

digITalog 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 2020

Introduzione

Signori Azionisti,

l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 riporta un utile di Euro 209.051; a tale risultato si è pervenuti imputando un ammontare di imposte correnti pari ad Euro 34.923 e stornando imposte differite per Euro 5.218.

Il risultato positivo ante imposte, pari ad Euro 238.756, è determinato in particolar modo, come sempre, 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.

Si ricorda che la Vostra Società, nell'assemblea straordinaria dello scorso 26 aprile 2021, ha modificato la denominazione sociale da UIRNet Spa a digITalog Spa, in ragione di una maggiore aderenza all'oggetto sociale e alle attività che la Società ha intrapreso ed intende intraprendere.

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

digITalog, nella qualità di Soggetto Attuatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)- 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 ed in linea con gli attuali obiettivi nazionali (si pensi al PNRR che prevede interventi importanti e significativi per la digitalizzazione della logistica).

Il 1° giugno 2020 l'Assemblea di digITalog S.p.A. ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 2020-2023 stabilendone la riduzione dei componenti da cinque a tre. È stato altresì nominato il Direttore Generale. Ciò in un'ottica di riorganizzazione per dare impulso alle attività ed ai progetti che digITalog è chiamata ad eseguire in quanto Soggetto Attuatore unico per conto del MIMS per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale.

Nella medesima ottica, in data 27 luglio 2020, il Consiglio di Amministrazione di digITalog S.p.A. ha anche dato avvio alla creazione di una "Cabina di regia" con il compito di coadiuvare e supportare il Consiglio di Amministrazione di digITalog stesso nelle attività di elaborazione e realizzazione del nuovo Progetto di Piattaforma Logistica Nazionale Digitale inerente, in particolar modo, allo sviluppo ed all'implementazione dei sistemi di interesse nazionale quali Port Community System (PCS), Freight Village System (FVS) e Corridoio Controllato Doganale (CCD) nel rispetto degli atti di concessione per l'estensione e la gestione della PLN. Alla Cabina di regia prendono parte rappresentanti del MIMS e dell'Agenzia delle Dogane, nonché delegati delle Confederazioni e Associazioni Nazionali, rappresentanti di categorie produttive e le parti interessate allo sviluppo e implementazione della PLN (ad esempio ALIS, Anasped, Anita, Assiterminal, Assocad, Assofer, Assologistica, Assoporti, Capitanerie di Porto, Federagenti – Agenti Marittimi, Federtrasporto, Fedespi,

Fercargo, Slala, Trasporto Unito, UIR, Unatras). La collaborazione di tutti è fondamentale tanto più se si considera la recente emergenza sanitaria da COVID-19 che ha fatto emergere ancora di più l'importanza e la strategicità della filiera logistica necessaria allo spostamento delle merci anche durante la pandemia. Detta filiera logistica potrebbe avvantaggiarsi di una piena digitalizzazione che contribuisca alla semplificazione dei processi in sicurezza ed alla maggiore competitività del settore.

Gli obiettivi che digITALog ha inteso perseguire nel 2020 si caratterizzano per il fatto di poter 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.

Tali obiettivi sono stati documentati, a valle di apposita richiesta del MIMS, in due documenti di natura tecnica come nel seguito esplicitato. In data 31 gennaio 2020 digITALog ha provveduto ad elaborare una "**Proposta Operativa 2020-2021**", nella quale sono state illustrate le attività che la Società si è proposta di realizzare nel corso del suddetto biennio tenendo conto dell'avvio nel frattempo intervenuto (tramite l'invio al Concessionario degli Atti di Diffida del 6 e del 23 dicembre 2019) del procedimento volto alla risoluzione della Concessione ventennale per la gestione e l'evoluzione della PLN - 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 - per inadempimento del Concessionario medesimo (risoluzione successivamente disposta in data 24 febbraio 2020).

Sulla base della citata "Proposta Operativa 2020-2021", digITALog ha successivamente elaborato e trasmesso al MIMS in data 13 febbraio 2020 la "**Relazione Strategica 2020**", contenente il programma annuale.

Al momento della redazione dei citati documenti l'incertezza sull'andamento della Concessione ha portato alla definizione di diversi scenari, fra cui quello principale, in cui digITALog si riorganizza per produrre "*in house*" le attività che precedentemente erano demandate al Concessionario (cosiddetta "digITALog Factory").

Detti atti programmatici non sono stati ad oggi esaminati e, dunque, approvati. Tuttavia digITALog, al fine di evitare che attività già avviate e fondamentali per la *mission* della Società, subissero un blocco - vanificando il lavoro svolto - ha continuato ad operare in conformità al programma medesimo, informando di ciò il MIMS.

Nel 2020, digITALog ha, altresì, operato in coerenza con l'art. 11-bis del D.L. 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla Legge 19 dicembre 2019, n. 157, successivamente modificato dall'art. 48 del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020 n. 120 (di seguito "**Decreto Fiscale**"), che prevede, tra l'altro: "*A decorrere dall'anno 2020, una quota pari a 5 milioni di euro annui delle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è destinata al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione della logistica 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, nonché per il completamento degli investimenti, con particolare riferimento ai nodi (porti, interporti e piattaforme logistiche) del Mezzogiorno.*".

In proposito, a valle di un incontro tenutosi presso il MIMS nel mese di luglio 2020, la struttura di digITALog, anche con l'ausilio di professionisti esterni, ha elaborato un testo di Convenzione con i relativi allegati che sono stati preventivamente sottoposti ai referenti del MIMS (Capo Gabinetto e Capo Dipartimento competente), e, da ultimo, inviati ufficialmente ai medesimi referenti in data 1° febbraio 2021, quale risultato dei reciproci interventi volti alla definizione di un testo che, aderendo al dettato normativo di cui all'art. 11 bis del cd. "Decreto Fiscale", disciplini l'utilizzo delle risorse destinate al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione del Paese, per come indicato dal citato articolo di legge.

Ad oggi, tuttavia, la Convenzione ai sensi del predetto art. 11 bis che assorbirà anche i fondi residui di cui alla Convenzione stipulata ai sensi dell'art. 4-bis, del D.L. 29 dicembre 2016, n. 243, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della Legge 27 febbraio 2017 n. 18, non è stata stipulata anche se, come già evidenziato, digITALog sta operando in coerenza con le finalità della norma in parola.

Quanto sopra esposto (ovvero sia la mancata stipula della Convenzione appena citata, sia il mancato riscontro da parte del MIMS dei documenti di programmazione sopra citati) ed ulteriori aspetti descritti nel seguito (nello specifico la revoca del finanziamento PON relativo al Progetto Corridoio Controllato 2.0 ed il ritardo nei rimborsi delle spese rendicontate) evidenziano un momento delicato nel rapporto con il MIMS insieme al quale digITALog si sta impegnando a riscrivere il disegno strategico e le linee operative per la digitalizzazione della logistica del Paese.

Nel seguito viene relazionato quanto realizzato da digITALog nel corso del 2020 in termini di attività/progetti, coerentemente alla propria *mission*, alla strategia ed agli obiettivi definiti ad inizio anno 2020:

- attività a valere sulla 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 a valere sulla 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 a valere sulla “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”, (di seguito, “**Convenzione Decreto Genova**”) 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 a valere sul 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 digITALog nell'ambito della Connecting Europe Facility 2014-2020 - Transport Call for Proposals 2018 ed approvato dalla Commissione UE, nel quale il MIMS riveste il ruolo di Soggetto Beneficiario, mentre digITALog, al pari dell'AdSP, riveste la funzione Soggetto Attuatore;
- attività a valere sui progetti PON “**Infrastrutture e Reti**” 2014-2020;
- altri progetti.

Attività svolte

Legge n. 18/2017

Venendo alle principali attività programmate nell'ambito della Convenzione Legge 18, si evidenzia quanto segue:

- **Vigilanza e controllo sulla Convenzione di Concessione per l'estensione e la gestione della PLN.**
Tale attività consiste in un costante monitoraggio dell'attività di gestione della PLN (attività da portare avanti ai sensi della Concessione per un periodo di nove mesi dopo la risoluzione).
Nello stesso tempo, è proseguita la verifica sugli sviluppi e sulle attività di deploy completati o avviati dal Concessionario con particolare riferimento agli investimenti di pubblico interesse -IPI- e degli altri investimenti autorizzati -AIA- nel rispetto dei progetti approvati da digITALog.
- A seguito della risoluzione, l'attività di vigilanza e controllo ha mutato obiettivo in ragione delle modificate esigenze legate alla disciplina concessoria relativa alla fase di trasferimento della PLN a digITALog. Nel corso dell'anno, digITALog ha operato nell'ottica di: i) arrivare a consolidare gli investimenti del Concessionario; ii) attuare gli adempimenti necessari per assicurare il trasferimento di conoscenze sul servizio dal Concessionario a digITALog e, conseguentemente, acquisire le informazioni necessarie al fine di garantire una transizione senza soluzione di continuità nella gestione della PLN.
Tali attività sono state rallentate dal Concessionario, anche a seguito dell'azione legale da questi intrapresa, che ha costretto digITALog ad ordinare al Concessionario medesimo di svolgere interventi urgenti finalizzati a garantire il perseguimento dell'interesse pubblico in coerenza con la propria missione istituzionale.
In particolare, sul fronte degli sviluppi del Concessionario, digITALog ha supervisionato il completamento degli stessi, anche a seguito delle evidenze degli audit di sicurezza condotti, nell'ambito del PCS Istituzionale con il consolidamento dei moduli Portale PCS-I, SGPA e Adapter PMIS; nell'ambito del PCS Operativo con il consolidamento delle Release 1 e 2 ed il rilascio delle Release 4 e 5 e nell'ambito della PLN con il consolidamento del nuovo Portale e dell'industrializzazione del CCD, nonché la realizzazione delle evoluzioni per il servizio del CCD in Shuttling dedicato ai Centri Unici di Servizio, di cui si fornisce più ampio dettaglio nel seguito.

Nel corso dell'anno 2020, digITALog ha, inoltre, lavorato per dare continuità ai servizi già attivi sul mercato e per il deploy dei servizi della PLN su nuove realtà. In particolare digITALog, per il tramite del Concessionario, ha proseguito nella gestione dei PCS esistenti del Porto di Genova, di Ravenna e di La Spezia presi in carico dal Concessionario nelle more della trasformazione nel PCS PLN, quale primo step del Modello Unico di PCS (MUPCS), ha completato il deploy del PCS Operativo nel porto di Savona, ha avviato il deploy del PCS Istituzionale per l'AdSP del Mar di Sicilia Orientale ed ha avviato la sperimentazione del CCD in shuttling per il CUS con l'ADM e l'AdSP del Mar Ligure Orientale.

Tali attività hanno comportato:

- interlocuzioni con le AdSP, con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e con gli Operatori Logistici;
- controllo di digITALog delle attività di sviluppo a carico del Concessionario, sia per quanto riguarda la realizzazione di nuovi sviluppi che per quanto concerne il consolidamento degli sviluppi già ultimati a seguito delle evidenze degli audit di sicurezza sul software;
- controllo e coordinamento di digITALog nelle diverse fasi del deploy dei servizi della PLN.

Contemporaneamente si è resa necessaria la gestione del contenzioso con il Concessionario e l'istruttoria delle pratiche da produrre in giudizio così come dettagliato nel successivo **paragrafo “Gestione della risoluzione della Concessione - Contenzioso”**.

I sottoprogetti/moduli realizzati dal Concessionario sono quelli riportati nel seguente elenco.

- **PCS Istituzionale – Portale Istituzionale e dei Servizi.** Il servizio fornisce alle AdSP gli strumenti per la pubblicazione dei servizi del PCS PLN e la gestione delle credenziali e dei permessi degli Utenti dei servizi del PCS medesimo. Il modulo applicativo è stato oggetto di investimento da parte del Concessionario; il progetto è tuttora in corso.
- **PCS Istituzionale – Gestione permessi.** Il servizio fornisce alle AdSP gli strumenti per la gestione delle autorizzazioni all'accesso in porto (permessi) e dei titoli identificativi (badge) di persone e mezzi. Il modulo applicativo è stato oggetto di investimento da parte del Concessionario; digITALog ha altresì avviato le attività di presa in carico del sistema per come industrializzato dal Concessionario anche al fine di identificare le necessità di evoluzione del sistema. Il progetto è tuttora in corso.
- **PCS Istituzionale – Adapter PMIS.** Il servizio fornisce alle AdSP gli strumenti per l'acquisizione di informazioni circa l'arrivo e la partenza delle navi mediante l'integrazione con la Piattaforma PMIS delle Capitanerie di Porto. Il modulo applicativo è stato oggetto di investimento da parte del Concessionario; il progetto è tuttora in corso.
- **PCS Operativo – Gestione Container.** Il servizio fornisce alle Comunità Portuali gli strumenti per l'ottimizzazione dei processi operativi relativi alla gestione delle operazioni di sbarco ed imbarco delle merci containerizzate. Il modulo applicativo è stato oggetto di investimento da parte del Concessionario con il rilascio delle Release 1 e 2. Considerato che il Concessionario non ha effettuato gli adempimenti per consentire il trasferimento di conoscenze a digITALog previsto a valle della risoluzione, digITALog (per tutelare l'interesse pubblico e rispondere alle richieste della Comunità Portuale di Genova) ha ordinato al Concessionario la realizzazione degli interventi già approvati e l'adeguamento ai nuovi tracciati doganali. Nel corso del 2020 il Concessionario ha, pertanto, implementato sotto la supervisione di digITALog circa il 75% del Progetto approvato effettuando due ulteriori Release (Release 3 e Release 4) ed avviato le analisi per l'adeguamento doganale. Il progetto è tuttora in corso.
- **Corridoio Controllato Doganale Ispettivo per Centri Unici Servizi (CUS).** Il servizio rappresenta un'estensione dei Corridoi Controllati doganali di tipo ispettivo per supportare la gestione dei Centri Unici Servizi (La Spezia) i cui trasferimenti sono gestiti mediante servizi di navettamento su gomma (Shuttling). Considerati i ritardi accumulati nel passaggio di consegne del modulo CCD, digITALog (per tutelare l'interesse pubblico e fornire una risposta alle richieste degli Operatori e delle Istituzioni coinvolte nella sperimentazione) ha ordinato al Concessionario la realizzazione degli interventi evolutivi urgenti finalizzati a dematerializzare ed automatizzare il processo di shuttling, monitorando l'attività di sviluppo del Concessionario. Il progetto è tuttora in corso.
- **Deploy PCS Operativo Porto di Savona.** L'attività consiste nell'avvio dei servizi del PCS Operativo - Gestione Container nel porto di Savona e nella realizzazione di attività evolutive finalizzate a facilitare l'adesione degli Operatori Portuali. L'attività di avvio in esercizio è stata completata ad agosto 2020, mentre sono in corso le attività connesse all'esercizio controllato e di evoluzione del sistema PCS Operativo volte a garantire l'adesione al servizio da parte degli Operatori.

- **Deploy PCS Istituzionale AdSP del Mar di Sicilia Orientale.** L'attività consiste nell'avvio dei servizi del PCS Istituzionale per l'AdSP del Mar di Sicilia Orientale e nella realizzazione di attività evolutive finalizzate ad integrare gli strumenti informatici dell'AdSP (ad es. soluzioni di Protocollo e Contabilità). L'attività punta a rilasciare i servizi di Portale PCS Istituzionale (completata a gennaio 2021) e a rendere operativi i servizi di Gestione Permessi (in corso).

Per la maggior parte dei progetti sopra elencati, nel corso del 2020 digITALog ha effettuato gli audit sugli aspetti di sicurezza applicativa, avvalendosi dei servizi della Convenzione Consip, in seguito ai quali ha supervisionato le attività di *remediation* sulle vulnerabilità individuate condotte dal Concessionario.

- **Setup Software Factory.** Tale attività è relativa alla predisposizione degli strumenti e delle procedure per la gestione del ciclo di vita del software, per la definizione del template e delle convenzioni nello sviluppo del software con attenzione alle tematiche di privacy e security by design nonché per la realizzazione di un framework di front-end, back-end e User Interface. Nel corso del 2020 digITALog ha implementato l'ambiente di sviluppo e di Continuous Integration/Continuous Deployment, identificando gli strumenti applicativi e definendo le policy di quality assurance. In termini di realizzazioni applicative nell'ambito di tale attività digITALog ha condotto un Proof Of Concept (POC) per l'individuazione dei framework di front-end, l'archetipo del back-end ed una libreria per il front-end sul framework Angular scelto nell'ambito del POC.
- **Service Strategy & Design.** Tale attività è relativa alla definizione della Strategia dei Servizi della PLN e alla definizione del disegno dei singoli servizi, identificando il perimetro funzionale, le analisi volte ad individuare il mercato potenziale, le modalità di fruizione dei servizi e le economie necessarie alla realizzazione ed alla gestione.

Nell'ambito del Service Design sono stati approfonditi in particolare i servizi relativi alla gestione centralizzata delle autorizzazioni di accesso ai nodi per l'autotrasporto e della card unica di accesso; i servizi orientati alla gestione dei Corridoi Controllati Doganali per i Centri Unici di Servizio in coordinamento con il SUDOCO ed ai servizi orientati alle catene logistiche al fine di coordinare le attività di porti ed interporti, mentre a causa del contenzioso con il Concessionario non è stato possibile definire un approccio unitario e coerente per la Service Strategy.

- **PCS Istituzionale – Gestione permessi.** digITALog ha avviato le attività di presa in carico del sistema per come industrializzato dal Concessionario ed ha avviato i confronti con alcune AdSP al fine di identificare le necessità di evoluzione del sistema. Il progetto è tuttora in corso.
- **PCS Istituzionale - Dashboard PIC.** Il servizio, che costituisce il primo nucleo del Modulo Ferroviario del PCS PLN, rende disponibile un cruscotto con le informazioni sul traffico ferroviario da e verso i porti acquisite mediante l'integrazione con la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) di RFI. Nel mese di novembre 2020 sono state completate le attività di sviluppo, collaudo e rilascio del relativo modulo Software Dashboard PIC ed è stata avviata una sperimentazione con l'AdSP del Mar Ligure Occidentale nell'ambito del progetto E-Bridge, con cui è stata cofinanziata la realizzazione e la sperimentazione.
- **PCS Istituzionale - Tasse di ancoraggio.** Il servizio consente la digitalizzazione del processo di calcolo e riscossione delle tasse di ancoraggio che vede coinvolti gli Armatori/Agenti, la Capitaneria di Porto (CP) e l'Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM). Nel corso del 2020 sono state completate le attività di
 - analisi del fabbisogno con gli Agenti marittimi e la Capitaneria di Porto;
 - analisi e progettazione preliminare;
 - attività di sviluppo delle funzionalità per l'emissione della pratica di richiesta di emissione Ordine di introito da parte degli Agenti marittimi;
 - attività di sviluppo delle funzionalità per la gestione dell'emissione dell'Ordine Introito da parte della Capitaneria di Porto;
 - documentazione degli sviluppi;
 - fornitura di un ambiente di training per gli utenti delle funzionalità sviluppate.

Il progetto è tuttora in corso.

- **Corridoio Controllato Doganale Ispettivo per Centri Unici Servizi (CUS).** digITALog ha effettuato l'analisi e la progettazione preliminare della soluzione ed ha avviato una sperimentazione con l'ADM e l'AdSP del Mar Ligure Orientale con l'adozione di una procedura semiautomatica, nonché ha avviato le attività di presa in carico del sistema per come industrializzato dal Concessionario. Tale attività di analisi ha consentito di avviare la realizzazione degli interventi evolutivi urgenti finalizzati a dematerializzare ed automatizzare il processo di shuttling attraverso il Concessionario.

- **Servizi di gestione delle identità digitali e sicurezza applicativa.** Nell’ambito di questa attività relativa alla CyberSecurity, digITAllog ha realizzato, mediante i servizi di SPC Lotto 2 di Consip, attività di audit di sicurezza della PLN, svolgendo in particolare SAST (Static Application Security Test) e DAST (Dynamic Application Security Test), Vulnerability Assessment e Penetration Test per gli applicativi software e infrastrutture gestite dal Concessionario per verificare la qualità e la sicurezza dei software e dell’infrastruttura. Inoltre, sempre in tale ambito di attività, si collocano le attività di valutazione dell’infrastruttura di erogazione della PLN al fine di individuare le attività di natura evolutiva volte ad incrementare il livello di sicurezza del Private Cloud della PLN.

Nel corso del 2020 sono state completate le attività di:

- conduzione dello Static Application Security Test per i moduli CCD, PCS-I, PCS-O, PMIS, Portale PLN, SGPA, MDM della Piattaforma Logistica Nazionale;
 - emissione del Remediation Executive Report e sviluppo reportistica executive;
 - conduzione dello Dynamic Application Security Test per i moduli PCS-I, PCS-O, CCD e supporto alla remediation DAST e sviluppo reportistica executive;
 - approfondimento delle linee guida sviluppo software del Concessionario;
 - conduzione della Gap analysis e progettazione architettura sicurezza e report di Assessment e Raccomandazioni di adeguamento;
 - conduzione della Vulnerability Assessment dei sistemi CCD in ambiente di produzione e collaudo, e PCS-I e PLN in ambiente di produzione.
- **Ricerca e Sviluppo – Blockchain – Tracciamento Eventi Portuali.** digITAllog ha effettuato l’analisi e la progettazione preliminare della soluzione per realizzare un prototipo per il tracciamento degli eventi portuali mediante l’adozione di tecnologie di tipo Blockchain. Tale attività di analisi ha consentito di predisporre la documentazione per l’affidamento del servizio di sviluppo e test del prototipo. L’attività ha consentito di avviare il servizio ad inizio 2021 ed è tutt’ora in corso.
 - **Ricerca e Sviluppo – Blockchain – Dematerializzazione documenti di trasporto.** digITAllog ha avviato l’analisi della soluzione per realizzare la dematerializzazione dei documenti di trasporto e del tracciamento degli eventi associati mediante l’adozione di tecnologie di tipo Blockchain e di smart contract per gestire la presa in carico della merce. L’attività è tutt’ora in corso.
 - **Infrastrutture leggere.** Per quanto riguarda le attività di cui alla “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. A seguito di tali interlocuzioni sono stati firmati due Protocolli d’Intesa. Il primo con l’AdSP del Mare di Sicilia Orientale (MSOr) e il secondo con l’AdSP del Mar Ligure Occidentale (MLOc). Con l’AdSP MSOr è stato concordato un intervento con l’obiettivo di realizzare un sistema di tracciamento dei trailer all’interno del Porto di Catania con tecniche di Computer Vision al fine di consentire un’efficace identificazione della posizione dei semirimorchi nelle aree di sosta tecnica del porto. Dopo una prima fase di analisi e di studio delle logiche legate al ciclo di imbarco e sbarco del traffico Ro-Ro nel Porto di Catania, nel secondo semestre 2020 sono state eseguite le attività propedeutiche all’affidamento di un primo servizio di test, basato su una infrastruttura pilota, che servirà ad acquisire dati e parametri necessari a sviluppare una tecnologia di video analisi idonea a definire la migliore soluzione progettuale nel contesto di riferimento. Il Protocollo d’Intesa con l’AdSP MLOc, invece, ha come obiettivo l’adeguamento tecnico-funzionale del Varco di S. Benigno. Nel secondo semestre 2020 sono state messe in atto le attività progettuali per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell’intervento da parte dell’Ufficio Infrastrutture.

Gestione della risoluzione della Concessione - Contenzioso

Come già rappresentato nella Relazione sulla gestione relativa all'anno 2019, in data 24 febbraio 2020 digITALog ha trasmesso al Concessionario della PLN comunicazione di "Risoluzione per inadempimento del Gestore ai sensi dell'art. 35.1, lett. b) e c) della Concessione". A seguire digITALog ha provveduto ad inoltrare specifica richiesta di escussione della garanzia fideiussoria rilasciata a copertura dell'obbligo di esatta corresponsione del Canone annuale previsto in Concessione. Avverso la risoluzione e l'escussione della cauzione, il Concessionario ha proposto ricorso innanzi al TAR Lazio, con richiesta di misure cautelari. In data 27 aprile 2020 è stata respinta l'istanza cautelare. 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. In data 4 maggio 2020 digITALog ha incassato la fideiussione escussa per un accredito di € 2.440.000. 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 6 giugno 2020. In tale data, il Consiglio di Stato ha poi respinto l'istanza del Concessionario.

In data 2 novembre il Concessionario ha formulato con ricorso per motivi aggiunti richiesta di danni e richiesta di accertamento della mancata realizzazione di alcuni presupposti della Concessione indicati all'art. 29 della medesima. Il 23 febbraio 2021, digITALog è giunta alla definizione di un Accordo bonario con il Concessionario senza precludere la possibilità che, nelle more del periodo transitorio definito nel medesimo Accordo (ovvero, il periodo dal 1° aprile 2021 al 31 marzo 2022), si addivenga ad un'ipotesi di "cambio di governance" in seno a Logistica Digitale e, dunque, si decida di proseguire la Concessione e il piano di rilancio della PLN per il tramite del "nuovo" Concessionario.

L'Accordo sottoscritto tra digITALog e Logistica Digitale consente che le attività di sviluppo della PLN proseguano anche per il tramite del Concessionario, in modo che la PLN venga rilanciata senza interruzioni e ritardi che sarebbero, invece, stati inevitabili ove il contenzioso non fosse stato definito.

Nel periodo transitorio definito dall'Accordo, digITALog, con il supporto tecnico di Logistica Digitale, assume un ruolo cruciale nell'elaborazione dei requisiti funzionali e nella gestione dei progetti seguendo un approccio Agile che consente, grazie alla stretta collaborazione con gli Stakeholder ed all'adozione di un modello di sviluppo iterativo basato su cicli di poche settimane, di costruire e rilasciare i servizi di maggiore interesse in tempi rapidi.

Il contenzioso giudiziale è stato chiuso con sentenza del TAR Lazio n. 2469 del 1° marzo 2021 che ha dichiarato l'improcedibilità del ricorso per sopravvenuta carenza di interesse.

Legge n. 123/2017

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.

Nell'anno 2020, la Società, in assenza di riscontro del MIMS - come già detto - in merito alla "Proposta Operativa 2020-2021" e alla "Relazione Strategica 2020", del tutto prudentemente, si è focalizzata sulla Città di Matera in ragione sia del consenso ricevuto da detto Ente, sia in considerazione del contenuto dell'art. 1, comma 17, della Legge 27 dicembre 2019 n. 160. Detta norma, infatti, ha ribadito che la realizzazione di un sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici deve intervenire nella Città di Matera, oltre che nelle Città metropolitane del Paese, incrementando le somme destinate al Progetto per gli anni 2020 e 2021 e prevedendo, altresì, la necessità di apportare alla Convenzione in corso – di cui quindi è stata confermata la vigenza - le modifiche necessarie. Sono ancora in corso interlocuzioni con il MIMS per la definizione della Convenzione atteso che la Società, in aderenza al dettato normativo, ha chiesto, appunto, che siano apportate soltanto le modifiche necessarie, mentre il MIMS propende per la sottoscrizione di una nuova Convenzione.

In particolare:

- Nel mese di febbraio 2020 è stato approvato lo schema di Protocollo di Intesa per la realizzazione del Progetto T.R.A.C.E. nella Città Metropolitana di Matera";
- Nel mese di marzo 2020 è stato sottoscritto tra il Comune di Matera e digITALog il "Protocollo di Intesa per la realizzazione del Progetto T.R.A.C.E. nella Città Metropolitana di Matera".

- Successivamente alla sottoscrizione del Protocollo, digITAllog – raccogliendo le istanze degli Uffici comunali - ha proceduto alla trasmissione al Comune di Matera del “*Progetto di Fattibilità Tecnico Economica degli impianti di videosorveglianza del Sistema T.R.A.C.E. nel Comune di Matera*”;
- Nel mese di maggio 2020 il Comune di Matera ha approvato il citato Progetto di Fattibilità Tecnico Economica. digITAllog, a valle dell’espletamento di apposita indagine di mercato, ha dato avvio alla procedura per l’affidamento del servizio di “*Progettazione Definitiva, Direzione dei Lavori e Coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione definitiva e di esecuzione relativi alla fornitura, installazione e gestione di apparati di videosorveglianza nella Città di Matera nell’ambito del «Progetto T.R.A.C.E.»*”, che è stata aggiudicata nel febbraio 2021.
- Nel mese di novembre 2020 il Prefetto di Matera ha espresso parere favorevole sul Progetto, a seguito di istruttoria del Comitato Provinciale per l’ordine e la sicurezza pubblica.

Convenzione Decreto Genova

Attività riconducibili alle previsioni di cui al Decreto-legge 109/2018 (“Decreto Genova”) ed al Decreto del Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Viadotto Polcevera dell’autostrada A10 n. 15/2019.

In data 31 dicembre 2019, è stato istituito l’Organismo di Regia di cui all’art. 12 della Convenzione composto da due rappresentanti di STM, due rappresentanti di digITAllog e due rappresentanti dell’AdSP, come da comunicazione del Coordinatore di STM di pari data (acquisita al Prot. digITAllog n. 2 del 2 gennaio 2020).

Nel corso del 2020 si sono susseguiti più incontri per la condivisione degli interventi previsti all’interno del “Documento Programmatico” presentato da digITAllog in data 24 ottobre 2019, ossia il documento di programmazione dell’insieme delle attività oggetto della Convenzione (di seguito, “il Documento Programmatico”) e, nello specifico, delle seguenti attività:

- Progettazione esecutiva Aree Buffer;
- Varco di Ponente: progettazione e realizzazione delle fasi di sviluppo del varco di Ponente del Porto di Genova, compresi i sistemi informatici necessari per il collegamento del varco alla Piattaforma Logistica Nazionale;
- Scalo Smistamento Alessandria: progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento;
- Realizzazione del Buffer 1 nel Basso Alessandrino;
- Realizzazione del Buffer 2.

Con riferimento alla Progettazione delle aree ad alta automazione (aree Buffer), digITAllog ha contribuito (in seno all’Organismo di Regia) alla definizione del modello di funzionamento delle aree ed alla loro individuazione. Tale modello deve essere esaminato in seno al “Tavolo di Coordinamento e Valutazioni previsto dal Documento Programmatico e dal cosiddetto “Gruppo Tecnico Ristretto”.

Tra gli interventi ricompresi nell’ambito Varco di Ponente, è stata data esecuzione al “Sistema di realizzazione e certificazione delle fasi di ingresso e uscita dal nodo di Genova dei mezzi pesanti nell’ambito del PCS della PLN”, necessario per gestire le procedure di ristoro degli autotrasportatori ai sensi del D.M. 376 del 2019. Trattasi di una personalizzazione del PCS Istituzionale PLN affidata al Concessionario ai sensi dell’art. 2, comma 5, del Decreto-Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 marzo 2018. Le attività relative al recupero dei ristori ai sensi del D.M. n. 376 del 2019 sono in corso.

In particolare, nel corso del 2020, sono state portate avanti, a cura del Concessionario, le attività di evoluzione software del modulo Ristori e la conduzione del servizio.

In proposito, si evidenzia che il Concessionario ha proseguito le attività in parola anche successivamente alla risoluzione, essendo obbligato, ai sensi della Concessione, ad assicurare la continuità dei servizi anche dopo la risoluzione per un periodo massimo di 9 mesi.

digITAllog, per quanto di sua competenza, ha svolto le relative attività di verifica e controllo. riferimento all’attività di erogazione del servizio che per gli sviluppi ed adempimenti relativi ai ristori.

Sempre tra gli interventi ricompresi nell’ambito Varco di Ponente, nel mese di giugno 2020, l’Organismo di Regia, ha approvato la realizzazione di un’opera provvisoria, cd. “Pre-Gate” (insistente su un’area di 6000 mq con 20 stalli, 3 prefabbricati destinati agli operatori terminalisti e spedizionieri e 2 prefabbricati destinati ai servizi alla persona). Nel mese di ottobre 2020 è stato dato avvio alle attività di progettazione definitiva che si è poi conclusa nel mese di novembre 2020. Nella riunione dell’8-22 marzo 2021, l’Organismo di Regia istituito ai sensi della Convenzione, all’unanimità, ha ritirato l’approvazione strategica degli interventi provvisori

caratterizzanti la Fase 1 (Pre-Gate), deliberata nel corso delle precedenti riunioni, considerata la vita utile delle opere in relazione agli interventi definitivi di cui al Varco di Ponente.

Ed ancora, nell'ambito del Varco di Ponente, nel mese di settembre 2020 è stato affidato il servizio di redazione del *“Progetto Definitivo degli interventi complementari e accessori alla realizzazione dei lotti A e D del Programma Straordinario di interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova”*. Nel mese di novembre 2020 il Progettista incaricato del servizio ha provveduto alla consegna della progettazione definitiva, che è stata sottoposta a procedura di verifica da parte di digITALog ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. 50/2016.

Nel mese di dicembre 2020, a cura dell'AdSP, è stata avviata in forma semplificata ed in modalità asincrona la Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'art. 14 e ss. della L. 241/1990 e ss.mm.ii. e dell'art. 13 del DL 76/2020 (convertito con L. 120/2020). La Conferenza dei Servizi si è protratta oltre il 31 dicembre 2020.

Con riferimento all'ambito di attività relativo alla Progettazione del Nuovo Centro di Smistamento di Alessandria, nel mese di ottobre 2020 è stata avviata la procedura negoziata per l'affidamento del *“Servizio di redazione dello studio trasportistico relativo al nuovo scalo Alessandria e di supporto alla successiva analisi costi e benefici”* ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. b), del d.l. 16 luglio 2020 n. 76, convertito nella legge 11 settembre 2020 n. 120. Le operazioni di valutazione delle offerte si sono concluse nel mese di febbraio 2021. Il servizio è stato aggiudicato nel mese di aprile 2021.

Per quanto riguarda la realizzazione delle Aree Buffer, trattandosi di attività successiva e dipendente dall'attività di Progettazione Esecutiva delle Aree Buffer, non vi è stato alcun avanzamento.

Progetto E-Bridge (Emergency and broad Information Development for the Port of Genoa)

Alcuni interventi relativi alla Convenzione Genova sono cofinanziati al 50% 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. 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 digITALog impegnata su tre linee di sviluppo e su attività di Project Management:

- activity 2 “Modulo di gestione intelligente delle aree di buffer portuali”: mira a sviluppare, implementare e convalidare un servizio digitale integrato tra il Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale (porto di Genova) e un'area di Buffer oltre Appennino opportunamente attrezzata e connessa digitalmente nell'ambito della riorganizzazione del traffico di afflusso e deflusso al/dal Porto di Genova. L'Attività 2 è strettamente connessa alla progettazione del Sistema Buffer di cui alla Convenzione stipulata da MIMS, AdSP del Mar Ligure Occidentale e digITALog per l'utilizzo dei fondi rivenienti dall'Art. 6 del D.L. 130/2018. Deve essere avviata l'attività 2.3 “Pilota”;
- activity 3 “Modulo innovativo di gestione digitale dell'ultimo miglio ferroviario”: allestimento di gate ferroviari intelligenti integrati con il PCS tramite i sistemi di controllo dei singoli terminal. Più specificatamente mira a sviluppare, implementare e validare un sistema di gestione integrato per l'ultimo miglio ferroviario sul sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Porto di Genova e Porto di Savona-Vado). A maggio 2020 digITALog ha avviato il progetto “Dashboard PIC” finalizzato a rendere fruibile il Modulo Ferroviario del PCS PLN al fine di garantire l'interoperabilità con il sistema PIC di RFI e la visualizzazione dei dati tramite un'interfaccia web disponibile agli utenti della Comunità Portuale. Il modulo “Dashboard PIC” è stato completato nel mese di novembre 2020 in linea con le previsioni.
- activity 4 “Sistema avanzato di gate stradali”: allestimento di gate intelligenti per l'autotrasporto integrati con il PCS tramite i sistemi di controllo dei singoli terminal. Questa attività cofinanzia 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;
- activity 5 “Project Management, comunicazione e disseminazione”: attività tipiche di project management relative allo staff digITALog imputato per quota parte. In questo ambito digITALog ha gestito le attività di reportistica partecipando, per la parte di propria competenza, alla redazione dell'Action Status Report (ASR).

Attività relative ai Progetti ITS del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 (di seguito “PON 2014-2020”)

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.

Nel periodo di riferimento, digITALog ha portato avanti il Progetto Drive Belt (DB) con specifico riferimento alle seguenti attività:

- progettazione e supporto/coordinamento tecnico (a cura di fornitori esterni);
- gestione gara, realizzazione, sperimentazione, formazione e diffusione;
- supervisione, controllo ed indirizzo dell’attività di progettazione (a cura di digITALog).

Le attività di Project Management si sono rivolte a:

- la gestione dell’aggiudicatario delle attività di progettazione;
- le interlocuzioni con il MIMS e con l’Autorità di Gestione per fornire i necessari chiarimenti e/o le integrazioni documentali.

Nel mese di luglio 2020, è stato effettuato da remoto un audit, a cura di rappresentanti del MIMS, per la verifica dell’avanzamento fisico, finanziario e procedurale del progetto. Quanto richiesto in sede di audit è stato prontamente gestito da digITALog.

Sono inoltre state gestite le attività di monitoraggio sul sistema SIPONIER e le attività di rendicontazione.

Nell’anno 2020, in particolare, le attività si sono focalizzate sulla consegna - da parte del Fornitore aggiudicatario del relativo Servizio - della progettazione relativa al sistema Drive Belt. Esaminata e analizzata detta progettazione e tenuto conto dei contenuti della stessa, digITALog si è dedicata alla redazione della documentazione di gara per l’indizione della procedura aperta finalizzata all’aggiudicazione dell’appalto per la realizzazione del Sistema Drive Belt. Detta procedura, come si dirà di seguito, è stata aggiudicata il 15 aprile 2021.

Si evidenzia, infine, che nell’anno 2020 è stata anche avviata una proficua interlocuzione con RFI che ha portato alla sottoscrizione, in data 29 luglio 2020, di un Accordo (Prot. n. 1527_2020) per la messa a disposizione da parte di RFI, del servizio denominato PIC IF – Pubblicazione dati (Back-end) attraverso la piattaforma “RFI-IL CIRCOLAZIONE”.

Nel corso del 2020, sono stati altresì stipulati Protocolli di Intesa per l’analisi dati con tecnologie Big Data con la Società degli Interporti Siciliani S.p.A., l’Interporto Regionale della Puglia S.p.A., l’Interporto Sud Europa S.p.A. e con l’Interporto Campano S.p.A.

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

Progetto Corridoio Controllato 2.0

Il progetto Corridoio Controllato 2.0 (CC2.0) - Linea d’Azione II 1.3 -, riguarda un modulo diretto alla gestione dei flussi di merce su gomma, su percorsi prestabiliti.

In merito al Progetto, fermo restando quanto già precedentemente evidenziato nella Relazione sulla gestione 2019 circa le questioni che non hanno consentito la stipula della Convenzione (attesa costituzione del Distinct Body per la risoluzione della problematica inerente agli Aiuti di Stato, eventuali punti di contatto tra il Progetto “Corridoio Controllato 2.0” e il servizio del “Corridoio Controllato Doganale – CCD” oggetto della Concessione), è sopraggiunta nel mese di ottobre 2020 la comunicazione relativa all’avvio del provvedimento di sospensione dell’istruttoria di seguito disposta, *sine die*, nel mese di novembre 2020.

Infine, a seguito di interlocuzione con l’Autorità di Gestione, nel mese di aprile 2021, è stata comunicata la revoca dell’ammissione a finanziamento del medesimo Progetto. A detta nota digITALog ha dato riscontro il 20 aprile 2021 formulando una richiesta di accesso agli atti su cui si è basato l’avvio del procedimento suddetto, che sono stati forniti in data 30 aprile 2021.

Altri Progetti

Fra gli altri progetti è opportuno segnalare lo status del Progetto OBOR BEI, avviato nel 2017 e citato anche nella precedente “Relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2019”. Tale 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.

Allo stato, l’istruttoria del progetto (sia lato digITALog che lato BEI) è temporaneamente sospesa in quanto è prioritario per digITALog completare le Convenzioni relative ai finanziamenti nazionali che possono portare a rimodulazioni degli obiettivi e tempistiche per il progetto OBOR BEI.

Sono fatti salvi i risultati già raggiunti nei precedenti anni ovvero:

- l’Advisory Services Agreement (ASA) finalizzato con l’Advisory Hub della BEI e propedeutico a far partire le attività istruttorie per l’ottenimento del finanziamento;
- l’esito positivo della prima istruttoria avviata dagli Uffici dell’Unione Europea a mezzo di consulenti allo scopo designati.

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.

Gestione delle questioni legali, formali e finanziarie

Incasso contributi di cui alle Convenzioni con il Ministero e rendicontazione

digITALog ha incassato nel mese di agosto 2020:

- la liquidazione di euro 923.899,17 afferente al SAL 23 relativo alla Convenzione PLN;
- la liquidazione di euro 930.327,28 afferente al SAL 2 a valere sulla Convenzione L.18/17.

Ad oggi, digITALog risulta ancora in attesa dell’approvazione delle spese, debitamente rendicontate già nel corso degli anni precedenti, per un importo complessivo pari a circa 608 k€, così dettagliate:

- liquidazione dalla ricognizione delle spese ammissibili in riferimento ai precedenti SAL relativi alla Convenzione PLN 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 MIMS con comunicazione prot. 0021392 del 2 dicembre 2016;
- liquidazione 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 ed a euro 91,58 a valere sulla Convenzione L.123/17;
- liquidazione del SAL 2 pari ad euro 104.721,05 a valere sulla Convenzione L.123/17;
- liquidazione 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 ed a euro 18.255,72 a valere sulla Convenzione L.123/17.

È attualmente oggetto di approfondimento con il MIMS l’incasso del residuo del SAL 3 pari a 1.824.622,28 € ed iva per 202.459,90 €, a valere sulla Convenzione L.18/17.

Nel mese di ottobre 2020 è stato emesso il SAL 1 Decreto Genova (ai sensi dell’art. 11.2 della “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”) relativo al periodo agosto 2019 -marzo 2020 per euro 191.479,49.

Le spese afferenti alle attività del Concessionario connesse al servizio di recupero dei ristori dell’autotrasporto ai sensi del D.M. n.376/2019 sono state oggetto di rendicontazione apposita nei mesi di marzo (per euro 454.380,67) e nel mese di novembre 2020 (per euro 167.331,40).

Si rileva, inoltre, che in relazione ai Progetti PON “Infrastrutture e Reti 2014-2020”, digITALog ha provveduto nel 2020 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 ad euro 313.762,17.

Nel mese di 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.

Nel mese di maggio è stata incassata la Domanda di Rimborso n.5 per un importo ammesso di 51.563,87 €.

Nel mese di novembre è stata incassata la Domanda di Rimborso n.6 per 39.195,46 €.

Rimborso del credito IVA

digITAllog, in sede di dichiarazione annuale IVA (febbraio 2020), ha provveduto a chiedere a rimborso il credito maturato rimborsabile per un importo pari ad 4.994.345 €; a marzo 2020, a seguito della cessione del credito a Unicredit Factoring, ha incassato l'80% circa del valore di detto credito (3.950.000 €). A seguito dell'avviso di riconoscimento del rimborso da parte dell'Agenzia delle Entrate, digITAllog ha incassato nel mese di novembre 2020 il residuo di 1.081.836,80 € (comprensivo degli interessi maturati).

Contenzioso con il Concessionario

Nel 2020 si registra il Contenzioso con il Concessionario per il quale si rinvia al precedente paragrafo "Gestione della risoluzione della Concessione – Contenzioso".

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.p.A. - 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.	20	20.000
18	Interbrennero - 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 – Sistema Logistico del Nord Ovest d'Italia	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. o TIM S.p.A.	37	37.000
26	Federazione Autotrasportatori Italiani	1	1.000
27	Confapi Trasporti	1	1.000
28	Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici	1	1.000
29	Confartigianato Trasporti Servizi – Società Cooperativa - - C.T.S. - SOC. COOP.	1	1.000
30	Trasportounito Service Cooperativa Consortile	1	1.000
31	Confederazione Nazionale dell'Artigianato	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. - The Italian Innovation Company S.p.A.	5	5.000
36	Associazione Porti Italiani – Assoport	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

Nel periodo di riferimento ed a tutt'oggi non è stata posta in essere né avviata alcuna operazione di aumento di capitale.

L'anticipazione Bridge da UNICREDIT per 1,5 Mln € con scadenza 30 giugno 2020 è stata utilizzata per ultimo al 14 febbraio 2020 per un totale di circa 645k€, per essere poi estinta il 18 marzo 2020 contestualmente all'incasso dell'acconto di 3,950 Mln € sulla cessione del credito IVA 2019 richiesto a rimborso per 4,994 Mln €.

Rapporto con Cassa Depositi e Prestiti

digITALog S.p.A., nel corso del 2020, 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 2020 per un totale di 314k€. Il debito residuo al 31 dicembre 2020 è pari a 1,506 Mln € con scadenza al 30 giugno 2026.

Attività di Recruiting

Nei primi mesi del 2020 digITALog ha effettuato attività di recruiting, anche in linea con quanto pianificato nella "Proposta Operativa 2020-2021" datata 31 gennaio 2020. Particolare attenzione è stata posta al rafforzamento dell'Area Tecnica a seguito della risoluzione della Concessione e del potenziale concretizzarsi dello scenario di "make" per le attività "core" di Progettazione e Sviluppo dei software.

Workshop ed eventi

Nel corso del 2020 digITALog ha partecipato al Convegno MedCom Forum del Mediterraneo 2020 (Palermo – febbraio 2020-) dal titolo “Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: Sistema di rete dei porti e degli aeroporti” insieme ad altri players istituzionali, imprenditoriali ed accademici operanti nel Mediterraneo. In tale occasione il Presidente di digITALog ha presentato il tema “I grandi corridoi intermodali: dal Mediterraneo all’Europa” per illustrare i benefici e le ricadute che le innovazioni tecnologiche e lo scambio informativo hanno sulla catena logistica.

Nel corso dell'anno 2020, anche a causa della pandemia da COVID19, digITALog non ha organizzato né partecipato ad altri eventi.

È stata comunque pianificata ed organizzata la partecipazione di DIGITALOG al modulo didattico sulle tecnologie nell'ambito del Master di I livello “Smart and sustainable operations in maritime and port logistics” della durata di 12 mesi e la cui inaugurazione si è tenuta in data 26 febbraio 2021.

Attività gestionali

Attività negoziale

Nel corso del 2020 sono state indette le seguenti procedure ad evidenza pubblica¹:

- 6 febbraio 2020 indagine di mercato, volta ad acquisire manifestazioni di interesse, con oggetto “*Ricerca e selezione del personale di digITALog S.p.A.*”. E' seguita, in data 10 marzo 2020, la relativa procedura negoziata per l'acquisizione delle Offerte. Per ragioni organizzative non si è ancora proceduto di seguito all'aggiudicazione del Servizio;
- 9 marzo 2020 procedura negoziata avente ad oggetto l' “Emissione della polizza fideiussoria di cui all'art. 10.1 della «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», stipulata in data 17 luglio 2019” aggiudicata in data 27 aprile 2020;
- 6 maggio 2020 indagine di mercato, volta ad acquisire manifestazioni di interesse, con oggetto “*Progettazione Definitiva, Direzione dei Lavori e Coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione definitiva e di esecuzione relativi alla fornitura, installazione e gestione di apparati di videosorveglianza nella Città di Matera nell'ambito del «Progetto T.R.A.C.E.*” È seguita, in data 29 maggio 2020, la relativa procedura negoziata per l'acquisizione delle Offerte, aggiudicata in data 16 febbraio 2021;

¹ Non inclusive degli affidamenti diretti di valore inferiore a 40k

- 29 maggio 2020 procedura negoziata per la “Fornitura di licenze per l’utilizzo di servizi cloud “GitLab” aggiudicata in data 8 luglio 2020;
- 29 maggio 2020 procedura negoziata per l’affidamento del Servizio di “Progettazione Definitiva - contenente gli elementi del livello di progettazione inferiore - degli interventi complementari e accessori alla realizzazione dei lotti A e D del Programma Straordinario di interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell’aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova” aggiudicata in data 5 giugno 2020;
- 4 agosto 2020 indagine di mercato, volta ad acquisire manifestazioni di interesse, con oggetto “*Servizio di Redazione dello Studio Trasportistico relativo al Nuovo Scalo Alessandria e di Supporto alla successiva Analisi Costi e Benefici*” aggiudicata in data 13 aprile 2021;
- 3 dicembre 2020 affidamento diretto del “*Servizio di predisposizione e test di un sistema di tracciamento dei trailer all'interno del Porto di Catania*” aggiudicato in data 29 dicembre 2020;
- 30 dicembre 2020 “*Gara a procedura aperta per l'affidamento del servizio di realizzazione, sperimentazione, formazione, comunicazione e diffusione del sistema Drive Belt a supporto della catena logistica digitale*” aggiudicata in data 15 aprile 2021.

Gestione interna

In aggiunta alle attività sopra descritte con riferimento alle Convenzioni in essere, il personale di digITALog 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.). È stato revisionato il “Regolamento interno per la gestione del personale”, contenente la raccolta ordinata delle disposizioni che regolano lo svolgimento dell’attività lavorativa del personale dipendente. Inoltre, sono state revisionate numerose Procedure/Moduli aziendali per renderli più confacenti all’operare della Società nonché per meglio efficientare l’attività della stessa. 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. È 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) sono state rinnovate le nomine a Soggetti designati che trattano dati personali nello svolgimento delle proprie attività contrattuali, ii) è stato modificato e aggiornato, ogni qual volta si è reso necessario, il Registro delle attività di trattamento.

Piano organizzativo

In data 27 febbraio 2020 è stato emesso un nuovo Organigramma (Prot. n. 392_2020) mediante il quale la funzione Tecnologie è stata strutturata in 4 uffici: “Business Analysis”, “Architecture”, “Dev Ops”, “Development”.

In data 10 marzo 2020 e successivamente in data 25 maggio 2020 il suddetto Organigramma è stato aggiornato con modifiche rispettivamente dell’organizzazione interna all’ufficio “Amministrazione, Contabilità, Gestione amministrativa del personale, Rendicontazione e rapporti con gli enti finanziatori” e della struttura interna dell’ufficio “Development”.

Nel mese di luglio 2020 il CdA ha deliberato di affidare l’incarico di “Rivisitazione dell’assetto organizzativo aziendale e disamina delle politiche retributive del personale” all’Università Roma 3.

Il lavoro è stato consegnato per la parte “Rivisitazione dell’assetto organizzativo” nel mese di ottobre, da cui è scaturita la definizione del nuovo Organigramma (Prot. n. 2136_2020 del 9 novembre 2020) che ha previsto una redistribuzione delle attività fra le varie Direzioni (viene creata la "Direzione Generale" che coordina le tre Direzioni: “Area Affari Generali e Legali”, "Area Tecnica" e "Area Amministrativa").

A valle di tale riorganizzazione sono state aggiornate le principali procedure aziendali ed il Modello organizzativo ai sensi del D.lgs. 231/2001.

Emergenza Covid

La diffusione pandemica del virus COVID-19, iniziata nel mese di febbraio 2020, ha dato luogo all'adozione di specifici provvedimenti da parte delle Autorità competenti atti a contenere l'emergenza sanitaria in corso. digITALog, in data 24 febbraio 2020, ha inibito l'accesso agli Uffici ai soggetti (dipendenti/consulenti/CdA/Collegio Sindacale/OdV) che fossero transitati o avessero sostato in alcune Regioni Province e Comuni indicati quali zone ad alto rischio in ragione del numero di contagi rilevati. Di seguito, nel mese di marzo 2020, tenuto conto dei diversi provvedimenti governativi e legislativi emessi con riferimento alla

suddetta emergenza sanitaria, è stata avviata la modalità di lavoro agile, ai sensi della Legge 22 maggio 2017 n. 81, nei confronti dei dipendenti e sono stati adottati provvedimenti per disporre lo svolgimento da remoto delle attività dei consulenti. Successivamente, nel mese di settembre 2020, è stato disposto per tutte le categorie il rientro in sede, fatta eccezione per soggetti definiti “fragili” ai sensi dell’art. 26, comma 2, del D.L. 17 marzo 2020, n. 18. Di seguito, nel mese di ottobre 2020, considerata la recrudescenza della pandemia da COVID-19, è stata ripristinata parzialmente la modalità di lavoro agile per i dipendenti e da remoto per i consulenti nel rispetto di una turnazione tra i vari Uffici, ferme restando la disponibilità sempre garantita da alcuni Uffici in base alle esigenze di servizio e il mantenimento della prestazione di lavoro in modalità agile per i soggetti “fragili”.

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.

digITALog S.p.A. è, per legge, soggetto attuatore unico del MIMS 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 2019) ma, soprattutto, altri ricavi provenienti dall’esercizio delle Convenzioni con il MIMS 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

	2020	2019	2018
1) Attivo circolante + Ratei e Risconti	8.135.850	8.498.824	9.628.809
1.1) Liquidità immediate	7.419.240	1.247.124	3.542.312
1.2) Liquidità differite	716.610	7.251.700	6.086.497
1.3) Rimanenze	0	0	0
2) Attivo immobilizzato	44.164.116	43.437.336	43.187.258
2.1) Immobilizzazioni immateriali	43.103.051	42.379.168	42.089.378
2.2) Immobilizzazioni materiali	22.236	22.958	26.947
2.3) Immobilizzazioni finanziarie	1.038.829	1.035.210	1.070.933
CAPITALE INVESTITO	52.299.966	51.936.160	52.816.067
1) Passività correnti	43.002.061	42.824.458	42.348.670
2) Passività consolidate	3.627.154	3.663.406	5.166.519
3) Patrimonio netto	5.670.751	5.448.296	5.300.878
CAPITALE ACQUISITO	52.299.966	51.936.160	52.816.067

Conto economico – Riclassificazione a valore aggiunto

	2020	2019	2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	500.000	1.500.000	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	2.350.704	1.975.058	1.191.170
VALORE DELLA PRODUZIONE	2.850.704	3.475.058	1.191.170
- Acquisti materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-7.861	-7.899	-7.410
+ Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
- Costi per servizi e per godimento beni di terzi	-2.036.166	-1.479.341	-1.835.195
VALORE AGGIUNTO	806.677	1.987.818	-651.435
- Costo per il personale	-2.569.512	-1.840.710	-1.040.069
MARGINE OPERATIVO LORDO	-1.762.835	147.108	-1.691.504
- Ammortamenti e svalutazioni	-2.419.525	-2.375.986	-2.324.882
- Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti	0	0	0
REDDITO OPERATIVO	-4.182.360	-2.228.878	-4.016.386
+ Altri ricavi e proventi	4.660.137	2.628.901	3.720.892
- Oneri diversi di gestione	-49.289	-22.998	-55.487
+ Proventi finanziari	38.682	2.182	9.082
+ Saldo tra oneri finanziari e utile/perdita su cambi	-228.414	-160.249	-190.495
REDDITO CORRENTE	238.756	218.958	-532.394
+ Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	-35.373	-39.425
REDDITO ANTE IMPOSTE	238.756	183.585	-571.819
- Imposte sul reddito	-29.705	-48.911	-3.826
REDDITO NETTO	209.051	134.674	-575.645

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 2020	Anno 2019	Anno 2018
3,7%	2,5%	-10,9%

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 2020	Anno 2019	Anno 2018
-8,0%	-4,3%	-7,6%

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 2020	Anno 2019	Anno 2018
85,7%	25,1%	//

INDICATORI PATRIMONIALIMargine 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 2020	Anno 2019	Anno 2018
-38.493.365	-37.989.040	-37.886.380

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 2020	Anno 2019	Anno 2018
12,8%	12,5%	12,3%

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 (SP-pass) + Passività consolidate (SP-ricl) – B (SP-att)

Risultato

Anno 2020	Anno 2019	Anno 2018
-34.866.211	-34.325.634	-32.719.861

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 (SP-pass) + Passività consolidate (SP-ricl)	Immobilizzazioni	B (SP-att)

Risultato

Anno 2020	Anno 2019	Anno 2018
21,0%	21,0%	24,2%

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 (SP-pass)	Totale attivo	Totale attivo (SP-att)

Risultato

Anno 2020	Anno 2019	Anno 2018
10,8%	10,5%	10,0%

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 2020	Anno 2019	Anno 2018
89,2%	89,5%	90,0%

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 digITALog 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 MIMS delle spese rendicontate nel rispetto delle Convenzioni stipulate;
- 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 2020 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.

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.

Rischio da COVID 19 e/o eventi pandemici in generale

La portata dell'evento ha comportato e sta comportando un rallentamento nelle attività di digITAllog e un rallentamento dei procedimenti amministrativi degli enti finanziatori che potrebbe determinare slittamenti nell'incasso dei contributi e nel normale prosieguo dei progetti in essere.

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

Attività di ricerca e sviluppo

digITAllog ha avviato le attività conseguenti alla risoluzione della Concessione.

Nel corso del 2020, come già previsto, non ci si è attivati per lo sviluppo di nuovi servizi e/o prodotti ma si è concentrata l'attenzione sull'industrializzazione di quelli attualmente disponibili.

Come nuovi progetti sono stati mantenuti quelli già previsti come 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 non sono stati creati o contrattualizzati rapporti con società/imprese controllate, collegate e/o controllanti.

Non sono state effettuate operazioni di natura commerciale con le Società controllate in quanto le stesse non esistenti. 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 2021, digITAllog sarà impegnata, principalmente, nelle attività di gestione del rapporto con il Concessionario a seguito dell'Accordo bonario definito a febbraio 2021, nelle attività di progettazione e sviluppo programmate a cura di digITAllog, nelle attività di cui al Decreto Genova e nella definizione di una nuova Convenzione con il MIMS che vada a disciplinare le attività di cui alla Legge n. 18 e di cui alla Legge n. 157 del 2019 (Decreto Fiscale).

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 2020</i>	<i>31 dicembre 2019</i>
Dirigenti	5	3
Quadri	7	2
Impiegati	20	17
	32	22

Allo stato attuale, il personale è composto da n. 5 dirigenti, n. 10 quadri e n. 18 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 MIMS, in Roma alla Via Caraci n. 36 ed una sede istituzionale presso il MIMS 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 digITAllog la certificazione della qualità in conformità alla norma UNI EN ISO 9001; in data 09 luglio 2020 la certificazione è stata rinnovata fino al 15 aprile 2022 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 19 novembre 2020; in tale revisione si è tenuto conto dell'assetto organizzativo in vigore e dei processi in essere nonché delle fattispecie di reato incluse nell'ambito 231 a luglio 2020 (vale a dire quanto previsto dal D.lgs. 75/2020 e dalla cosiddetta “Direttiva PIF” (UE 2017/1371). Nel corso dell'anno 2020 l'Organismo di Vigilanza preposto ha svolto le attività di propria competenza così come riportato nel “Report sull'attività svolta al 31 dicembre 2020” presentato dall'ODV nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 26 gennaio 2021.

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, digITAllog ha al proprio interno 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 comma 1 del Decreto-legge n. 18 del 17 marzo 2020, convertito nella Legge n. 27 del 24 aprile 2020, così come modificato dall'art. 3 comma 6 del Decreto-legge n. 183 del 31 dicembre 2020, convertito nella Legge n. 21 del 26 febbraio 2021, l'Assemblea per l'approvazione del Bilancio 2020 sarà convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Lorenzo Cardo