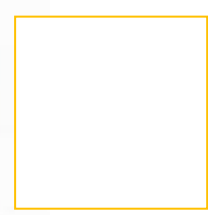


# Bilancio Sociale

2011



GRUPPO INTERPORTO BOLOGNA

## INDICE

<b>Premessa</b> .....	<b>3</b>
Il 2011 in sintesi.....	4
<b>Il processo di miglioramento</b> .....	<b>5</b>
<b>L'Interporto nel 2011</b> .....	<b>9</b>
Relazioni stabili e durature .....	9
Il sistema di governo .....	9
Il sistema di controllo interno .....	11
La struttura organizzativa .....	11
Le società controllate e partecipate .....	13
Altre partecipazioni in iniziative non imprenditoriali .....	14
I risultati economici.....	15
Attività di ricerca e sviluppo.....	15
L'attività immobiliare: investimenti e realizzazioni .....	19
L'analisi della struttura delle imprese di trasporto nell'Interporto di Bologna .....	19
L'attività ferroviaria ed intermodale.....	20
Le relazioni di traffico ferroviario.....	20
Le relazioni con l'Autorità Portuale di Livorno .....	21
Relazione ferroviaria Bari-Bologna-Rotterdam.....	21
Il beneficio ambientale derivante dall'attività ferroviaria ed intermodale .....	23
Sicurezza.....	25
<b>L'Interporto e l'ambiente</b> .....	<b>26</b>
La Politica ambientale di Interporto Bologna SpA .....	26
Attività ambientali 2011.....	26
Il fotovoltaico .....	26
Il beneficio ambientale derivante dal fotovoltaico.....	27
<b>Valorizzazione del territorio e impegni verso le comunità locali</b> .....	<b>28</b>
Investimenti nelle barriere antirumore .....	28
Il progetto Van Sharing .....	28
<b>Obiettivi di miglioramento</b> .....	<b>29</b>
Rispetto e valorizzazione del territorio e delle comunità locali .....	29
Impegno per l'ambiente.....	29
<b>Glossario</b> .....	<b>30</b>
Terminology on Combined Transport.....	30

## INDICE TABELLE

Tabella 1	Ripartizione del valore aggiunto (dati in Euro/000) .....	15
Tabella 2	Numero di treni .....	21
Tabella 3	Andamento delle merci movimentate.....	21
Tabella 4	Treni di materiale litoide .....	22
Tabella 5	Numero di carri movimentati .....	22
Tabella 6	Confronto tra le due metodologie più diffuse per il calcolo dei costi esterni del trasporto .....	23
Tabella 7	Risparmio di costi esterni da fotovoltaico .....	27

## INDICE INDICATORI

Indicatore 1	Suddivisione dei clienti (riferimento al 31/12/2010) .....	9
Indicatore 2	Anni di permanenza dei Clienti all'interno dell'Interporto (riferimento al ..... 31/12/2010) .....	9
Indicatore 3	Provenienza geografica dei Fornitori qualificati (riferimento al 31/12/2010).....	9
Indicatore 4	Durata della relazione di fornitura (riferimento al 31/12/2010) .....	9
Indicatore 5	Personale per fascia di età .....	12
Indicatore 6	Personale per anzianità aziendale.....	12
Indicatore 7	Personale per titolo di studio .....	12
Indicatore 8	Composizione del personale per tipologia di contratto.....	13
Indicatore 9	Ripartizione per livello.....	13
Indicatore 10	Infortuni sul lavoro.....	13
Indicatore 11	Ore totali di formazione (di cui specifiche sulla responsabilità sociale d'impresa) .....	13
Indicatore 12	Indicatori economici più significativi per l'attività svolta (dati in Euro).....	15

2

## INDICE FIGURE

Figura 1	Trasporto Merci per modalità (1.000 tons) .....	5
Figura 2	Incidenza merci movimentate gomma/ferro .....	6
Figura 3	N° treni e n° treni materiale litoide .....	6
Figura 4	Trend percentuale del numero dei treni .....	7
Figura 5	N° carri movimentati e variazioni % dei carri movimentati.....	7
Figura 6	Stima del beneficio economico generato dal trasporto ferroviario .....	8

## INDICE SCHEMI

Schema 1	Funzioni del personale dipendente .....	11
----------	---	----

## Premessa

Il Bilancio Sociale del Gruppo Interporto Bologna è alla sua settima edizione.

Il documento rendiconta le performance sociali, le ricadute ambientali dell'attività oltre quelle economiche del Gruppo.

Il perimetro di rendicontazione del bilancio sociale 2011 è circoscritto alla capogruppo, Interporto Bologna S.p.A. ed alle sue controllate, Gestione Servizi Interporto S.r.l. e Servizi Real Estate S.r.l.

I dati contenuti nel documento si riferiscono all'anno 2011, ove disponibili. Per la maggior parte delle informazioni riportate in tabella o in grafico, sono stati forniti dati comparativi relativi al periodo 2007-2011, espressi in numero, in quantità, in centesimi, unità o in migliaia di euro, così come specificato. Nei casi in cui siano stati riportati solamente i dati relativi al 2011, la scelta è stata motivata dalla scarsa significatività delle variazioni manifestatesi negli ultimi esercizi o dalla mancanza del dato per gli anni precedenti.

Il documento è composto dalle seguenti sezioni:

Il processo di miglioramento  
L'Interporto nel 2011  
L'Interporto e l'ambiente  
Gli obiettivi di miglioramento

I dati di natura economica sono tratti dal sistema informativo (contabile e gestionale) del Gruppo.

*E' fondamentale sottolineare che non esiste una fonte unica ufficiale per quanto riguarda i dati numerici relativi ai trasporti in Italia, al numero di container movimentati, a quelli in transito, alle destinazioni e alle origini di movimentazione; al numero di container che stazionano nel nostro Paese, per quanto tempo, dove, come; ai costi della catena logistica; a come questi costi incidono sulla competizione globale; a chi trasporta e dove il singolo container; a qual è il valore medio della merce in esso contenuta; se è destinato alla produzione e/o ai consumi nazionali o internazionali.*

*A livello nazionale la mancanza di un registro ufficiale e certificato per il mondo dei trasporti rappresenta un vincolo di rilievo. Ai nostri fini, abbiamo quindi cercato di confrontare fonti diverse, per pervenire a stime di valori, chilometri percorsi e quantità che fossero i più attendibili possibili. Le fonti dalle quali abbiamo ricavato gli elementi numerici sono le seguenti:*

- ❑ Associazione Amici della Terra;
- ❑ Commissione Europea;
- ❑ Censis;
- ❑ [www.energymanager.net](http://www.energymanager.net)
- ❑ European Freight Leaders;
- ❑ Federtrasporti;
- ❑ F1rst: Finanziamenti per l'investimento, la Ricerca e lo Sviluppo;
- ❑ INFRAS/IWW;
- ❑ [www.interportopd.it](http://www.interportopd.it);
- ❑ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- ❑ Mondo Trasporto;
- ❑ [www.piattaformaserit.it](http://www.piattaformaserit.it);
- ❑ Portale infrastrutture Toscana;

- ❑ [www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)
- ❑ [www.rfi.it](http://www.rfi.it)
- ❑ [www.shippingtech.it](http://www.shippingtech.it);
- ❑ [www.trasportale.it](http://www.trasportale.it);
- ❑ [www.trasportoeuropa.it](http://www.trasportoeuropa.it);
- ❑ [www.trasportitalia.it](http://www.trasportitalia.it);
- ❑ *Università di Genova*;
- ❑ *Uomini e trasporti*.

## **Il 2011 in sintesi**

Il 2011, quarantesimo anno di vita di Interporto Bologna SpA, ha registrato un aumento del 35% dei treni in partenza, pari a 5.510 treni complessivi, del 37% dei carri movimentati, pari a 74.999 complessivi, del 22% delle merci movimentate, pari a 4.813.000 tonnellate complessive.

L'infrastruttura bolognese è ad oggi collegata con tutti i principali nodi di trasporto nazionali e internazionali tra cui anche con i Porti di Rotterdam e Zbrugge.

L'infrastruttura ha continuato per tutto il 2011 l'implementazione dei servizi a valore aggiunto e ad oggi la sua offerta complessiva include servizi alla persona, ai mezzi, al trasporto e alla logistica in generale congiuntamente ai servizi di manutenzione delle aree pubbliche e a quelli tecnologici.

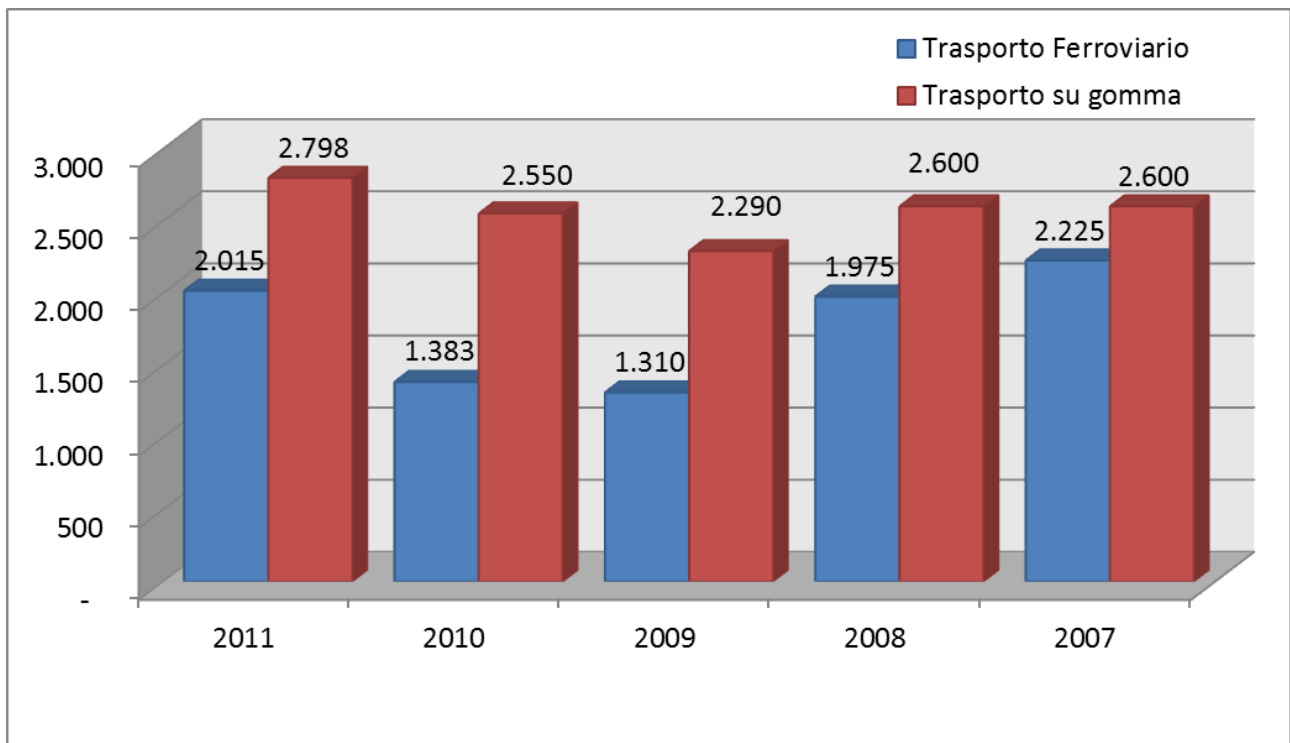
Nel 2011 risultano operative all'interno dell'Interporto 103 imprese (con 2.800 persone occupate); nel 2012 se ne aggiungerà un'altra operante nel settore alimentare, Grandi Salumifici Italiani e proseguiranno le trattative per la realizzazione di ulteriori magazzini dedicati sempre al settore alimentare.

Nel processo di ripensamento dei corridoi europei di trasporto, l'Interporto di Bologna nel 2011 è stato riconosciuto dalla Commissione Europea un nodo prioritario, per la strategicità della sua ubicazione.

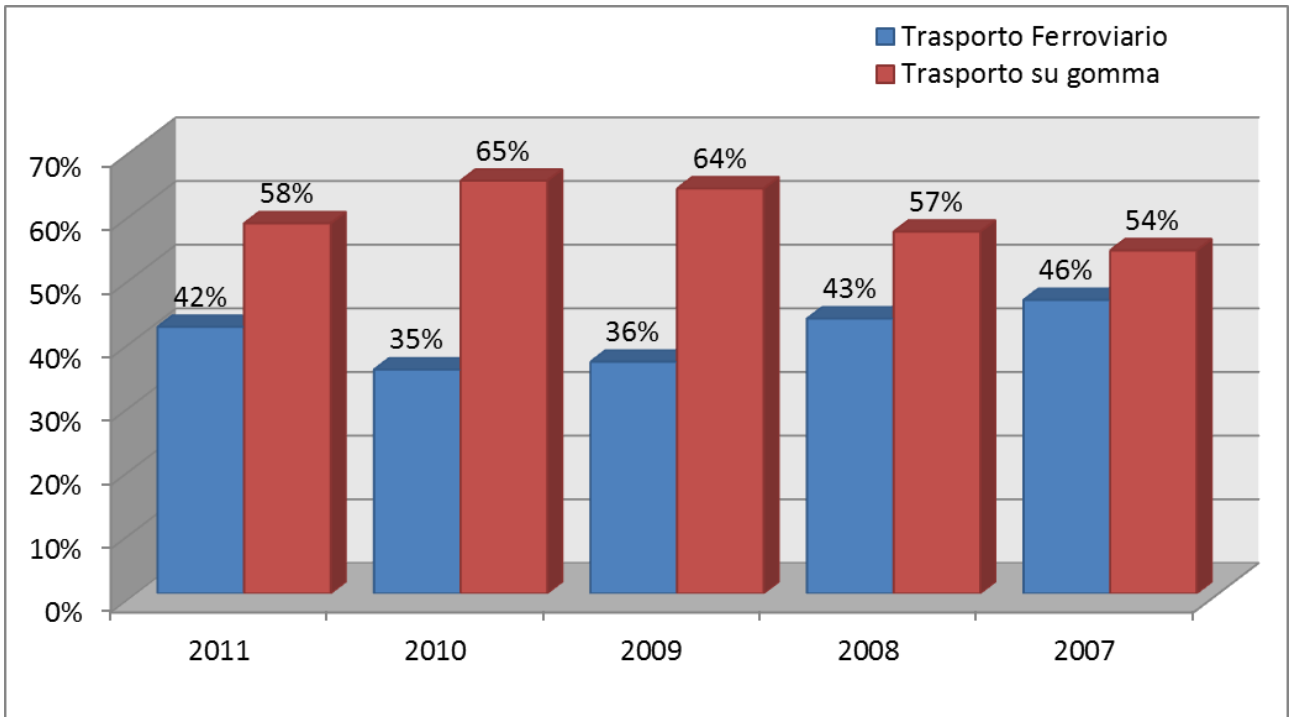
## Il processo di miglioramento

In relazione al processo di miglioramento previsto dallo standard AA1000 e, in particolare, rispetto al contenuto del paragrafo del bilancio sociale 2010 "Obiettivi di miglioramento", abbiamo sintetizzato di seguito le dinamiche 2011 del trasporto ferroviario/intermodale, principale attività svolta dal Gruppo Interporto Bologna in termini di impatto socio-ambientale.

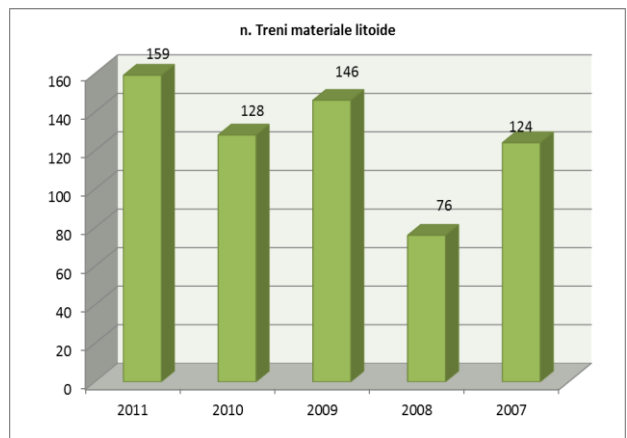
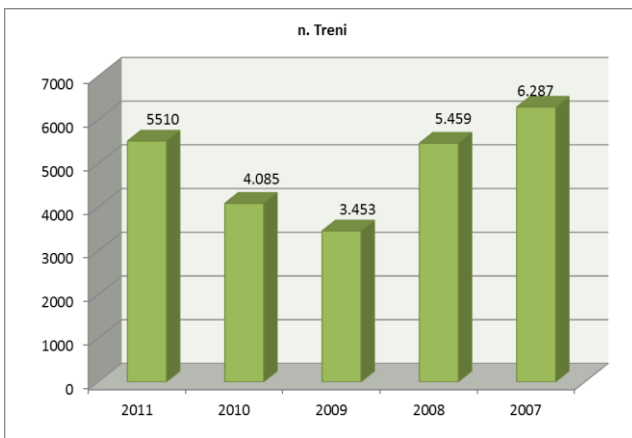
**Figura 1** Trasporto Merci per modalità (1.000 tons)



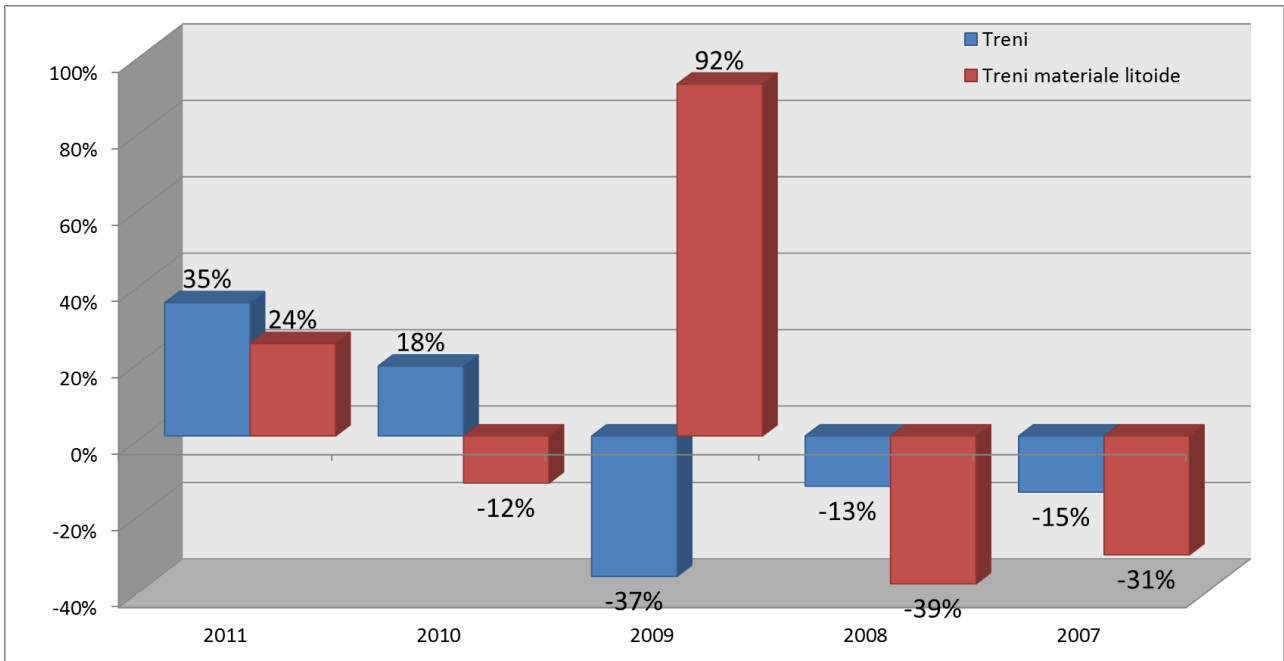
**Figura 2** Incidenza merci movimentate gomma/ferro



**Figura 3** N° treni e n° treni materiale litoide

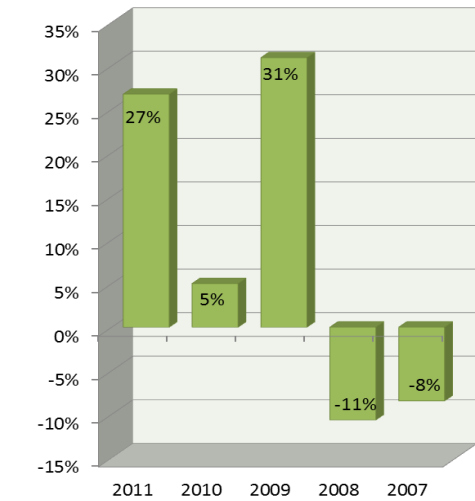
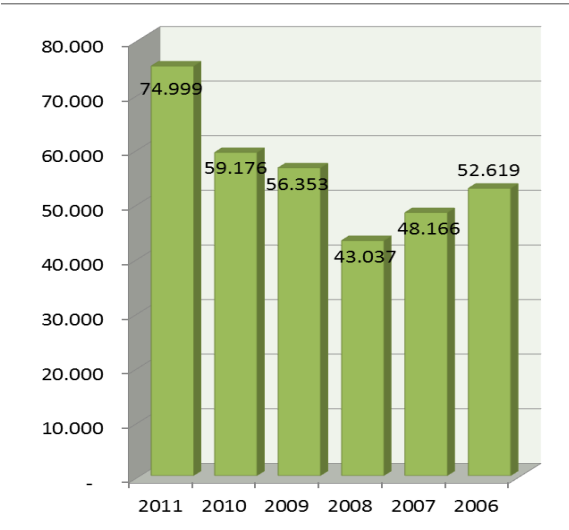


**Figura 4 Trend percentuale del numero dei treni**



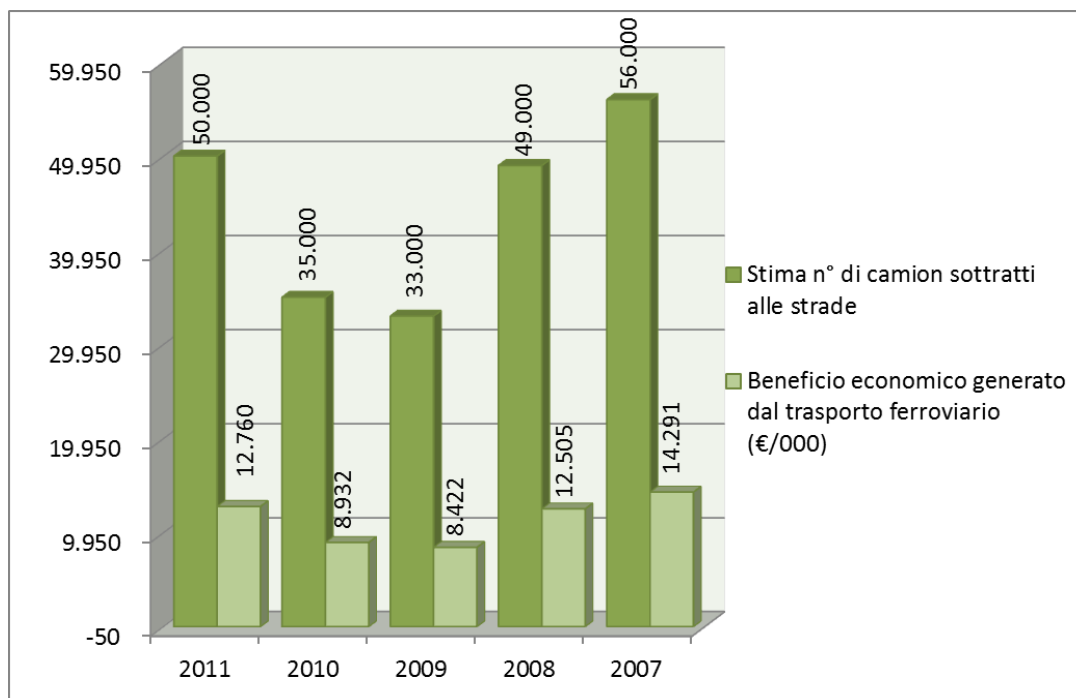
Il grafico precedente mostra lo stesso andamento, misurato in termini percentuali, sia per quanto riguarda il numero di treni merci, che per i treni dedicati al trasporto del materiale litoide.

**Figura 5 N° carri movimentati e variazioni % dei carri movimentati**





**Figura 6** Stima del beneficio economico generato dal trasporto ferroviario



I dati riportati nel grafico relativi al periodo 2007 – 2011, mostrano che grazie al trasporto ferroviario/intermodale:

- le nostre strade sono state alleggerite di un numero di camion<sup>1</sup> pari a circa 223.000 unità;
- il beneficio accumulato complessivamente nel periodo 2007- 2011, ammonta a circa 56,9 milioni di euro.

La simulazione effettuata per comprendere l’impatto economico derivante dal minor numero di camion in circolazione nel periodo in questione misura il beneficio in termini economici, quale minori costi esterni sostenuti dalla collettività. La simulazione è stata effettuata utilizzando i dati (centesimi di euro per tonnellata/chilometro) elaborati dall’Associazione Amici della Terra in uno dei due modelli ritenuti da Federtrasporti quelli più adeguati all’argomento<sup>2</sup>. E’ stato scelto il parametro di costo della citata Associazione, in quanto è quello più prudentiale in termini economici.

Il management del Gruppo Interporto Bologna, partendo anche da queste valutazioni, ha da tempo strutturato la propria strategia in modo da supportare al massimo lo sviluppo del trasporto ferroviario/intermodale, valorizzando i servizi offerti e cercando sinergie e collaborazioni con altre strutture logistiche in Italia ed all’Estero.

<sup>1</sup> (ipotizzando una portata media di 20 ton. ed un percorso medio di 400 chilometri)

<sup>2</sup> (Al riguardo vedi il paragrafo: “Il beneficio ambientale derivante dall’attività ferroviaria ed intermodale”)

## L'Interporto nel 2011

### Relazioni stabili e durature

Il Gruppo Interporto Bologna considera clienti e fornitori come collaboratori, non solo per la realizzazione dei propri scopi istituzionali, ma anche per quanto riguarda la diffusione e condivisione dei principi della responsabilità sociale. La scelta dei fornitori si fonda su criteri di economicità e trasparenza contrattuale. Inoltre vengono valutati con sempre maggior peso anche aspetti quali il possesso delle certificazioni di qualità ambientale e di responsabilità sociale.

#### Indicatore 1 Suddivisione dei clienti (riferimento al 31/12/2011)

Ripartizione %	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Clienti-Proprietari	32	32	30	30	33	32
Clienti-Locatari	71	71	70	70	67	68
<b>TOTALE</b>	<b>103</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

#### Indicatore 2 Anni di permanenza dei Clienti all'interno dell'Interporto (riferimento al 31/12/2011)

Descrizione	%
Meno di 5 anni	3
Da 6 a 10 anni	23
Oltre 10 anni	77
<b>TOTALE</b>	<b>100</b>

#### Indicatore 3 Provenienza geografica dei Fornitori qualificati (riferimento al 31/12/2011)

Descrizione	Numero
Comuni di Bentivoglio e di San Giorgio di Piano	2
Provincia di Bologna	453
Emilia Romagna	158
Altro (territorio nazionale)	103
<b>TOTALE</b>	<b>716</b>

#### Indicatore 4 Durata della relazione di fornitura (riferimento al 31/12/2011)

Descrizione	Numero
Meno di 5 anni	2
Da 6 a 10 anni	306
Oltre 10 anni	389
<b>TOTALE</b>	<b>716</b>

### Il sistema di governo

Alla data del 31/12/2011 la compagine societaria è così costituita:

Soci	Quota %
Comune di Bologna	35,10
Provincia di Bologna	17,56

<b>Unicredit S.p.A.</b>	8,12
<b>Camera di Commercio di Bologna</b>	5,90
<b>Unindustria Bologna</b>	5,13
<b>Cassa di Risparmio di Bologna S.p.A.</b>	4,10
<b>EM.RO. Popolare S.p.A.</b>	2,68
<b>Fi.Bo. S.p.A.</b>	2,48
<b>Interporto Bologna S.p.A.</b>	2,53
<b>Intesa Sanpaolo S.p.A.</b>	2,31
<b>Ecofuel S.p.A.</b>	2,26
<b>Banca Nazionale del Lavoro S.p.A.</b>	2,08
<b>Le Assicurazioni d'Italia S.p.A.</b>	1,69
<b>Trenitalia S.p.A.</b>	1,49
<b>A.B.S.E.A.</b>	1,49
<b>Banco Popolare Società Cooperativa</b>	1,43
<b>Gruppo Società Artigianato S.r.l.</b>	1,43
<b>Dexia Crediop S.p.A.</b>	1,13
<b>L'Operosa S.c.a.r.l.</b>	1,10
<b>Totale</b>	<b>100%</b>

Il **Consiglio di Amministrazione** ha tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, con competenza esclusiva sulle materie di maggior rilevanza (tra cui l'approvazione delle strategie, delle previsioni di andamento della gestione e della struttura societaria del gruppo, la vigilanza sull'andamento generale della gestione, l'attribuzione e la revoca delle deleghe gestionali e la definizione delle regole di *corporate governance*).

10

L'attuale Consiglio di Amministrazione, in carica al 31 dicembre 2011, risulta così costituito:

<b>CARICA</b>	<b>NOME E COGNOME</b>	<b>Ente di nomina</b>
<b>Presidente</b>	Alessandro Ricci	Comune di Bologna
	Claudio Poggi Longostrevi	Comune di Bologna
	Susanna Zucchelli	Comune di Bologna
	Paolo Ghiacci	Provincia di Bologna
	Daniele Giovannini	Camera di Commercio di Bologna
	Salvatore Costanzo	In rappresentanza dei Soci di parte privata
	Erminio Chiappelli	In rappresentanza dei Soci di parte privata

Il **Collegio Sindacale** vigila sull'osservanza delle norme e dello Statuto sociale, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società, nonché sul suo concreto funzionamento.

L'attuale Collegio Sindacale, in carica sino all'approvazione del bilancio 2013, risulta così composto:

<b>Presidente</b>	<b>Maria Isabella De Luca</b>
<b>Sindaci effettivi</b>	Gianfranco Giacomelli
	Pier Leandro Guernelli

<b>Sindaci supplenti</b>	Mara Marmocchi
	Gian Luigi Morten

Ad ulteriore riprova della volontà di Interporto Bologna SpA di operare secondo i principi di trasparenza delle informazioni, correttezza delle relazioni e comprensibilità dei dati, il bilancio civilistico della società è certificato sin dal 1982 da una società di revisione contabile indipendente.

La società di revisione verifica la regolare tenuta della contabilità, la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, nonché la corrispondenza del bilancio di esercizio alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti eseguiti e la loro conformità alle norme che li disciplinano. Viene incaricata dall'assemblea per un periodo triennale.

La società di revisione attualmente incaricata è la Reconta Ernst & Young S.p.A.

## **Il sistema di controllo interno**

Il Gruppo Interporto Bologna si è dotato di un sistema di controllo interno comprendente il Codice Etico ed il modello organizzativo adottato dal Consiglio di Amministrazione in relazione alla norma "Disciplina delle responsabilità amministrative degli Enti" ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e successive modifiche.

Il Codice espone i principi di deontologia che il Gruppo ha adottato e dei quali invita al rispetto gli amministratori, sindaci, dipendenti, consulenti e partner.

L'Organismo di Vigilanza è composto da professionisti esterni, è dotato di un regolamento interno ed opera sulla base del Programma di Vigilanza riportando al Consiglio di Amministrazione anche tramite il Collegio Sindacale.

A maggiore tutela dei nostri portatori d'interesse, a garanzia delle informazioni in esso contenute e degli impegni assunti, abbiamo ritenuto che anche il bilancio sociale dovesse essere oggetto di verifica da parte di ente terzo ed indipendente. La società che ha ricevuto l'incarico di verificare il nostro bilancio sociale è la Audirevi S.r.l.

## **La struttura organizzativa**

Il Gruppo Interporto Bologna, ha un organico al 31 dicembre 2011 composto da 23 dipendenti, adotta un modello organizzativo snello e flessibile, al fine di conseguire gli obiettivi strategici e favorire la comunicazione informale tra i diversi settori.

### **Schema 1 Funzioni del personale dipendente**

<b>UFFICIO</b>	<b>NUMERO DI RISORSE</b>
<b>Direzione</b>	2
<b>Tecnico</b>	2
<b>Amministrativo</b>	6
<b>Contratti</b>	2
<b>Segreteria</b>	2
<b>Coordinamento e sorveglianza telematica</b>	1
<b>Esteri</b>	1
<b>Progetti di studio e ricerca</b>	5

<b>Intermodale</b>	<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>23</b>

Il gruppo Interporto Bologna gestisce il proprio modello organizzativo sulla base di valori identificabili nella ricerca del pieno coinvolgimento dei propri collaboratori e nella condivisione a tutti i livelli delle iniziative progettuali che vengono intraprese. La missione aziendale, la medesima che da 40 anni la società persegue con professionalità, tenacia e passione, è stata costruita nel tempo su solide basi che hanno consentito di realizzare un sistema di valori fortemente condivisi a tutti i livelli.

Di seguito riportiamo alcuni indicatori numerici che testimoniano l'attenzione dell'azienda verso le pari opportunità, la volontà di stabilire rapporti stabili e duraturi e la ricerca di soggetti giovani e competenti da formare e con i quali far crescere l'azienda.

**Indicatore 5 Personale per fascia di età**

	<b>Uomini</b>	<b>Donne</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
<b>Da 21 a 30 anni</b>	2	2	4	17
<b>Da 31 a 40 anni</b>	3	7	10	44
<b>Da 41 a 50 anni</b>	3	3	6	26
<b>Da 51 a 60 anni</b>	1	1	2	9
<b>Oltre 60 anni</b>	1	0	1	4
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

**Indicatore 6 Personale per anzianità aziendale**

	<b>Uomini</b>	<b>Donne</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
<b>Fino a 10 anni</b>	6	9	15	65
<b>Da 11 a 15 anni</b>	0	1	1	4
<b>Oltre 15 anni</b>	4	3	7	31
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

**Indicatore 7 Personale per titolo di studio**

	<b>Uomini</b>	<b>Donne</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
<b>Laurea</b>	5	9	14	61
<b>Diploma</b>	4	5	9	39
<b>Licenza media</b>	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

Interporto Bologna SpA adotta il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dell'Autotrasporto e spedizione merci. La società, quale politica nella gestione del personale, predilige contratti di lavoro a tempo indeterminato.

**Indicatore 8 Composizione del personale per tipologia di contratto**

	Uomini	Donne	Totale	%
Full-time tempo indeterminato	8	11	19	83
Full-time tempo determinato	2	2	4	17
Part-time	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

**Indicatore 9 Ripartizione per livello**

	Uomini	Donne	Totale	%
Dirigenti	2	0	2	9
Quadri	2	2	4	17
Impiegati	7	10	17	74
<b>Totale</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Il gruppo Interporto Bologna ha realizzato un sistema per la sicurezza aziendale sul lavoro in grado di garantire con continuità lo svolgimento dei compiti specifici per quanto riguarda le attività di prevenzione e protezione dei lavoratori (DECRETO LEGISLATIVO 9 aprile 2008 , n. 81). Gli ambiti che si ritengono particolarmente significativi per la natura e l'attività svolta dalla società, sono i seguenti:

- attività di formazione ed informazione;
- attività di aggiornamento della documentazione relativa alla valutazione dei rischi;
- realizzazione di piani di emergenza ed evacuazione.

13

**Indicatore 10 Infortuni sul lavoro**

N. infortuni totali	Giorni di assenza	N. infortuni in itinere	Giorni di assenza	N. di infortuni in sede	Giorni di assenza
0	0	0	0	0	0

Per quanto attiene il tema della formazione è stata articolata sulla base degli strumenti più diffusi della responsabilità sociale.

Il Gruppo Interporto Bologna ha organizzato attività formative e di aggiornamento per un totale di 502 ore. Nel corso del 2011, con riferimento alle attività operative effettuate dal Gruppo, è stata svolta attività di formazione specifica per il personale della società sul tema della responsabilità sociale d'impresa e sui relativi strumenti utilizzabili. Le ore di formazione dedicate complessivamente a questi temi sono state 80.

**Indicatore 11 Ore totali di formazione (di cui specifiche sulla responsabilità sociale d'impresa)**

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Ore totali di formazione	502	485	480	490	500	510
di cui sulla responsabilità sociale	80	76	78	75	80	80

**Le società controllate e partecipate**

Società	Gestione Servizi Interporto s.r.l.
Quota posseduta da Interporto	90%

<b>Bologna</b>	
<b>Scopi sociali ed attività svolte</b>	<p>Attività di manovra presso i tre terminal di Bologna Interporto;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Trasporto intermodale sulla direttrice Bologna - Ravenna;</li> <li>■ Trasporto e commercializzazione di materiale litoide; n° 159 treni per trasporto di 123.464 ton. di materiale litoide (n° 128 treni per 102.000 ton. nel 2010)</li> <li>■ Handling e servizio relativo all'ultimo miglio del treno Marcianise - Bologna</li> <li>■ Handling presso il Terminal di Modena Scalo</li> <li>■ Gestione dei servizi condominiali;</li> <li>■ Gestione stazione di rifornimento Eni;</li> <li>■ Gestione dell'impianto di lavaggio auto e camion;</li> <li>■ Gestione dell'attività di ristorazione.</li> </ul>
<b>Numero dipendenti</b>	6

<b>Società</b>	<b>Servizi Real Estate s.r.l.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto Bologna spa</b>	100%
<b>Scopi sociali ed attività svolte</b>	Progettazione ed espletamento di tutti i servizi tecnici inerenti la costituzione degli edifici, la ricerca degli appaltatori, lo svolgimento delle procedure di affidamento dei lavori e la stipula dei relativi contratti di appalto, la direzione dei lavori, il collaudo delle opere, l'attività di accatastamento e lo svolgimento di ogni altro incombenza edilizia ed urbanistica, burocratica - amministrativa legato ai terreni e/o agli edifici da realizzare.
<b>Numero dipendenti</b>	1

<b>Società</b>	<b>CEMAT S.p.A.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto Bologna spa</b>	1,69%
<b>Società</b>	<b>Ce.P.I.M. S.p.A.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto Bologna spa</b>	0,065%
<b>Società</b>	<b>Imola Scalo S.p.A.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto Bologna spa</b>	11,64%
<b>Società</b>	<b>UIRNET S.p.A. di Roma</b>

### Altre partecipazioni in iniziative non imprenditoriali

<b>Società</b>	<b>Uniontrasporti soc. cons. a r.l.</b>
<b>Società</b>	<b>Unione Interporti Riuniti – U.I.R. di Roma</b>

## I risultati economici

### Indicatore 12 Indicatori economici più significativi per l'attività svolta (dati in Euro)

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Investimenti</b>	10.984.230	7.130.801	10.998.069	10.470.205	10.834.400
<b>EBIT</b>	3.279.928	3.848.450	3.186.064	3.219.986	2.705.684
<b>Utile netto (perdita)</b>	(152.498)	138.646	499.662	304.867	467.825

La differenza tra il valore dei ricavi e quello dei costi sostenuti rappresenta il valore aggiunto: cioè la ricchezza creata dall'azienda nello svolgimento della propria attività.

La stessa viene ripartita fra i soggetti che l'hanno prodotta: dipendenti, Stato (imposte e tasse), Sistema Bancario e remunerazione del capitale investito.

E' opportuno, però, tenere presente che anche altre categorie di portatori d'interesse, quali clienti e fornitori, sebbene non compresi nella tabella che segue sono comunque portatori di ricchezza. Inoltre, non può definirsi socialmente responsabile l'azienda che distribuisce quote elevate di valore aggiunto agli azionisti se lo stesso è stato creato a discapito dell'ambiente, dei lavoratori e delle comunità locali.

**Tabella 1 Ripartizione del valore aggiunto (dati in Euro/000)**

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Remunerazione di personale, amministratori e sindaci</b>	1.475	1.442	1.272	1.407	1.360
<b>Imposte e tasse</b>	367	538	345	529	507
<b>Sistema bancario</b>	3.489	3.158	2.366	2.200	1.661
<b>Azienda</b>	2.531	3.083	2.923	968	1.973
<b>Liberalità a vantaggio sociale</b>	42	72	40	30	35

15

## Attività di ricerca e sviluppo

### *I progetti nazionali e internazionali*

Interporto Bologna SpA presta grande attenzione all'evoluzione dei trasporti e della logistica. A tal fine, l'azienda ha creato al suo interno un'Unità dedicata, attivamente coinvolta in progetti di ricerca e sviluppo a livello nazionale ed internazionale con l'obiettivo di individuare nuove soluzioni di trasporto ad alto valore aggiunto. Questo permette all'azienda di essere sempre e costantemente aggiornata sui cambiamenti in materia di trasporto merci e logistica.

Di seguito sono descritti i principali progetti che vedono la partecipazione di Interporto Bologna SpA:

Progetto	SCUTUM
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	ENI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero francese per l'ecologia, lo sviluppo sostenibile ed il mare, CEN Belgio
<b>Obiettivi</b>	Scutum è stato concepito per utilizzare il valore aggiunto di EGNOS CS/EDAS per fornire servizi che garantiscano il posizionamento. Il progetto nasce come follow-up delle azioni identificate nel progetto MENTORE, permettendo l'evoluzione dell'uso di EGNOS dal prototipo all'adozione su larga scala.



	Scutum diventerà un'iniziativa commerciale.
<b>Durata</b>	Inizio 18/01/2010, è terminato il 17/12/2011

<b>Progetto</b>	<b>TIGER DEMO</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	Hacon Ingenieurgesellschaft, New Opera, Rivalta Terminal Europa, DUSS - Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse, ELOG – European Freight Car Logistics, Eurogate, Autorità Portuale di Genova, Hafen Hamburg Marketing, Hamburg Port Authority, Italcontainer, Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr, Regione Liguria, Rete Ferroviaria Italiana, SO.GE.MAR – Società Generale Magazzini Raccordati Interporto, Terminal San Giorgio, Transportes Ferroviarios Especiales, Trenitalia Cargo, UNIFE – Union des Industries Ferroviaires Europeennes
<b>Obiettivi</b>	Follow-up del progetto TIGER
<b>Durata</b>	Inizio 01/01/2011, termine 30/09/2013

<b>Progetto</b>	<b>Freigh4all</b>
<b>Finanziamento</b>	Med Program
<b>Partner</b>	Regione di Creta, Interporto Bologna, Istituto per i Trasporti e la Logistica, AFT-IFTIM, Autorità Portuale di Valencia, Universidad Politecnica di Valencia, Regione Campania, Luka Koper.
<b>Obiettivi</b>	Sviluppo di una piattaforma ICT per realizzare strumenti di interoperabilità ed interconnettività avanzate che accrescano l'accessibilità virtuale per i servizi di e-logistics.
<b>Durata</b>	Inizio 1/06/2010, termine 30/11/2012

<b>Progetto</b>	<b>TIGER</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	RFI, Italcontainer, Sogemar e Trenitalia.
<b>Obiettivi</b>	Il Progetto TIGER ( <b><i>Transit via Innovative Gateway concepts solving European-Intermodal Rail needs</i></b> ) propone soluzioni innovative per il trasporto merci e combattere il congestionamento. In particolare, <b>MARIPLAT (MARitime Italian Logistic PLATform optimization)</b> prevede la prosecuzione dei treni da Bologna verso il nord Europa, al fine di sperimentare un servizio innovativo che preveda l'offerta di treni a più lunga composizione, per ridurre i costi migliorando il tempo di transito a destinazione e migliorare la accessibilità internazionale attraverso Bologna. Mediante l'analisi dell'attuale catena del trasporto merci sulla dorsale Gioia Tauro – Taranto - Bologna, MARIPLAT integrerà i diversi modelli operativi in grado di favorire l'incremento della produttività lungo il corridoio.
<b>Durata</b>	Inizio 1/10/2009 – Termine 30/9/2012

<b>Progetto</b>	<b>SLIMPORT e SlimMove</b>
-----------------	----------------------------

<b>Finanziamento</b>	Ministero dello Sviluppo Economico (MSE)
<b>Partner</b>	ELSAG DATAMAT (coordinatore), Vitrociset, Eurotech, Consorzio per l'area di Ricerca Scientifica e Tecnologica di Trieste, Project Automation - Ingegneria dei sistemi, Telespazio.
<b>Obiettivi</b>	Interporto Bologna è coordinatore del sottosistema SlimMove assieme a TSF – Tele Sistemi Ferroviari. Il progetto è finanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico nell'ambito del programma di finanziamento Industria 2015. SlimMove si colloca all'inizio del primo miglio terrestre, appena dopo l'interscambio tra mare e terra, ed ha la finalità di gestire in maniera efficiente sia le operazioni di nodo (porto/interporto) che le operazioni di trasporto intermodale tra nodi. L'esigenza nasce da una serie di considerazioni circa la dotazione infrastrutturale del sistema logistico italiano altamente congestionato.
<b>Durata</b>	Inizio 01/05/2009 – Termine 30/04/2012.

<b>Progetto</b>	<b>CITYLOG</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	Interface Transport, Re:Lab S.R.L., Communaute Urbaine De Lyon, Europlatforms Geie, Iveco S.P.A., Regione Piemonte, Tnt Global Express Spa
<b>Obiettivi</b>	Aumentare la sostenibilità e l'efficienza della distribuzione urbana delle merci per mezzo di una missione di gestione integrata a soluzioni di veicolo innovative. L'approccio innovativo di CITYLOG porterà a diminuire il numero di veicoli di consegna e ottimizzare l'uso di camion per le consegne nelle aree urbane.
<b>Durata</b>	Inizio: 1/10/2010. Termine: 31/12/2012

<b>Progetto</b>	<b>HINTERPORT</b>
<b>Finanziamento</b>	Programma Marco Polo
<b>Partner</b>	Più di 70 operatori, tra cui Italcontainer, Emons, Port of Tallin, Epad, DGG, TIN
<b>Obiettivi</b>	Mettere in luce i principali ostacoli all'implementazione delle integrazioni fra porti e interporti, al fine di proporre soluzioni adeguate e conformi ai paesi di riferimento. Il Forum, coordinato da Interporto Bologna SpA, è partito nel 2010 e ora si sta configurando come il punto di riferimento per gestire in modo efficiente il crescente mercato del trasporto merci, attraverso la condivisione e lo scambio di dati e informazioni con esperti internazionali operanti nel business del trasporto e della logistica. Chi fa parte del forum sarà aggiornato sui principali eventi del settore, aumentando le proprie conoscenze e capacità grazie a percorsi di formazione e soluzioni di successo in grado di favorire l'integrazione tra porti e interporti.
<b>Durata</b>	Inizio: 15/01/2010 – Termine: 14/01/2012

<b>Progetto</b>	<b>LOGICAL</b>
-----------------	----------------

<b>Finanziamento</b>	Programma Central Europe
<b>Partner</b>	Aeroporto di Leipzig, Logistic Network Leipzig-Halle, University of Economics, KIUT Regional Development Association, CL Consulting & Logistics, BAY-LOGI, Misdolin Plusz, Provincia di Bologna, PLC, Luka Koper, Regional Development Koper, Università di Leipzig
<b>Obiettivi</b>	I partner del progetto LOGICAL elaboreranno uno standard universale per il cloud computing finalizzato alla logistica, implementeranno una versione beta di una piattaforma cloud, che sarà testata per un periodo di un anno (funzionalità e parametri qualitativi), e porteranno il cloud computing alla piena capacità operativa per quattro fra i maggiori hub logistici dell'Europa Centrale. La collaborazione transnazionale produrrà un approccio trasferibile, al quale gli altri hub logistici potranno aderire
<b>Durata</b>	Inizio 01/05/2011 – Termine 31/10/2014.

<b>Progetto</b>	<b>MOS4MOS</b>
<b>Finanziamento</b>	Programma TEN-T
<b>Partner</b>	Fundación Valenciaport, Autorità Portuale di Barcellona, Autoterminal, Escola Europea, CIMNE, Renfe Operadora, Compass, Indra, UPC, Asta Logistik, IFS, Corporación Marítima, Arkas, Continental Rail, RAM – Ministero dei Trasporti, AP Salerno, AP Livorno, Interporto Toscano, Global Marine Agency, Autorità Portuale del Pireo, Ocean finance, Neptune Lines, Università del Pireo, Atlantica, Porto di Koper, Intereuropa
<b>Obiettivi</b>	Gli obiettivi del progetto sono lo sviluppo di nuovi sistemi di informazione, la progettazione di prototipi e la preparazione di soluzioni tecnologiche e prototipi testati per uno schieramento futuro. L'azione coinvolge dei dimostratori, in modo da poter raggiungere gli obiettivi necessari del pilota. Il progetto mira inoltre a migliorare l'interoperabilità e l'efficienza delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo, contribuendo in tal modo al cambio modale ed all'aumento della coesione tra le regioni coinvolte.
<b>Durata</b>	Inizio 21/03/2011 – Termine 31/05/2012.

<b>Progetto</b>	<b>CONTAIN</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	BMT Group, COTECNA Inspection Ltd, INLECOM Systems, Joint Research Centre, ELSAG DATAMAT, Thales, Telespazio, MARLO, Savi, Lithuania Customs, VTT, MJC2, eBOS Technologies, Nautical Enterprise, European Organization for Security, Valencia Port Authority, Italcontainer, Italian Customs
<b>Obiettivi</b>	Il progetto ha come obiettivo quello di specificare e dimostrare i sistemi di sorveglianza nel trasporto marittimo dei container in Europa, in un contesto globale che racchiuderà nuovi modelli di business, conoscenze avanzate di gestione della sicurezza dei container ed indicazioni per la regolamentazione.
<b>Durata</b>	Inizio 01/10/2011 – Termine 31/03/2015.

<b>Progetto</b>	<b>ICARGO</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	Bluegreen Strategy, Logica, Marlo AS, Siftelsen Sintef, BMT, Inlecom, Vorarlberg University of Applied Sciences, Planung Transport Verkehr AG, Logit Systems, TNO, Instytut Logistyki I Magazynowania, Tecnitalia Research and Innovation, Clecat European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customer Services, CLMS Limited, Polis, Europlatforms, Unilever Research and Development vlaardingen, Association Française du Net, Deutsche Post DHL, Stora Enso Logistics AB, Trafikverket, NV Maatscappij Van Brugse Zeevartnirivhtingen, Ramboll Finland Oy, Interporto Servizi Cargo SpA, GTS, Fast Freight Marconi, Interllitrans Sweden Ab.
<b>Obiettivi</b>	L’obiettivo del progetto è l’utilizzo capillare dell’ICT per decarburare la logistica comodale attraverso: la sincronizzazione delle modalità e dei movimenti dei veicoli, delle operazioni all’interno dei terminal ferroviari e del magazzinaggio, attraverso una pianificazione più dinamica; il supporto ai volumi di traffico in aumento, in modo da ridurre il traffico veicolare nelle aree urbane; l’aumento dell’affidabilità del trasporto intermodale attraverso l’acquisizione di informazioni in tempo reale e la cooperazione degli operatori coinvolti e l’ottimizzazione delle performance ambientali.
<b>Durata</b>	Inizio 01/11/2011 – Termine 30/04/2015.

## L’attività immobiliare: investimenti e realizzazioni

E’ stata sottoscritta con importante società di sviluppo immobiliare - logistico il rogito di compravendita di un terreno di mq. 7.562, finalizzato alla realizzazione del Magazzino 10.4B di mq. 6.407; presso questo immobile una primaria società di sviluppo immobiliare realizzerà nel corso del 2011 e del 2012 un magazzino destinato alla logistica alimentare per uno sviluppo complessivo pari a 26.249 mq.

Contestualmente al suddetto atto è stata sottoscritta, con un’importante società di logistica, una promessa di compravendita di un’area di terreno di mq. 22.798, sita nel Centro Doganale dell’Interporto, finalizzata alla realizzazione del Magazzino CD1 di mq. 20.110 circa

Gli investimenti già realizzati o già attivati, rappresentano il 98% delle superfici del Primo Piano Particolareggiato di Esecuzione ed il 72% del Secondo Piano Particolareggiato di Esecuzione e si stima che il costo dei suddetti interventi, comprensivi di quelli di proprietà di terzi, abbia superato i 335 milioni di Euro. Attualmente restano ancora da perfezionare i contratti di acquisto per complessivi 36 ettari circa che occorrono per completare la dimensione territoriale ad oggi prevista per l’Interporto di Bologna pari a circa 411 ettari.

## L’analisi della struttura delle imprese di trasporto nell’Interporto di Bologna

La società Interporto Bologna SpA, opera in un contesto, quello del trasporto e della logistica, che più di altri subisce gli andamenti ormai sempre più mutevoli del mercato. Questo impone un impegno costante di conoscenza e aggiornamento sulla cui base disegnare le linee strategiche della Società.

La collaborazione con il Dipartimento di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna e il supporto della Camera di Commercio di Bologna per la creazione di un Osservatorio del trasporto camionistico, collocandosi nel contesto di cui sopra, rispondono alla necessità di aumentare il livello di percezione che l'Interporto di Bologna ha dei flussi che l'attraversano, valutandone la struttura e l'evoluzione per anticiparne i cambiamenti a cui adeguarsi nei tempi opportuni.

Nello scenario Europeo, l'Interporto di Bologna, gode di una posizione geografica strategica, idealmente collocato al centro di importanti direttrici di traffico, ciononostante il rischio di essere marginalizzati o bypassati rispetto ad altre infrastrutture simili non è completamente eluso se non si è in grado di elevarsi al di sopra della concorrenza offrendo al mercato servizi tailor made in un ambito, qual è quello della logistica, la cui flessibilità non ha sempre ampi margini.

L'Osservatorio del trasporto camionistico è un'iniziativa fortemente voluta dall'Interporto di Bologna che da tempo sentiva la necessità di dotarsi di uno strumento di analisi strutturato che potesse consentirgli di operare in regime di ottimizzazione funzionale cercando, nel contempo, di limitare le discrepanze rispetto al contesto operativo. L'Osservatorio, così come lo intende l'Interporto di Bologna, è uno strumento conoscitivo da utilizzare come finestra verso scenari che sicuramente valica la dimensione regionale, per proiettarsi verso l'Europa, se non addirittura il mondo intero, alla luce della globalizzazione che ha reso i confini geografici così impercettibili.

## **L'attività ferroviaria ed intermodale**

### *Terminal intermodali*

Il 2011 è stato caratterizzato dalla dinamica positiva della domanda di trasporto ferroviario intorno al 30% rispetto al 2010, con il recupero di collegamenti come Bari e Bicocca, e con l'avvio di nuovi servizi internazionali come Bologna- Rotterdam, Bologna- Zeebrugge e Bologna- Duisburg.

Nel 2011 sono state movimentate 4.813.246 tonnellate di merci totali ferro-gomma, contro le 3.932.421 tonnellate del 2010. Le merci movimentate dalle 103 imprese insediate nell'impianto sono state stimate in circa 2.797.678 tonnellate su gomma.

I tre terminal intermodali hanno movimentato 2.015.568 tonnellate, grazie all'attività della controllata Gestione Servizi Interporto s.r.l.. Nel 2011 le relazioni di traffico da e per l'Interporto di Bologna hanno raggiunto i 5.510 treni contro i 4.085 treni dell'esercizio 2010 con un incremento del 35%.

## **Le relazioni di traffico ferroviario**

Nel 2011 è proseguito lo sviluppo dei servizi ferroviari dell'Interporto di Bologna che è consistito sia nell'aumento dei collegamenti, sia nel recupero di quelli persi a causa del decremento del traffico degli ultimi anni, consolidando i collegamenti Internazionali e con il Sud Italia.

Otto gestori ferroviari operano con continuità all'Interporto: Trenitalia, FER, Nord Cargo, GTS, Crossrail, Serfer, Interporto Servizi Cargo (ISC) e Rail Italia.

Le relazioni di traffico nel 2011 hanno avuto il seguente sviluppo:

- GTS ha incrementato i propri collegamenti internazionali con 5 coppie di treni a settimana con Zeebrugge/Rotterdam. Da febbraio 2011 GTS opera 3 coppie di treni a settimana con Bari.
- Italcontainer ha consolidato 3 coppie di treni a settimana sulla relazione Pomezia-Bologna-Duisburg.
- Nei primi mesi del 2011 è stata attivata una nuova relazione che prevede il collegamento Padova-Bologna-Bari con tre coppie di treni a settimana.
- A partire da febbraio 2011 è stato riattivato il raccordo auto con 5 coppie di treni a settimana sulla relazione Tichy-Bologna per trasportare le auto della FIAT dallo stabilimento polacco all'Interporto.

- Ad ottobre 2011 è stata avviata la relazione di traffico Bologna – Jesi (Interporto Marche) con 1 coppia di treni a settimana.

### Le relazioni con l’Autorità Portuale di Livorno

Con l’obiettivo di allargare gli orizzonti della propria attività cercando nuove vie di sbocco verso il Nord Europa, **è stato raggiunto un accordo di collaborazione tra l’Interporto di Bologna e l’Autorità Portuale di Livorno** i cui tre obiettivi principali sono:

- sviluppare il traffico di container tra i due poli logistici;
- promuovere le relazioni commerciali tra Italia e Spagna;
- dare impulso alle soluzioni intermodali ferroviarie.

### Relazione ferroviaria Bari-Bologna-Rotterdam

Il 22 febbraio 2011 è stata attivata la relazione ferroviaria Bari - Bologna - Rotterdam operata da GTS Rail con una frequenza di 3 volte a settimana. Il servizio è stato potenziato nel corso dell’anno completando l’offerta intermodale diretta tra Nord e Sud Europa.

**Tabella 2 Numero di treni**

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Treni</b>	5.510	4.085	3.453	5.459	6.287
<b>Treni materiale litoide</b>	159	128	146	76	124
<b>Treni Bologna/Ravenna</b>	-	-	-	226	205

Nel 2011 si è registrato un aumento del numero dei treni da e per l’Interporto, che ha raggiunto i livelli del 2008. Quanto, inoltre, all’utilizzo del materiale litoide, si verificato un aumento superiore ai livelli degli ultimi 4 anni.

**Tabella 3 Andamento delle merci movimentate**

Descrizione	2011	%	2010	%	2009	%	2008	%	2007	%
<b>Merci movimentate dai terminal (x 1.000 ton.)</b>	2.015	42	1.393	35	1.310	36	1.975	43	2.225	46
<b>Merci movimentate su gomma (x 1.000 ton.)</b>	2.798	58	2.550	65	2.280	64	2.600	57	2.600	54
<b>Totale merci movimentate (x 1.000 ton.)</b>	<b>4.813</b>	<b>100</b>	<b>3.943</b>	<b>100</b>	<b>3.600</b>	<b>100</b>	<b>4.575</b>	<b>100</b>	<b>4.825</b>	<b>100</b>

Il 2011 ha registrato due dati positivi:

- 1 la quantità complessiva delle merci movimentate che è tornata ai livelli del 2007;
- 2 la quantità complessiva delle merci movimentate nei terminal che rappresenta il 42% del totale, consentendo un riequilibrio del rapporto trasporto su gomma/trasporto su ferro.

*Le metodologie di costruzione eco compatibili: trasporto e commercializzazione di materiale litoide*

La società effettua il servizio di trasporto intermodale e di commercializzazione di materiale litoide proveniente dal Trentino, utilizzato per la realizzazione di piazzali interportuali prestando particolare attenzione alle pratiche sostenibili verso l’ambiente.

Relativamente a tale servizio, nel 2011 sono stati utilizzati 159 treni per il trasporto di 123.464 tonnellate di materiale litoide, contro 128 treni per il trasporto di 102.479 tonnellate di materiale litoide del 2010. Nel corso dell'esercizio tale relazione di traffico è stata ammessa ai contributi stanziati dalla Regione Emilia Romagna.

I contributi regionali riconosciuti sono stati 108.000 euro nel 2011, 120.000 nel 2010, ed ammonteranno a circa 96.000 euro nel 2012, per complessivi € 324.000.

**Tabella 4 Treni di materiale litoide**

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Treni materiale litoide</b>	159	128	146	76	124
<b>Tonnellate di mat. litoide movimentato</b>	123.464	102.479	157.680	86.886	111.769

Di seguito elenchiamo i benefici apportati dall'impiego del materiale litoide:

- *Contenimento dell'impatto ambientale e salvaguardia del territorio;*
- *Minori costi legati al trasporto dei materiali, al risparmio di personale e dei macchinari;*
- *Riduzione del traffico su strada; diminuzione della congestione nell'area limitrofa;*

#### *Attività di manovra*

La gestione delle attività di manovra ferroviaria, iniziata nel 2004 (contratto rinnovato nel 2010 con scadenza 31.12. 2012), ha aumentato il livello di qualità dei servizi con effetti positivi per le aziende che se ne avvalgono.

Nel corso del 2011 sono stati movimentati n. 74.999 contro i n. 59.176 carri del 2010, con un incremento del 27% circa.

Per quanto riguarda le attività formative del personale da abilitare alla conduzione e manovra, nel 2011 sono stati organizzati corsi con istruttori di RFI che hanno consentito la formazione di nuovo personale e l'aggiornamento degli operatori messi a disposizione dalla società specializzata che collabora nell'attività di manovra.

**Tabella 5 Numero di carri movimentati**

Descrizione	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Carri movimentati da Interporto Bologna</b>	<b>74.999</b>	<b>59.176</b>	56.353	43.037	48.166

#### *Terminal di Modena Scalo*

L'attività relativa alla gestione delle operazioni di handling presso il Terminal di Modena, rappresenta un servizio che la Società ha messo realizzato in linea con la promozione dei servizi intermodali svolti da Gestione Servizi Interporto Srl. I volumi raggiunti nell'esercizio 2011 sono stati di 21.969 UTI contro i 32.273 UTI del 2010, con un decremento di circa il 32%.

#### *Officina Manutenzione Carri ferroviari*

Da gennaio 2011 è attiva presso l'Interporto di Bologna un'officina di manutenzione carri AAE, Touax e Trenitalia. L'officina è però in grado di offrire il proprio servizio anche ad altri operatori quali Italcontainer, Sogemar, ISC e GTS, SITFA, HUPAC.

L'alto livello dei servizi forniti è confermato dal riconoscimento del cliente AAE nei riguardi dell'officina manutenzione di Bologna considerata una delle tre abilitate ad effettuare operazioni di revisione intermedia sui propri carri in Italia.

A fine 2011 è stato concluso un accordo con SIEMENS che potrà effettuare la manutenzione dei locomotori.

## Il beneficio ambientale derivante dall'attività ferroviaria ed intermodale

Sulla base dei dati e delle dinamiche relative al trasporto delle merci effettuato dall'Interporto di Bologna emerge che la componente prevalente del trasporto è quella su gomma; ciò va a discapito dei sistemi più efficienti ed ecologici quali, ad esempio, l'intermodale terrestre. Gli effetti negativi sull'ambiente e sulla popolazione, si possono sintetizzare come segue:

- *impatto sulla vita delle persone e sull'ambiente;*
- *inquinamento atmosferico ed acustico;*
- *congestionamento del traffico, tempi operativi dilatati e quindi maggiori costi;*
- *incidenti stradali.*

Il decremento del trasporto su gomma favorisce una riduzione delle emissioni dei gas inquinanti, tra i quali, soprattutto, l'anidride carbonica.

Dopo l'attività di produzione di elettricità e di calore, il trasporto su gomma in Europa costituisce la prima fonte di inquinamento rappresentando il 23% del totale delle emissioni inquinanti.

La quantificazione monetaria dei costi esterni del trasporto presuppone l'identificazione di complessi "sentieri d'impatto" (catene causa-effetto che *ab origine* giungono agli effetti finali), la quantificazione fisica degli effetti finali (ad esempio, la perdita di tempo per il traffico) e l'attribuzione delle responsabilità (le varie modalità e categorie di trasporto).

I risultati di questo lavoro analitico sono sintetizzati e comparati nella seguente tabella sinottica:

**Tabella 6 Confronto tra le due metodologie più diffuse per il calcolo dei costi esterni del trasporto**

	<b>Amici della Terra</b>	<b>INFRAS/IWW</b>
<b>STRADA</b>		
<b>Trasporto passeggeri</b>	8,11	7,81
<b>Uso privato</b>	8,80	8,00
<b>Autovetture</b>	8,23	8,18
<b>Motocicli</b>	11,85	9,33
<b>Ciclomotori</b>	17,30	14,78
<b>Uso collettivo – Bus e pullman</b>	2,93	2,68
<b>Trasporto merci</b>	12,51	11,03
<b>Veicoli leggeri</b>	80,14	71,25
<b>Veicoli pesanti</b>	8,38	7,41
<b>ROTAIA</b>		
<b>Trasporto passeggeri</b>	3,62	2,05
<b>Trasporto merci</b>	5,19	1,97
<b>AEREO</b>		
<b>Trasporto passeggeri</b>	4,02	3,06
<b>Trasporto merci</b>	15,48	11,34
<b>(cent euro/pass-km; cent euro/ton-km)</b>		



Riportiamo di seguito la simulazione, con il raffronto rispetto agli ultimi quattro anni, per comprendere l'impatto economico dell'intermodalità sull'ambiente ed il suo andamento nel tempo.

	Amici della Terra	INFRAS /IWW	Amici della Terra	INFRAS /IWW	Amici della Terra	INFRAS /IWW	Amici della Terra	INFRAS /IWW	Amici della Terra	INFRAS /IWW
	2011	2011	2010	2010	2009	2009	2008	2008	2007	2007
<b>Stima del numero di camion sottratti alle strade</b>	50.000	50.000	35.000	35.000	33.000	33.000	49.000	49.000	56.000	56.000
<b>Costo cent euro/ton-km del trasporto su gomma</b>	8,38	7,41	8,38	7,41	8,38	7,41	8,38	7,41	8,38	7,41
<b>Costo sociale derivante da trasporto su gomma (€/000)</b>	33.520	29.640	23.464	20.748	22.123	19.562	32.849	29.047	37.542	33.196
<b>Costo cent euro/ton-km del trasporto su rotaia</b>	5,19	1,97	5,19	1,97	5,19	1,97	5,19	1,97	5,19	1,97
<b>Costo sociale derivante da trasporto su rotaia (€/000)</b>	20.760	7.880	14.532	5.516	13.701	5.200	20.344	7.722	23.251	8.825
<b>Minor costo sociale generato dall'attività intermodale (€/000)</b>	<b>12.760</b>	<b>21.760</b>	<b>8.932</b>	<b>15.232</b>	<b>8.422</b>	<b>14.362</b>	<b>12.505</b>	<b>21.325</b>	<b>14.291</b>	<b>24.371</b>

Le ipotesi simulative sono basate su un mezzo di trasporto standard rappresentato da un camion che trasporta in media 20 tonnellate di merce per un percorso medio di 400 chilometri.

La simulazione si basa sull'ipotesi che le merci movimentate per ferrovia nel periodo analizzato ai fini del bilancio sociale, quadriennio 2007 – 2011, siano trasferite su strada (l'ipotesi per prudenza prevede carichi completi su camion della maggiore portata). La simulazione evidenzia un minor numero di mezzi pesanti in circolazione stimato in circa 50.000 nel 2011, circa 35.000 nel 2010, circa 33.000 nel 2009, circa 49.000 nel 2008 e di circa 56.000 nel 2007, per un totale, nel quadriennio in esame, di circa 223.000 veicoli pesanti, con evidente beneficio derivante dal differenziale di costi esterni delle due modalità di trasporto.

Sulla base delle condizioni standard abbiamo attribuito un valore ai costi esterni di trasporto relativi alle due modalità, strada e ferrovia, utilizzando i costi unitari esterni (centesimi di euro per tonnellata/chilometro) elaborati nei due modelli ritenuti da Federtrasporti gli approcci più adeguati; i due modelli sono quelli di Amici della Terra e INFRAS/IWW.

Il differenziale tra i costi esterni del trasporto su gomma e quelli su rotaia rappresenta il valore economico stimato secondo i criteri esposti sopra del risparmio sociale (in termini di impatto ambientale complessivo) ottenuto nel periodo 2007 - 2011.

L'indicatore fornisce il beneficio in termini economici realizzato nel periodo considerato:

- INFRAS/IWW 97,0 milioni di euro
- Amici della Terra 56,9 milioni di euro

## **Sicurezza**

L'Interporto di Bologna si estende su una superficie interamente recintata ed attrezzata con 68 telecamere sparse nei punti più strategici. L'infrastruttura dispone di due gate di accesso (uno in fase di realizzazione) equipaggiate con la tecnologia interpass, un sistema di videosorveglianza, che controlla l'entrata e in uscita dei veicoli da / per l'interporto. Tutti i sistemi di monitoraggio alimentano una centrale operativa che permette di intervenire in maniera adeguata e tempestiva in caso di necessità ed emergenza.

## L'Interporto e l'ambiente

### La Politica ambientale di Interporto Bologna SpA

La società ha tra i propri obiettivi strategici:

- La prevenzione dell'inquinamento e nel controllo dell'uso delle risorse naturali;
- Il rispetto di leggi nazionali ed internazionali;
- La cooperazione con Pubbliche Amministrazioni o partner in progetti internazionali;
- Il miglioramento continuo, verso i collaboratori e la collettività;
- Sviluppare e diffondere la cultura della protezione;
- Prevenire gli incidenti secondo le norme di sicurezza;
- Favorire l'apertura ed il dialogo nei confronti dei dipendenti, dei collaboratori, dei clienti, dei fornitori, dei soggetti istituzionali e del pubblico per l'acquisizione di dati, notizie, suggerimenti finalizzandoli al miglioramento del sistema;
- Mantenere attuale e coerente la propria Politica Ambientale.

La Politica è esposta al pubblico in luoghi e ambienti di pertinenza della società; è disponibile a chiunque ne faccia richiesta, ed è comunicata a tutti coloro che lavorano per l'organizzazione o per conto di essa.

### Attività ambientali 2011

Di seguito si sintetizzano le attività svolte con particolare riguardo a quelle che hanno avuto un impatto ambientale.

#### Il fotovoltaico

Interporto Bologna SpA è impegnata da diversi anni nella ricerca di soluzioni da adottare nelle infrastrutture interportuali per la produzione di energia da fonti rinnovabili, con la caratteristica di un basso tasso di emissioni inquinanti.

La società ha iniziato ad operare nel fotovoltaico a partire dal 2006, installando un impianto di 200kWp (potenza nominale) per una produzione annua di 0,236 MWh. L'impianto è in produzione dal 2007.

Nel 2008 è stato installato un altro impianto che prevede la produzione annua di circa 1 MWh. La produzione e la messa in rete dell'impianto è iniziata nel 2009.

Nel 2010 ha dato avvio ad una estensione dell'impianto fotovoltaico, che avrà, complessivamente, una potenza installata di circa 4,1 MWh ed una produzione annua di circa 4,5 Gw e consentirà di non immettere nell'atmosfera 2.250 tonnellate di anidride carbonica.

Nel 2011 il Gruppo Hera ha realizzato un impianto con una superficie pari a 25.000 mq (circa), con una potenza complessiva sviluppata di 3,2 MWp.

Con questa realizzazione Interporto Bologna SpA ha installato impianti fotovoltaici che raggiungono una produzione complessiva di circa 8 MgW di energia elettrica pari al fabbisogno della popolazione del Comune di Bentivoglio e della frazione di Castagnolo Minore.

## Il beneficio ambientale derivante dal fotovoltaico

Considerando la produzione annua stimata di energia elettrica degli impianti fotovoltaici, possiamo valutarne i benefici in termini di minori costi esterni per l'ambiente.

I minori costi sono determinati dalla differenza tra il valore della produzione di energia con impianto tradizionale (centrali termoelettriche a combustibili fossili) e il valore della stessa con impianto fotovoltaico.

Supponendo di attribuire questa produzione a centrali a oli combustibili, si può stimare un risparmio annuale per l'ambiente dato dalla valorizzazione della produzione per il costo unitario stimato compreso tra i 6 ed i 15 centesimi di euro per kWh (escluso il costo della CO2 per circa 1-2 cent di Euro per kWh prodotto).

**Tabella 7** Risparmio di costi esterni da fotovoltaico

Produzione (MWh)	Costo per kWh in cent/€	Risparmio/anno €
8,5	6 - 15	510.000 – 1.275.000

## Valorizzazione del territorio e impegni verso le comunità locali

### Investimenti nelle barriere antirumore

*Cura e manutenzione bosco di pianura.*

In collaborazione con il Comune di Bentivoglio, Interporto Bologna spa ha realizzato il nuovo parco di "Castagnolino" per una superficie complessiva di 6 ettari; il parco è dotato di un campo da football, di piste ciclo pedonali ed ha previsto la messa a dimora di essenze arboree autoctone.

Descrizione	2011 (Euro)	2010 (Euro)	2009 (Euro)	2008 (Euro)	2007 (Euro)	2006 (Euro)
Costo sostenuto e/impegnato per le barriere antirumore	698.188	0	0	0	nd	19.000
Costo sostenuto fino ad oggi per i boschi tipici	2.647.476	2.647.476	2.627.743	2.533.843	2.531.328	2.471.588
Costo da sostenere nei prossimi anni per i boschi tipici (III PPE)	1.200.000	1.000.000	1.000.000	Nd	nd	1.181.000

### Il progetto Van Sharing

Nel 2011 è proseguita l'attività di sperimentazione del progetto Van Sharing.

Il progetto prevede l'utilizzo di trenta automezzi ecocompatibili che si serviranno di apposite piazzole per il carico – scarico delle merci, prenotabili tramite programmazione automatica; le piazzole saranno disponibili a tutti gli automezzi a basso impatto ambientale.

Il progetto ha anche lo scopo di migliorare l'efficienza della catena distributiva, consentendo a Bologna di riprendere un ruolo centrale nell'ambito del trasporto delle merci.

28

Tutte le attività saranno gestite con il supporto della "Piattaforma virtuale" che, oltre ad assicurare l'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi, si interfacerà con il sistema ATC.

Diversi soggetti otterranno benefici, in chiave sociale ed economica, dal progetto Van Sharing per Bologna.

- operatori logistici, corrieri e trasportatori in conto terzi otterranno, a costi competitivi, un servizio specializzato ed affidabile,
- i cittadini beneficeranno di un servizio di trasporto fatto apposta per le loro esigenze, e quindi godranno una città più vivibile.
- gli esercenti e i commercianti, vedranno me regolarità nell'approvvigionamento quotidiano, senza eccessivo dispendio del proprio tempo e dei propri mezzi

La piattaforma virtuale è in grado di gestire le informazioni relative alle merci, provenienti da diversi attori logistici con destinazione la ZTL del Comune di Bologna, ed è un indispensabile supporto per l'organizzazione ed ottimizzazione dei servizi: infatti, è possibile consegnare o ritirare merci varie non deperibili, con diversi tempi di resa commerciale.

## **Obiettivi di miglioramento**

Il bilancio sociale vuole essere un momento di riflessione sugli impegni che si intendono perseguire per la futura gestione, in un'ottica di miglioramento continuo. I progetti in cui è impegnato l'Interporto di Bologna si sviluppano in un arco temporale medio – lungo, in particolare l'intermodale, che è il suo “core business”. La sua attività riguardano però anche altri fronti: l'impegno per il territorio, l'impatto ambientale, la diffusione dell'intermodale e il miglioramento della qualità della vita di tutte le persone coinvolte nella sua operatività.

Nel corso dell'anno, sulla base delle relazioni esistenti con i diversi gruppi di portatori d'interesse, sono stati individuati alcuni temi, ritenuti rilevanti rispetto ai singoli gruppi, e di volta in volta sono stati pianificati degli incontri con i gruppi prescelti allo scopo di aggiornare, coinvolgere e condividere con gli stessi le attività effettuate nel corso del 2011 sia per quanto riguarda gli aspetti e le dinamiche operative – funzionali, sia per quanto attiene le ricadute e gli effetti in termini di benefici ambientali, di qualità della vita e di lavoro per gli addetti alla struttura interportuale sia per coloro che interagiscono con Interporto Bologna.

Quanto al territorio e alle comunità locali, sono stati effettuati investimenti per la realizzazione di un bosco di pianure, per permettere la riproduzione di un ambiente autoctono, abbattere l'inquinamento acustico e produrre energie rinnovabili.

## **Rispetto e valorizzazione del territorio e delle comunità locali**

La società continuerà nello sforzo di contribuire al miglioramento della qualità della vita, temperando le esigenze dell'impresa con quelle del territorio e delle persone che vivono nei territori circostanti la struttura interportuale.

Nel 2011 è stato realizzato un “tavolo” di lavoro e condivisione che ha visto la partecipazione dei comuni interessati dalla infrastruttura, la Camera di Commercio e la Provincia di Bologna, con l'obiettivo di condividere e valutare le linee di intervento e di sviluppo in relazione a tutte le iniziative messe in campo da Interporto Bologna SpA.

## **Impegno per l'ambiente**

La società si è dotata di un sistema di gestione ambientale certificato, che prevede il massimo coinvolgimento dei collaboratori per ridurre i consumi energetici e di acqua e incrementare il processo di raccolta separata dei rifiuti per favorirne il riciclaggio.

Prosegue la promozione del trasporto intermodale con l'obiettivo di incrementare le quantità movimentate, condividendo la propria esperienza con altri.

Prosegue l'impegno ad utilizzare i materiali litoidi provenienti dal Trentino Alto Adige, in alternativa all'utilizzo di cave locali. E' inoltre previsto l'inserimento nei capitolati speciali d'appalto per le nuove costruzioni, l'inserimento di norme e di azioni specifiche da applicare nella conduzione dell'appalto per il corretto smaltimento dei materiali di risulta dei cantieri.

Per quanto riguarda l'impatto visivo ed acustico, è previsto il completamento di barriere anti rumore.

## **Glossario**

### **Terminology on Combined Transport**

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

Interporto Bologna SpA  
Via Altabella, 15  
40126 Bologna  
Tel +39 051 2913011  
Fax +39 051 221505  
[info@bo.interporto.it](mailto:info@bo.interporto.it)  
[www.bo.interporto.it/gruppoSociale.php](http://www.bo.interporto.it/gruppoSociale.php)