet risulta ancora in attesa dell'approvazione di spesa, debitamente rendicontata già nel corso del 2018, dell'importo complessivo pari ad euro 2.662.382,55, così dettagliata:

- liquidazione parziale (quota imponibile) di quota parte dei SAL 2, in corso di approvazione, per un importo pari ad euro 1.074.192,93², a valere sulla Convenzione L.18/17, e per un importo pari ad euro 104.721,05 a valere sulla Convenzione L.123/17;
- liquidazione, sospesa per le motivazioni di cui in seguito:
 - del SAL 23 (saldo finale) relativo alla Convenzione PLN per un importo pari ad euro 1.233.882,96³,
 - della quota Iva, a titolo di anticipazione, sulle spese di cui al SAL 1 pari ad euro 55.539,99, a valere sulla Convenzione L.18/17, e ad euro 91,58 a valere sulla Convenzione L.123/17;
 - della quota Iva, a titolo di anticipazione, sulle spese di cui al SAL 2 pari ad euro 175.698,32, a valere sulla Convenzione L.18/17, e ad euro 18.255,72 a valere sulla Convenzione L.123/17.

²L'importo è al netto della quota parte, pari ad euro 820.593,66, di cui al Decreto di pagamento del Ministero n. 109 del 5 dicembre 2019, ns. prot. 2138 del 16/12/2019.

³L'importo è comprensivo della quota derivante dalla ricognizione delle spese ammissibili in riferimento ai precedenti SAL dall'1 al 15 per un importo pari ad euro 105.450,17 e dei SAL 16,17 e 18, per un importo pari ad euro 149.012,30, per effetto dell'aggiornamento dei criteri di ammissibilità delle spese trasmesso dal MIT con comunicazione prot. 0021392 del 2 dicembre 2016.

Di seguito si riportano gli eventi succedutisi nel biennio 2018/2019 che hanno comportato la sospensione o parziale liquidazione dei suddetti SAL.

La Convenzione PLN ha iniziato ad avere il suo impatto economico, finanziario e patrimoniale sui Bilanci UIRNet a far data da quello chiuso al 31 dicembre 2009. A partire da tale periodo e fino a tutto il 2018, UIRNet ha presentato ventitré SAL, incassandone ventidue (tutti approvati dal MIT); gli importi dei contributi (dal primo del 21 dicembre 2009 all'ultimo del 25 giugno 2018) sono stati incassati, così come previsto dalla Convenzione e dai suoi atti modificativi ed integrativi, comprensivi della quota Iva pari ad Euro 5,2 mln relativa alle spese rendicontate e, conseguentemente, ammesse al contributo.

In riferimento al trattamento riservato all'Iva sulle spese soggette a contributo, UIRNet ha operato in conformità alle risultanze dell'Istanza di Interpello del 26 novembre 2009 presentata, ai sensi dell'art. 11 della Legge n. 212 del 2000, all'Agenzia delle Entrate - Direzione Regionale del Lazio, in data 1° dicembre 2009⁴.

Con riferimento alle nuove Convenzioni, il MIT - in risposta ad apposito quesito posto da parte di UIRNet, con nota del 16 ottobre 2018 - ha precisato che la rendicontazione non dovesse recare l'Iva sugli acquisti in quanto dette Convenzioni non contenevano esplicitamente, al contrario della Convenzione PLN, la previsione secondo cui il contributo fosse da erogarsi "comprensivo di Iva".

Inoltre, il MIT - per la prima volta dopo circa dieci anni e dopo aver liquidato ben 22 Stati di Avanzamento Lavori (SAL) relativi alla Convenzione PLN comprensivi della quota Iva - metteva in discussione le modalità con cui UIRNet aveva proceduto a rendicontare i costi nel corso del tempo, per quanto concerne la quota Iva, e bloccava la liquidazione del SAL n. 23 (SAL finale di detta Convenzione), il cui riconoscimento risulta attualmente sospeso.

In ragione delle indicazioni rese dal MIT, UIRNet ha provveduto, in data 30 novembre 2018 e con riferimento alle nuove Convenzioni, a trasmettere nuovamente i SAL1, con la rendicontazione unicamente della quota imponibile, ottenendo il relativo incasso nel mese di dicembre.

Il 1° gennaio 2019 è entrata in vigore la Legge di Bilancio per il 2019 (Legge 30 dicembre 2018 n. 145), la quale ha inserito alcune disposizioni che hanno incidenza sulla definizione della vicenda insorta con il MIT, ivi compreso il trattamento da fornirsi all'IVA sia nella Convenzione PLN che nelle nuove Convenzioni.

Ed infatti, all'art. 1, commi 91 e 92, la sopradetta Legge di Bilancio prevede, rispettivamente, che *"I contributi di importo fino a 50 milioni di euro concessi dallo Stato a società partecipate dallo Stato medesimo o ad organismi di diritto pubblico, anche costituiti in forma di società di capitali, finanziati dallo Stato in misura maggioritaria, con la finalità di effettuare investimenti di pubblico interesse, sono erogati dallo Stato, a titolo definitivo, contestualmente alla realizzazione dell'intervento in forma globale, ovvero quota imponibile e IVA, e progressivamente alla realizzazione dell'intervento medesimo, se il provvedimento di concessione del contributo reca la dicitura <comprensivo di IVA>"* e che *"Nel caso di contributi concessi ai medesimi soggetti di cui al comma 91 senza la dicitura <comprensivo di IVA>, lo Stato eroga il contributo con le medesime modalità, ma con finalità di anticipazione relativamente alla sola quota liquidata a titolo di IVA, che dovrà essere rimborsata dal beneficiario allo Stato a conclusione della realizzazione dell'intervento"*.

Inoltre, il successivo comma 93 dell'art. 1 ha precisato che le suddette disposizioni *"si applicano anche ai contributi per i quali la relativa attività di rendicontazione non si sia conclusa e, comunque, ai contributi relativamente ai quali non sia intervenuta la liquidazione del saldo finale"*.

Pertanto, risulta confermato dalla Legge che tutta l'Iva incassata sulla Convenzione PLN, per la quale non è intervenuta la liquidazione del saldo finale, è stata incassata a titolo definitivo.

Tuttavia, la Legge di Bilancio per il 2019 aveva imposto, al comma 94 del medesimo art. 1, un adempimento procedurale da compiersi ai fini dell'applicazione dei commi precedenti (da 91 a 93). Detto comma disponeva, infatti, che *"l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi da 91 a 93 è subordinata alla preventiva"*

⁴ Con detta Istanza UIRNet chiedeva, tra l'altro, *"..... di conoscere quale sia la disciplina, ai fini dell'Iva, del contributo di cui trattasi - se cioè per l'incasso del contributo la UIRNet avrebbe dovuto emettere fattura assoggettata ad Iva - , nonché se sia ammissibile o meno, nel pensiero dell'Amministrazione finanziaria, la detraibilità dell'Iva a monte addebitata al soggetto attuatore per l'acquisizione dei beni e dei servizi relativi alla realizzazione della Piattaforma, ai sensi dell'art. 19, primo comma, del D.P.R. 633/1972"*. La Direzione Regionale del Lazio esprimeva il proprio parere con la risposta prot. 2156 del 26 marzo 2010, affermando che *"..... il contributo erogato alla UIRNet SpA non assume rilevanza ai fini Iva per mancanza del presupposto oggettivo - e pertanto, per l'incasso del contributo la UIRNet NON avrebbe dovuto emettere fattura assoggettata ad Iva - Per quanto concerne il regime di detrazione dell'Iva relativa all'acquisto di beni e servizi si ritiene che l'istante possa detrarre l'imposta ai sensi dell'art. 19 DPR 633/1972, nel presupposto che i predetti beni e servizi siano afferenti ad operazioni soggette all'imposta sul valore aggiunto"*.

autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 395 della Direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006".

Nonostante fosse evidente che le disposizioni di cui ai commi da 91 a 93 dell'art. 1 succitati, limitandosi a disciplinare le modalità di erogazione di contributi pubblici a società partecipate dallo Stato e ad organismi di diritto pubblico, non assumono alcuna rilevanza ai fini dell'IVA, né introducono nell'ordinario meccanismo di funzionamento dell'imposta deroghe che, in quanto tali, rendano necessaria la preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea di cui all'art. 395 della Direttiva 2006/112/CE del Consiglio del 28 novembre 2006 (cd. Direttiva Iva), tuttavia, il MIT aveva ritenuto di attivare la procedura di cui al sopra citato comma 94 provvedendo, in data 13 febbraio 2019, ad inoltrare, per il tramite della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea, alla Commissione europea, apposita richiesta di autorizzazione, la quale è stata, successivamente, sottoposta, da parte degli uffici del coordinamento Aiuti di Stato, al competente ufficio del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).⁵

Alla luce dell'entrata in vigore della Legge di Bilancio per il 2019 ed in forza, tra l'altro, di apposito parere reso da parte di un Professore Ordinario di Diritto Tributario⁶, UIRNet ha ritenuto corretto ed opportuno richiedere al Ministero, con nota del 31 gennaio 2019:

- la liquidazione dei contributi relativi ai SAL 2 a valere sulle nuove Convenzioni, comprensivi della quota Iva, seppur, quest'ultima, solo a titolo di anticipazione;
- la liquidazione della quota Iva relativa ai SAL 1 a valere sulle nuove Convenzioni, a titolo di anticipazione;
- la liquidazione del SAL 23 relativo alla Convenzione PLN comprensivo della quota Iva a titolo definitivo.

Dal canto suo, il MIT ha ritenuto di sospendere tutte le liquidazioni richieste, ivi compresa la valutazione circa il titolo definitivo dell'Iva incassata sulla Convenzione PLN, in attesa delle opportune valutazioni da parte degli organi interpellati, come sopra detto.

In seguito, invece, il MIT è giunto alla determinazione di poter procedere a liquidare la sola quota imponibile relativa ai SAL 2 a valere sulle nuove Convenzioni, così come precedentemente fatto in relazione al SAL 1 ed ha all'uopo richiesto la trasmissione dei SAL con riferimento alla sola quota imponibile.

Successivamente, in data 30 giugno 2019, è entrata in vigore la legge 28 giugno 2019, n. 58 recante: «*Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi*» (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 151 del 29 giugno 2019) di conversione del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (cd. "**Decreto Crescita**", in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 100 del 30 aprile 2019), il cui art. 26, comma 6-ter, ha abrogato il comma 94 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, che subordinava l'applicazione dei commi da 91 a 93 del medesimo art. 1 "alla preventiva autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 395 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006".

Alla luce dell'intervenuta abrogazione del citato comma 94, UIRNet, con nota del 04/07/2019 prot. 1080, ha invitato il Ministero a dare seguito alle domande di rimborso relative ai SAL di cui trattasi, comprensivi delle quote Iva, essendo venute meno *ipso iure* le ragioni che avevano determinato la sospensione del procedimento di liquidazione. In particolare, rilevando quanto segue:

- con riferimento al SAL 23 e alle Ricognizioni dei SAL 16, 17 e 18 e dei SAL da 1 a 15 della Convenzione del 29 gennaio 2009 (rif. Prot. 110 del 31 gennaio 2019), che la disciplina di riferimento è costituita dai commi 91 e 93 dell'art. 1 della Legge 30 dicembre 2018 n. 145, non essendo intervenuta – alla data di entrata in vigore della suddetta Legge – la liquidazione del saldo finale del contributo di cui alla Convenzione del 29 gennaio 2009 (SAL 23 e riconciliazioni finali). UIRNet evidenziava, altresì, come in tal senso si fosse espressa anche l'Avvocatura Generale dello Stato con il parere del 29 marzo 2019;
- con riferimento al SAL 1 (quota IVA) ed al SAL 2 relativi alle Convenzioni per la disciplina dei contributi di cui all'art. 4 bis del D.L. 29 dicembre 2016 n. 243, convertito dalla Legge 27 febbraio 2017 n. 18 (rif. Prot. n. 110 del 31 gennaio 2019) e per la disciplina dei contributi di cui all'art. 16-ter del D.L. 20 giugno

⁵ Rif. Nota del MIT - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale del 10 maggio 2019 prot. 708/2019.

⁶Cfr. parere nel quale si legge "le disposizioni di cui ai commi da 91 a 93 dell'art. 1, l. n. 145/2018 si limitano a disciplinare le modalità di erogazione di contributi pubblici a società partecipate dallo Stato. In quanto norme sui finanziamenti, esse non assumono alcuna rilevanza ai fini dell'IVA, né introducono nell'ordinario meccanismo di funzionamento dell'imposta deroghe che, in quanto tali, rendono necessaria la preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea. Per tale ragione, mi sembra ragionevole ritenere che lo svolgimento della predetta procedura non debba avere alcun effetto sulla liquidazione, da parte del MIT, dei SAL già presentati da UIRNet".

2017 n. 91, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 (rif. Prot. n. 114 del 31 gennaio 2019), che la disciplina di riferimento è costituita dal comma 92 della L. n. 145/2018.

Il Ministero, nonostante l'intervenuta disposizione normativa di cui alla Legge 28 giugno 2019, n. 58, ha comunque ritenuto opportuno, con nota prot. 13650 del 18/07/2019, interpellare nuovamente l'Avvocatura dello Stato⁷, invitando la stessa a fornire un "*parere definitivo*".

Nel mese di ottobre 2019, l'Avvocatura dello Stato ha riscontrato la richiesta del MIT: a) ribadendo l'applicabilità della disciplina di cui al comma 91, art. 1. L. n.145/2018 al credito IVA maturato da UIRNet sui pagamenti in attuazione della "Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311", e confermando l'applicabilità della stessa ai contributi complessivamente concessi in attuazione di detta Convenzione; b) confermando l'applicabilità della disciplina di cui al comma 92, art. 1. L. n.145/2018 alle nuove Convenzioni stipulate nel corso degli anni 2017/2018 (Convenzione ai sensi della Legge n. 18 del 2017, Convenzione ai sensi della Legge n. 123 del 2017, Convenzione ai sensi della Legge n. 205/2017) che non recano la dicitura "comprensivo di IVA", per cui lo Stato eroga il contributo con le medesime modalità di cui al comma 91, ma con finalità di anticipazione relativamente alla sola quota liquidata a titolo di IVA, che dovrà essere rimborsata dal beneficiario allo Stato a conclusione della realizzazione dell'intervento.

Si poneva così fine alle questioni insorte sin dal 2018 tra UIRNet ed il Ministero. Questioni che, avendo generato ritardi nella liquidazione dei contributi, ad oggi incassati solo parzialmente, hanno determinato qualche tensione nella gestione finanziaria nel biennio 2018/2019; nonostante ciò, UIRNet ha continuato nel corso del 2019 a perseguire la propria *mission* istituzionale. Tali difficoltà, in ogni caso, non hanno dato e non danno ad oggi segnali negativi tali da generare dubbi sulla continuità aziendale.

Frattanto, alla fine del mese di ottobre 2019, il Ministero ha comunicato l'intendimento di procedere alla revisione dei meccanismi di gestione delle Convenzioni in essere. Ad oggi, tuttavia, il Ministero non ha dato seguito a tale intendimento.

Di seguito, in data 5 dicembre 2019, con decreto n. 109, il Ministero, all'esito di un'istruttoria definita parziale, ha autorizzato il pagamento parziale dell'importo di euro 820.593,66 a valere sul SAL 2 (quota imponibile) della Convenzione di cui alla Legge n.18 del 2017.

Si è in attesa del completamento dell'istruttoria, anche relativa all'incasso dei saldi a valere sul SAL 23 della PLN e sul SAL 1 della Legge n. 18 del 2017; tale complemento, ed il relativo incasso dei contributi, avverrà necessariamente in tempi brevi.

Alla luce delle suesposte vicende, che hanno comportato la sospensione della liquidazione dei SAL relativi all'anno 2018, e in considerazione della volontà manifestata dal Ministero di procedere alla revisione dei meccanismi di gestione delle Convenzioni in essere, UIRNet non ha formalizzato la rendicontazione relativa all'anno 2019. Pertanto, la Società, nel corso del 2020, procederà alla presentazione delle rendicontazioni riferite sia alle spese sostenute nel 2019 sia alle spese sostenute nel 2020 ai sensi della Legge n. 18 del 2017 ed ai sensi della Legge n. 123 del 2017.

Si rileva, inoltre, che in relazione ai Progetti PON "Infrastrutture e Reti 2014-2020", UIRNet ha provveduto nel 2019 a rendicontare le spese riferite al Progetto "Drive Belt", nel rispetto delle modalità e delle tempistiche di riferimento dettate dal PON medesimo, per un importo complessivo pari a 236.632,47 €, come di seguito dettagliate:

- in data 15 febbraio 2019, è stata inviata la Domanda di Rimborso n.2 per un importo pari a 38.094,23 €, relativa alle spese sostenute e quietanzate nel periodo ottobre 2018 – febbraio 2019;
- in data 15 giugno 2019, è stata inviata la Domanda di Rimborso n.3 per un importo pari a 70.440,37 €, relativa alle spese sostenute e quietanzate nel periodo febbraio 2019 – giugno 2019;
- in data 15 ottobre 2019, è stata inviata la Domanda di Rimborso n.4 per un importo pari a 128.097,87 €, relativa alle spese sostenute e quietanzate nel periodo giugno 2019 – ottobre 2019.

⁷Successivamente sollecitata in data 17/09/2019.

In data 22 gennaio 2019 è stato incassato l'importo di circa 4.940,00 € relativo alla Domanda di Rimborso n.1; successivamente, in data 17 maggio 2019, è stato incassato l'importo di 36.913,18 € relativo alla Domanda di Rimborso n.2.

L'incasso della Domanda di Rimborso n.3 è stato registrato il 4 ottobre 2019 per un importo di 70.440,37 €.

In data 18 febbraio 2020 è stato incassato l'importo di 133.639,82 €, che include l'intero importo della Domanda di Rimborso n.4 ed ulteriori importi richiesti con le Domande di Rimborso n.1 e n.2.

Rimborso del credito IVA

Si rileva che la Società, in sede di dichiarazione annuale IVA (febbraio 2020), ha provveduto a chiedere a rimborso il credito maturato per un importo pari ad euro 4.994.345; ad oggi ha ottemperato alla prima richiesta di documentazione ricevuta dall'Agenzia delle Entrate.

La Società ha provveduto alla cessione dell'intero credito Iva chiesto a rimborso, incassandone un'anticipazione pari all'80%.

Contenzioso con il Concessionario

In data 25 marzo 2020 il Concessionario ha notificato ricorso innanzi al TAR del Lazio, con richiesta di misure cautelari, avverso l'atto di risoluzione della Concessione e l'atto di escussione della fideiussione a garanzia del canone dovuto per il periodo 1 aprile 2019-31 marzo 2020.

Il TAR, con Ordinanza Cautelare n. 3270/2020 del 27 aprile 2020, dopo aver ritenuto il ricorso sfornito di sufficienti profili di *fumus boni iuri*, ha respinto la richiesta di misure cautelari di sospensione dell'efficacia dei provvedimenti impugnati, fissando per la trattazione del merito la pubblica udienza del 18 novembre 2020.

Il Concessionario, in data 29 aprile 2020, ha appellato la suddetta Ordinanza Cautelare al Consiglio di Stato chiedendone la riforma con istanza di misure cautelari monocratiche ex art. 56 C.p.a.. Con Decreto monocratico dell'8 maggio 2020, il Presidente della V Sezione del Consiglio di Stato ha accolto l'istanza di misura cautelare presidenziale, fissando la discussione in Camera di Consiglio per il prossimo 4 giugno 2020.

E' opportuno precisare che già prima del suddetto Decreto monocratico, in data 4 maggio 2020, la Società ha incassato la fideiussione escussa per un accredito di € 2.440.000.

Eventi rilevanti avvenuti nel corso dell'esercizio

Capitale Sociale

Nel corso dell'esercizio non sono intervenute variazioni.

Ad oggi, il capitale sociale sottoscritto e interamente versato per euro 1.142.000 risulta appartenere come segue:

	SOCIO	N° Azioni	Importo sottoscritto e versato
1	CE.P.I.M. Centro Padano Interscambio Merci – S.p.A.	40	40.000
2	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	58	58.000
3	Consorzio per la Zona Agricolo Industriale di Verona	116	116.000
4	Società Interportuale Frosinone S.p.A. in liquidazione	20	20.000
5	Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	58	58.000
6	Interporto Sud Europa S.p.A.	58	58.000
7	Interporto Regionale della Puglia S.p.A.	50	50.000
8	Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.	20	20.000
9	Interporto di Rovigo S.p.A.	20	20.000
10	Società Interporto di Torino S.I.TO S.p.A.	28	28.000
11	Centro Interportuale Merci – C.I.M. S.p.A. – Novara	26	26.000

12	Interporto della Toscana Centrale S.p.A.	30	30.000
13	SIBEM - Società Infrastrutture Bergamo e Milano S.r.l.	58	58.000
14	Interporto Campano S.p.A.	23	23.000
15	Interporto Centro Italia Orte S.p.A.	110	110.000
16	Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. Livorno - Guasticce	30	30.000
17	Interporto di Venezia S.p.A. in liquidazione	20	20.000
18	Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.	23	23.000
19	Ofanto Sviluppo S.r.l. in liquidazione	10	10.000
20	Portogruaro Interporto S.p.A.	10	10.000
21	Fondazione SLALA	50	50.000
22	Selex ES S.p.A. in liquidazione	79	79.000
23	Telespazio S.p.A.	44	44.000
24	Autostrade per l'Italia S.p.A.	16	16.000
25	Telecom Italia S.p.A.	37	37.000
26	F.A.I. – Federazione Autotrasportatori Italiani	1	1.000
27	Confapi Trasporti	1	1.000
28	Anita	1	1.000
29	Confartigianato Trasporti Servizi – Società Cooperativa	1	1.000
30	Trasportounito Service Cooperativa Consortile	1	1.000
31	CNA-FITA	1	1.000
32	Sinelec S.p.A.	10	10.000
33	Insis S.p.A.	10	10.000
34	Vitrociset S.p.A.	6	6.000
35	Almaviva S.p.A.	5	5.000
36	Associazione Porti Italiani	60	60.000
37	Autorità Portuale di Ravenna	10	10.000
38	Assotir – Associazione italiana delle Imprese di Trasporto	1	1.000
	Totale	1.142	1.142.000

Rapporto con Cassa Depositi e Prestiti

UIRNet S.p.A., nel corso del 2019, ha posto in essere gli adempimenti inerenti al finanziamento ottenuto nel mese di ottobre 2011 per l'importo di Euro 3.411.000, effettuando il pagamento delle due rate con scadenza nell'anno 2019 per un totale di 314k€. Il debito residuo al 31 dicembre 2019 è pari a 1,741 Mln € con scadenza al 30 giugno 2026.

Workshop ed eventi

UIRNet ha organizzato/partecipato ai seguenti eventi:

- Messina – 19 febbraio 2019 “KickOff del Port Community System presso l’Autorità Portuale di Messina”. Si è ribadita l’importanza di sviluppare profonda sinergia tra le Autorità di Sistema Portuale e tutto ciò che ruota intorno alle Comunità Portuali;
- Genova – 15 aprile 2019 – “Infrastrutture digitali e logistica delle merci, priorità strategiche per Genova e per l’Italia”. Dopo il saluto istituzionale di M. Bucci, Sindaco di Genova e Commissario Straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi e G. Toti, presidente della Regione Liguria, il convegno ha visto la

partecipazione del Viceministro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, E.Rixi, del Sottosegretario alla PA, M. Fantinati e, tra gli altri, di A. Maestrini, Presidente di PerGenova, di G. Ottolenghi, Presidente del Comitato tecnico-scientifico di Confindustria per la Logistica, di M. Rettighieri, responsabile attuazione “Programma Straordinario di investimenti urgenti” Porto di Genova e di P. E. Signorini, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;

- Roma - 22 maggio 2019 – “City Logistics” UIRNet ha preso parte alla consultazione pubblica, lanciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sul tema “Mobilità sostenibile e trasporti pubblico locale”, inviando il proprio contributo sul topic “City Logistics”. Partendo da un’analisi di scenario e dai benefici derivanti dalla piena implementazione a livello nazionale della Piattaforma Logistica Nazionale, UIRNet ha evidenziato le principali criticità riscontrate nel settore logistico ed ha proposto soluzioni concrete per controllare i trasporti in entrata e in uscita dai centri urbani, attraverso l’utilizzo della PLN che, integrandosi con le Smart City, può permettere di gestire i flussi fisici ed informativi rilevanti per la City Logistics;
- Roma - 11 luglio 2019 - “Smart Mobility: un’opportunità per la crescita”, organizzato da TTS Italia, alla presenza di rappresentanti del Governo, delle istituzioni e delle amministrazioni locali. Le azioni che TTS propone per la Smart Mobility sono: Miglioramento della sicurezza stradale, Efficientamento della logistica, Realizzazione dei servizi MaaS – Mobility as a Service, Miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana, Sviluppo delle smart road, dei sistemi cooperativi e dei veicoli autonomi. Nelle azioni proposte nel Piano si auspica l’implementazione, in dose massiccia, di tecnologia nei trasporti di merci e persone. E’ stato discusso il dossier “Gli ITS per i PUMS nelle Città italiane” con l’obiettivo di creare una vera e propria guida per gli enti locali e le città impegnati nella predisposizione dei Piani urbani della mobilità sostenibile.

Attività gestionali

Attività negoziale

Nel corso del 2019 sono state indette le seguenti procedure ad evidenza pubblica⁸:

- 27 giugno 2019 manifestazione di interesse con oggetto “Servizio di Responsabile della protezione dei dati ai sensi del Regolamento UE 2016/679 di UIRNet S.p.A. per la durata di tre anni”. E’ seguita, in data 17 settembre 2019, la relativa procedura negoziata per l’acquisizione delle Offerte, aggiudicata in data 5 novembre 2019;
- 22 luglio 2019 manifestazione di interesse con oggetto “Servizio sostitutivo di mensa mediante fornitura di buoni pasto elettronici per il personale dipendente di UIRNet S.p.A. per la durata di tre anni”. E’ seguita, in data 8 agosto 2019, la relativa procedura negoziata per l’acquisizione delle Offerte, aggiudicata in data 25 ottobre 2019;
- 19 settembre 2019 procedura negoziata per la “Fornitura di licenze Software Microsoft”, aggiudicata in data 28 ottobre 2019;
- 20 novembre 2019 manifestazione di interesse con oggetto “Servizio di Progettazione del Sistema Drive Belt a supporto della Catena Logistica Digitale”. E’ seguita, in data 10 dicembre 2019, la relativa procedura negoziata per l’acquisizione delle Offerte, aggiudicata in data 4 febbraio 2020.

Gestione interna

- In aggiunta alle attività sopra descritte con riferimento alle Convenzioni in essere, il personale di UIRNet S.p.A. ha svolto tutte le attività tipiche della gestione corrente di una Società (contabilità, amministrazione, controllo di gestione, gestione dei flussi documentali, definizione di procedure organizzative atte a regolare i processi interni, gestione della qualità, etc.). Sono stati adottati numerosi atti per il miglioramento della struttura organizzativa aziendale, tra cui il “Regolamento interno per la gestione del personale”, contenente una raccolta ordinata delle disposizioni che regolano lo svolgimento dell’attività lavorativa del personale dipendente ed il “Regolamento per la nomina e il funzionamento delle Commissioni giudicatrici e del Seggio di gara per appalti di lavori, servizi e forniture”, contenente la definizione dei criteri per la nomina, la composizione ed eventuali compensi di Commissioni giudicatrici e del Seggio di gara per appalti di lavori, servizi e forniture. Inoltre, sono state revisionate numerose Procedure/Moduli aziendali per renderli più confacenti all’operare della Società nonché per meglio efficientare l’attività della stessa. Inoltre, si è

⁸Non inclusive degli affidamenti diretti di valore inferiore a 40k.

provveduto ad un costante confronto con il Fornitore selezionato per la revisione e l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. n. 231 del 2001, in corso di ultimazione. Sono stati, altresì, adottati Ordini di Servizio per diversi aggiornamenti dell'Organigramma aziendale rivenienti da modifiche relative alla organizzazione di Funzioni/Uffici o alla implementazione di esse/i con risorse nuove. Si è proceduto all'informatizzazione dell'Albo dei Fornitori, al fine di renderne più agevole la gestione e di facilitare l'iscrizione degli operatori economici interessati. E' stato costantemente aggiornato il sito aziendale sia con riferimento alla parte comunicazionale dello stesso verso i terzi, sia con riferimento all'adempimento di oneri di pubblicità rivenienti da norme di legge. Infine, con riferimento alla Privacy: i) è stato istituito l'"Ufficio Privacy", che sovrintende la conduzione di specifici adempimenti in materia di protezione dei dati personali; ii) sono state rinnovate le nomine a Soggetti designati delle risorse facenti parte del personale di UIRNet che trattano dati personali nello svolgimento delle proprie attività contrattuali, sulla base della nuova normativa privacy e dei nuovi accessi al sistema documentale Microsoft Sharepoint utilizzato dalla Società per l'archiviazione e la condivisione in rete dei documenti aziendali; iii) è stato modificato e aggiornato, ogni qual volta si è reso necessario, il Registro delle attività di trattamento.

Piano organizzativo

In data 22 gennaio 2019 è stato istituito l'Ufficio Privacy per sovrintendere alla conduzione di specifici adempimenti sul tema, in data 30 gennaio 2019, 8 maggio 2019 e 29 maggio 2019 sono state effettuate significative revisioni dell'Organigramma aziendale, rivenienti da una maggiore definizione della struttura organizzativa - resesi necessarie anche per l'incremento delle attività progettuali - che hanno determinato l'assunzione di personale dipendente sia di natura amministrativo-legale, sia di natura tecnica, nonché l'introduzione della Direzione "Marketing, Comunicazione e Rapporti Istituzionali". Infine, in data 18 novembre 2019 è stato istituito l'Ufficio Infrastrutture per coordinare le attività inerenti alla realizzazione delle infrastrutture leggere per come demandate alla Società in ragione dei diversi progetti in corso e/o di futura implementazione.

L'Organigramma è stato ulteriormente revisionato all'inizio dell'anno 2020.

Commento ed analisi degli indicatori di risultato

Preliminarmente si ritiene opportuno evidenziare che le considerazioni contenute nel presente paragrafo vanno analizzate tenuto conto delle particolari caratteristiche della nostra Società che, come noto, opera come soggetto attuatore unico della PLN, come definita dal D.M. 18T/2005, estesa anche ai porti, ai centri merce e alle piastre logistiche.

UIRNet S.p.A. è, per legge, soggetto attuatore unico del MIT per la realizzazione e la gestione della PLN, è organismo di diritto pubblico e non ha le caratteristiche tipicamente presenti in un soggetto che opera sul mercato.

Essa, infatti, ha ricavi delle prestazioni (a partire dall'esercizio in corso) ma, soprattutto, altri ricavi provenienti dall'esercizio delle Convenzioni con il MIT e, in minima parte, dalla gestione finanziaria.

Di seguito vengono separatamente analizzati l'andamento economico, patrimoniale e finanziario con l'utilizzo di specifici indicatori di risultato, ricavati direttamente dai dati di bilancio, previa sua riclassificazione.

Stato patrimoniale e conto economico riclassificati

I metodi di riclassificazione sono molteplici.

Quelli ritenuti più utili per l'analisi della situazione complessiva della Società sono, per lo stato patrimoniale, la riclassificazione finanziaria e, per il conto economico, la riclassificazione a valore aggiunto (o della pertinenza gestionale).

Stato Patrimoniale - Riclassificazione finanziaria

	2019	2018	2017
1) Attivo circolante + Ratei e Risconti	8.498.824	9.628.809	11.430.653
1.1) Liquidità immediate	1.247.124	3.542.312	5.276.344
1.2) Liquidità differite	7.521.700	6.086.497	6.154.309
1.3) Rimanenze	0	0	0
2) Attivo immobilizzato	43.437.336	43.187.258	43.244.644
2.1) Immobilizzazioni immateriali	42.379.168	42.089.378	42.156.566
2.2) Immobilizzazioni materiali	22.958	26.947	12.715
2.3) Immobilizzazioni finanziarie	1.035.210	1.070.933	1.075.363
CAPITALE INVESTITO	51.936.160	52.816.067	54.675.297
1) Passività correnti	42.824.458	42.348.670	45.805.210
2) Passività consolidate	3.663.406	5.166.519	2.945.050
3) Patrimonio netto	5.448.296	5.300.878	5.925.037
CAPITALE ACQUISITO	51.936.160	52.816.067	54.675.297

Conto economico – Riclassificazione a valore aggiunto

	2019	2018	2017
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.500.000	0	0
+ Variazione rimanenze prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti	0	0	0
+ Variazione lavori in corso su ordinazione	0	0	0
+ Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.975.058	1.191.170	631.437
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.475.058	1.191.170	631.437
- Acquisti materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-7.899	-7.410	-5.325
+ Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
- Costi per servizi e per godimento beni di terzi	-1.479.341	-1.835.195	-1.641.567
VALORE AGGIUNTO	1.987.818	-651.435	-1.015.455
- Costo per il personale	-1.840.710	-1.040.069	-715.082
MARGINE OPERATIVO LORDO	147.108	-1.691.504	-1.730.537
- Ammortamenti e svalutazioni	-2.375.986	-2.324.882	-2.824.125
- Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti	0	0	0
REDDITO OPERATIVO	-2.228.878	-4.016.386	-4.554.662
+ Altri ricavi e proventi	2.628.901	3.720.892	5.265.537
- Oneri diversi di gestione	-22.998	-55.487	-24.672
+ Proventi finanziari	2.182	9.082	6.658
+ Saldo tra oneri finanziari e utile/perdita su cambi	-160.249	-190.495	-232.570
REDDITO CORRENTE	218.958	-532.394	460.291
+ Rettifiche di valore di attività finanziarie	-35.373	-39.425	-11.200
REDDITO ANTE IMPOSTE	183.585	-571.819	449.091
- Imposte sul reddito	-48.911	-3.826	-176.514
REDDITO NETTO	134.674	-575.645	272.577

Si procede, quindi, all'analisi di alcuni indicatori di risultato finanziari scelti tra quelli ritenuti più significativi. Gli stessi sono suddivisi tra indicatori economici e patrimoniali.

INDICATORI ECONOMICI

I tre indicatori economici seguenti risentono, ovviamente, del mancato conseguimento, allo stato, di ricavi delle vendite e delle prestazioni.

ROE (Return On Equity)

Inteso come il rapporto tra il reddito netto ed il patrimonio netto (comprensivo dell'utile o della perdita dell'esercizio) dell'azienda.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Utile (perdita) dell'esercizio	E.21 (CE)	Patrimonio netto	A (SP-pass)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
2,5%	-10,9%	4,6%

ROI (Return On Investment)

Quale misurazione del rapporto tra il reddito operativo e il totale dell'attivo.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Reddito operativo	Reddito operativo (CE-ricl)	Totale attivo	Totale attivo (SP-att)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
-4,3%	-7,6%	-8,3%

ROS (Return On Sale)

Inteso come il rapporto tra la differenza tra valore e costi della produzione e i ricavi delle vendite.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Differenza tra valore e costi della produzione	A-B (CE)	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	A.1 (CE) oppure A.1 + A.3 (CE)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
25,1%	//	//

INDICATORI PATRIMONIALI**Margine di Struttura Primario (detto anche Margine di Copertura delle Immobilizzazioni)**

Misura in valore assoluto la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio, ovvero con le fonti apportate dai soci.

Permette di valutare se il patrimonio netto sia sufficiente o meno a coprire le attività immobilizzate.

Grandezza	Provenienza
Patrimonio netto – Immobilizzazioni	A (SP-pass) – B (SP-att)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
-37.989.040	-37.886.380	-37.319.607

La tipica struttura attuale della Società, con grande ricorso a capitale di terzi, determina il margine fortemente negativo.

Indice di Struttura Primario (detto anche Copertura delle Immobilizzazioni)

Misura in termini percentuali la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio.

Permette di valutare il rapporto percentuale tra il patrimonio netto (comprensivo dell'utile o della perdita dell'esercizio) e il totale delle immobilizzazioni.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Patrimonio netto	A (SP-pass)	Immobilizzazioni	B (SP-att)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
12,5%	12,3%	13,7%

Valgono le considerazioni appena espresse, a proposito del margine di struttura primario, circa il ricorso a capitale di terzi.

Margine di Struttura Secondario

Misura in valore assoluto la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio e i debiti a medio e lungo termine.

Permette di valutare se le fonti durevoli siano sufficienti a finanziare le attività immobilizzate.

Grandezza	Provenienza
Patrimonio netto + Passività consolidate – Immobilizzazioni	A (<i>SP-pass</i>) + Passività consolidate (<i>SP-ricl</i>) – B (<i>SP-att</i>)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
-34.325.634	-32.719.861	-34.374.557

Il margine è molto negativo in relazione alla consistente presenza di contributi rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi.

Indice di Struttura Secondario

Misura in valore percentuale la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio e i debiti a medio e lungo termine.

Permette di valutare in che percentuale le fonti durevoli finanziano le attività immobilizzate.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Patrimonio netto + Passività consolidate	A (<i>SP-pass</i>) + Passività consolidate (<i>SP-ricl</i>)	Immobilizzazioni	B (<i>SP-att</i>)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
21,0%	24,2%	20,5%

Valgono le considerazioni appena espresse circa la sufficienza delle fonti durevoli.

Mezzi propri / Capitale investito

Misura il rapporto tra il patrimonio netto ed il totale dell'attivo.

Permette di valutare in che percentuale il capitale apportato dai soci finanzia l'attivo dello stato patrimoniale.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Patrimonio netto	A (<i>SP-pass</i>)	Totale attivo	Totale attivo (<i>SP-att</i>)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
10,5%	10,0%	10,8%

Si ribadisce che la tipica struttura attuale della Società, con grande ricorso a capitale di terzi, determina una bassa capitalizzazione dell'azienda.

Rapporto di Indebitamento

Misura il rapporto tra il capitale raccolto da terzi, in qualunque modo procurato, ed il totale dell'attivo. Permette di valutare la percentuale di debiti che a diverso titolo l'azienda ha contratto per reperire le fonti necessarie a soddisfare le voci indicate nel totale dell'attivo di stato patrimoniale.

Numeratore		Denominatore	
Grandezza	Provenienza	Grandezza	Provenienza
Totale passivo – Patrimonio netto	Totale passivo – A (SP-pass)	Totale attivo	Totale attivo (SP-att)

Risultato

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
89,5%	90,0%	89,2%

E' l'indice complementare del precedente; pertanto valgono le considerazioni appena espresse circa la bassa capitalizzazione dell'azienda.

Informazioni sui principali rischi ed incertezze

In merito agli elementi di attenzione derivanti dalla situazione della Concessione, dai progetti di investimento della Società e dalle azioni che il management della Società sta ponendo in essere per gestirli, si rimanda a quanto riferito nella prima parte della presente Relazione.

Rischi connessi all'andamento del mercato

Allo stato attuale UIRNet agisce come Soggetto Attuatore del Ministero svolgendo una funzione di natura pubblicistica e, quindi, su di essa non gravano i rischi connessi all'andamento del mercato.

Esposizione ai rischi finanziari e politica di gestione degli stessi

Con riferimento all'informativa ex art. 2428, comma 2, n. 6-bis Codice Civile, relativa all'uso di strumenti finanziari, ai rischi cui è esposta la Società in relazione a tali strumenti ed alle politiche di gestione degli stessi rischi, si evidenzia quanto segue.

La gestione dei rischi finanziari è parte integrante della gestione delle attività della Società e viene svolta al fine di assicurare che le attività che comportano un rischio finanziario siano governate con appropriate politiche aziendali e con procedure adeguate e che i rischi finanziari siano identificati, valutati e gestiti in coerenza con la propensione al rischio della Società.

La gestione finanziaria futura tiene conto:

- della necessità di far fronte a ritardi nei rimborsi da parte del MIT delle spese rendicontate nel rispetto delle Convenzioni stipulate;
- della necessità di far fronte a debiti residui verso i fornitori relativamente ai quali si è già comunque provveduto ad una rinegoziazione e conseguente rateizzazione e dilazione;

- della necessità di anticipare i pagamenti afferenti al Progetto PON Drive Belt, che possono essere richiesti a rimborso solo dopo l'avvenuto pagamento.

Rischio di cambio

Non si evidenziano rischi di cambio dal momento che l'attività della società è interamente sviluppata nel territorio nazionale.

Rischio di tasso

Non sussiste esposizione al rischio di tasso connessa all'indebitamento finanziario a medio-lungo termine in quanto i finanziamenti attualmente attivati sono a tasso fisso o parametrizzato al valore del tasso EURIBOR di periodo rilevato con valuta del giorno di utilizzo.

A fronte del nuovo finanziamento bancario stipulato con la Banca Carige, la Società ha, comunque, sottoscritto, con la medesima Banca Carige, un prodotto derivato denominato "Interest Rate Swap" avente la finalità di copertura del rischio di tasso variabile di riferimento (Euribor 6 mesi con floor a zero), i cui risultati al 31 dicembre 2019 sono espressi nella Nota Integrativa.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è legato alla capacità di far fronte agli impegni derivanti dalle passività finanziarie. Al fine di mitigare il rischio sono state condotte attività di rinegoziazione del debito residuo verso i principali fornitori; è inoltre allo studio una ristrutturazione del debito da breve a medio lungo termine, tenuto conto dell'anticipazione bancaria dell'Iva a credito.

Rischio di credito

Non si evidenziano rischi di credito in quanto la Società non ha posizioni creditorie di dubbia esigibilità il cui recupero possa essere considerato a rischio; in particolare, la composizione dei crediti principali al 31/12/2019 è in gran parte nei confronti dell'Erario per il credito Iva (già oggetto a marzo 2020 di anticipazione bancaria).

Non si ritiene che la Società sia esposta ad ulteriori significativi rischi rispetto a quanto sopra indicato.

Attività di ricerca e sviluppo

UIRNet ha avviato le attività conseguenti alla risoluzione della Concessione.

Nel corso del 2020 non si prevede di attivarsi per lo sviluppo di nuovi servizi e/o prodotti ma si prevede di industrializzare quelli attualmente disponibili.

Nell'ambito delle voci pianificate sono incluse due attività prototipali relative a:

- Tracciamento Eventi Portuali - Gestione della certificazione degli eventi logistici in porto al fine della loro certificazione mediante tecnologie di tipo blockchain;
- Dematerializzazione documenti di trasporto- Gestione dematerializzata dei documenti di trasporto mediante tecnologie di tipo blockchain. Gestione della certificazione dei passaggi logistici nell'ambito della filiera.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti

Nel corso dell'esercizio sono state liquidate e chiuse le società veicolo:

- U.N. – UIRNet Nord S.r.l. (già U.N.E. UIRNet Nord-Est S.r.l.), con capitale sociale di Euro 10.000;
- U.C. – UIRNet Centro S.r.l. (già U.CEN. UIRNet Centro-Nord S.r.l.), con capitale sociale di Euro 10.000;
- U.S. – UIRNet Sud S.r.l. (già U.SUD UIRNet Sud S.r.l.), con capitale sociale di Euro 10.000.

Non sono state effettuate operazioni di natura commerciale con le Società controllate.

Con riferimento alle operazioni nei confronti dei soci, si rimanda all'informativa riportata in Nota Integrativa.

Numero e valore nominale delle azioni proprie e delle azioni o quote di società controllanti

Non esistono azioni proprie né azioni o quote di società controllanti possedute dalla Società, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Numero e valore nominale delle azioni proprie e delle azioni o quote di società controllanti acquistate o alienate

Non esistono azioni proprie né azioni o quote di società controllanti acquistate o alienate dalla Società, nel corso dell'esercizio, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel corso del 2020, UIRNet sarà impegnata, principalmente, nelle attività di sviluppo e diffusione di cui alla Legge n. 18 del 2017, alla Legge n. 123 del 2017, al Decreto Genova e a valle della stipula della Convenzione, alla Legge n. 157 del 2019 (Decreto Fiscale):

Per poter ottenere tali risultati sono necessarie attività "organizzative" propedeutiche quali:

- riorganizzazione delle Funzioni/Uffici Aziendali;
- progressivo potenziamento del team tecnico interno;
- analisi e definizione degli strumenti di sviluppo e della toolchain per test, validazione e delivery;
- implementazione degli ambienti di Sviluppo, Test e User Acceptance Test/Collaudato in ambiente cloud SPC o service provider.

Pur essendo intercorsa la risoluzione della Concessione, occorrerà comunque gestire i rapporti ed il contenzioso con il Concessionario.

Numero e composizione del personale dipendente

La composizione del personale dipendente e ad esso assimilato, a fine esercizio, è riassunta nel seguente prospetto.

<i>Qualifica</i>	<i>31 dicembre 2019</i>	<i>31 dicembre 2018</i>
Dirigenti	3	2
Quadri	2	2
Impiegati	17	15
Apprendisti	0	0
Collaboratori a progetto	0	0
	22	19

Allo stato attuale, il personale è composto da n. 3 dirigenti, n. 4 quadri e n. 19 impiegati.

Elenco delle sedi secondarie

La Società ha sede legale ed operativa in Roma alla Via Po n. 12. Possiede, inoltre, un'altra sede operativa presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in Roma alla Via Caraci n. 36 ed una sede istituzionale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma al Piazzale di Porta Pia n. 1.

Sistema di gestione della qualità

A partire dal 2 maggio 2010 la società di certificazione SGS Italia Spa ha rilasciato a UIRNet la certificazione della qualità in conformità alla norma UNI EN ISO 9001; in data 15 maggio 2019 la certificazione è stata rinnovata con il seguente scopo di certificazione “Programmazione, progettazione, realizzazione, gestione, affidamento, verifica/controllo della fase esecutiva di contratti pubblici inerenti la piattaforma informatica telematica nazionale e relative derivazioni regionali nonché sistemi informatici telematici attinenti la logistica e l'intermodalità”.

Modello organizzativo ai sensi del D. Lgs. 231/2001

L'ultima revisione del modello organizzativo, ai sensi del D.Lgs. 231/2001 art. 6, comma 1, lett. “a” (“modello organizzativo 231”), è stata approvata, in sede di Consiglio di Amministrazione, il 24 febbraio 2016. A fine 2019 è stata predisposta una più recente revisione del Modello organizzativo di gestione e controllo (MOGC), non ancora portata in CdA per l'approvazione, per tener conto di recenti fattispecie di reato incluse nell'ambito 231 e per tener conto delle modifiche organizzative adottate. Nel corso dell'anno 2019 l'Organismo di Vigilanza preposto ha svolto le attività di propria competenza in linea con il Piano delle attività e degli Audit portato in Consiglio di Amministrazione il 6 marzo 2019.

Trattamento dei dati personali

La Società ha individuato un DPO e si è adeguatamente strutturata nel rispetto della disciplina sul trattamento dei dati personali di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (Regolamento generale sulla protezione dei dati, di seguito “GDPR”).

Inoltre, come già riferito sopra con riferimento al Piano Organizzativo, UIRNet ha istituito, nel corso del 2019, l'“Ufficio Privacy”, deputato alla cura degli adempimenti relativi al trattamento dei dati personali e ha adottato policy e regolamenti interni per la gestione operativa delle varie attività in materia di privacy.

Informazioni inerenti all'attività di direzione e coordinamento

La Società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di alcuna società od ente.

Approvazione del Bilancio di Esercizio

In conclusione, si ricorda che, ai sensi dell'art. 106 del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, pubblicato in pari data sulla Gazzetta Ufficiale n. 70, l'Assemblea per l'approvazione del Bilancio 2019 sarà convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Prof. Ing. Rodolfo De Dominicis