

**INTERPORTO BOLOGNA S.P.A.**  
Via Altabella, 15 – 40126 Bologna  
Capitale sociale € 13.743.928 i.v.  
REA BO 210041 – Reg. Imprese 18738  
Cod. Fisc. e P. IVA 00372790378

## **RELAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI SULLA GESTIONE**

Signori Soci,

la presentazione del bilancio dell'esercizio 2010 consente di illustrarVi lo svolgimento dell'attività sociale, la situazione dell'iniziativa interportuale nonché le prospettive future.

Il bilancio che si sottopone quindi al Vostro esame ed approvazione, chiude con un utile, al netto delle imposte, di € 138.646 contro un utile di € 157.834 dell'esercizio precedente, dopo aver peraltro effettuato ammortamenti per € 4.735.485 ed imposte correnti e differite per € 538.909.

Si tratta di un risultato in linea con gli obiettivi che la Società aveva preventivato, conseguentemente all'adeguamento dei dati previsti dal Piano Strategico 2010-2012. Il 2010 è stato caratterizzato da una ripresa dell'economia mondiale con particolare riguardo a quella dei Paesi emergenti e, fra i Paesi "avanzati", della Germania e dell'America.

I flussi di commercio internazionale, dopo la forte contrazione del 2009, sono cresciuti con vivacità tale da recuperare i volumi precedenti la crisi.

L'area dell'Euro, trainata dalla Germania, ha fatto registrare un incremento del PIL dell'1,7%.

L'inflazione al consumo si è portata poco sopra al 2%, essenzialmente per l'accelerazione dei prezzi dei beni energetici; vi hanno concorso anche gli aumenti delle imposte indirette, disposti nel secondo semestre in alcuni Paesi dell'area.

Per quanto riguarda l'Italia, la crescita resta moderata e l'incremento del PIL 2010 si attesta all'1%.

Il tasso di disoccupazione ha superato l'11%, considerando anche i lavoratori in cassa integrazione.

L'occupazione ha continuato a ridursi, pur lievemente e, confermando le tendenze in atto dagli inizi della crisi, la riduzione è risultata più marcata tra i giovani.

In un quadro caratterizzato da attese di un ritorno lento verso i livelli di prodotto precedenti la crisi, le imprese privilegiano forme contrattuali più flessibili rispetto a impegni permanenti a tempo pieno.

In questo contesto economico, ancora incerto, il traffico merci, dopo quasi un biennio di indicatori negativi, registra, con ritmi contenuti, una crescita.

Riparte moderatamente il trasporto su gomma; in modo più significativo riprende il trasporto marittimo ed aereo, mentre resta stazionario il traffico ferroviario.

Se da un lato il trasporto aereo ha fatto registrare un aumento di oltre il 21%, dall'altro la ripresa del traffico marittimo trova conferma nella stima redatta dagli istituti specializzati di settore: a livello mondiale il 2009 vedeva circa 500 navi messe in disarmo, con una capacità inutilizzata di oltre 1,5 milioni di TEU; la medesima indagine per il 2010 vede una "stiva inutilizzata" di circa 1 milione di TEU; valori ancora lontani da quelli precedenti la crisi, ma comunque in recupero del 33% rispetto al 2009.

Il 2011 si prospetta ancora un anno difficile, caratterizzato da una moderata crescita dell'economia italiana bloccata intorno all'1%.

Da indicazioni di Banca Italia l'incremento del prodotto interno lordo scenderà allo 0,9% nel 2011 per poi risalire all'1,1% nel 2012.

L'espansione del "Prodotto", frenata dalla debole domanda interna, resterebbe inferiore a quella dell'area dell'Euro, che indica una crescita dell'1,5%.

In questo scenario non si avrebbe una robusta ripresa.

Il contesto attuale è però circondato da forti elementi di incertezza in grado di far mutare in entrambe le direzioni il predetto scenario. Da un lato incombono ancora i timori sulla sostenibilità dei debiti sovrani in alcuni Paesi dell'area Euro, che potrebbero riflettersi in un aumento dei costi di finanziamento anche per il settore privato. Dall'altro lato la crescita della domanda mondiale delle economie emergenti potrebbe rivelarsi più vigorosa rispetto alle aspettative di rialzo del 7%.

E' essenziale pertanto proseguire con un'attenta politica di contenimento dei costi, con la razionalizzazione delle attività e con la rimozione degli ostacoli strutturali che hanno finora impedito all'economia italiana di inserirsi pienamente nella ripresa dell'economia mondiale.

## **IL 2010 IN SINTESI**

### **Gennaio**

- Interporto Bologna spa sottoscrive con R.F.I. l'Accordo Quadro di regolarizzazione patrimoniale dell'area interportuale sulla quale insistono i terminali ferroviari di proprietà di R.F.I., dell'assetto patrimoniale e proprietario del Terminal Rinfuse, nonché l'impegno delle parti per la costituzione della NewCo che si occuperà dei servizi terminalistici nell'ambito del Polo Intermodale Emiliano.
- Il Consiglio di Amministrazione della Interporto Bologna S.p.A. approva il Piano Strategico per il triennio 2010 -2012 che vede nel suo complesso:
  - Margine operativo € 11.642.580
  - Oneri finanziari € 7.626.000
  - Risultato ante imposte € 3.956.580
- Interporto Bologna spa sottoscrive con impresa specializzata del settore un Accordo Quadro finalizzato alla cessione ventennale, a decorrere dal 31.10.2010, del diritto di superficie sui lastrici solari dei magazzini interportuali, su una superficie lorda di mq. 80.310, per la realizzazione di un impianto fotovoltaico. Tale impianto avrà, complessivamente, una potenza installata di circa 4,1 Mw ed una produzione annua di circa 4,5 Gw. Tale produzione contribuirà a diminuire l'immissione in atmosfera di 2.250 tonnellate di anidride carbonica.
- Inizia il progetto CITYLOG nell'ambito del programma di finanziamento comunitario FP7, a cui Interporto Bologna partecipa come Third Party di Europlatform GEIE.
- Inizia il progetto HINTERPORT, nell'ambito del programma di finanziamento comunitario del progetto Marco Polo, di cui l'Interporto di Bologna è coordinatore.
- Inizia il progetto SCUTUM, nell'ambito del programma di finanziamento comunitario FP7 Galileo.
- Evento congiunto Interporto Bologna - IVECO per presentazione progetto Van Sharing.
- Una delegazione della Camera di Commercio Italo-Ucraina visita l'Interporto di Bologna al fine di valutare possibili collaborazioni nel settore delle relazioni ferroviarie.
- Vengono pubblicati gli esiti di una ricerca condotta dalla DGG, società di consulenza tedesca, dalla quale risulta che l'Interporto di Bologna è il quarto Interporto in Europa.
- Il Consiglio di Amministrazione della Società approva il Bilancio Sociale 2008.

## **Febbraio**

- La Regione Emilia Romagna assegna i contributi ex lege 15/2009 a Gestione Servizi Interporto srl per la tratta Trento Roncafort-Bologna per gli anni 2010-2012
- Inizia l'attività di affidamento a Interbrennero spa dei servizi relativi alla terminalizzazione e carico su vagoni ferroviari di materiale litoide proveniente dalla Cava Camparta. La tratta beneficia del contributo di cui alla Legge regionale 15/2009.

## **Marzo**

- L'Interporto di Bologna sottoscrive con l'Interporto Campano di Nola un protocollo d'intesa, avviando un percorso di alleanza finalizzato all'individuazione della nostra infrastruttura come HUB per i collegamenti con il Nord Italia e l'Europa da parte dell'impresa ferroviaria ISC, di proprietà dell'Interporto di Nola.

## **Aprile**

- La Società vende a importante operatore del settore della ristorazione il magazzino 10.3 di mq. 22.913 .
- L'Interporto di Bologna e la Facoltà di Statistica dell'Università di Bologna siglano una convenzione per lo sviluppo di un Osservatorio permanente sul trasporto camionistico.

## **Maggio**

- Il Consiglio di Amministrazione della Società elegge Alessandro Ricci Presidente della Interporto Bologna spa, conferendogli inoltre l'incarico di Amministratore Unico della Servizi Real Estate srl.
- Viene presentato al Consiglio di Amministrazione della Società il progetto relativo al Il Posto di controllo degli accessi, riportato negli obiettivi da attuare con il Piano strategico 2010-2012.
- L'Interporto di Bologna partecipa all'organizzazione di un evento promosso dalla Camera di Commercio Italo Tedesca di Monaco, finalizzato ad implementare il dialogo commerciale tra la Regione Emilia Romagna e la Baviera.

## **Giugno**

- Inizia il progetto FREIGHT4ALL nell'ambito del programma di finanziamento comunitario MED PROGRAM.
- La Società vende a importante operatore della logistica un'area di terreno di mq. 23.128, finalizzata alla realizzazione da parte dell' acquirente del magazzino 10.4A di circa mq. 19.842 con la previsione di un'opzione di acquisto di ulteriori mq. 7.562 circa di terreno per la realizzazione, in aderenza al magazzino 10.A, del magazzino 10.4B di circa 6.407 mq..
- Viene inaugurato il collegamento Bologna-Zebrugge, operato da GTS, con trazione effettuata da Crossrail.

## **Settembre**

- Si conclude la fase operativa sperimentale del progetto Vansharing di distribuzione delle merci tramite apposito mezzo non inquinante.

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti organizza presso l'Interporto di Bologna l'incontro di presentazione del nuovo Piano delle Logistica, relativamente al quale relaziona il Sottosegretario di Stato, Bartolomeo Giachino.

### **Ottobre**

- Nell'ambito delle azioni finalizzate ad estendere i rapporti alle associazioni imprenditoriali della Città e agli organismi territoriali rappresentativi per creare sinergie comuni, la Società sottoscrive un protocollo d'intesa con CNA di Bologna finalizzato, in particolare, allo sviluppo delle attività di logistica e di trasporto merci nel territorio bolognese.
- L'organismo di Vigilanza presenta al Consiglio di Amministrazione della Società la prima relazione riguardante le attività necessarie alla concreta e graduale attuazione del Modello di cui al D.Lgs n. 231/2000.
- La Società e l'Interporto di Parma predispongono congiuntamente un documento integrativo del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2010-2020, segnalando elementi propositivi per rafforzare ulteriormente le azioni del Piano.
- L'Interporto di Bologna e il gruppo tedesco Bayernhafen organizzano un incontro per confrontare i risultati dell'indagine sui flussi di traffico delle rispettive aree di riferimento finalizzata ad individuare nuove strategie e relazioni sulla base dei volumi di produzione e di logistica.

### **Novembre**

- Il Consiglio di Amministrazione della Società approva le Procedure "Appalti", "Manutenzioni" e "Fornitori e Partner Commerciali", nell'ambito delle procedure attuative del D. Lgs. N. 231/2001.
- Il Consiglio di Amministrazione di Gestione Servizi Interporto s.r.l. approva l'attivazione della nuova attività di manutenzione carri ferroviari, funzionale alle imprese ferroviarie che possono così ottimizzare le soste nell'infrastruttura.
- La Società sottoscrive con Felsina 1 srl, società controllata da XGroup spa, il contratto di costituzione del diritto di superficie finalizzato alla realizzazione dell'impianto fotovoltaico.
- La Società partecipa alla Fiera Intermodal Europe 10 Amsterdam insieme all'Interporto campano di Nola ed al Porto di Napoli, per promuovere la connessione Sud-Nord con rilancio dei traffici verso l'Europa.
- L'Interporto di Bologna relaziona al seminario "The Italian Freight Villages: strategical locations for investments", promosso da Invitalia a Monaco di Baviera, per la promozione del nodo emiliano-romagnolo.
- L'Interporto di Bologna partecipa all'incontro per la promozione del Corridoio Adriatico Baltico organizzato dalla Regione Emilia Romagna presso la sede del Parlamento Europeo.

### **Dicembre**

- La Società vende la Ribalta R3 di mq. 1.024 ad operatore insediato presso l'Interporto di Bologna.
- La Società sottoscrive con importante operatore della logistica una promessa di compravendita relativa alla vendita di mq. 29.506 di terreno stabilizzato per la realizzazione del magazzino 11.3, di circa 15.500 mq. e del magazzino 11.2, di circa 6.975 mq., con la previsione di un'opzione di acquisto di ulteriori mq. 18.415 di terreno per la realizzazione del magazzino 11.4 di circa 15.500 mq..

## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA

	2010	2009 (Euro/migliaia)	Variazioni
<b>GESTIONE IMMOBILIARE E SERVIZI CONNESSI</b>			
Ricavi	<u>26.555</u>	<u>5.930</u>	<u>20.625</u>
Costi operativi della gestione immobiliare:	(7.398)	(5.093)	(2.305)
Variazioni opere in corso	(15.298)	1.753	(17.051)
Meno: costi capitalizzati sulle opere in corso	<u>268</u>	<u>192</u>	<u>76</u>
Totale costi operativi della gestione immobiliare:	<u>(22.428)</u>	<u>(3.148)</u>	<u>(19.280)</u>
<b>Utile della gestione immobiliare e servizi</b>	<b>4.127</b>	<b>2.782</b>	<b>1.345</b>
<b>GESTIONE AGRICOLA</b>			
Ricavi	33	119	(86)
Costi operativi della gestione agricola:	<u>(26)</u>	<u>(103)</u>	<u>77</u>
<b>Utile (perdita) dell'attività agricola</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>(9)</b>
<b>UTILE operativo complessivo</b>	<b>4.134</b>	<b>2.798</b>	<b>1.336</b>
Oneri e proventi finanziari e diversi	(4.688)	(3.569)	(1.119)
			0
Meno: interessi capitalizzati sulle opere in corso	<u>1.232</u>	<u>1.274</u>	<u>(42)</u>
totale Oneri finanziari	<u>(3.456)</u>	<u>(2.295)</u>	<u>(1.161)</u>
UTILE PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	678	503	175
Imposte e tasse d'esercizio	<u>(539)</u>	<u>(345)</u>	<u>(194)</u>
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>139</b>	<b>158</b>	<b>(19)</b>

I ricavi della gestione immobiliare si incrementano di € 20.625.000 circa, per effetto della vendita del magazzino 10.3, nonché della vendita di un terreno di mq. 23.128, sul quale un investitore privato realizzerà il magazzino 10.4A di mq. 19.842 circa e della vendita di una porzione della Ribalta Doganale.

I costi di produzione si incrementano di € 19.280.000 circa, per effetto principalmente della diminuzione delle opere in corso afferenti le realizzazioni vendute nell'esercizio.

Il risultato operativo della gestione immobiliare chiude con un utile di € 4.127.000 circa, con un incremento di € 1.345.000 circa, rispetto al 2009.

Gli oneri e proventi finanziari diversi si attestano a € 3.456.000 circa, con un incremento di € 1.161.000 circa.

L'utile netto si attesta in € 139.000 circa dopo aver effettuato ammortamenti per € 4.735.485 e imposte per € 538.909.

	2010	2009 (Euro/migliaia)	Variazioni
<b><u>ATTIVITA'</u></b>			
<b>ATTIVITA' A BREVE</b>	<u>8.136</u>	<u>9.722</u>	<u>(1.586)</u>
Opere in corso	<u>41.317</u>	<u>55.020</u>	<u>(13.703)</u>
<b>ATTIVITA' IMMOBILIZZATE</b>	77.743	76.313	1.430
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<u><b>127.196</b></u>	<u><b>141.055</b></u>	<u><b>(13.859)</b></u>
<b><u>PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO</u></b>			
<b>PASSIVITA' A BREVE</b>	<u>38.492</u>	<u>61.094</u>	<u>(22.602)</u>
<b>PASSIVITA' MEDIO E LUNGO TERMINE</b>	<u>63.833</u>	<u>55.229</u>	<u>8.604</u>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>102.325</b>	<b>116.323</b>	<b>(13.998)</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<u>24.871</u>	<u>24.732</u>	<u>139</u>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>	<u><b>127.196</b></u>	<u><b>141.055</b></u>	<u><b>(13.859)</b></u>

Le attività immobilizzate hanno un incremento netto di € 1.430.000 circa, per effetto delle realizzazioni della nuova viabilità di accesso e del II Posto di controllo per complessivi € 3.537.430, di altre immobilizzazioni per € 2.526.000 circa, nonché dalla riduzione per effetto della contabilizzazione degli ammortamenti 2010 per complessivi € 4.633.164.

La posizione finanziaria a medio – lungo termine si incrementa di € 8.504.000 circa, per effetto della sottoscrizione di nuovi mutui di complessivi € 14.000.000 al netto delle rate pagate nell'esercizio.

Le passività a breve si decrementano di € 22.502.000, in parte per il trasferimento a medio lungo termine dei debiti finanziari a breve, nonché per il cash flow generato dall'attività immobiliare.

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.

	2010	2009
<b>Risultato Netto</b> -----		
<b>Patrimonio Netto (al netto del risultato d'esercizio)</b>	0,56%	0,64%

**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.

	2010	2009
<b>Risultato Operativo</b> -----		
<b>Capitale Investito</b>	3,03%	1,77%

**ROS (Return On Sale)**

E' il rapporto tra il Risultato Operativo e il fatturato.

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

	2010	2009
<b>Risultato Operativo</b> -----		
<b>Ricavi Operativi</b>	14,28%	38,97%

**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.

	2010	2009
<b>Debiti Finanziari</b> -----		
<b>Patrimonio Netto</b>	2,80	2,54

**Margine di Struttura Primario (Copertura delle immobilizzazioni)**

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

**Patrimonio Netto – Attività Immobilizzate**  
€ -52.872.000

**Indice di Struttura Primario (Copertura delle immobilizzazioni)**

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

	2010	2009
<b>Patrimonio Netto</b> -----		
<b>Attività Immobilizzate</b>	31,99%	32,42%

**Margine di Struttura Secondario (Copertura delle Immobilizzazioni)**

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

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

**Patrimonio Netto + Passività Consolidate – Attività Immobilizzate – Opere In corso**  
€ -30.356.000

**Indice di Struttura Secondario (Copertura delle immobilizzazioni)**

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

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

	2010	2009
<b>Patrimonio Netto + Passività Consolidate</b>		
-----	74,50%	60,88%
<b>Attività Immobilizzate+Opere in corso</b>		

#### **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.

	2010	2009
<b>MOL</b>		
-----	1,22	1,04
<b>Oneri Finanziari</b>		

#### **INDICATORI DI LIQUIDITA'**

##### **Indice di Elasticità dell'Attivo**

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

	2010	2009
<b>Attività Correnti</b>		
-----	1,30	1,10
<b>Passività Correnti</b>		

##### **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.

	2010	2009
<b>Attività Correnti – Rimanenze Finali</b>		
-----	0,21	0,16
<b>Passività Correnti</b>		

Di seguito vengono analizzati alcuni indicatori di risultato non finanziari scelti tra quelli ritenuti più significativi in relazione alla situazione della Società:

#### **INDICATORI DI PRODUTTIVITA'**

##### **Costo Lavoro su Ricavi**

Misura l'incidenza del costo lavoro sui ricavi delle vendite.

Permette di valutare quanta parte dei ricavi è assorbita dal costo lavoro

	2010	2009
<b>Costo Lavoro</b>		
-----	5,35%	19,84%
<b>Ricavi delle vendite</b>		

##### **Valore aggiunto Operativo per Dipendente**

Misura il valore aggiunto per dipendente.

Permette di valutare la produttività dell'azienda sulla base del valore aggiunto pro-capite.

	2010	2009
<b>Valore Aggiunto</b>		
-----	1.403.878	1.778.197
<b>n. medio dei Dipendenti</b>		

#### **RISORSE UMANE**

L'organico al 31 dicembre 2010 risulta di 17 unità. L'Interporto Bologna s.p.a. adotta un modello organizzativo snello e flessibile, al fine di conseguire gli obiettivi aziendali e favorire la comunicazione informale fra i diversi settori. La Società 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 è stata caratterizzata da stabilità e continuità con l'esercizio precedente.

## **RESPONSABILITA' SOCIALE: SINTESI FRA SVILUPPO E RISPETTO**

La responsabilità sociale di Interporto Bologna s.p.a. 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 la Società 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 della Società in ambito ambientale e sociale sono riportati nel Bilancio Sociale sul sito [www.bo.interporto.it/gruppoSociale.php](http://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 al fabbisogno di mezzi finanziari**

Il futuro andamento della Società dipenderà dalla capacità della stessa Società di far fronte ai fabbisogni derivanti dagli investimenti previsti nel piano triennale, attraverso i flussi derivanti dalla gestione operativa, la liquidità attualmente disponibile, il rinnovo o il rifinanziamento dei prestiti bancari e l'eventuale ricorso ad altre fonti di finanziamento.

Per quanto la Società abbia messo in atto tutte le misure necessarie a sostenere il proprio capitale circolante e la propria liquidità, una eventuale contrazione del volume delle vendite e prestazioni potrebbe avere un impatto negativo sulla capacità delle attività operative della Società di generare cassa. La Società potrebbe pertanto trovarsi nelle condizioni di dover ricorrere a ulteriori finanziamenti e rifinanziamenti del debito esistente, anche in presenza di condizioni di mercato non favorevoli, con una generale riduzione delle fonti di finanziamento disponibili e costi più elevati.

L'eventuale difficoltà nel reperire tali finanziamenti potrebbe determinare un impatto negativo sulle prospettive e sull'attività della Società, nonché sui suoi risultati economici e sulla situazione finanziaria.

### **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.

La Società utilizza varie forme di finanziamento, finalizzate alla copertura dei fabbisogni delle proprie attività.

Variazioni di livelli dei tassi di interesse possono portare incrementi o riduzione del costo dei finanziamenti.

Coerentemente con le proprie politiche di gestione del rischio, la Società cerca di fare fronte ai rischi relativi alla oscillazione dei tassi di interesse, attraverso il ricorso a strumenti finanziari di copertura dei finanziamenti a medio-lungo termine e di leasing.

Nonostante tali operazioni di copertura finanziaria che, come meglio evidenziato nella nota integrativa a corredo del bilancio, non costituiscono rischio finanziario, ulteriori repentine fluttuazioni in aumento dei tassi di interesse potrebbero avere, per la parte di finanziamenti a breve “non coperti”, effetti negativi sui risultati economici e finanziari della Società.

### **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 intermodale**

Come in precedenza detto, il 2010 è stato caratterizzato da una piccola ripresa della produzione industriale, nonché del commercio internazionale, che ha registrato una dinamica positiva con relative conseguenze sulla domanda di trasporto ferroviario e con un incremento medio di poco inferiore al 5% rispetto al 2009.

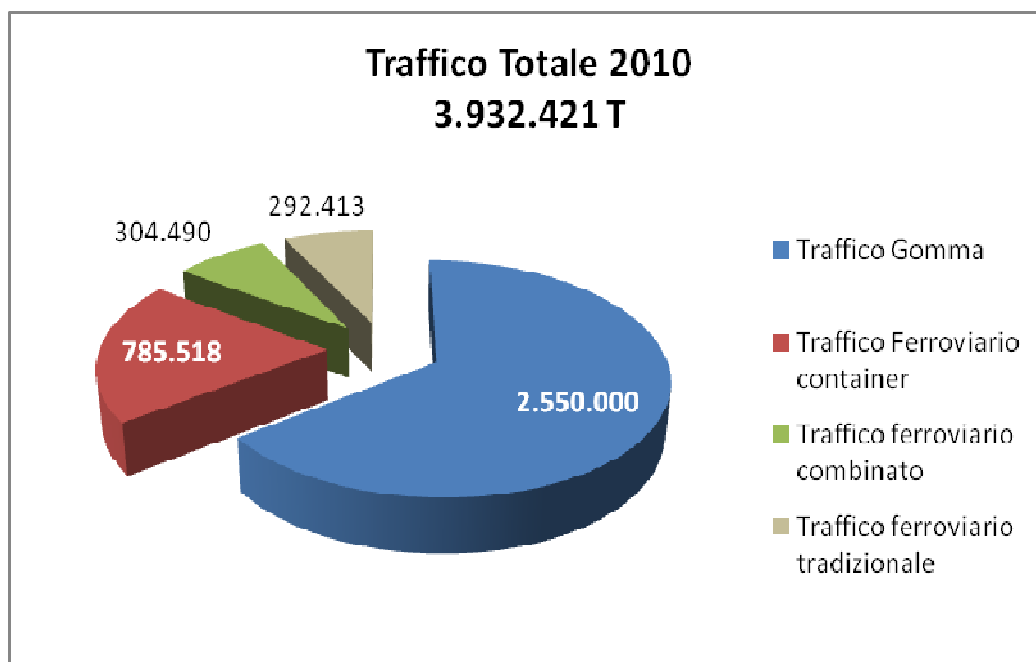
Il tutto è avvenuto all'interno di un cambiamento nella strutture aziendali del Gruppo FS e nella diversa organizzazione logista dei servizi offerti :

- Terminali Italia ha iniziata la sua gestione dei Terminal Container Pubblici;
- Trenitalia si è ritirata definitivamente ad operare al Fascio Base della stazione;
- si sono abilitate a lavorare su Bologna Interporto ben 11 Imprese Ferroviarie ed attualmente 8 operano con regolarità.

Pur in un mercato incerto, nell'esercizio 2010 sono state movimentate nell'impianto interportuale di Bologna 3.932.421 tonnellate circa di merci, contro le 3.600.000 tonnellate dello scorso esercizio. Le merci movimentate dalle 103 imprese insediate nell'impianto sono state stimate in circa 2.550.000 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 1.382.421 tonnellate circa.

Detto risultato è stato ottenuto anche grazie al mantenimento delle attività promosse dalla Società ed effettuate dalla controllata Gestione Servizi Interporto s.r.l., con particolare riferimento al trasporto di materiale litoide.

Nell'esercizio le relazioni di traffico da e per l'Interporto di Bologna hanno raggiunto i 4.085 treni contro i 3.453 treni dell'esercizio 2009 con un incremento del 18,3%.



### **Attività immobiliare**

Nell'esercizio trascorso, pur in presenza di un contesto economico ancora incerto, si è registrata una richiesta di magazzini, ma con una tendenza verso immobili di grandi dimensioni per attività di logistica.

L'obiettivo della Interporto Bologna s.p.a. di sviluppo dell'intermodalità, attraverso la concentrazione dei flussi di merci e la non dispersione indistinta nelle aree produttive, prosegue attraverso l'attività immobiliare e l'offerta di servizi di elevata qualità, in grado di soddisfare le varie esigenze della clientela.

Tale obiettivo viene inoltre perseguito con particolare attenzione al rispetto dell'ambiente, alla sicurezza del trasporto delle merci, nonché, nel migliorare la competitività delle aziende insediate nel territorio bolognese tramite la messa a disposizione di un efficiente network logistico.

Nel corso dell'esercizio la Società ha stipulato, con un importante operatore della logistica, una promessa di compravendita di terreno sul quale verrà realizzato un magazzino costituito da una porzione di 6.975 mq. circa con vocazione trasportistica e di 15.500 mq. circa adibiti a logistica, con un'opzione per un secondo intervento per la realizzazione di ulteriori 15.500 mq. circa.

### **GLI INVESTIMENTI E LE REALIZZAZIONI**

Nel corso dell'esercizio è stato consegnato ad un'importante azienda del settore della ristorazione il magazzino 10.3 di 22.913 mq. circa.

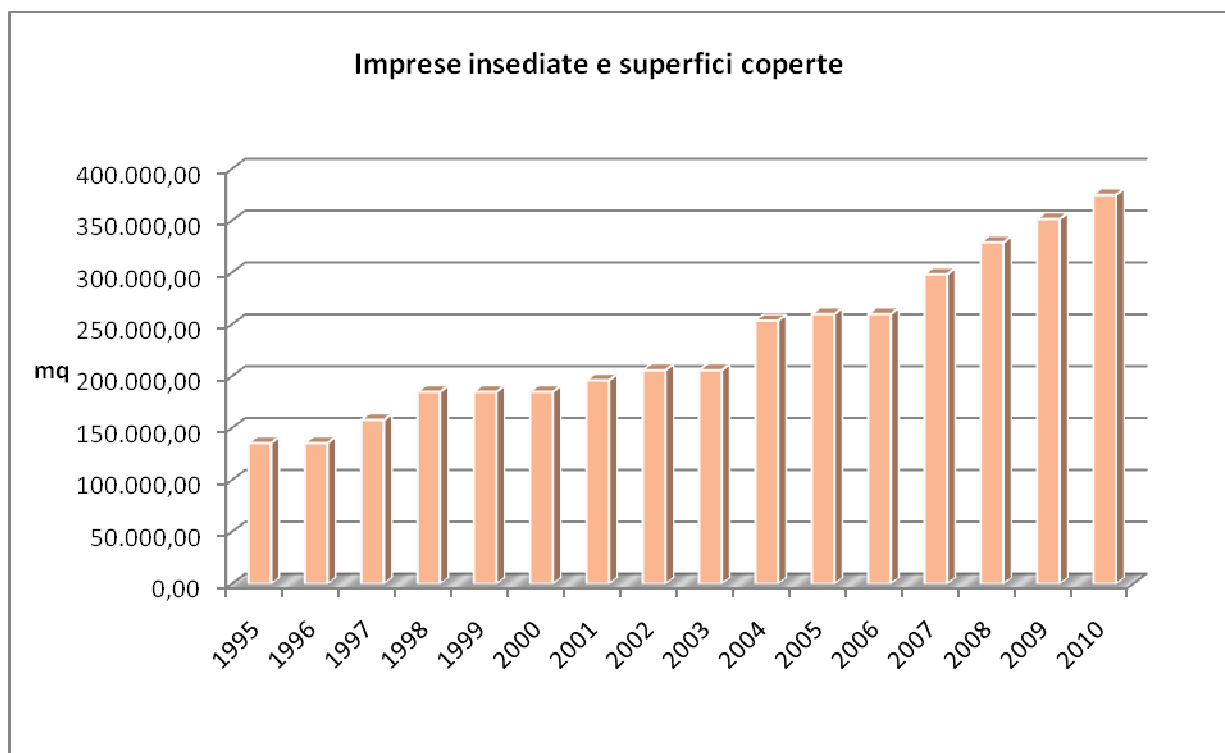
Per quanto riguarda le attività realizzative di terzi, nel corso dell'esercizio si è conclusa la vendita di porzione di terreno facente parte del II PPE, sul quale un'importante società di sviluppo immobiliare realizzerà, nel corso del 2011/2012, un magazzino destinato alla logistica alimentare di complessivi 26.249 mq. circa.

Il complesso degli investimenti già realizzati, o comunque già attivati, corrisponde al 92% delle superfici del Primo Piano Particolareggiato di Esecuzione, nonché al 67% 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 326 milioni di Euro.

Con gli acquisti di terreni avvenuti nel 2007 e nel 2008 rimangono ancora da perfezionare i contratti di acquisto per complessivi 36 ettari circa che completeranno la dimensione territoriale ad oggi prevista per l'Interporto di Bologna di 411 ettari circa.

Le fonti di finanziamento di tali investimenti sono:

	€	milioni
- Interporto Bologna s.p.a. (I e II PPE) al netto di tutte le vendite e del contributo regionale di € 1,8 milioni erogato per il Centro Doganale, per	€	25,6
- Acquirenti del I PPE, al netto del contributo regionale di € 4.1 milioni, per	“	18,1
- Regione Emilia-Romagna, per	“	6,2
- Stato ex L. Finanziaria 1988, per	“	1,0
- Ferrovie dello Stato s.p.a., ora R.F.I. s.p.a., per	“	46,5
- Altri acquirenti del I e II PPE, per	“	135,0
- Ministero dei Trasporti ex L. 240/90, per	“	30,0
- Interporto Bologna s.p.a. completamento opere ex L. 240/90, per	“	11,7
- Simib s.r.l., per	“	21,2
- Interporto Bologna s.p.a. per acquisizione terreni ricadenti nel II e III PPE, per	“	27,3
- Gestione Servizi Interporto s.r.l., per	“	2,6
- ENI s.p.a., per	“	0,8



## RAPPORTI CON SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE

### **Attività di Direzione e Coordinamento**

La Interporto Bologna s.p.a. non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di società o enti e definisce in piena autonomia i propri indirizzi strategici generali ed operativi. Ai sensi dell'art. 2497 bis del codice civile, le società controllate direttamente hanno individuato Interporto Bologna s.p.a. quale soggetto che esercita l'attività di direzione e coordinamento. Tale attività consiste nell'indicazione degli indirizzi strategici generali ed operativi di Gruppo e si concretizza nella definizione ed adeguamento del sistema al controllo interno del modello di *governance* degli assetti societari e nell'elaborazione delle politiche generali di gestione delle risorse umane e finanziarie, di approvvigionamento dei fattori produttivi e di marketing e comunicazione.

Quanto sopra consente alle società controllate, che rimangono pienamente depositarie della propria autonomia gestionale ed operativa, di realizzare economie di scala avvalendosi di professionalità e prestazioni specialistiche con crescenti livelli qualitativi e di concentrare le proprie risorse nella gestione del *core business*.

### **Gestione Servizi Interporto s.r.l.**

Come è noto, la Società è la controllante della Gestione Servizi Interporto s.r.l. il cui capitale Sociale di € 1.530.000,00 è posseduto dall'Interporto Bologna s.p.a. per il 90% corrispondente ad € 1.377.000,00.

Detta partecipazione ha una particolare valenza per lo sviluppo delle attività gestionali e delle attività interportuali, con riferimento alle attività intermodali dell'Interporto di Bologna e del territorio regionale.

Le strategie e lo sviluppo di nuove attività promosse dal Consiglio di Amministrazione della Società hanno consentito a Gestione Servizi Interporto s.r.l. di aumentare in modo consistente il proprio volume di affari in coerenza con gli indirizzi affidati.

In relazione all'obiettivo di promuovere il trasporto ferroviario ricorrendo all'intermodalità, la Gestione Servizi Interporto s.r.l. svolge attività di manovra presso i tre terminal di Bologna Interporto.

Relativamente a tale servizio nel corso del 2010 sono stati movimentati n. 29.724 carri in arrivo contro i n. 28.407 carri del 2009, con un incremento del 4,5% circa. Tale risultato è stato raggiunto mantenendo la qualità del servizio verso il committente, Rete Ferroviaria Italiana, con effetti positivi per le aziende che si avvalgono dei servizi offerti dai terminal ferroviari.

E' auspicabile che il riassetto del settore terminalistico intermodale compiuto dal Gruppo Ferrovie dello Stato possa rendere ancora più efficiente il servizio a condizioni maggiormente competitive; sarà pertanto necessario poter contare sulla piena integrazione dei servizi delle manovre ferroviarie con il servizio di handling, oggi gestito da Terminali Italia s.r.l..

La Gestione Servizi Interporto s.r.l. effettua inoltre servizio di trasporto ferroviario e di commercializzazione di materiale litoide, proveniente da altre regioni, utilizzato 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 ai servizi illustrati, il 2010 ha visto i seguenti volumi di traffico:

- Trasporto di materiale litoide: n. 128 treni per un trasporto di 102.000 tonnellate circa di materiale litoide, contro n. 146 treni per un trasporto di 149.781 tonnellate circa di materiale litoide del 2009.

Sempre con l'obiettivo della promozione dei servizi intermodali, la Gestione Servizi Interporto s.r.l., continua la gestione dell'attività di handling presso il Terminal di Modena Scalo per conto di una società specializzata del Gruppo Ferrovie dello Stato, peraltro già società di riferimento delle altre analoghe iniziative inerenti i servizi di terminalizzazione.

Tale attività, prevista per il triennio maggio 2006 - maggio 2009 e prorogata fino al 31.12.2011, riveste un'importanza strategica in quanto consente 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 2010 sono stati di 32.273 UTI contro i 30.841 UTI del 2009, con un incremento del 4,6%. La presenza a Modena, oltre a collocarsi in una delle più dinamiche ed importanti aree produttive della nostra Regione, dove sono insediate imprese che ben si prestano all'uso dell'intermodalità, è per l'Interporto di Bologna un'importante occasione di sinergia territoriale, che rafforza la funzione già esercitata sull'area regionale con nuove possibili relazioni ferroviarie da sviluppare in futuro; tale presenza rivestirà una ulteriore rilevanza strategica di sviluppo con l'attivazione dei futuri impianti intermodali che saranno realizzati presso tale area produttiva.

Nell'ambito della riorganizzazione messa in atto dal Gruppo Ferrovie dello Stato, la Società ha identificato le azioni al fine di ottimizzare gli impegni di capitale, ridurre i rischi e raggiungere una gestione unitaria dei terminali intermodali più significativi già esistenti e di futura attivazione sul territorio regionale.

La Gestione Servizi Interporto s.r.l. ha continuato ad operare sul mercato in modo da attrarre nuove correnti di traffico anche attraverso nuovi servizi di corollario al trasporto ferroviario: in particolare, a partire dal secondo semestre 2010, la società ha avviato tutte le attività necessarie alla costituzione di un servizio di manutenzione carri ferroviari. Tale attività è iniziata nel corso del mese di gennaio 2011 con l'attivazione, presso il terminal di Interporto, di un'officina di manutenzione carri che farà riferimento in particolare ai proprietari di carri AAE e Touax e agli MTO Italcontainer, Sogemar, ISC e GTS.

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 2011, di poter incrementare il traffico del terminal di Interporto di oltre il 20%.

Infine la Gestione Servizi Interporto s.r.l. si è continuata ad occupare anche nel corso del 2010 della:

- gestione della stazione rifornimento carburanti i cui impianti sono di proprietà di ENI s.p.a. con riscatto nell'anno 2011;
- affidamento dell'impianto di lavaggio auto e camion;
- affidamento del servizio di ristorazione.

In merito a dette attività si precisa che tutte le transazioni intervenute nell'esercizio sono state funzionali all'attività della Gestione Servizi Interporto s.r.l. e realizzate a condizioni di mercato.

### **Servizi Real Estate s.r.l.**

La Società è Socio Unico della Servizi Real Estate s.r.l., società costituita il 18.07.2005, avente Capitale Sociale di € 10.000,00.

Detta società, è stata costituita a seguito dell'applicazione dei nuovi indirizzi programmatici dell'Interporto Bologna s.p.a., che prevedono una separata gestione dell'attività immobiliare rispetto al ruolo istituzionale.

La Servizi Real Estate s.r.l. ha per oggetto la progettazione e l'espletamento di tutti i servizi tecnici inerenti la costruzione 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, burocratico-amministrativo legato ai terreni e/o agli edifici da realizzare.

Nel corso dell'esercizio la società ha ultimato i lavori di realizzazione del Magazzino 10.3.

## **AZIONI PROPRIE**

Come riportato nella nota integrativa la Società al 31 dicembre 2010 possedeva direttamente azioni proprie in portafoglio nel numero di 673 per un corrispondente valore nominale di € 493.626.

## **ALTRE PARTECIPAZIONI**

Come riportato più esaurientemente nella nota integrativa, la Società partecipa al capitale di:

- **NORD EST TERMINAL s.p.a. di Padova, in liquidazione.**  
La società, posseduta per il 51% da RFI – Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., il 19% da Interporto di Padova s.p.a., il 15% ciascuno da Interporto Bologna s.p.a. e ZAI Interporto Quadrante Europa di Verona, ha avuto per oggetto:

- la realizzazione, gestione ed esercizio di terminal per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi ed aerei;
- la promozione, l'organizzazione e la vendita di trasporti intermodali anche mediante l'esercizio diretto d'impresa di trasporto ferroviario o stradale;
- l'acquisto, la vendita, il noleggio, il deposito, la costruzione, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature per i trasporti intermodali.

A seguito della riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, R.F.I. ha avviato una nuova configurazione organizzativa che vede l'integrazione dei servizi, affidando a Terminali Italia s.r.l. la gestione unica dei servizi integrati all'interno della rete dei terminali reputati strategici. Ne consegue che la Nord Est Terminal s.p.a. ha raggiunto il proprio obiettivo e quindi i soci hanno provveduto in data 3.8.2009 alla messa in liquidazione della società.

Detta società svolgeva attività di gestione dell'handling dei 4 terminali di Bologna, Brescia, Padova e Verona Porta Nuova e, a partire dall'esercizio 2007, del terminal dell'Interporto di Parma e Livorno Guasticce.

- **CEMAT s.p.a. (Combined European Management and Transportation s.p.a.) di Milano.**

La società ha per oggetto:

- la promozione, l'organizzazione e la vendita in traffico interno ed internazionale, in ambito terrestre e marittimo di trasporti combinati di container, semirimorchi, casse mobili e autoveicoli per trasporto merci, anche mediante l'esercizio diretto di impresa di trasporto ferroviario e/o stradale, nonché l'attività di spedizioniere e autotrasporto merci per conto terzi;

- la realizzazione, la gestione e l'esercizio dei terminal e dei centri attrezzati per i trasporti intermodali;
  - la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali, anche per conto terzi.
- Ce.P.I.M. s.p.a. (Centro Padano Interscambio Merci s.p.a.) di Parma.  
La Società ha per oggetto la realizzazione dell'Interporto di Parma e lo sviluppo delle attività logistiche ad esso connesse.
  - IMOLASCALO s.p.a. di Imola (Bologna). La società, non ancora operativa, dovrà procedere alla realizzazione del nuovo scalo merci di Imola.  
La Società, costituita al fine di rilanciare il traffico dell'area imolese, ha per oggetto, oltre alla realizzazione del nuovo scalo ferroviario, anche l'attività diretta ed indiretta di trasporto, magazzinaggio e logistica che, come noto, sarà affidata all'Interporto Bologna s.p.a..  
E' ormai prossimo l'avvio dei lavori per la realizzazione dello scalo per il quale la Società sta offrendo tutta la collaborazione tecnica necessaria, nella consapevolezza che la sinergia territoriale è condizione indispensabile per il successo dell'iniziativa.
  - UIRNet s.p.a. di Roma.  
La UIRNet s.p.a., società degli Interporti, è stata costituita in data 9 settembre 2005 ai sensi del Decreto Ministeriale n° 18T del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emanato in data 20 giugno 2005 e registrato alla Corte dei Conti in data 22 luglio 2005 ed in relazione alla successiva Circolare Ministeriale interpretativa del 4 agosto 2005 dello stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.  
La UIRNet s.p.a. è una società di scopo il cui compito è quello di presentare prima ed assicurare poi, il coordinato sviluppo e l'attuazione del progetto "e logistic" finanziato ai sensi del comma 456 della Legge 30 dicembre 2004 n. 311.  
Il progetto muove dal fabbisogno sempre più permeante di passare da una "logistica diffusa" ad una "logistica di sistema".  
Focus del progetto è la realizzazione di una piattaforma informatica localizzata, aperta e modulare, in grado di integrare fornitori di servizi e contenuti orientati alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci.  
Inoltre, la società è stata individuata come soggetto attuatore per predisporre uno studio sulla sicurezza negli Interporti di primo livello, finanziato con un contributo pari ad € 15,2 milioni (previsto dalla Legge Finanziaria 2007).  
Nel corso del 2010, a seguito dell'individuazione del raggruppamento temporaneo di imprese formato da Elsag Datamat S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A. e Telecom S.p.A., quale soggetto attuatore del sistema di *Security* presso le strutture logistiche interportuali di primo livello, sono proseguiti i lavori per la realizzazione del progetto che avrà come data di ultimazione il 2011.
  - INLOG s.p.a.  
La Società è stata costituita il 30 giugno 2006 ed i soci fondatori sono il "Consorzio per la zona agricola industriale di Verona", l'"Interporto Rivalta Scrivia s.p.a.", l'"Interporto di Padova s.p.a.", l'"Interporto Marche s.p.a." e l'"Interporto Bologna s.p.a."; partecipano inoltre al capitale sociale il "Centro Padano Interscambio Merci s.p.a." di Parma e l'Interporto Toscano "Amerigo Vespucci s.p.a." di Livorno.



La società ha come obiettivo la realizzazione di un distretto industriale/logistico italiano in Cina, costituito da immobili di produzione industriale e magazzini di logistica al fine di:

- offrire al sistema italiano delle medie imprese l'opportunità di produrre e distribuire i loro prodotti nell'ambito del mercato cinese e di quello asiatico;
- offrire servizi di assistenza logistica alle imprese industriali insediate;
- migliorare e facilitare l'accessibilità al mercato cinese ad altre imprese italiane interessate allo stesso;
- convogliare gli investimenti delle imprese italiane interessate al mercato cinese, verso l'area di Tianjin, sviluppando la collaborazione delle Autorità cinesi ed italiane;
- ottenere la collaborazione delle Autorità cinesi al fine di ricevere, per la concretizzazione del progetto, assistenza nella ricerca, selezione e formazione del personale, in ambito legale, fiscale e contrattuale, nella progettazione e realizzazione degli insediamenti industriali/logistici e nella ricerca di collaborazioni logistiche.

Come noto, alla costituzione della società si è pervenuti dopo una serie di contatti con le Autorità cinesi che hanno rafforzato la volontà dei singoli Interporti di costituire un'apposita società, identificando successivamente l'area di Tianjin come la migliore localizzazione. Con la sottoscrizione del Memorandum of Understanding (MOU) fra Inlog s.p.a. e Tianjin Airport Industrial Park (TAIP) sono stati perfezionati gli accordi per l'insediamento nella zona industriale di Tianjin.

Nel corso dell'esercizio 2010 la società non ha svolto alcuna attività istituzionale e i soci stanno valutando la possibilità di dichiarare lo stato di liquidazione volontaria.

Le altre partecipazioni in iniziative non imprenditoriali riguardano:

- UNIONTRASPORTI soc. cons. a r.l. di Roma.  
La società è nata dalla fusione del Consorzio Uniontrasporti con Uniontrasporti Service s.r.l., avvenuta in data 26.07.2005.  
La nuova società, costituita al fine di razionalizzare l'attività del consorzio e della società di cui sopra, ha per oggetto l'assunzione di incarichi per l'espletamento di attività di studi, ricerche, progetti di fattibilità, sperimentazione, assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa, finalizzata anche al rinnovamento tecnologico del settore dei trasporti e della logistica, delle infrastrutture destinate alla movimentazione, ricezione e trasporto di persone e merci.
- ITALMONDO SERVIZI ED EDITORIA s.r.l. di Roma.  
La società ha per oggetto l'edizione della rivista ItaliaMondo, periodici e libri, la pianificazione di convegni, la realizzazione di indagini di mercato, stages e corsi di formazione sui temi del trasporto, della logistica, ecc..  
Detta partecipazione rientra nei programmi di promozione dell'immagine e delle attività dell'Interporto di Bologna ed è finalizzata a divulgare la conoscenza sui temi della logistica e dell'intermodalità.
- UNIONE INTERPORTI RIUNITI – U.I.R. di Roma.  
Detta associazione ha come scopo la creazione di un raccordo stabile tra Interporti e soggetti coinvolti nelle attività logistiche, affinché si consolidi e si sviluppi l'intermodalità nel trasporto e nella logistica delle merci.  
Nel corso del 2010 l'associazione ha proseguito l'attuazione del piano strategico per il quinquennio 2006-2011 che vede come riferimenti:

1. costituzione di gruppi di lavoro per l'analisi e l'approfondimento di tematiche decisive per gli interporti
2. collaborazione con INVITALIA per la promozione del sistema interportuale italiano come attrattore di investimenti
3. collaborazione attiva con altre Associazioni di categoria: Assoportì e Assologistica
4. aumento della visibilità dell'Associazione con partecipazione ad eventi fieristici e conferenze di settore internazionali
5. dialogo attivo con i principali enti di riferimento a livello nazionale e regionale
6. dialogo attivo con politici di riferimento (Camera e Senato).

### **ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**

Nell'esercizio 2010 è proseguita l'attività della Società nell'ambito delle tematiche infrastrutturali, tecnologiche ed informatiche, finanziate da programmi di ricerca nazionali ed europei, che porta sempre più l'Interporto di Bologna a partecipare a progetti internazionali inerenti il trasporto intermodale e le tecnologie telematiche al servizio del trasporto.

In particolare i progetti più significativi in cui è coinvolta la Società sono:

- **Progetto AGORA:** la Società partecipa come partner. Il progetto, di cui è coordinatore Rail Cargo Austria AG, ha come finalità quelle di migliorare la capacità di gestione dei terminal intermodali accrescendone le capacità tramite misure operative "soft" che consentano un trasporto intermodale più efficiente in tutta Europa condividendo esperienze e know-how tra i partner. Il progetto è iniziato il 01.01.2009 ed è terminato il 31.12.2010.
- **Progetto SLIMPORT – sottoprogetto SlimMove:** SLIMPORT è frutto di una costellazione di sottoprogetti ed è coordinato da Elsag Datamat. Interporto Bologna è coordinatore del sottosistema SlimMove assieme a TSF – Tele Sistemi Ferroviari. 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. Il progetto è iniziato il 01.05.2009 e terminerà dopo 36 mesi.
- **Progetto TIGER – sottoprogetto MARIPLAT:** la Società partecipa al sottoprogetto MARIPLAT insieme a Sogemar, Italcontainer, RFI e Trenitalia Cargo. L'obiettivo del progetto è quello di sfruttare al meglio il potenziale del trasporto merci sul Corridoio ferroviario Adriatico, decongestionando la linea ferroviaria tirrenica ed i porti di Gioia Tauro e Taranto, combinando il loro rispettivo traffico CTS attraverso la linea ferroviaria ionica in direzione di Bari. Il progetto è iniziato il 01.10.2009 e terminerà dopo 36 mesi.
- **Progetto CITYLOG:** il progetto è finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma FP7 ed è coordinato dal Centro Ricerche Fiat. Interporto Bologna partecipa al progetto come Third Party di Europlatform GEIE. Gli obiettivi del progetto sono la promozione dell'utilizzo di veicoli ecologici e sicuri nel trasporto delle merci per ridurre il numero di veicoli commerciali nei centri urbani, il miglioramento della mobilità e dell'impatto delle tecnologie ICT nei processi logistici per sottolineare le tematiche di sostenibilità ambientale e

sicurezza per i veicoli commerciali. Il progetto, iniziato il 01.01.2010, terminerà il 31.12.2012.

- **Progetto HINTERPORT:** il progetto è finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del progetto Marco Polo. Interporto Bologna è coordinatore del progetto a cui partecipano come partner, fra gli altri, l'Autorità Portuale di Napoli, l'Interporto di Nola, Valeciaport-Foundation, Lietuvos Gelenzinkaliai, Deutsche GVZ – Gesellschaft e Porto di Anversa. Lo scopo del progetto è quello di stabilire una rete interattiva di soggetti interessati al fine di cogliere casi di successo tra quelli dei trasporti di tutta Europa, confermare la loro applicabilità e vitalità e promuoverli attraverso attività di training e divulgazione, utilizzando metodi innovativi e strumenti ICT. Il progetto, iniziato il 15.01.2010 terminerà il 14.01.2012.

- **Progetto SCUTUM:** il progetto è finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del progetto FP7 Galileo ed è coordinato da Telespazio spa. Al progetto partecipano come partner, oltre all'Interporto Bologna spa, ENI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero francese per l'ecologia lo sviluppo sostenibile ed il mare, CEN Belgio. L'oggetto del progetto è quello di lanciare ed intraprendere il cammino per l'adozione dei servizi EGNOS nel campo dei trasporti di materiali pericolosi. 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. Il progetto, iniziato il 18.01.2010 terminerà il 17.10.2011.

- **Progetto FREIGHT4ALL:** il progetto è finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del progetto MED PROGRAM ed è coordinato dalla Regione di Creta. Al progetto partecipano come partner, oltre all'Interporto Bologna spa, AFT, Autorità Portuale di Valencia, Regione Campania, Luka Koper. Il progetto si propone di affrontare le funzionalità frammentate della catena di trasporto merci multimodale fornendo una soluzione ICT interoperabile che faciliti la collaborazione remota tra gli attori coinvolti e l'utilizzo congiunto dei sistemi e-logistics disponibili, in modo da rafforzare la coesione territoriale attraverso l'utilizzo di servizi sostenibili ed economicamente efficaci. Il progetto, iniziato l'1.06.2010 terminerà il 30.11.2012.

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Dopo un 2010 che ha visto una modesta crescita del mercato del trasporto merci, i dati dei primi mesi del 2011 evidenziano una prospettiva di crescita dell'economia mondiale rispetto ai dati consuntivati all'inizio del trimestre 2010.

Anche in Italia il principale impulso all'attività economica ha continuato a provenire dalle esportazioni a discapito di una domanda interna che continua a ridursi.

Le previsioni formulate dalla Società includono il proseguimento delle rigorose azioni di contenimento dei costi iniziate nel corso del 2009.

I programmi che facevano parte del Piano Strategico 2010-2012 restano invariati.

L'aspettativa per il 2011 è che questa contrazione si attenui, con il ripristino di un livello di investimenti normalizzato per tutti i settori.

Gli obiettivi per l'anno in corso prevedono:

- Margine operativo complessivo € 4.807.249

- Oneri finanziari € 3.257.000
- Risultato ante imposte €1.530.249

La Società si attiverà mettendo in atto tutte le risorse più che adeguate per la transizione a quello che si aspetta essere un contesto di mercato normalizzato nel corso del 2012 e negli anni successivi.

## **ALTRE INFORMAZIONI**

In osservanza al disposto contenuto nel D.Lgs 196/2003 avente per oggetto "Codice in materia di protezione dei dati personali" la Società ha predisposto il "Documento Programmatico sulla Sicurezza", approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 21.02.2006, di cui ha curato l'aggiornamento.

Il DPS si propone, tra l'altro, di individuare i rischi, definire i compiti e distribuire le responsabilità al fine di garantire un'obiettiva analisi relativa all'effettiva sicurezza del trattamento dei dati personali.

## **EVENTI SUCCESSIVI ALLA DATA DI BILANCIO**

### **Fotovoltaico sui lastrici solari interportuali**

Il 10.1.2011, a seguito dell'avveramento delle condizioni sospensive, la Società ha incassato la prima rata semestrale del corrispettivo della cessione del diritto di superficie dei lastrici solari dei magazzini di proprietà, di € 230.500.

### **Dimissioni del Direttore Generale – Nomina del nuovo Direttore Generale**

Il 15.2.2011 il Direttore Generale dott. Pietro Spirito ha comunicato al Consiglio di Amministrazione le proprie dimissioni dall'incarico per motivi personali; nella stessa seduta il Consiglio di Amministrazione ha nominato nuovo Direttore Generale della Società il dott. Zeno D'Agostino.

### **Approvazione del Bilancio Sociale 2009**

Il 15.2.2011 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il Bilancio Sociale 2009.

### **Contributi ex art. 3 Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 592 del 4.8.2010 e succ. modifiche "Ferrobonus"**

Nel mese di Marzo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato di aver ultimato la prima fase di istruttoria per l'erogazione dell'anticipo del 20% del contributo spettante alla controllata Gestione Servizi Interporto s.r.l., ex art. 3 Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 592 del 4.8.2010 e succ. modifiche "Ferrobonus", di cui beneficerà la tratta Trento Roncafort-Bologna.

### **Finanziamento fondiario**

La Società ha sottoscritto nel mese di Marzo un contratto di finanziamento fondiario con la Banca Popolare di Verona – San Geminiano e San Prospero s.p.a. di € 7 milioni.

### **Accordo con l'Autorità Portuale di Livorno.**

Nel mese di Marzo la Società ha sottoscritto con l'Autorità Portuale di Livorno un accordo di collaborazione finalizzato a promuovere l'avvio e la crescita di servizi intermodali sulla relazione Livorno, Prato, Bologna ed incrementare il traffico di container fra le due strutture. L'Accordo è finalizzato inoltre a promuovere le relazioni di traffico fra la Spagna e l'Italia, attraverso i Porti Spagnoli, Francesi ed il Porto di Livorno, con conseguenti collegamenti con l'Interporto di Bologna.

\*\*\*\*\*

Signori Soci, a conclusione della presente relazione, Vi proponiamo di approvare il bilancio al 31 dicembre 2010 che chiude con un utile netto di € 138.646 proponendo di destinarlo per € 6.932 a riserva legale e per € 131.714 a riserva straordinaria.

Si ricorda altresì, che con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato triennale del Collegio Sindacale che si ringrazia per la costante, fattiva e costruttiva collaborazione.

Gli Azionisti della Società dovranno provvedere in merito.

Bologna, 31 marzo 2011

p. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  
IL PRESIDENTE  
Alessandro Ricci