

GESTIONE SERVIZI INTERPORTO S.R.L
Palazzina Doganale – Interporto BO
Capitale sociale € 1.530.000 i.v.
REA BO 291705 – Reg. Imprese 40175
Cod. Fisc. 03447860374 - P. IVA 01537391201

RELAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI SULLA GESTIONE

Signori Soci,

la presentazione del bilancio dell'esercizio 2011 consente di illustrarVi lo svolgimento dell'attività sociale, nonché le prospettive future.

Preliminarmente riteniamo opportuno dare alcune indicazioni in merito alla situazione della Società, all'andamento della gestione, agli investimenti, all'attività di promozione ed ai fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

Il bilancio che si sottopone quindi al Vostro esame ed approvazione, chiude con un utile, al netto delle imposte, di € 176.440 contro un utile di € 239.435 dell'esercizio precedente, dopo aver peraltro effettuato ammortamenti per € 297.677 ed imposte correnti e differite per € 101.408.

Il 2011 è stato caratterizzato da un progressivo rallentamento dell'economia mondiale.

La revisione al ribasso delle prospettive di crescita dell'economia mondiale e l'estendersi delle tensioni finanziarie hanno indebolito la crescita nell'area Euro. In Italia l'attività economica ha risentito del quadro interno ed internazionale.

Le esportazioni hanno continuato a fornire il principale sostegno alla crescita; la domanda interna è rimasta debole.

Nel corso del secondo semestre il quadro congiunturale è peggiorato.

Sulle debolezze della domanda interna incidono le sfavorevoli prospettive dell'occupazione e l'accresciuta incertezza sulla situazione economica generale, decelerano anche le vendite all'estero, in un contesto di minor vivacità della domanda mondiale.

In riduzione della domanda operano anche le manovre correttive di finanza pubblica, peraltro indispensabili.

La competitività delle imprese a fine periodo è lievemente migliorata grazie al deprezzamento dell'euro.

Per quanto riguarda il settore del trasporto merci, nonostante l'accresciuta incertezza sulla situazione economica generale, nel primo periodo del 2011 continuano per alcune modalità i segnali di ripresa che hanno caratterizzato l'ultimo semestre del 2010. Per altre però la situazione appare più incerta e, con il passare dei mesi, le dinamiche di crescita mostrano segnali di stagnazione.

Il traffico aereo continua a crescere nel 2011 con una progressione nel tempo a tassi decrescenti. Nel primo semestre 2011 le tonnellate movimentate sono aumentate del 7% mentre i dati ad ottobre stimano una crescita del 4%.

Il trasporto su gomma mostra per il periodo gennaio – giugno 2011 incrementi del 2,6%.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo il numero di TEU movimentati nei principali Porti italiani continua a crescere a nord sul Tirreno a Genova e La Spezia con incrementi del 5% sull'Adriatico, a Venezia il 22% e a Trieste il 10%. Infine per quanto riguarda il trasporto ferroviario di merci svolto dal Gruppo FS, il primo semestre del 2011 vede un incremento del 6% rispetto allo stesso periodo del 2010.

Il 2012 si prospetta ancora un anno di elevata incertezza caratterizzato da una proiezione che vede una moderata crescita del trasporto con incrementi più vivaci nell'internazionale e "stagnante" nel nazionale.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA

Anno:	2011	2010
	Euro/1.000	
Ricavi	11.105,8	9.412,6
Costi operativi	(10.455,0)	(8.780,6)
EBITDA	650,8	632,0
% ricavi	5,86%	6,71%
Ammortamenti/Svalutazioni	(297,7)	(221,2)
EBIT	353,1	410,8
% ricavi	3,18%	4,36%
Oneri finanziari	(75,3)	(35,5)
Utile (perdita) ante imposte	277,8	375,3
Imposte sul reddito	(101,4)	(135,9)
	176,4	239,4

I ricavi si incrementano di € 1.693 mila circa rispetto all'anno precedente principalmente per effetto dell'aumento delle vendite dell'impianto di distribuzione carburante.

I costi operativi si incrementano di € 1.674 mila circa.

Tale incremento è afferente principalmente all'acquisto di prodotti petroliferi nonché ai costi relativi alla nuova attività dei servizi di manutenzione dei carri ferroviari.

EBITDA 2011 si attesta ad € 651 mila circa contro € 632 mila circa dell'anno precedente, con un incremento di € 19 mila circa.

EBIT 2011 si attesta ad € 353 mila circa, contro € 411 mila circa dell'esercizio precedente, con un decremento di € 58 mila circa.

Gli oneri finanziari si incrementano di € 40 mila circa per effetto principalmente della crisi economica nonché della tensione finanziaria che ha avuto l'effetto di diminuire la capacità delle imprese di ottenere credito e di rendere progressivamente più oneroso il costo del denaro.

La Società chiude con un utile netto di € 176 mila circa, dopo aver effettuato ammortamenti per € 280 mila circa ed imposte sul reddito di € 101 mila circa.

	Anno: 2011	2010
	Euro/1.000	
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	90,3	8,7
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	2.182,8	2.363,0
ATTIVO CIRCOLANTE	5.132,6	4.626,4
	<hr/>	<hr/>
Totale attivo	7.405,7	6.998,1
PATRIMONIO NETTO:		
Capitale e riserve	2.930,1	2.690,7
utile d'esercizio	176,4	239,4
	<hr/>	<hr/>
	3.106,5	2.930,1
FONDI PER RISCHI E ONERI	136,0	116,0
TRATTAMENTO DI LAVORO SUBORDINATO	91,3	69,7
DEBITI:		
Verso fornitori ed altri	2.387,1	2.682,3
per affidamenti	1.684,8	1.200,0
	<hr/>	<hr/>
	4.071,9	3.882,3
	<hr/>	<hr/>
Totale passivo	7.405,7	6.998,1

Di seguito vengono analizzati alcuni indicatori di risultato finanziari scelti tra quelli ritenuti più significativi in relazione alla situazione della Società. Gli stessi sono suddivisi tra indicatori economici, patrimoniali e finanziari.

INDICATORI ECONOMICI:

ROE (Return On Equity)

E' il rapporto tra il reddito netto ed il patrimonio complessivo del risultato d'esercizio. Esprime in misura sintetica la redditività e la remunerazione del capitale proprio.

	2011	2010
Risultato Netto		

Patrimonio Netto (al netto del risultato d'esercizio)	6,02%	8,90%

ROI (Return On Investment)

E' il rapporto tra reddito operativo e il totale dell'attivo.

Esprime la redditività caratteristica del capitale investito, al lordo della gestione finanziaria, delle poste straordinarie e delle imposte.

	2011	2010
Risultato Operativo		

Capitale Investito	4,77%	5,87%

ROS (Return On Sale)

E' il rapporto tra la differenza valore e costi della produzione e i ricavi delle vendite.

Esprime la capacità dell'azienda di produrre profitto delle vendite.

	2011	2010
Risultato Operativo		

Ricavi Operativi	3,37%	4,70%

INDICATORI PATRIMONIALI E FINANZIARI:**LEVERAGE (Rapporto di Indebitamento)**

E' il rapporto tra il totale delle fonti di finanziamento e il capitale proprio.

Esprime in ambito finanziario il rapporto tra l'indebitamento e i mezzi propri, ovvero tra capitale e riserve.

	2011	2010
Debiti Finanziari		

Patrimonio Netto	0,53	0,39

Indice di copertura degli Oneri Finanziari

Misura l'equilibrio finanziario di medio e lungo periodo ed evidenzia la capacità dell'azienda di coprire gli oneri finanziari.

	2011	2010
MOL		

Oneri Finanziari	4,08	8,74

INDICATORI DI SOLVIBILITA'**Indice di Elasticità dell'Attivo**

Misura la capacità dell'azienda di soddisfare gli impegni a breve termine tramite l'utilizzo delle sole attività correnti.

	2011	2010
Attività Correnti		

Passività Correnti	1,24	1,18

Acid Test

Misura in modo più prudente la capacità dell'azienda di soddisfare gli impegni a breve termine tramite l'utilizzo delle sole attività correnti escluso le rimanenze.

	2011	2010
Attività Correnti – Rimanenze Finali		

Passività Correnti	1,21	1,15

RISORSE UMANE

L'organico al 31 dicembre 2011 risulta di 6 unità.

La Società adotta un modello organizzativo snello e flessibile, al fine di conseguire gli obiettivi aziendali e favorire la comunicazione informale fra i diversi settori.

RESPONSABILITA' SOCIALE: SINTESI FRA SVILUPPO E RISPETTO

La responsabilità sociale del Gruppo Interporto è il modo di fare impresa che pervade ogni processo aziendale, ogni singola attività e, superando i confini dell'azienda, coinvolge i dipendenti, i clienti, i fornitori, le persone che vivono nelle aree in cui la Società opera, nonché le Istituzioni.

Questa consapevolezza ha rafforzato l'impegno a fare sempre di più ed ha fatto nascere l'esigenza di una maggiore trasparenza sui temi dell'ambiente e del sociale. La decisione di redigere il bilancio sociale a partire dal 2005 è il risultato di un lungo lavoro di indagine che il Gruppo Interporto ha condotto con l'obiettivo primario di rispondere alle attese economiche e sociali della collettività e con l'auspicio di dimostrare che la logistica non rappresenta un semplice fattore di costi, ma un motore di sviluppo economico locale e regionale, coerente con il tema della sostenibilità.

Maggiori dettagli sull'impegno del Gruppo Interporto in ambito ambientale e sociale sono riportati nel Bilancio Sociale sul sito www.bo.interporto.it/gruppoSociale.php.

Al fine di offrire alle diverse categorie di stakeholder informazioni sempre più dettagliate, un'area del sito internet è interamente dedicata alla sostenibilità ed offre la possibilità di scaricare il Bilancio Sociale in formato elettronico o di consultarlo direttamente sul sito.

FATTORI DI RISCHIO E DI INCERTEZZE

Rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse

A fine esercizio 2010, a seguito delle difficoltà del sistema bancario di alcuni paesi dell'Unione, i Ministri dell'Eurogruppo hanno definito le principali caratteristiche di un meccanismo permanente di salvaguardia della stabilità finanziaria dell'area.

Eventuali rimanenti timori sulla sostenibilità dei debiti sovrani in alcuni Paesi dell'Euro potrebbero riflettersi in un aumento dei costi di finanziamento, anche per il settore privato.

La Società è naturalmente esposta a rischi connessi alla fluttuazione di tassi di interesse.

Rischi connessi alla capacità di offrire prodotti innovativi

Il successo delle attività della Società dipenderà dalla capacità di mantenere ed incrementare gli elevati standard qualitativi che garantiscono adeguati livelli di redditività.

Pertanto, qualora la Società non fosse in grado di pianificare, sviluppare e, come nel passato, offrire, con una visione di medio periodo, servizi innovativi e competitivi rispetto a quelli delle principali infrastrutture concorrenti, in termini di qualità, funzionalità e di prezzo, le “quote di mercato” potrebbero ridursi con un impatto che potrebbe significativamente manifestarsi anche oltre il termine della citata crisi economica, con effetti sui risultati del medio periodo.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Terminal intermodali

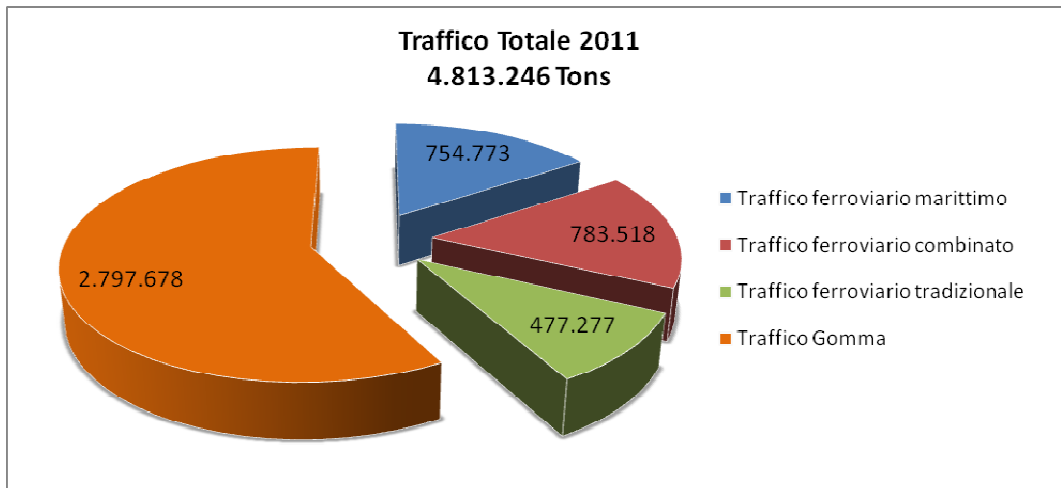
Il 2011 è stato caratterizzato dalla conferma della timida ripresa della produzione industriale, nonché del commercio internazionale, che ha registrato una dinamica positiva, anche se con una progressione nel tempo a tassi decrescenti, con relative conseguenze sulla domanda di trasporto ferroviario che ha registrato un incremento medio intorno al 30% rispetto al 2010.

Il tutto è avvenuto grazie alla conferma dei traffici delle nuove imprese ferroviarie che hanno iniziato ad operare nel 2010 e che hanno permesso un ampliamento della rete dei collegamenti dell'Interporto di Bologna con il recupero di collegamenti che erano stati persi a causa della crisi degli anni passati, come Bari e Bicocca, ma anche con la nascita di nuovi servizi internazionali come Bologna-Rotterdam, Bologna-Zeebrugge e Bologna-Duisburg.

Pur in un mercato incerto, nell'esercizio 2011 sono state movimentate nell'impianto interportuale di Bologna 4.813.246 tonnellate di merci totali ferro-gomma, contro le 3.932.421 tonnellate dello scorso esercizio. Le merci movimentate dalle 103 imprese insediate nell'impianto sono state stimate in circa 2.797.678 tonnellate su gomma. I due terminal intermodali di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana, nonché il Terminal Rinfuse, in cui confluisce il traffico intermodale di un importante operatore locale, hanno peraltro movimentato 2.015.568 tonnellate circa.

Detto risultato è stato ottenuto anche grazie al mantenimento delle attività promosse dalla controllante ed effettuate dalla Società, con particolare riferimento al trasporto di materiale litoide.

Nell'esercizio 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 34,8%.



Attività di manovra

La gestione dell'attività di manovra ferroviaria, iniziata nel secondo semestre del 2004 - contratto rinnovato nel corso del 2010 con scadenza 31.12.2012 - ha prodotto, anche per il 2011, una migliore qualità del servizio verso il committente, con effetti positivi per le aziende che si avvalgono dei servizi offerti dai terminal ferroviari.

Nel corso del 2011 sono stati movimentati n. 37.863 carri in arrivo contro i n. 29.724 carri del 2010, con un incremento del 27,38% circa.

Tale risultato è stato raggiunto mantenendo la qualità del servizio verso il committente R.F.I., con effetti positivi per le aziende che si avvalgono dei servizi offerti dai terminal ferroviari.

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.

Trasporto e commercializzazione di materiale litoide

La Società effettua il servizio di trasporto intermodale e di commercializzazione di materiale litoide, proveniente dal Trentino, utilizzato dalla controllante per la realizzazione di strade e piazzali interportuali.

L'utilizzo di materiale litoide, costituito dallo sfregio della lavorazione della pietra e del marmo in alcune aree del nostro paese, peraltro trasportato interamente in treno, qualifica l'attenzione che la Società presta verso pratiche ambientalmente sostenibili, anche nell'attività edilizia.

Relativamente a tale servizio, il 2011 ha visto l'utilizzazione di 159 treni per un trasporto di 123.464 tonnellate circa di materiale litoide, contro n. 128 treni per un trasporto di 102.000 tonnellate circa di materiale litoide del 2010.

Tale relazione di traffico è stata ammessa ai contributi stanziati dalla Regione Emilia Romagna con il bando attuativo della Legge regionale n. 15/2009 a favore delle nuove relazioni di trasporto ferroviario delle merci; i

contributi regionali riconosciuti sono stati per il 2010 di € 120.000, per il 2011 di € 108.000 ed ammonteranno ad € 96.000 per il 2012, per complessivi € 324.000.

Sono state altresì presentate documentazioni per il riconoscimento del contributo ex art. 3 Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 592 del 4.8.2010 e successive modifiche "Ferrobonus" di cui però al momento non si è in grado di definire l'esatto importo per la dinamica distributiva insita nella legge che prevede un riconoscimento a tutti i richiedenti sulla base dell'importo già stanziato.

Terminal di Modena Scalo

L'attività relativa alla gestione delle attività di handling presso il Terminal di Modena, rappresenta un servizio che la Società ha messo in atto in accordo con l'attività di promozione dei servizi intermodali svolto dalla controllante.

Tale attività durante il 2011, nonostante il calo del traffico dovuto soprattutto ad un riassetto della società committente, ha rivestito un'importanza strategica in quanto ha consentito alla Società di poter proporre i propri servizi e la propria professionalità nell'area logistica modenese in modo integrato con quello di Bologna.

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 31,93%.

La presenza della Società nel terminal di Modena, oltre a collocarla in una delle più dinamiche ed importanti aree produttive della regione, dove sono insediate imprese che ben si prestano all'uso dell'intermodalità, è per l'Interporto di Bologna una importante occasione di sinergia territoriale che rafforza la funzione già esercitata sull'area regionale con nuove possibili relazioni ferroviarie da sviluppare in futuro.

Officina Manutenzione Carri ferroviari

La Società ha continuato ad operare sul mercato in modo da attrarre nuove correnti di traffico anche attraverso nuovi servizi di corollario al trasporto ferroviario: da gennaio 2011 è attiva presso il terminal di Interporto un'officina di manutenzione carri che fa riferimento in particolare ai proprietari di carri AAE, Touax e Trenitalia fornendo per loro un servizio aggiuntivo anche per i principali MTO Italcontainer, Sogemar, ISC e GTS, SITFA, HUPAC.

L'alto livello dei servizi forniti è confermato dal fatto che il cliente AAE ha riconosciuto l'officina di manutenzione dell'Interporto di Bologna come una delle uniche tre officine in Italia abilitate ad effettuare operazioni di revisione intermedia sui propri carri.

A conferma del forte impegno da parte di Gestione Servizi Interporto s.r.l. nella promozione dei servizi ferroviari a fine 2011 è stato anche concluso un accordo con SIEMENS che potrà effettuare la manutenzione dei propri locomotori sempre presso la stessa officina.

La Gestione Servizi Interporto s.r.l. funge inoltre da aggregatore delle attività ferroviarie tra i Gestori dei Terminal e dei Raccordi e le attuali 11 Imprese Ferroviarie. Al momento 8 di queste imprese, operando con

continuità, saranno in grado, nel corso del 2012, di poter incrementare il traffico del terminal di Interporto di oltre il 10%.

Servizi Condominiali

Per quanto riguarda i servizi comuni assicurati alle imprese insediate nell'Interporto, l'attività svolta ha risentito degli effetti del generale contenimento dei costi, determinato dalle decisioni del Condominio di affrontare, per l'esercizio 2011, solo gli interventi indifferibili strettamente necessari a mantenere il livello di sicurezza dell'Interporto. Il margine lordo di detti servizi si è attestato al 4,7% contro il 4,1% dell'esercizio precedente.

Stazione rifornimento carburanti

La Società ha prorogato al 31.01.2012 il contratto sottoscritto con ENI di locazione dell'area distribuzione carburanti, in scadenza il 23.09.2011.

Nell'esercizio 2011 sono stati erogati litri 3.091.594 di gasolio e litri 120.085 di benzine, contro rispettivamente litri 2.233.256 di gasolio e litri 131.898 di benzine del 2010, con un incremento delle quantità erogate di circa il 38,4% per i gasoli ed un decremento di circa il 9% per le benzine.

L'incremento significativo delle quantità erogate di gasoli riflette l'aggressiva attività svolta dalla Società per riacquisire importanti clienti insediati nell'infrastruttura interportuale.

Per quanto riguarda l'impianto di lavaggio camion ed auto, l'esercizio trascorso vede il mantenimento dei livelli di affidabilità del servizio offerto.

Pubblici esercizi di ristoro ed attività commerciali

Il servizio di self-service, bar e tabacchi svolto, a decorrere dal 01.01.2011, dalla ditta CAMST soc. coop a r. l., ha registrato nell'esercizio 2011 n. 128.158 pasti contro n. 112.323 pasti erogati dalla ORMA srl nel 2010, con un incremento del 14,10%.

Attività di ricerca e sviluppo

Nell'esercizio 2011 è proseguita l'attività della Società nell'ambito delle tematiche tecnologiche e di sviluppo delle attività intermodali.

In particolare le attività più significative sono:

• Attività di manovra:

Da Febbraio 2011 la Società ha concordato con Terminali Italia l'avvio di un servizio di manovra secondaria dei treni in arrivo e partenza dalla stazione di Villaselva (FC), che prevede 2 coppie di treni A/R a settimana e viene espletato con locomotori di manovra messi a disposizione da Terminali Italia e personale, opportunamente formato, facente parte degli operatori utilizzati sulle manovre di Bologna Interporto.

• **Progetto di Distribuzione Urbana VAN SHARING**

Nel 2011 è proseguita la sperimentazione, con risultati positivi, dell'attività di distribuzione urbana da e per l'Interporto di Bologna.

Questa attività, ancora propedeutica, si rende necessaria per il progredire dell'acquisizione del traffico da e per il centro storico di Bologna.

• **Relazioni di traffico**

Nel corso del 2011 è proseguita l'attività di sviluppo dei servizi ferroviari dell'Interporto di Bologna che hanno permesso un ampliamento della rete dei collegamenti con il recupero di quelli che erano stati persi a causa della crisi degli anni passati, consolidando i collegamenti Internazionali e con il Sud Italia.

Tale attività ha confermato in modo stabile 8 operatori ferroviari che operano con continuità all'Interporto: Trenitalia, FER, Nord Cargo, GTS, Crossrail, Serfer, Interporto Servizi Cargo (ISC) e Rail Italia.

Per quanto riguarda le relazioni di traffico, il 2011 ha visto:

- un consolidamento dell'operatore GTS che ha incrementato da inizio 2011 i propri collegamenti internazionali con 5 coppie di treni a settimana con Zeebrugge/Rotterdam. Inoltre da Febbraio 2011 GTS opera 3 coppie di treni a settimana con Bari;
- il traffico internazionale operato da Italcontainer si è consolidato ormai in maniera stabile con 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 3 coppie di treni a settimana;
- da febbraio 2011 è stato riattivato il raccordo auto grazie a 5 coppie di treni a settimana sulla relazione Tichy-Bologna che trasferiscono dallo stabilimento polacco all'Interporto le auto della FIAT;
- nel mese di marzo è iniziata la relazione di traffico Bologna-Bari con 3 coppie di treni a settimana;
- nel mese di ottobre è iniziata la relazione di traffico Bologna-Jesi (Interporto Marche) con 1 coppia di treni a settimana.

RAPPORTI INFRAGRUPPO E CON LE PARTI CORRELATE

Come è noto ai Signori Soci la Società è soggetta alla direzione e coordinamento della controllante Interporto Bologna S.p.A..

Per quanto riguarda le operazioni con le parti correlate, ivi comprese le operazioni infragruppo, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali rientrando nel normale corso di attività delle società del gruppo. Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con le parti correlate sono presentate nella Nota Integrativa a corredo del Bilancio d'esercizio.

ALTRE INFORMAZIONI

• Privacy

Il Documento Programmatico sulla Sicurezza (D.P.S.) è stato aggiornato in data 9 febbraio 2012 e depositato presso la Società. Tale documento, in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente, individua le politiche di sicurezza in materia di trattamento di dati personali ed i criteri organizzativi per la loro attuazione, al fine di ridurre al minimo i rischi di distruzione o perdita dei dati stessi, di accesso non autorizzato o di trattamento non consentito.

• Procedure “Gestione dei processi informatici” e “Formazione del bilancio e gestione chiusure”

Il Consiglio di Amministrazione della Società, nella seduta del 31.03.2011 ha approvato la procedura “Gestione dei processi informatici” e nella seduta del 13.10.2011 la procedura “Formazione del bilancio e gestione chiusure contabili” del Gruppo Interporto, nell'ambito dell'adozione del Modello di organizzazione, gestione e controllo previsto dal D. Lgs. 231/2001.

• Certificazioni

Durante il 2011 è iniziato il processo di certificazione ISO 9001:2008 delle attività ferroviarie di GSI ed è stata ottenuta la certificazione per quanto riguarda le saldatura in campo ferroviario ISO 15085-2 CL1.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo un 2011 che ha visto la grave crisi economica che ha colpito l'Italia e l'intera area Eurozona e le condizioni di incertezza e di volatilità dei mercati, i segnali dei primi mesi del 2012 rilevano un rallentamento dell'economia globale.

Le previsioni formulate dalla Società includono il proseguimento delle rigorose azioni di contenimento.

Il budget 2012 ha i seguenti obiettivi:

- Ricavi € 11.432.281
- EBITDA € 719.570
- Ammortamenti € (278.151)
- EBIT € 441.419
- Oneri finanziari € (74.477)

- Utile ante imposte € 366.942

La Società pertanto si attiverà mettendo in atto tutte le risorse più che adeguate al fine di poter far fronte al periodo di transizione a quello che si aspetta essere un contesto di ripresa del mercato che si prevede nel corso della fine del 2013 e negli anni successivi.

Attività di manovra

I carri movimentati al 29.02.2012 sono stati n. 4.692 in arrivo contro i n. 4.905 carri dello stesso periodo del 2011, con un decremento del 4,3% circa causato dal fermo dell'impianto per quasi tutta la prima quindicina di febbraio a causa delle forti nevicate.

Trasporto e commercializzazione di materiale litoide

Il traffico di materiale litoide al 29.02.2012 è stato di n. 15 treni per un trasporto complessivo di 11.067 tonnellate circa, contro n. 13 treni per un trasporto di 11.132 tonnellate circa al 28 febbraio 2011.

Terminal di Modena Scalo

L'attività relativa all'handling ha registrato al 29 febbraio 2012 una movimentazione di 2.975 UTI, contro 2.666 UTI al 28 febbraio 2011, con un incremento dell' 11,6 % circa.

Stazione rifornimento carburanti

Al 29 febbraio 2012 sono stati erogati litri 483.192 gasolio e litri 24.436 di benzine, contro rispettivamente litri 526.141 di gasolio e litri 21.477 di benzine al 28 febbraio 2011, con un decremento dell'8,2% circa di gasolio ed un aumento del 12,1% circa di benzine.

EVENTI SUCCESSIVI ALLA DATA DI BILANCIO

Gennaio:

- si è stabilizzato il collegamento Milano-Bologna Interporto-Jesi operato da Italcontainer 1 volta a settimana.

Febbraio:

- la Società ha prorogato fino al 30.09.2012 il contratto con ENI di locazione dell'area distribuzione carburanti presso l'Interporto di Bologna, al fine di valutare l'evoluzione dell'applicazione della nuova normativa, c.d. Decreto Liberalizzazione ed i conseguenti risvolti contrattuali.
- OceanoGate società Fer-Sogemar ha iniziato l'operatività dei propri treni su Bologna Interporto incrementando la relazione La Spezia-Bologna di Sogemar da 3 a 5 coppie di treni a settimana;

- Logtainer ha incrementato i collegamenti con Livorno da 1 a 2 coppie di treni a settimana.

Marzo:

- FS Logistica ha comunicato alla Società che a far tempo dal 02.04.2012 dovrà cessare il servizio di gestione del terminal di Modena affidatole con contratto scaduto ed in attesa di proroga. La Società ha pertanto provveduto a comunicare a Bologna Gru l'interruzione del servizio, provvedendo a sottoscrivere con quest'ultima un contratto di locazione delle attrezzature di proprietà presenti nel Terminal per un canone complessivo annuo di € 85.000;
- nell'ambito del progetto TIGER è stato attivato il collegamento settimanale Bologna-Bari-Gioia Tauro che vede la collaborazione come MTO di Sogemar ed Italcontainer;
- la Società ha provveduto a ridefinire gli incarichi di consulenza esterna relativi al progetto Vansharing, all'attività dei servizi di manovra e di trasporto ferroviario nei terminal dell'Interporto di Bologna e delle attività di handling nel terminal di Modena ed infine la consulenza esterna finalizzata a consolidare e sviluppare le relazioni di traffico sulle tratte dei Porti di Livorno, Trieste ed il nuovo Scalo di Imola, cercando di ottimizzare le diverse attività di consulenza affidandole in parte a risorse interne. Detta riorganizzazione avrà l'effetto, a partire dal 2012, di una riduzione dei costi di circa € 100.000.

Signori Soci, a conclusione della presente relazione, Vi proponiamo di approvare il bilancio al 31.12.2011 che chiude con un utile di € 176.440 da destinare per € 8.822 a riserva legale e per € 167.618 a riserva straordinaria.

Si ricorda altresì, che con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato triennale dell'Organo amministrativo e del Collegio Sindacale, che si ringrazia per la costante, fattiva e costruttiva collaborazione; pertanto i Soci dovranno provvedere in merito.

Interporto, 28 marzo 2011

p. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
IL PRESIDENTE
Alessandro Ricci