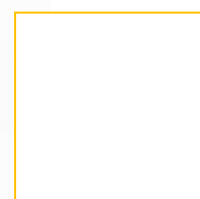


# Bilancio Sociale

2012



GRUPPO INTERPORTO BOLOGNA

## INDICE

<b>1. Premessa</b> .....	<b>3</b>
- Il 2012 in sintesi .....	4
<b>2. Il processo di miglioramento</b> .....	<b>5</b>
<b>3. L'Interporto nel 2012</b> .....	<b>9</b>
- Relazioni stabili e durature .....	9
- La struttura organizzativa .....	9
- Le società controllate e partecipate .....	12
- Altre partecipazioni in iniziative non imprenditoriali .....	13
- I risultati economici.....	13
- Attività di ricerca e sviluppo .....	13
- L'attività immobiliare: investimenti e realizzazioni .....	19
- Il trasporto ferroviario e su gomma.....	20
<i>Cenni comparativi relativi ad alcuni elementi strutturali e di traffico dei principali interporti del Nord Est</i> .....	20
- Osservatorio permanente sul trasporto camionistico nell'Interporto di Bologna.....	22
- L'attività ferroviaria ed intermodale.....	23
- Le relazioni di traffico ferroviario .....	24
- Il beneficio ambientale derivante dall'attività ferroviaria ed intermodale.....	26
<b>4. L'Interporto e l'ambiente</b> .....	<b>29</b>
- La Politica ambientale di Interporto Bologna SpA.....	29
- Attività ambientali 2012 .....	29
<i>Il fotovoltaico</i> .....	29
<i>Il beneficio ambientale derivante dal fotovoltaico</i> .....	30
<b>5. Valorizzazione del territorio e impegni verso le comunità locali</b> .....	<b>32</b>
- Investimenti nel nuovo posto di controllo degli accessi e nella barriere antirumore.....	32
- Sicurezza .....	33
- Miglioramento antisismico degli immobili interportuali .....	34
- Il progetto Van Sharing .....	34
<b>6. Obiettivi di miglioramento</b> .....	<b>36</b>
- Rispetto e valorizzazione del territorio e delle comunità locali .....	36
- Rispetto e valorizzazione della comunità interportuale .....	36
- Impegno per l'ambiente .....	37
<b>7. Glossario</b> .....	<b>38</b>
- Terminology on Combined Transport.....	38

## INDICE TABELLE

Tabella 1	Ripartizione del valore aggiunto (dati in Euro/000) .....	13
Tabella 2	Raffronto di alcuni dati di traffico ferroviario degli interporti di Bologna, Verona e Padova (dati riferiti al 2011) .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
Tabella 3	Raffronto del traffico intermodale dei principali interporti del nord Italia .....	21
Tabella 4	Numero di treni.....	25
Tabella 5	Andamento delle merci movimentate.....	25
Tabella 6	Treni di materiale litoide.....	26
Tabella 7	Numero di carri movimentati .....	26
Tabella 8	Confronto tra le due metodologie più diffuse per il calcolo dei costi esterni del trasporto .....	27
Tabella 9	Produzione di energia da fotovoltaico (KWh/anno) in termini equivalenti al consumo per famiglia .....	30
Tabella 10	Riduzione delle emissioni di CO2 (Ton./anno).....	30
Tabella 11	Risparmio di costi esterni da fotovoltaico .....	30

## INDICE INDICATORI

Indicatore 1	Suddivisione dei clienti (riferimento al 31/12/2012).....	9
Indicatore 2	Anni di permanenza dei Clienti all'interno dell'Interporto (riferimento al 31/12/2012).....	9
Indicatore 3	Provenienza geografica dei Fornitori qualificati (riferimento al 31/12/2012) .....	9
Indicatore 4	Durata della relazione di fornitura (riferimento al 31/12/2012).....	9
Indicatore 5	Personale per fascia di età .....	10
Indicatore 6	Personale per anzianità aziendale .....	10
Indicatore 7	Personale per titolo di studio.....	11
Indicatore 8	Composizione del personale per tipologia di contratto .....	11
Indicatore 9	Ripartizione per livello .....	11
Indicatore 10	Infortuni sul lavoro .....	11
Indicatore 11	Ore totali di formazione (di cui specifiche sulla responsabilità sociale d'impresa) ...	12
Indicatore 12	Indicatori economici più significativi per l'attività svolta (dati in Euro).....	13

## INDICE FIGURE

Figura 1	Trasporto Merci per modalità (Ton/1.000).....	5
Figura 2	Incidenza merci movimentate per gomma e per ferro .....	6
Figura 3	N° treni e n° treni materiale litoide .....	6
Figura 4	Trend percentuale del n° treni e del n° treni di mat. litoide .....	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 .....	10
----------	---	----

## 1. Premessa

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

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

Il perimetro di rendicontazione del bilancio sociale 2012 è circoscritto alla capogruppo, Interporto Bologna S.p.A. ed alle sue controllate, Gestione Servizi Interporto S.r.l., Servizi Real Estate S.r.l. e Consorzio IB Innovation (costituito nel corso del 2012).

I dati contenuti nel documento si riferiscono all'anno 2012. Per la maggior parte delle informazioni riportate in tabella o in grafico, sono stati forniti dati comparativi relativi al periodo 2009- 2012, 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 2012, la scelta è stata motivata dalla scarsa significatività delle variazioni manifestatesi o dalla mancanza del dato per gli esercizi/anni precedenti.

Il documento è composto dalle seguenti sezioni:

1. Il processo di miglioramento;
2. L'Interporto nel 2012;
3. L'Interporto e l'ambiente;
4. Valorizzazione del territorio e impegni verso le comunità locali;
5. Gli obiettivi di miglioramento.

3

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;
- ❑ [www.energymanager.net](http://www.energymanager.net)
- ❑ European Freight Leaders;
- ❑ Federtrasporto;
- ❑ INFRAS/IWW;
- ❑ Università di Roma Tor Vergata;

- ❑ *UIR (Unione Interporti Riuniti);*
- ❑ *Università di Bologna – Dipartimento di Scienze Statistiche;*
- ❑ *www.interportopd.it;*
- ❑ *Ministero dell’Ambiente;*
- ❑ *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*
- ❑ *Mondo Trasporto;*
- ❑ *www.quadranteeuropa.it;*
- ❑ *www.rfi.it.*

## **Il 2012 in sintesi**

Nel 2012, quarantunesimo anno di vita di Interporto Bologna SpA, malgrado una situazione di generale incertezza del mercato, sono state movimentate 9.177.300 tonnellate di merci (dato complessivo di merci trasportate su ferro e su gomma) rispetto a 7.219.130 tonnellate del 2011.

Le merci trasportate su strada nel 2012 sono state 7.527.300 tonnellate contro 5.203.130 tonnellate dell’anno precedente, con un incremento pari a circa il 45%.

I due terminal intermodali di proprietà di RFI ed il terminal rinfuse gestito da un importante operatore locale, hanno movimentato 1.650.000 tonnellate rispetto a 2.016.000 tonnellate del 2011, con un decremento di circa il 18%.

Il gruppo Interporto ha attivato le strategie e le azioni finalizzate a conservare le attività realizzate sino ad oggi.

La Società si è impegnata nel consolidamento delle attività effettuate negli anni precedenti: sono proseguite, infatti, le relazioni di traffico Bologna-Zeebrugge/Rotterdam con 5 coppie di treni a settimana, la relazione di traffico dallo stabilimento FIAT di Tichy (Polonia) a Bologna, che passa dalle originarie 5 coppie di treni a settimana a 3, le relazioni di traffico Padova-Bologna-Bari con 3 coppie di treni a settimana.

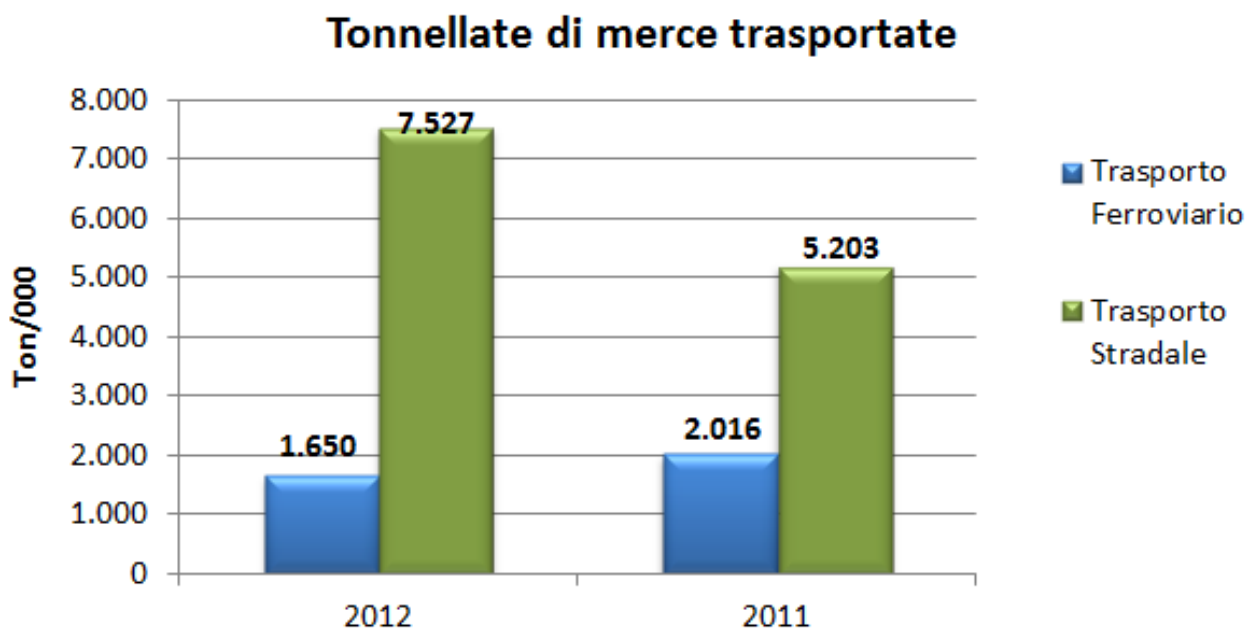
Nel 2012 sono stati movimentati complessivamente (arrivo e partenza) 68.419 carri merci tradizionali rispetto ai 74.999 carri del 2011 con un decremento pari a circa l’8,8%.

Nel 2012 risultano operative all’interno dell’Interporto 105 imprese (con circa 2.800 persone occupate).

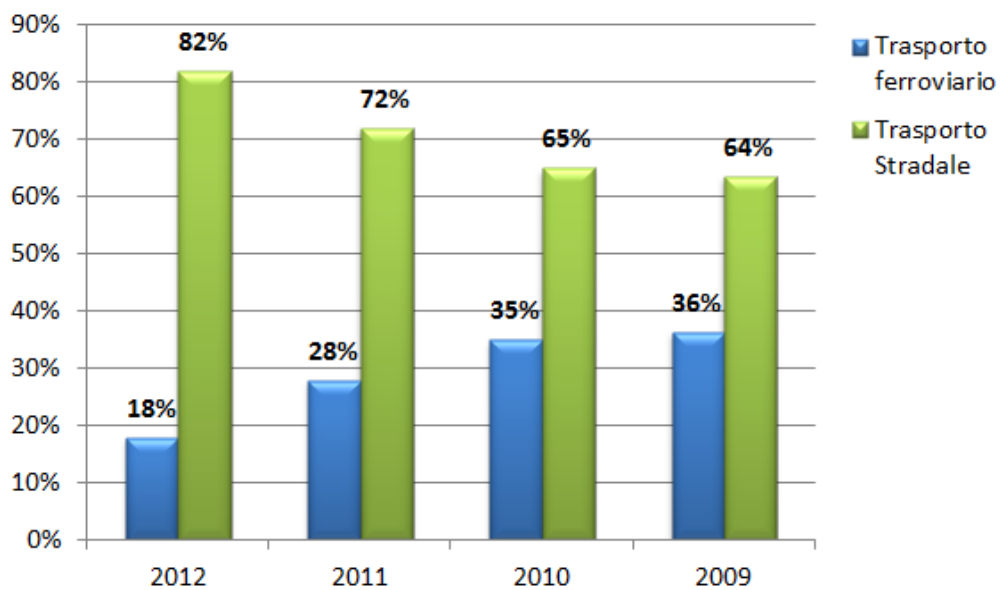
## 2. Il processo di miglioramento

In relazione al processo di miglioramento previsto dallo standard AA1000 e, in particolare, rispetto al contenuto del paragrafo del bilancio sociale 2011 “Obiettivi di miglioramento”, di seguito sono sintetizzate le dinamiche 2012 del trasporto ferroviario/intermodale, principale attività svolta dal Gruppo Interporto Bologna in termini di impatto socio-ambientale, oltre a quello effettuato su strada.

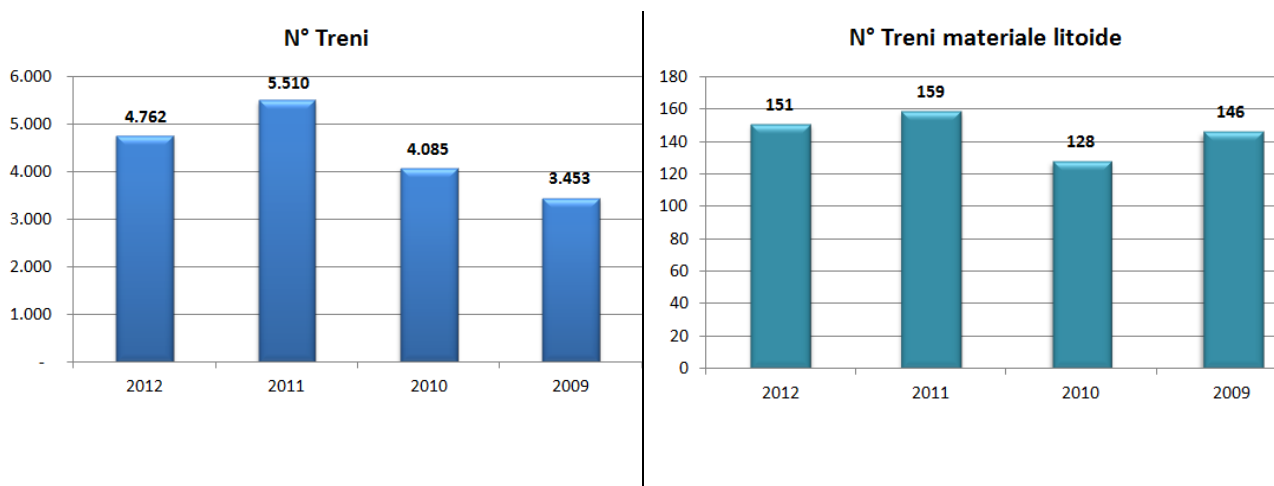
**Figura 1** Trasporto Merci per modalità (Ton/1.000)



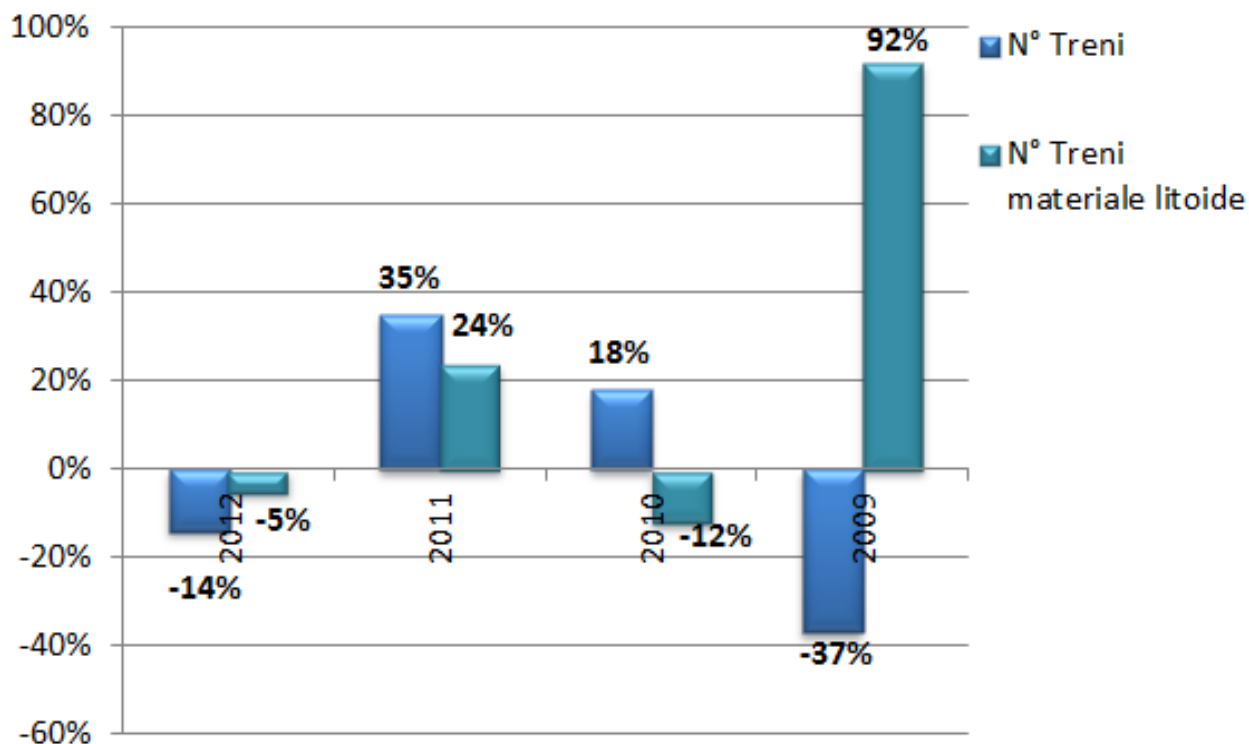
**Figura 2 Incidenza merci movimentate per gomma e per ferro**



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

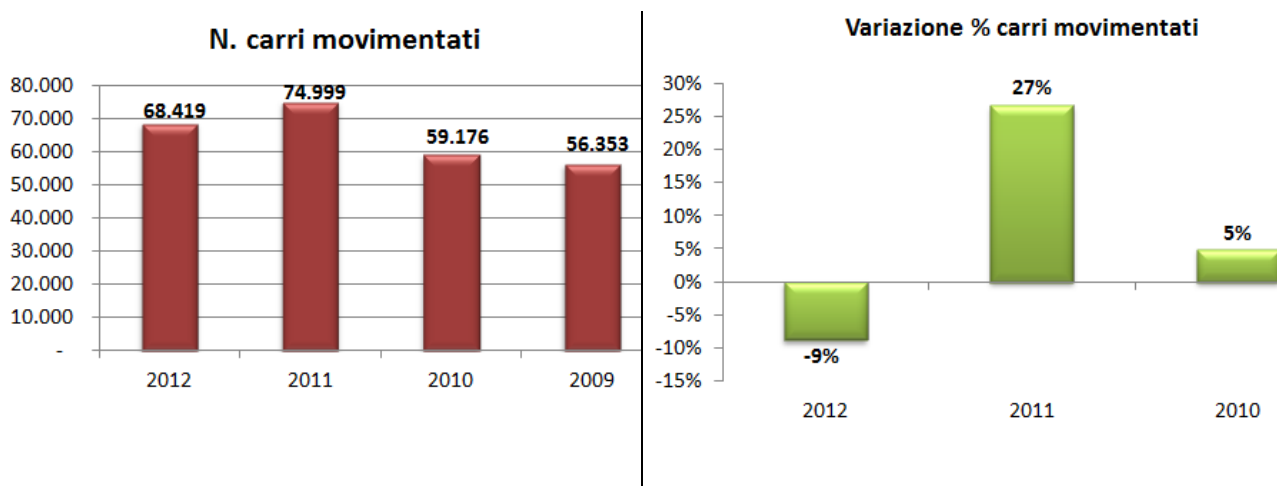


**Figura 4 Trend percentuale del n° treni e del n° treni di mat. litoide**



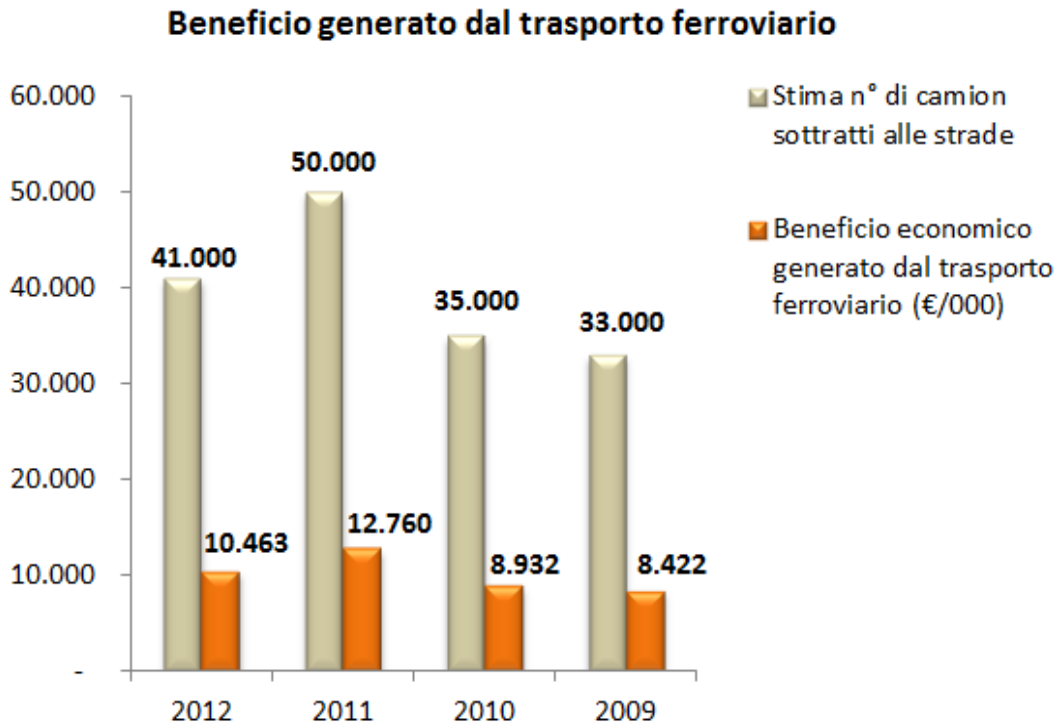
Il grafico precedente mostra lo stesso andamento, misurato in termini percentuali, sia per quanto riguarda il numero di treni merci, che per i treni dedicati al trasporto del materiale litoide.

**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 2009 – 2012, mostrano che grazie al trasporto ferroviario/intermodale:

- le nostre strade sono state alleggerite di un numero di camion<sup>1</sup> pari a circa 159.000 unità;
- il beneficio accumulato complessivamente nel periodo 2009-2012, ammonta a circa 40,6 milioni di euro.

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

Il management del Gruppo Interporto Bologna, partendo anche da queste valutazioni, ha da tempo strutturato la propria strategia in modo da promuovere e 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”)

### 3. L'Interporto nel 2012

#### 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 31/12/2012)

Ripartizione	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Clienti-Proprietari	35	32	32	30	30	33
Clienti-Locatari	70	71	71	70	70	67
<b>TOTALE</b>	<b>105</b>	<b>103</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

#### Indicatore 2 Anni di permanenza dei Clienti all'interno dell'Interporto (riferimento al 31/12/2012)

Descrizione	N°
Meno di 5 anni	3
Da 6 a 10 anni	23
Oltre 10 anni	79
<b>TOTALE</b>	<b>105</b>

9

#### Indicatore 3 Provenienza geografica dei Fornitori qualificati (riferimento al 31/12/2012)

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 31/12/2012)

Descrizione	Numero
Meno di 5 anni	5
Da 6 a 10 anni	319
Oltre 10 anni	392
<b>TOTALE</b>	<b>716</b>

#### La struttura organizzativa

Il Gruppo Interporto Bologna, ha un organico al 31 dicembre 2012 composto da 25 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

UFFICIO	NUMERO DI ADDETTI
Direzione	2
Tecnico	3
Amministrativo	5
Contratti	2
Segreteria	2
Coordinamento e sorveglianza telematica	1
Estero	2
Progetti di studio e ricerca	6
Intermodale	2
<b>Totale</b>	<b>25</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 41 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.

10

### Indicatore 5 Personale per fascia di età

	Uomini	Donne	Totale	%
Da 21 a 30 anni	1	3	4	16
Da 31 a 40 anni	3	7	10	40
Da 41 a 50 anni	4	3	7	28
Da 51 a 60 anni	1	2	3	12
Oltre 60 anni	1	0	1	4
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

### Indicatore 6 Personale per anzianità aziendale

	Uomini	Donne	Totale	%
Fino a 10 anni	6	11	17	68
Da 11 a 15 anni	0	1	1	4
Oltre 15 anni	4	3	7	28
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

### Indicatore 7 Personale per titolo di studio

	Uomini	Donne	Totale	%
Laurea	5	11	16	64
Diploma	5	4	9	36
Licenza media	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>25</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	13	21	84
Full-time tempo determinato	1	3	4	16
Part-time	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

### Indicatore 9 Ripartizione per livello

	Uomini	Donne	Totale	%
Dirigenti	2	0	2	8
Quadri	2	2	4	16
Impiegati	6	13	19	76
<b>Totale</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>

11

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.

### 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 494 ore. Nel corso del 2012, 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 77.

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

Descrizione	2012	2011	2010	2009
Ore totali di formazione	494	502	485	480
di cui sulla responsabilità sociale	77	80	76	78

**Le società controllate e partecipate**

<b>Società</b>	<b>Gestione Servizi Interporto s.r.l.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto Bologna</b>	90%
<b>Scopi sociali ed attività svolte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Attività di manovra presso i terminal di Bologna Interporto per conto di RFI;</li> <li>■ Gestione dei servizi condominiali.</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 incumbente edilizio ed urbanistico, burocratico - amministrativo legato ai terreni e/o agli edifici da realizzare.
<b>Numero dipendenti</b>	2

<b>Consorzio</b>	<b>Consorzio IB Innovation</b>
<b>Quota diretta</b>	90%
<b>Quota indiretta possedute da Interporto Bologna Spa</b>	10%
<b>Scopi sociali ed attività svolte</b>	Svolge attività di ricerca e sviluppo nonché di applicazione di soluzioni volte al miglioramento dell'experience logistica; di matrice internazionale, IB Innovation dedica particolare attenzione alle aziende insediate nell'area interportuale.
<b>Numero dipendenti</b>	3

<b>Società</b>	<b>CEMAT S.p.A.</b>
<b>Quota posseduta da Interporto</b>	1,69%

Bologna spa	
Società	Ce.P.I.M. S.p.A.
Quota posseduta da Interporto Bologna spa	0,065%

## Altre partecipazioni in iniziative non imprenditoriali

Società	Unione Interporti Riuniti – U.I.R. di Roma
---------	--

## I risultati economici

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

Descrizione	2012	2011	2010	2009
Investimenti	5.242.214	10.984.230	7.130.801	10.998.069
EBIT	4.568.600	3.279.928	3.848.450	3.186.064
Utile netto (perdita)	453.716	(152.498)	138.646	499.662

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.

13

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

Descrizione	2012	2011	2010	2009
Remunerazione di personale, amministratori e sindaci	1.518	1.475	1.442	1.272
Imposte e tasse	757	367	538	345
Sistema bancario	3.724	3.489	3.158	2.366
Azienda	3.119	2.531	3.083	2.923
Liberalità a vantaggio sociale	45	42	72	40

## Attività di ricerca e sviluppo

### *I progetti nazionali e internazionali*

Interporto Bologna SpA presta grande attenzione all'evoluzione dei trasporti e della logistica. Questo permette all'azienda di essere sempre e costantemente aggiornata sui cambiamenti in materia di trasporto merci e logistica.

*Consorzio IB Innovation*

Il gruppo Interporto, proseguendo nella strategia di investimento nella ricerca e nello studio di nuovi servizi, nel 2012 ha deciso di esternalizzare la Business Unit “Nuovi Progetti e Sviluppo”, creando uno spin-off dedicato allo sviluppo di progetti di ricerca a livello nazionale ed internazionale con l'obiettivo di individuare nuove soluzioni di trasporto ad alto valore aggiunto. Il Consorzio IB Innovation è stato costituito con l'apporto di Interporto Bologna e Gestione Servizi Interporto, allo scopo di raccogliere le competenze acquisite e consolidate negli anni dal gruppo per quanto attiene gli aspetti relativi alla ricerca innovativa ed allo sviluppo della logistica. Il Consorzio si pone come soggetto catalizzatore e facilitatore di processi innovativi di sviluppo funzionali agli operatori insediati nella struttura interportuale, beneficiando del know how tecnico acquisito grazie alla consolidata partecipazione in numerosi progetti europei.

Di seguito sono descritti i principali progetti che hanno visto la partecipazione, nel corso del 2012, di Interporto Bologna SpA e del Consorzio IB Innovation:

<b>Progetto</b>	<b>EMAR</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	Danaos, DNV, eBOS Technologies, Econsult, ECSA, EMEC, Finisf Maritime, Administration, (PORTNET), ICAP, Inchcape Shipping Services, Interporto Bologna, INTTRA, Irish Maritime Administration, Lithuanian Customs, Maritime Administration of Latvia, MARLO, MLC2, MORI, NECL, Portbase, PTV, SAL Electronics, SHIPSERVE, SOGET, Unifeeder, University of South Denmark – Department of Maritime Research and Innovation, University of the Aegean, Valencia Port, Vilnius Gediminas Technical University – Competence Centre of Intermodal Transport and Logísticas, Wärtsilä.
<b>Obiettivi</b>	L'obiettivo del progetto è di contribuire allo sviluppo dell'e-Maritime come un fattore chiave che permetterà lo sviluppo di un sistema di trasporto marittimo efficiente e sostenibile completamente integrato nel sistema di trasporti europeo.
<b>Durata</b>	Inizio 01/01/2012, termine il 31/12/2014

<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 01/04/2011, Interporto ha concluso la sua partecipazione il

	31/12/2012
--	------------

<b>Progetto</b>	<b>Freight4all</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>	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 di eLogistics disponibili, in modo da rafforzare la coesione territoriale attraverso l'utilizzo di servizi sostenibili ed economicamente efficaci.
<b>Durata</b>	Inizio 1/06/2010, termine 31/05/2013

<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 ( <i><b>Transit via Innovative Gateway concepts solving European-Intermodal Rail needs</b></i> ) propone soluzioni innovative per il trasporto merci e combattere il congestionamento. In particolare, <i><b>MARIPLAT (MARitime Italian Logistic PLATform optimization)</b></i> 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 (poi diventata Almagora TSF). 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. Dal 01/05/2012 è stato trasferito al Consorzio IB Innovation.

<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. Dal 16/07/2012 è stato trasferito al Consorzio IB Innovation.

<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 Zeevartirivhtingen, Ramboll Finland Oy, Interporto Servizi Cargo SpA, GTS, Fast Freight Marconi, Interllitran 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. Dal 01/05/2012 è stato trasferito al Consorzio IB Innovation.

<b>Progetto</b>	<b>HUBWAYS</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	KombiConsult GmbH, Hacon Ingenieurgesellschaft mbH, INLECOM Systems Ltd, MARLO AS, Deutsche GVZ-Gesellschaft MBH DGG, STIFTELSEN SINTEF, Union Internationale Des Societes De TRansport Combiné Rail-Route SCRL, Jernhusen AB, Adria Kombi Nacionalna Druzba Za Kombinirami Promet Dooljiubliana, Lindholment Science Park Aktiebolag, PE INTERNATIONAL AG, Inter Ferry Boats nv/sa
<b>Obiettivi</b>	Il progetto fornirà modelli e capacità per la cooperazione e la comunicazione tra gli stakeholders dei green hub, stabilendo servizi a valore aggiunto che rendano attrattivi i networks intermodali ed allo stesso tempo che contribuiscano alla riduzione di emissioni ed inquinanti.
<b>Durata</b>	Inizio 01/11/2012 – Termine 30/04/2015.

<b>Progetto</b>	<b>SPIDER PLUS</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	NEWOPERA Aisbl, KombiConsult GmbH, RAPP TRANS AG, UNIVERSITA COMMERCIALE 'LUIGI BOCCONI', EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS, FRANCE SAS CONSORZIO IB INNOVATION, Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse mbH DUSS Germany , Nuovo Trasporto Viaggiatori SPA, TECNICAS TERRITORIALES Y URBANAS S.L, CENTRE FOR FUTURE STUDIES UK LIMITED, SIEMENS AG GRUPPO CLAS SRL
<b>Obiettivi</b>	L'obiettivo del progetto è la definizione di una nuova visione della mobilità al 2050 attraverso un piano ed un disegno strategici e, conseguentemente, una Road Map che fornisca soluzioni sostenibili. In tale piano, la rete ferroviaria elettrificata ha un ruolo centrale sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. La

	produttività delle risorse disponibili supportate da soluzioni ICT e da altre tecnologie è massimizzata dalla combinazione di nodi infrastrutturali con la pianificazione urbana e dello spazio che integrano i legami mancanti per la mobilità sostenibile e la city logistics.
<b>Durata</b>	Inizio 01/12/2012 – Termine 31/05/2015.

<b>Progetto</b>	<b>VIWAS</b>
<b>Finanziamento</b>	Commissione Europea – Programma FP7
<b>Partner</b>	Bentheimer Eisenbahn, ETH Zürich IVT, Eureka, Fret SNCF, IB Innovation, NEWOPERA, SBB Cargo, TU Berlin, Wascosa
<b>Obiettivi</b>	Lo scopo del progetto è quello di implementare soluzioni operative che rafforzino l'efficacia e la competitività dei singoli vagoni e dei gruppi di vagoni merci nel traffico ferroviario.
<b>Durata</b>	Inizio 01/05/2012 – Termine 30/08/2015.

## L'attività immobiliare: investimenti e realizzazioni

### *Premessa*

Progettato per soddisfare le esigenze di tutte le aziende che si occupano di logistica, l'Interporto di Bologna è caratterizzato da una vasta gamma di magazzini per la logistica, costruiti secondo i più alti standard di qualità e innovazione. Interporto Bologna SpA, nella realizzare degli immobili, presta sempre grande attenzione ai principi fondamentali della sostenibilità ambientale senza sacrificarne la funzionalità e l'efficienza. La flessibilità, nel rispetto di moderni criteri urbanistici, permette ad ogni utente di creare infrastrutture su misura sulla base delle proprie necessità operative con l'obiettivo di migliorare la movimentazione delle merci e ottimizzare i fattori di carico.

L'Interporto di Bologna dispone attualmente di 500.000 metri quadrati di magazzini coperti con la possibilità di realizzarne ulteriori 150.000 in un prossimo futuro.

### *Investimenti e realizzazioni*

Nel corso del 2012 è stata conclusa la vendita di un terreno di 30.174 mq., finalizzato alla realizzazione del magazzino 11.3 di 15.500 mq. di superficie e della ribalta 11.2 di 6.975 mq. da parte di un'importante operatore di logistica.

Inoltre, è stata venduta un'area pari a 26.987 mq. inclusa nel Centro Doganale (I PPE) finalizzata alla realizzazione del magazzino CD1, di circa 24.025 mq., da parte di una azienda di sviluppo immobiliare per la logistica.

Nel corso dell'anno Interporto Bologna ha sottoscritto un compromesso per la vendita di un terreno di 10.914 mq. per la realizzazione nel I PPE del magazzino CD2 di 6.727 mq.

E' stato, inoltre, venduto l'immobile adibito al servizio di ristorazione, di conseguenza Interporto Bologna ha concordato la risoluzione anticipata del contratto di locazione dell'immobile ed ha convenuto la cessazione anticipata del servizio la cui scadenza era prevista per il mese di giugno 2013.

## Il trasporto ferroviario e su gomma

### Cenni comparativi relativi ad alcuni elementi strutturali e di traffico dei principali interporti del Nord Est

Abbiamo posto a confronto alcuni elementi strutturali ed alcuni dati quantitativi sul traffico ferroviario dei principali interporti ubicati nell'area nord est Italia: Interporto di Bologna, Quadrante Europa Consorzio ZAI di Verona e Interporto di Padova. I dati in questione sono stati desunti dal primo rapporto elaborato e predisposto da UIR "Il sistema degli Interporti italiani nel 2011".

Il dato rilevante che emerge dal rapporto è che il sistema interportuale italiano è adeguato per supportare un volume di traffico ferroviario merci su standard europei, traffico che in Italia è ancora limitato da alcuni vincoli della rete ferroviaria.

Il secondo elemento, che assume valenza strategica, consiste nell'analisi della capacità produttiva complessiva del sistema e dalla sua distribuzione nei "punti chiave" della rete, analisi che denota l'esistenza di una capacità potenziale di incremento nel medio periodo, tale da poter soddisfare ulteriori richieste di mercato.

**Tabella 2 Raffronto di alcuni dati di traffico ferroviario degli interporti di Bologna, Verona e Padova (dati riferiti al 2011)**

Descrizione	Interporto Bologna	Verona Quadrante Europa	Padova
N° Terminal	3	3	2
Terminal di proprietà e gestione diretta	-	2	1
N° binari di carico/scarico	16	18	16
N° UTI movimentati	89.326	296.213	136.000
N° carri tradizionali	28.686	37.730	19.700

La tabella evidenzia alcuni elementi infrastrutturali e di volume di traffico ferroviario per i tre principali interporti ubicati nell'area del nord est Italia (Bologna, Verona e Padova).

Sotto il profilo quantitativo le tre infrastrutture appaiono sostanzialmente in linea, tre terminal a Bologna e Verona, due a Padova, sedici binari per il carico/scarico a Bologna e Padova e diciotto a Verona.

I dati di traffico relativi al numero di UTI e di carri tradizionali movimentati evidenziano, al contrario, differenze sostanziali di flusso.

La spiegazione delle differenze è riconducibile a fattori qualitativi, come si evince nella fattispecie anche attraverso le analisi svolte nel piano industriale 2013-2016 di Interporto Bologna (al riguardo vedi anche il capitolo "6. Obiettivi di miglioramento").

Il primo elemento che emerge è costituito dal fatto che la proprietà e la gestione dei terminal è, in parte, diretta negli Interporti di Verona e di Padova, mentre la proprietà dei due terminal (Nord e Sud) dell'Interporto di Bologna è di RFI e la loro gestione è affidata a Terminali Italia Srl. Allo stesso modo la proprietà del terminal rinfuse è di RFI, mentre la sua gestione è in capo a Cogefrin.

L'analisi della percentuale di completamento delle infrastrutture interportuali e del fatturato dei servizi forniti per mq., evidenzia che Interporto Bologna, rispetto ai due competitor presi in esame, ha un potenziale di sviluppo delle aree infrastrutturale molto superiore.

Del pari, rispetto al posizionamento strategico, l'analisi dello scenario competitivo mostra che l'obiettivo tendenziale delle aziende interportuali di successo è quello di essere "service oriented"; a tale riguardo il piano strategico di Interporto Bologna delinea il percorso per conseguire l'obiettivo:

- Incremento della volumetria a disposizione degli operatori;
- Accordi di partnership nazionali ed internazionali per aumentare i flussi di merce;
- Acquisizione e gestione di un terminal per incrementare il controllo e l'offerta del servizio logistico integrato;
- Sviluppo di nuovi servizi nell'area interportuale per soddisfare la sempre più significativa ed eterogenea presenza di addetti;
- Implementazione dei servizi offerti per le merci: citylogistics (vedi van sharing), magazzini a temperatura controllata, manipolazione e distribuzione di merci.

Ovviamente la diversa situazione di Interporto Bologna riguardo le variabili competitive espone sopra oltre al diverso assetto proprietario e gestionale descritto, rispetto ai due competitor (Verona e Padova) di Verona e di Padova, costituisce anche un differenziale che spiega i diversi volumi di traffico sviluppati.

In effetti, il numero medio di UTI movimentato per terminal nel 2011 è di circa 100.000 a Verona, circa 70.000 a Padova e circa 30.000 a Bologna.

**Tabella 3      Raffronto del traffico intermodale dei principali interporti del nord Italia**

(coppie di treni a settimana)

Intermodale	Interporto Bologna	Verona Quadrante Europa	Padova	CIM Novara	Rivalta Scrivia
Belgio		6		36	
Olanda	5	10	12	24	
Francia				18	
Germania	3	113		17	
Danimarca		11			
Slovenia			6		
Regno Unito			1	3	
<b>Internazionale</b>	<b>8</b>	<b>140</b>	<b>19</b>	<b>98</b>	<b>0</b>
<b>Italia</b>	<b>38</b>	<b>6</b>	<b>83</b>	<b>5</b>	<b>24</b>
<b>Convenzionale</b>	<b>16</b>	<b>12</b>			

<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>158</b>	<b>102</b>	<b>103</b>	<b>24</b>
---------------	-----------	------------	------------	------------	-----------

La tabella evidenzia il traffico intermodale (e convenzionale laddove applicabile) espresso in numero di coppie di treni a settimana per 5 tra i principali interporti ubicati nel nord Italia.

Per il traffico intermodale le coppie di treni a settimana sono comprese tra 24 di Rivalta Scrivia e 146 di Quadrante Europa.

I treni convenzionali sono effettuati dall'Interporto di Bologna e di Verona.

## **Osservatorio permanente sul trasporto camionistico nell'Interporto di Bologna**

Prosegue la collaborazione con il Dipartimento di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna per l'aggiornamento dei report dell'Osservatorio del trasporto camionistico che risponde 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.

Si forniscono qui di seguito i dettagli relativi ad alcune rilevazioni specifiche e i cui risultati saranno di supporto nell'elaborazione delle strategie operative dei prossimi anni:

### *Le opportunità offerte da Interporto Bologna: il grado di interesse delle aziende*

Nella "indagine congiunturale relativa al 1° semestre 2012", è stato chiesto alle aziende di esprimere il loro interesse in merito a quattro servizi gestiti da Interporto Bologna:

- Fungere da collettore e quindi divulgatore di informazioni relative all'offerta di aree e/o spazi logistici disponibili all'interno del sedime interportuale, favorendo l'incontro fra domanda e offerta;
- Organizzare, promuovere e coordinare partecipazioni congiunte a fiere ed eventi di settore;
- Favorire e creare le sinergie fra attori diversi, interessati a implementare nuove catene distributive o a migliorare quelle esistenti a fronte di determinate necessità dei richiedenti il servizio;
- Partecipare a progetti di ricerca e sviluppo finanziati.

Nel complesso, le aziende intervistate giudicano molto interessanti le opportunità gestite da Interporto: circa il 40% attribuisce punteggi massimi di interesse (su una scala da 1 a 5), mentre solo un quarto delle aziende risulta totalmente non interessato (punteggio pari a 0). Passando alle risposte ponderate, aumenta di quasi tre punti percentuali la quota dei non interessati (che passa da 25.0% a 27.7%) evidenziando che sono soprattutto le aziende più grandi a dichiarare un minore interesse per i servizi.

L'opportunità che risulta più interessante per le aziende intervistate è quella che riguarda la possibilità di creare delle sinergie tra attori interessati a implementare nuove catene distributive o a migliorare quelle già esistenti.

La partecipazione ad eventi fieristici, al contrario, non ha riscosso interesse (circa il 30% ha attribuito un punteggio pari a zero). Sono soprattutto i piccoli trasportatori a mostrarsi particolarmente interessati a quest'ultimo servizio ritenendolo centrale per la loro attività.

Partecipare a progetti di ricerca e sviluppo finanziati attrae maggiormente l'interesse dei "grandi trasportatori".

L'ultimo servizio analizzato riguarda la divulgazione di informazioni relative all'offerta di aree o spazi logistici all'interno dell'Interporto. In questo caso la quota di aziende non interessate non si discosta in maniera significativa dalla quota delle aziende che hanno, invece, dimostrato un alto interesse per questa opportunità.

#### *Il grado di conoscenza dell'Interporto di Bologna*

Quasi il 20% delle grandi imprese manifatturiere bolognesi, conosce bene Interporto di Bologna e la sua offerta di servizi, mentre poco più del 10% non ne conosce nemmeno l'esistenza. Tuttavia in una scala da 0 a 10 la valutazione media sul livello di conoscenza nel collettivo intervistato è appena di poco superiore a 5, un valore che potrebbe suggerire l'utilità di una campagna di promozione a livello locale.

Interporto Bologna è più conosciuto tra le imprese del comparto dell'elettronica e della meccanica.

Tendenzialmente con l'aumentare del volume movimentato aumenta il livello di conoscenza su IB, con l'importante eccezione delle imprese attive nel comparto macchinari ed autoveicoli.

Il servizio più noto tra gli intervistati è quello delle pratiche doganali. È elevata, invece, la quota di imprese che non sa nulla delle dotazioni e delle connessioni ferroviarie, nonché delle dotazioni per la sicurezza. Anche i servizi legati alla logistica risultano scarsamente conosciuti dalle aziende, in particolar modo le più piccole in termini di tonnellaggio di merci movimentate.

La scarsa conoscenza dei servizi ne condiziona il tasso di utilizzo che è generalmente basso. Sugli altri servizi analizzati le quote dei "non utilizzatori" sono sempre maggiori di quelle degli utilizzatori.

La principale ragione addotta dalle imprese rispetto allo scarso utilizzo dei servizi di Interporto Bologna è che non sente il bisogno di cambiare gli attuali fornitori di servizi. Il 16.7% dichiara invece di movimentare merci che non si prestano ad operazioni connesse alla logistica. In entrambi i casi si tratta delle aziende più grandi. Le aziende che movimentano minori quantitativi di merce evidenziano più di frequente di essere vincolate nella scelta di uno specifico vettore di trasporto e/o il volere mantenere tutto il processo logistico internamente all'azienda.

Il 5,5% degli intervistati si dichiara "fisicamente" impossibilitato ad utilizzare l'Interporto di Bologna a causa della distanza e degli scarsi collegamenti con le loro sedi operative, mentre l'11,1% delle imprese ha esplicitamente collegato alla carenza di informazione il mancato utilizzo di Interporto.

Il quadro complessivo fornisce quindi indicazioni sulle due direzioni che è possibile seguire per una efficace attività di promozione della struttura. Da un lato, vi è spazio per ampliare il mercato facendo crescere la consapevolezza sull'utilità degli operatori della logistica; dall'altro lato, è possibile erodere quote di mercato a trasportatori non insediati evidenziando le "sinergie positive" di un "polo di servizi" come Interporto Bologna. La presenza di operatori logistici e la possibilità di svolgere pratiche doganali sono i due "asset" dimostratisi più interessanti per le medio-grandi imprese della provincia.

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

### *Premessa*

L'Interporto di Bologna dispone di circa 600.000 mq. dedicati ad infrastrutture ferroviarie attraverso le quali la Società promuove il trasporto intermodale offrendo una serie di collegamenti



nazionali e internazionali. Tutti i terminali sono dotati di grandi aree per la sosta, il carico e lo scarico delle merci. I piazzali sono dimensionati per consentire le operazioni necessarie relative alla gestione dei veicoli e delle unità di trasporto in totale comodità e sicurezza. Le strategie di Interporto Bologna sono costantemente indirizzate verso azioni volte a creare e promuovere nuovi collegamenti intermodali traendo beneficio dalla localizzazione dell'Interporto lungo alcuni dei maggiori corridoi merci europei.

#### *Terminal intermodali*

Il 2012 è stato caratterizzato dalla dinamica negativa della domanda di trasporto ferroviario decremento del traffico ferroviario del 18% circa rispetto al 2011, con il mantenimento di collegamenti Bologna-Zeebrugge/Rotterdam, Bologna-Bari, la relazione di traffico dallo stabilimento FIAT di Tichy (Polonia) a Bologna, la relazione Padova-Bologna-Bari.

Nel 2012 sono state movimentate 9.177.300 tonnellate di merci totali trasportate su ferro e su gomma, contro 7.219.130 di tonnellate del 2011. Le merci movimentate dalle 105 imprese insediate nell'impianto sono state stimate in circa 7.527.300 di tonnellate su gomma.

I tre terminal intermodali hanno movimentato 1.650.000 tonnellate su ferro. Nel 2012 le relazioni di traffico da e per l'Interporto di Bologna hanno consuntivato 4.762 treni contro 5.510 treni dell'esercizio 2011, pari ad un decremento di circa il 15%.

#### *Terminal di Modena Scalo*

Nel 2012 è cessata l'attività di gestione del Terminal di Modena Scalo a seguito dell'assunzione diretta da parte di FS Logistica della gestione dello stesso Terminal.

La gestione del Terminal di Modena aveva evidenziato una capacità di catalizzare il traffico merci locale inferiore rispetto alle previsioni.

#### *Officina manutenzione carri*

E' proseguita l'attività di manutenzione dei carri iniziata nel 2011 presso il Terminal di Interporto. I servizi offerti sono stati implementati con l'introduzione di nuove tecnologie per effettuare revisioni di alto standard qualitativo; a tale riguardo AAE (Ente di certificazione) ha riconosciuto l'Officina manutenzione di Interporto Bologna tra le prime 5 in Europa, certificandola per l'effettuazione delle "manutenzioni dei 12 anni" per i propri carri.

Nel 2012 è stata avviata l'attività di manutenzione in collaborazione con Siemens che effettua la manutenzione dei propri locomotori presso l'officina. Anche il costruttore ferroviario Bombardier ha mostrato interesse per questo tipo di collaborazioni.

E' stato, inoltre, sottoscritto un contratto con Trenitalia per la manutenzione ordinaria dei carri ferroviari.

### **Le relazioni di traffico ferroviario**

La controllata Gestione Servizi Interporto funge da coordinatore delle attività ferroviarie tra i gestori dei Terminal e le aziende ferroviarie che operano presso la struttura interportuale.

Le imprese ferroviarie che operano con continuità nel 2012 sono 5.

Le relazioni di traffico nel 2012 hanno avuto la seguente articolazione:

- Nel mese di marzo 2012 è stata avviata la fase dimostrativa del progetto Tiger con 1 treno settimanale sulla relazione Bologna-Bari.

- GTS gestisce i collegamenti internazionali con 5 coppie di treni a settimana con Zeebrugge/Rotterdam e, inoltre, opera 3 coppie di treni a settimana con Bari.
- Cemat opera in maniera stabile 3 coppie di treni a settimana sulla relazione Pomezia-Bologna-Duisburg.
- Mantenimento, nei primi mesi del 2012, della relazione Padova-Bologna-Bari con tre coppie di treni a settimana.
- Attività di raccordo auto con 3 coppie di treni a settimana sulla relazione Tichy-Bologna per trasportare le auto della FIAT dallo stabilimento polacco all'Interporto di Bologna.

**Tabella 4 Numero di treni**

Descrizione	2012	2011	2010	2009
<b>Treni</b>	4.762	5.510	4.085	3.453
<b>Treni materiale litoide</b>	151	159	128	146

Nel 2012 si è registrato un decremento del numero dei treni da e per l'Interporto di circa il 15%; il numero di treni è stato infatti di 4.762 treni nel 2012 a fronte di 5.510 nel 2011. Quanto, ai treni per il trasporto del materiale litoide, sono diminuiti passando da 159 a 151 (-5% circa).

**Tabella 5 Andamento delle merci movimentate**

Descrizione	2012	%	2011	%
<b>Merci movimentate dai terminal (x 1.000 ton.)</b>	1.650	18	2.016	28
<b>Merci movimentate su gomma (x 1.000 ton.)</b>	7.527	82	5.203	72
<b>Totale merci movimentate (x 1.000 ton.)</b>	<b>9.177</b>	<b>100</b>	<b>7.219</b>	<b>100</b>

La struttura interportuale nel 2012 ha movimentato 9,2 milioni di ton. di merce rispetto a 7,2 milioni di ton. del 2011, con un incremento complessivo di circa 2 milioni di ton. pari a circa il 28%. Le merci movimentate su strada dalle 105 imprese operanti nell'Interporto ammontano a circa 7,5 milioni di ton. contro 5,2 milioni di ton. trasportate nel 2011 che rappresenta un aumento pari a circa 2,3 milioni di ton. (incremento di circa il 45%).

Il traffico ferroviario, tradizionale ed intermodale, ha movimentato 1,65 milioni di ton. con un decremento di 0,35 milioni di ton. pari a circa il 18%.

*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.

Nel 2012 sono stati utilizzati 151 treni per il trasporto di 117.739 tonnellate di materiale litoide, contro 159 treni per il trasporto di 123.464 tonnellate dello stesso materiale nel 2011.

I contributi regionali riconosciuti sono stati 324.000 euro nei tre anni 2010 – 2012, oltre ai cd. contributi "Ferrobonus" sul traffico degli anni 2010 e 2011 per 37.435 euro.

**Tabella 6 Treni di materiale litoide**

Descrizione	2012	2011	2010	2009
Treni materiale litoide	151	159	128	146
Ton. di mat. litoide movimentato	117.739	123.464	102.479	157.680

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 con Terminali Italia rinnovato nel 2010 con scadenza 31.12.2012) è proseguita nel 2012 con il servizio di manovra secondaria dei treni in arrivo e partenza dalla stazione di Villaselva (FC) con l'utilizzo di locomotori di Terminali Italia e personale, opportunamente formato, selezionato tra gli operatori di manovra di Interporto Bologna.

Nel corso del 2012 sono stati movimentati n. 68.419 carri contro i 74.999 carri del 2011, con un decremento di circa il 8,8%.

**Tabella 7 Numero di carri movimentati**

Descrizione	2012	2011	2010	2009
Carri movimentati da Interporto Bologna	68.419	74.999	59.176	56.353

### **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 8 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>		
Trasporto passeggeri	8,11	7,81
Uso privato	8,80	8,00
Autovetture	8,23	8,18
Motocicli	11,85	9,33
Ciclomotori	17,30	14,78
Uso collettivo – Bus e pullman	2,93	2,68
Trasporto merci	12,51	11,03
Veicoli leggeri	80,14	71,25
Veicoli pesanti	8,38	7,41
<b>ROTAIA</b>		
Trasporto passeggeri	3,62	2,05
Trasporto merci	5,19	1,97
<b>AEREO</b>		
Trasporto passeggeri	4,02	3,06
Trasporto merci	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
	2012	2012	2011	2011	2010	2010	2009	2009
Stima del numero di camion sottratti alle strade	41.000	41.000	50.000	50.000	35.000	35.000	33.000	33.000
Costo cent euro/ton-km del trasporto su gomma	8,38	7,41	8,38	7,41	8,38	7,41	8,38	7,41
Costo sociale derivante da trasporto su gomma (€/000)	27.486	24.305	33.520	29.640	23.464	20.748	22.123	19.562
Costo cent euro/ton-km del trasporto su rotaia	5,19	1,97	5,19	1,97	5,19	1,97	5,19	1,97
Costo sociale derivante da trasporto su rotaia (€/000)	17.023	6.462	20.760	7.880	14.532	5.516	13.701	5.200

<b>Minor costo sociale generato dall'attività intermodale (€/000)</b>	<b>10.463</b>	<b>17.843</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>
---	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	---------------	--------------	---------------

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 2012 – 2009, 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 41.000 nel 2012, circa 50.000 nel 2011, circa 35.000 nel 2010, circa 33.000 nel 2009, per un totale, nel quadriennio in esame, di circa 159.000 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 Federtrasporto 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 2009 - 2012.

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

- INFRAS/IWW                      69,2 milioni di euro
- Amici della Terra                40,6 milioni di euro

## 4. L'Interporto e l'ambiente

### La Politica ambientale di Interporto Bologna SpA

La società ha tra i propri obiettivi strategici:

- *La prevenzione dell'inquinamento ed il 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 2012

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 0,203 MWp (potenza nominale). L'impianto è in produzione dal 2007.
- Nel 2008 è stato installato un altro impianto che prevede la produzione annua di circa 1 MWp. 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 ha, complessivamente, una potenza installata di circa 3,0 MWp.
- Nel 2011 il Gruppo Hera ha realizzato un impianto con una superficie pari a 25.000 mq (circa), con una potenza complessiva sviluppata di 4,7 MWp.

Con questa realizzazione Interporto Bologna SpA ha installato impianti fotovoltaici (nel complesso tra impianti di proprietà, in diritto di superficie, in locazione) che raggiungono una potenza installata pari a circa 8,9 MWp, che equivale al fabbisogno di energia elettrica della popolazione del Comune di Bentivoglio.

## Il beneficio ambientale derivante dal fotovoltaico

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

**Tabella 9 Produzione di energia da fotovoltaico (KWh/anno) in termini equivalenti al consumo per famiglia**

Proprietà Impianto	Energia prodotta KWh/anno 2012	Pari: al consumo medio di n° famiglie/anno
Camst	643.586	214
Hera	3.800.862	1.266
Interporto	5.214.912	1.737
<b>Totale</b>	<b>9.659.360</b>	<b>3.217</b>

Considerando la potenza massima installata presso la struttura interportuale, la produzione teorica ottenibile è pari a circa 9,7 milioni di KWh/anno; tale produzione di energia equivale a consumo medio annuo di 3.217 famiglie.

**Tabella 10 Riduzione delle emissioni di CO2 (Ton./anno)**

Proprietà Impianto	Minore emissione CO2 Ton/anno	Equivalente a superficie di bosco Ha.
Camst	342	34
Hera	2.018	202
Interporto	2.769	277
<b>Totale</b>	<b>5.129</b>	<b>513</b>

30

La produzione di energia ottenuta nel 2012 dalla potenza installata presso Interporto di Bologna, rappresenta una minore emissione di anidride carbonica pari a circa 5.129 tonnellate anno; per il calcolo della riduzione di CO2 equivalente sulla base della produzione annua di energia elettrica, è stato utilizzato il dato presente sul sito del Ministero dell'Ambiente, pari ad un fattore di conversione di 0,531 kg di CO2 equivalente per ogni kWh elettrico prodotto. Tale riduzione di CO2 ottenuta dalla produzione di energia "pulita" nel 2012 equivale al beneficio apportato da un bosco avente la superficie di circa 513 ettari.

**Tabella 11 Risparmio di costi esterni da fotovoltaico**

Produzione 2012 (MWh)	Costo per KWh in cent/€	Risparmio/anno €
<b>9,659</b>	<b>6 - 15</b>	<b>580.000 – 1.450.000</b>

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).



## 5. Valorizzazione del territorio e impegni verso le comunità locali

### Investimenti nel nuovo posto di controllo degli accessi e nella barriera antirumore

Nel corso dell'anno è diventato pienamente operativo il nuovo posto di controllo degli accessi dell'Interporto di Bologna, dotato di apposita barriera antirumore con lo scopo di mitigare l'impatto acustico conseguente al traffico veicolare che si concentra nel circondario del nuovo accesso.

La nuova infrastruttura è stata presentata al Sindaco ed a una delegazione del comune di Bentivoglio, territorio nel quale è inclusa, e a numerose aziende insediate.

L'opera in questione è prevista dal progetto di Sfruttamento Edilizio generale dell'Interporto di Bologna ed è riportata negli obiettivi infrastrutturali previsti dal piano strategico 2010 – 2012.

Interporto di Bologna ha commissionato una indagine strumentale che si integra con la relazione complessiva su "Traffico e rumore" effettuata nel periodo 2008-2009.

Obiettivo dell'indagine consiste nella verifica dell'effetto acustico derivante dalla nuova viabilità di accesso all'Interporto in seguito all'apertura del nuovo posto di controllo ed alla presenza della nuova barriera antirumore, installata a protezione dell'abitato di Castagnolino.

Il lavoro è stato svolto misurando sul campo l'efficacia della barriera antirumore e verificando il "clima acustico" della zona. Le simulazioni e le mappature effettuate nello studio si riferiscono esclusivamente al "rumore stradale" in quanto il lavoro è finalizzato alla verifica dell'efficacia acustica delle barriere antirumore funzionali al nuovo posto di controllo. Di conseguenza, non è stato considerato il traffico ferroviario né le emissioni acustiche derivanti dalle attività di carico e scarico dei piazzali.

L'indagine è stata realizzata tramite una stazione fissa di misurazione del livello sonoro (ubicata al primo piano di un'abitazione posta sulla strada di Castagnolino a circa 150 metri dalla strada di accesso all'Interporto). Inoltre, sono state effettuate alcune rilevazioni spot allo scopo di raccogliere gli effetti acustici anche nell'area a nord di Castagnolo Minore.

Contemporaneamente è stato svolto il monitoraggio del traffico in entrata/uscita dall'Interporto con l'utilizzo dell'apposito sistema informatico di gestione dei flussi di traffico di cui è dotato l'Interporto di Bologna; il sistema rileva i transiti in entrata/uscita relativi agli automezzi commerciali leggeri ed ai mezzi pesanti.

I dati rilevati evidenziano che la media dei transiti nel periodo diurno (compreso nella fascia oraria 06,00 – 22,00) dal lunedì al venerdì è di 3.650 e la media dei transiti nel periodo notturno (compreso nella fascia oraria 22,00 – 06,00) è di 1.060 passaggi.

Dall'analisi è emerso che dall'apertura del nuovo varco di accesso lo stesso è stato utilizzato mediamente dal 40% dei mezzi nel periodo diurno e dal 45-50% dei mezzi in quello notturno. Sulla base di tali dati si può prevedere nel prossimo futuro un significativo incremento di passaggi attraverso il nuovo varco.

Il monitoraggio e l'analisi dei dati riscontrati con le misure acustiche effettuate ha evidenziato una riduzione dei livelli sonori dovuta alle barriere antirumore installate a protezione del nuovo posto di accesso.

In particolare è emerso quanto segue:

*periodo diurno*: il valore rilevato è sempre inferiore a 56,5 dB(A), con un ampio margine di sicurezza rispetto al livello previsto dalla normativa 65 dB(A);

*periodo notturno*: il valore rilevato è sempre inferiore a 54,0 dB(A), rispettando quello imposto dalla norma pari a 55,0 dB(A).

Descrizione	2012 (Euro)	2011 (Euro)	2010 (Euro)	2009 (Euro)
<b>Costo sostenuto / impegnato per le barriere antirumore</b>	800.000	698.188	0	0
<b>Costo sostenuto fino ad oggi per i boschi tipici</b>	2.647.476	2.647.476	2.647.476	2.627.743
<b>Costo da sostenere per i boschi tipici (III PPE)</b>	1.200.000	1.200.000	1.000.000	1.000.000

## Sicurezza

### *Controllo degli accessi*

L'Interporto di Bologna si estende su una superficie interamente recintata ed attrezzata con 68 telecamere sparse nei punti strategici. L'infrastruttura dispone di due gate di accesso, l'ultimo posto di controllo degli accessi è stato terminato nel corso dell'anno (vedi anche paragrafo precedente). I posti di controllo degli accessi sono dotati di tecnologia "interpass", un sistema di videosorveglianza che controlla l'entrata e l'uscita dei veicoli da/per l'Interporto di Bologna. Tutti i sistemi di monitoraggio alimentano una centrale operativa che permette di intervenire in maniera adeguata e tempestiva in caso di emergenza o di necessità.

Nel corso dell'anno Interporto Bologna ha effettuato i collaudi tecnico-funzionali degli impianti di "security" consistenti nella nuova rete telematica, nuova rete wireless, apparati di videosorveglianza, apparati tecnici dedicati alla gestione del nuovo posto di controllo e dei pannelli a messageria variabile.

Le attività di collaudo sono state coordinate da UIRNet; la società ha beneficiato, attraverso UIRNet di contributi stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### *Studio sulla viabilità interna dell'Interporto di Bologna*

Nel 2012 Interporto Bologna ha beneficiato dello "Studio trasportistico della viabilità interna all'Interporto di Bologna mediante microsimulazione del traffico veicolare", realizzato dall'Università di Roma Tor Vergata.

Obiettivo del lavoro è la valutazione complessiva del livello di fluidità del traffico interno alla struttura rispetto alla sua rete viaria, ai punti di accesso disponibili ed alle modalità del loro funzionamento, alla capacità dei parcheggi, ecc.

Dall'analisi effettuata nello studio in questione emerge che il sistema viario di Interporto di Bologna non è soggetto a particolari congestioni o criticità dovute al traffico veicolare interno.

Lo studio ha evidenziato una velocità media di oltre 38 chilometri/ora che risulta essere un dato eccellente rispetto a 40 chilometri/ora che equivale alla velocità predeterminata.

Altro dato significativo è il cd “perditempo medio per veicolo” che risulta di qualche secondo, da cui discende che la circolazione interna è sufficientemente fluida.

## **Miglioramento antisismico degli immobili interportuali**

L’Interporto di Bologna ha deciso di intraprendere un’iniziativa, a seguito degli eventi sismici che hanno interessato anche il territorio interportuale, facoltativa ed effettuata a solo titolo prudenziale e di prevenzione.

Si tratta di effettuare una ricognizione puntuale dello stato di ciascun immobile volta a rilevare eventuali criticità e a definire i relativi interventi di miglioramento della sicurezza su ciascun immobile esaminato, ordinando gli stessi interventi per priorità sulla base delle eventuali criticità rilevate.

L’iniziativa sarà proposta anche in sede di assemblea di condominio dell’Interporto, (è stata trasmessa all’amministratore del condominio) allo scopo di consentire agli insediati di prendere le eventuali delibere in merito.

## **Il progetto Van Sharing**

Nel 2012 è proseguita l’attività di sperimentazione del progetto Van Sharing.

E’ stato rinnovato il contratto con il Comune di Bologna, con il quale Gestione Servizi Interporto ha assunto l’onere di realizzare la così detta “Parte Secondaria” entro il 2014.

Del pari, è proseguita l’attività progettuale che ha interessato, in particolare, lo studio, elaborazione e presentazione al Comune Bologna di alcune ipotesi innovative in previsione della ventilata chiusura totale al traffico della cd T (Vie Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli) nel centro di Bologna.

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.

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 TPER.

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 una 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.

## 6. Obiettivi di miglioramento

Il bilancio sociale vuole essere anche un momento di riflessione sugli impegni che si intendono perseguire per la futura gestione, in un'ottica di miglioramento e di sostenibilità continui tenendo presente che i progetti in cui è impegnato l'Interporto di Bologna si sviluppano generalmente in un arco temporale medio – lungo.

Nel corso dell'anno 2012, sulla base delle relazioni esistenti con i diversi gruppi di portatori d'interesse, sono stati individuati alcuni temi, ritenuti rilevanti rispetto ai singoli gruppi, per i quali di volta in volta sono stati pianificati incontri con i gruppi prescelti allo scopo di aggiornare, coinvolgere e condividere con gli stessi le attività effettuate nel corso del 2012, sia per quanto riguarda gli aspetti e le dinamiche operativo – 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 pianura, 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, contemperando le esigenze dell'impresa con quelle del territorio e delle persone che vivono nei territori circostanti la struttura interportuale. In particolare, nel piano industriale 2013-2016 di prossima condivisione si è posta la necessità di promuovere momenti di dialogo, di confronto e di condivisione con gli stakeholder interessati che, in maniera costante e periodica, consentiranno di raccontare loro gli stati di avanzamento e di implementazione di una realtà, qual è l'Interporto di Bologna, che così tanto incide sulle dinamiche economico-sociali ed ambientali del territorio e che così tanto bisogno ha di integrarsi con le scelte e le politiche di sviluppo degli enti locali.

### **Rispetto e valorizzazione della comunità interportuale**

I profili strategici ed operativi delineati dal piano industriale 2013-2016 confermano gli obiettivi di miglioramento che il management di Interporto Bologna ha definito e perseguito nel corso degli anni, per quanto attiene il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente e del territorio, delle comunità locali e della stessa comunità interportuale.

Infatti, le analisi e le prospettive del mercato individuate nel piano 2013-2016 indicano i seguenti elementi strategici:

- L'Italia sarà collegata all'Europa da 4 "corridoi" del progetto europeo TEN-T (rete transeuropea di trasporto);
- E' previsto un incremento dei volumi trasportati in Italia per ferrovia pari al 3,7% nel periodo del piano; questo tasso di crescita risulta essere il più elevato nell'ambito del trasporto delle merci;
- Il piano nazionale della logistica 2012-2010 prevede il sostegno allo sviluppo dell'intermodale e la razionalizzazione degli scali ferroviari;
- Bologna, e quindi il suo Interporto, beneficia di una ubicazione che la colloca al centro del trasporto delle merci tra le direttrici Nord-Sud e tra i versanti Tirreno-Adriatico.

Allo scopo di cogliere le opportunità di miglioramento rappresentate dagli andamenti rilevati dalle analisi di mercato esposte sopra, il piano industriale prevede per i prossimi anni la pianificazione e l'avvio di nuovi servizi a valore aggiunto volti ad adeguare e a migliorare l'offerta complessiva dell'Interporto e al tempo stesso a migliorare la vivibilità del complesso interportuale in continua espansione e quindi sempre più popolato.

### **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.

E' previsto l'inserimento nei capitolati speciali d'appalto per le nuove costruzioni di norme e di azioni specifiche da applicare nella conduzione dell'appalto per il corretto smaltimento dei materiali di risulta dei cantieri.

## **7. 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)