

Interporto Padova S.p.A.

Sede: Galleria Spagna, 35 - 35127 PADOVA

Capitale Sociale: 30.000.000 di Euro i.v.

Cod. Fisc. / P. IVA: 00397270281

Reg. Imprese di PD: 00397270281

R.E.A. di PD: 119759

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2014

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori azionisti,

il Consiglio di Amministrazione presenta un bilancio dell'esercizio 2014 con un utile di Euro 246.591, dopo l'appostazione di imposte per Euro 1.160.346.

L'anno appena trascorso non rappresenta per il Consiglio di Amministrazione solo la chiusura dell'esercizio 2014, ma anche la fine del proprio mandato triennale che completa un ciclo di consolidamento e sviluppo della realtà interportuale padovana a partire dalla storica fusione per incorporazione dei MMGG avvenuta nel 2009.

Siamo consapevoli di lasciare agli Azionisti prima di tutto un'Azienda; un'Azienda economicamente in salute, in grado di produrre servizi essenziali per il tessuto economico locale e con personale motivato sempre attento a garantire agli Organi Societari di Amministrazione e

Controllo tutti gli strumenti e le chiavi di lettura di un mercato che richiede misure veloci e spesso drastiche.

A dimostrazione di ciò basti pensare che dal 2009 sono stati elaborati due piani strategici triennali, sempre coordinati con il piano pluriennale proiettato sui 15 anni, su cui sono stati effettuati aggiornamenti e integrazioni in funzione di rilevanti fattori che spesso non riguardano solo la realtà economica, ma anche il regime fiscale e la complessa normativa in continuo divenire. Dobbiamo purtroppo osservare, come imprenditori, che il livello di preoccupazione, più che all'economia, è troppo spesso rivolto ad un sistema burocratico e normativo intricato ed estremamente imprevedibile. Già nella relazione a commento dello scorso esercizio avevamo evidenziato che, per un'azienda, sviluppare programmi pluriennali affidabili cercando di prevedere la crescita, quando il sistema fiscale ha una variabilità annuale, diventa spesso arduo, creando incertezza che si ripercuote sulla potenzialità e sull'opportunità di effettuare investimenti.

Rimane in ogni caso, malgrado le difficoltà “di sistema” ora evidenziate, un ottimismo che ci viene anche dalla provata consapevolezza di disporre di strumenti gestionali pluriennali che il management ha affinato ormai in un arco temporale di 20 anni e che, proprio con l'acuirsi della tempesta economica, ha dimostrato di saper mantenere la rotta del complesso sistema di Interporto Padova sempre nella giusta direzione; in equilibrio economico e con prospettive di lungo periodo fondate su un presente solido e di successo.

INTERMODALITA'

Nel corso del 2014, grazie alle operazioni di integrazione e semplificazione anche societarie che hanno visto portare all'interno della Interporto Padova S.p.A. tutte le attività strategiche, abbiamo cominciato a cogliere i frutti di un approccio nuovo e mirato alla competizione con gli attori chiave del mercato container mondiale, sempre più concentrato in grandi “coalizioni” di compagnie marittime in grado di spostare repentinamente da un porto ad un altro flussi e traffici.

La nostra storia di centro intermodale di riferimento per il Veneto nei traffici container ci dimostra che il nostro “mix” di collegamenti ferroviari suddivisi fra una quindicina di destinazioni distribuite in tutti i punti cardinali è anche una garanzia di continuità nel tempo; è un “range” di diversificazione che spesso ammortizza l'andamento del traffico anche in presenza di ciclici momenti di difficoltà di alcuni scali portuali.

Per semplificare, il terminal di Interporto Padova è una struttura a servizio delle imprese padovane e venete che intrattengono rapporti di “export ed import” principalmente con i mercati

extra europei; grazie al terminal intermodale, circa 270.000 container all'anno raggiungono la propria destinazione portuale in treno invece che solamente via strada. Precisiamo che la "partita" del porto di imbarco non dipende dalle politiche di un interporto, ma dalla volontà delle compagnie di navigazione e dagli spedizionieri internazionali. Il nostro compito è organizzare servizi efficienti e a costi appetibili all'interno del nodo in cui avviene lo scambio gomma-ferro; dove invece vanno ad attraccare le grandi navi porta container dipende dalle strutture portuali, dai servizi doganali e dall'efficienza dei collegamenti delle banchine con la terraferma.

Da quanto ora esposto emerge con forza un ruolo di Interporto non solo votato a principi di economicità ma anche destinato a contribuire a sviluppare il trasporto intermodale che, per sua stessa natura, toglie mezzi pesanti dalle strade nelle tratte medie e lunghe per convertirli in convogli ferroviari.

Se dovesse improvvisamente venir meno questo quotidiano lavoro di passaggio modale all'interno del sistema terminalistico, Padova ed il Veneto verrebbero "invase" da circa 270.000 viaggi di mezzi pesanti all'anno.

E' un contributo poco visibile ma che è diventato oramai imprescindibile per la vivibilità del nostro territorio.

Anche per questo motivo Interporto Padova fu inserito fra i 9 interporti di primo livello fin dalla legge n. 240 del 1990 e successivamente è stato considerato nell'ambito delle reti Europee come nodo "Core" all'incrocio delle direttrici est-ovest e nord-sud. In questa direzione va anche l'attività sviluppata come MTO (Multimodal Transport Operator), cioè acquistando da Trenitalia i collegamenti con altre destinazioni assumendoci il compito di vendere i trasporti anche di un singolo container al mondo economico.

In ogni caso, la vocazione di un interporto come Padova è sicuramente quella del terminalista, cioè del soggetto che gestisce il "nodo" intermodale. Anche le attività di gestione di traffico, di per sé distinte da vincoli di relazione con un luogo fisso di arrivo e partenza sono sempre funzionali ad una valorizzazione dell'HUB principale; il centro in cui sono stati implementati investimenti e attorno cui ruota tutta la piattaforma logistica.

Manovra ferroviaria

Funzionale al completamento delle attività strategiche del sistema interportuale è stato l'ottenimento della gestione diretta, in capo a Interporto Padova S.p.A., del servizio di "manovra ferroviaria" cioè della movimentazione dei treni dal fascio di presa e consegna (nella stazione merci di PD interporto di RFI) al sistema terminalistico gestito dalla Società Interporto. Tale ruolo, oltre all'aspetto economico in termini di ricavi, ha una portata fondamentale perché garantisce il

tempismo perfetto nell'inserimento e nel prelievo dei convogli dal terminal in funzione del completamento delle attività di carico e scarico. Un mancato coordinamento in tutti questi anelli della catena può portare a momenti di congestione dei binari in cui operano le gru; se infatti non viene tolto il treno già caricato dal fascio del terminal, diventa impossibile lavorare sul successivo convoglio, fermando di fatto la produttività del sistema. E' evidente che una gestione unica in capo alla Società Interporto facilita la fluidità dei vari passaggi.

Il grande progetto di installazione di gru a portale elettriche

E' noto che gli "inland terminal" come quello di Padova, che collegano cioè via treno un'area geografica con i vari porti nazionali e continentali, sono spesso gestiti a livello di movimentazione con gru semoventi frontali con motore diesel. Attualmente la Società ne ha ben 15 suddivise fra gru per i container pieni (capacità 40-45 tonnellate) e quelle per i vuoti (meno pesanti ma in grado di impilare container anche fino alla settima posizione). Tale dotazione consente una grande versatilità con la possibilità di accompagnare per gradi gli andamenti del traffico.

Oggi Interporto Padova è in una situazione di trend di volumi (rapportati agli spazi a disposizione) che hanno portato a sviluppare un modello nuovo, basato su soluzioni spesso adottate nei migliori terminal portuali.

Sin dal 2012 il Consiglio ha chiesto al management di studiare la possibilità di installare un sistema di movimentazione dei container diverso dalle gru semoventi. Si tratta di investimenti molto importanti e che richiedono anche un volume minimo e costante nel tempo di traffico.

Grazie anche all'andamento in crescita del trend degli ultimi 5 anni, nel corso del 2014 si è deciso di fare un ulteriore passo concreto nella direzione di sviluppare un progetto completamente nuovo di movimentazione all'interno del sistema terminalistico.

Supportati anche da contatti con le realtà portuali di riferimento a livello nazionale, appare chiaro che la via dello sviluppo di traffici per il futuro dei porti non può che riguardare un massiccio impiego dei collegamenti ferroviari. Diversamente, un aumento significativo del traffico porterebbe ad una insostenibile congestione a livello stradale, data la mole di mezzi pesanti necessari per alimentare i terminal dalle industrie della pianura padana. Per questo motivo, l'utilizzo di terminal remoti a livello ferroviario (come quello di Padova) diventerà sempre più indispensabile.

Inoltre, accanto al ruolo di raccolta e distribuzione dei container per l'export veneto, è necessario aprirsi la strada per diventare riferimento anche per i traffici "treno-treno" di rilancio dal centro Europa verso la portualità italiana e viceversa. Questi scambi diretti fra convogli ferroviari necessitano di un nuovo approccio e potenziamento con una dotazione in grado di renderli veloci e sostenibili economicamente. A livello europeo, tutti i terminal terrestri che movimentano flussi

paragonabili a quelli di Padova sono dotati di uno o più mezzi di sollevamento denominati appunto “gru a portale”. Il terminal di Padova è già predisposto con appositi binari per l’installazione di potenti gru elettriche in grado di sviluppare movimentazioni a ciclo continuo con consumi quantitativamente e qualitativamente molto ridotti rispetto alle gru semoventi frontali (si calcola un risparmio di circa il 30% su ogni movimentazione).

In parallelo occorrerà ridefinire completamente il lay-out del terminal realizzando un nuovo assetto a livello di gate di accesso, di viabilità interna ed esterna e di spazi per lo stazionamento e le operazioni dei mezzi pesanti oltre ad un nuovo binario sotto gru nel primo fascio di tre binari più a nord. E’ infatti fondamentale creare le condizioni per un perfetto meccanismo fra l’arrivo dei carichi dalle aziende venete, il loro accesso al terminal, la presenza dei numerosi treni sul binario, il loro carico e scarico e la ripartenza. L’utilizzo delle gru a portale consente di aumentare l’area destinata allo stoccaggio dei container (recuperando spazio necessario alla manovra delle gru semoventi gommate); oltre a ciò consente di movimentare i container direttamente dall’alto delle cataste, diminuendo drasticamente i tiri passivi (cioè i tiri non pagati, necessari per spostare i container accatastati sopra o davanti il container “pagante”). Tali caratteristiche permettono servizi più diretti e veloci, snellendo tutta la catena logistica intermodale (da minori attese dei camionisti al più veloce approntamento dei treni e dello stoccaggio).

Fondamentale è inoltre l’aspetto ambientale che prevede, a regime, di risparmiare quasi mezzo milione di litri di gasolio all’anno utilizzando l’alimentazione elettrica con possibilità anche di sfruttare l’energia dell’impianto fotovoltaico già installato in area interportuale.

Bando Europeo

A fine febbraio 2015, il progetto, che prevede l’installazione in due momenti successivi di due coppie di gru a portale (alla fine saranno 4 in tutto) nel terminal di proprietà di Interporto Padova S.p.A. (una coppia per ogni fascio di binari) è stato presentato a Bruxelles in risposta ad un Bando della Commissione Europea relativo al programma del settore trasporti nel periodo 2014-2020. Si tratta dell’opportunità data dal bando CEF “Connecting Europe Facility”, Transport Sector (ex reti TEN-T). Il progetto prevede costi eleggibili fra studi e lavori per circa 16 milioni di euro fino al 2020 con un cofinanziamento a fondo perduto da parte dell’UE pari al 20%.

Il Progetto è già stato validato dal Ministero dei Trasporti e, anche grazie alla fattiva collaborazione della Regione Veneto e del Comune di Padova, ha visto concretizzarsi in termini molto efficienti e rapidi alcuni passaggi formali e autorizzativi dati come condizione dalla Commissione Europea per una migliore valutazione finale della proposta.

LOCAZIONI E LOGISTICA

Messa a reddito degli immobili

L'esercizio 2014 ha confermato un indice di riempimento medio degli spazi da parte degli operatori molto alto, si è trattato addirittura di un record assoluto con una percentuale superiore al 98%.

La felice posizione geografica al centro del Veneto e le caratteristiche degli immobili pensati per tutte le esigenze degli operatori del trasporto e della logistica (da box di 500 mq. fino ad alcune decine di migliaia) contribuiscono a mantenere una grande attenzione del mercato verso le nostre strutture. In effetti i contratti con gli operatori sono per la maggior parte giuridicamente di tipo immobiliare ma, nella concretizzazione dei rapporti, cerchiamo di accompagnare la crescita delle necessità delle aziende in maniera rapida e flessibile: è stato il segreto su cui fondare rapporti duraturi.

Dal punto di vista gestionale siamo particolarmente attenti anche ad una esigenza di diversificazione del cliente, ciò sia per garantire la presenza di diverse opzioni nella catena logistica, sia per tenere sempre una linea prudente garantendo alla Società la presenza di un alto numero di aziende affidabili anche nei periodi di crisi del settore trasporti.

Sottolineiamo quanto emerso dalla ricerca in occasione del 40° anniversario della Società: nell'area interportuale lavorano più di 3.000 addetti solo del comparto trasporti e logistica; questa comunità, presente quotidianamente nell'area, necessita di molti servizi anche di tipo più generale, per tale motivo cerchiamo di diventare un soggetto facilitatore di insediamenti di servizi a supporto delle persone che quotidianamente operano in zona.

Da ultimo, anche l'inarrestabile aumento dell'e-commerce trova una propria base strategica nelle nostre strutture data l'importante e radicata presenza di quasi tutti i migliori "players" del mondo dei corrieri espressi.

Ancora una volta la pianificazione del territorio operata dai Fondatori di Interporto si dimostra essere una delle carte vincenti riconosciute come determinanti dal mondo del trasporto, distribuzione e logistica.

Logistica

In questa accezione si intende come logistica l'attività che prevede la fornitura al cliente non solo degli spazi a magazzino, ma anche di tutta una serie di forniture di servizi integrati quali movimentazione di merci interna, trasporti, spedizioni, dogana, documentazione, stoccaggio, servizi informativi.

E' noto che dopo la fusione per incorporazione del 2009 con Magazzini Generali di Padova, la Società si è ritrovata una serie di contratti che non avevano le caratteristiche di economicità e trasparenza ritenute compatibili con l'agire di Interporto come Azienda e come Società a partecipazione pubblica. Sono stati anni di intenso lavoro in termini di rinnovi contrattuali su nuove basi ma anche di rinunce a rapporti non ritenuti sostenibili.

La Società si è dotata di un modello organizzativo ex lege 231/2001, nominando un Organismo di Vigilanza, e adottando tutte le migliori misure per la sicurezza e la trasparenza nelle proprie attività e nella ricerca dei fornitori di servizi.

Nel corso dell'esercizio è stato rinnovato a determinate condizioni e per un periodo complessivamente pluriennale un importante contratto con un cliente strategico che ha anche implementato le proprie esigenze di spazi a disposizione.

E' rimasta solo in minima parte l'incognita in merito ad attriti con una parte minoritaria di lavoratori di alcuni cantieri che sono sfociati in un recente passato in atteggiamenti fuori dalla normale logica della dialettica azienda-sindacato (specialmente sull'onda di ben più gravi episodi di protesta accaduti nell'area di Bologna e Piacenza). In alcuni casi di atteggiamenti ingiustificati ed eclatanti, il nostro tentativo di far rispettare le regole del diritto e della società civile, ha trovato sempre la collaborazione e la comprensione delle massime Autorità locali per l'ordine pubblico, delle associazioni di categoria e dei vertici delle Istituzioni.

Cityporto

Il servizio di distribuzione della merce in città con mezzi a basso impatto ambientale che Interporto gestisce direttamente dal 2004 ha continuato il proprio sviluppo anche in un momento in cui le consegne espresse prodotte dall'e-commerce rendono sempre più pressante ed affannoso il rispetto dei tempi e modi di consegna anche ai privati. Interporto Padova rimane l'unico interporto in Italia a gestire direttamente questo tipo di servizio, che è prima di tutto un servizio alla città e alla sua economia garantendo i rifornimenti alle attività commerciali, agli Enti Pubblici e al sistema pulsante della città. Rimane sempre ben presente il nostro fine di sviluppare anche questo servizio mantenendo un sostanziale equilibrio economico, nella consapevolezza di adempiere ad un'esigenza di qualità della vita della collettività che è alla base della volontà e dello sforzo comune compiuto dagli Enti locali padovani nel momento in cui si è deciso di attivare tale servizio. Grazie al "sistema padovano" Cityporto oggi è considerato come uno dei modelli di riferimento anche a livello Europeo.

INFRASTRUTTURE E INVESTIMENTI

Anche negli ultimi esercizi di difficile congiuntura la nostra Società ha sempre mantenuto

una certa iniziativa mirata a investire in nuovi servizi o attività in area interportuale.

Ricordiamo che poco più di due anni orsono è stato completato e messo a reddito un magazzino logistico di circa 5.000 mq. dotato delle migliori soluzioni per la gestione della movimentazione interna. A questo intervento è seguita la realizzazione del nuovo centro cottura del Comune di Padova con la locazione del capannone che ospita dotazioni tecniche in grado di produrre un milioni di pasti all'anno per scuole e mense (il centro è entrato in funzione a settembre 2013).

Ad inizio del 2014 è stato perfezionato uno specifico accordo con la Motorizzazione Civile che prevedeva la realizzazione da parte di Interporto di una nuova sede completa di tutti i servizi e data in locazione con contratto di lunga durata. L'investimento era di circa 1 milione di Euro e ha previsto la realizzazione di uffici, di un'area sportello per il pubblico, di sale esami, di una zona archivio e di una zona revisioni e collaudi, oltre ad una zona esterna dedicata a esami per motocicli.

La Società ha finalmente coronato il disegno di consolidare su interporto tutti i servizi relativi alla Motorizzazione, concentrando quindi indotto e interessi ancora maggiori sull'area. L'intervento ha permesso di ristrutturare una porzione di immobile ricavata nell'attuale Primo fabbricato spedizionieri, in Corso Spagna, che nei primi anni '90 era stata destinata a diventare la nuova sede doganale (oggi insediata in Corso Stati Uniti).

Gli uffici della Motorizzazione hanno iniziato a fornire i primi servizi agli utenti sin dal febbraio del 2015.

Mezzi di movimentazione Terminal Intermodale

Il progetto di installazione di gru a portale, in caso di positiva valutazione da parte della Commissione Europea, verrà realizzato per gradi successivi in un arco temporale che terminerà nell'anno 2020. In ogni caso, fino alla completa fornitura delle 4 gru elettriche previste, sarà necessario proseguire con la gestione della flotta di gru semoventi frontali che verrà via via ridotta fino alla completa attuazione del progetto.

Nel corso del 2014 è stata espletata la procedura pubblica per l'acquisto, mediante contratto di locazione finanziaria, di 2 gru da pieni (costo totale 870.000 Euro + IVA) e una da vuoti (costo di 280.000 euro + IVA). Le gru, fra le più moderne del mercato, garantiranno minor consumi e un'interfaccia dati con il nostro software gestionale in grado di migliorare ulteriormente le performance del terminal in attesa del grande passo verso le gru a portale.

PROCEDURE APPROVIGIONAMENTI BENI E SERVIZI E TRASPARENZA

Abbiamo già anticipato come sia stata implementata ogni forma di trasparenza e di formalità

pubblica compatibile con la missione societaria in ottemperanza alla nostra natura di “organismo di diritto pubblico”. La Società opera infatti con grande attenzione alla normativa in tema di trasparenza, rispetto della concorrenza ed applicazione delle norme pubbliche in materia di forniture ed appalti.

L’Organismo di Vigilanza aiuta a garantire il rispetto da parte anche dei dipendenti e collaboratori societari di quanto espresso dal Codice Etico adottato e che viene accettato da tutti i clienti che stipulano un contratto con Interporto Padova S.p.A..

E’ attivo un apposito portale in cui i fornitori possono iscriversi nelle categorie di interesse in modo tale da permettere che specifici algoritmi impostino oggettive regole di parità di trattamento e rotazione dei fornitori oltre a supportare il personale nell’applicazione dei vari regolamenti e normative senza appesantire l’efficacia e la tempestività delle forniture.

L’adozione del “Modello” ex lege 231/2001 nella previsione della legge è solo facoltativa, ma Interporto Padova S.p.A. lo ritiene imprescindibile per caratterizzare le proprie attività.

CONSIDERAZIONI ECONOMICHE

Signori Azionisti,

il Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione rappresenta il 2014 come un anno sempre influenzato da una congiuntura di perdurante crisi, ma con un’ormai consolidata capacità delle strutture aziendali di porsi come punto di riferimento per un mercato che sembra volgere ad una lenta ma sicura prospettiva di crescita. L’aumento del traffico dell’8%, a coronamento di un trend positivo perdurante dal 2010, in aggiunta al consolidamento dell’alto livello di occupazione degli immobili logistici ci fanno guardare con ottimismo ai prossimi anni. La prudenza, la motivazione e l’impegno rimangono ai massimi livelli ma riteniamo che anche gli sforzi operati in termini di riorganizzazione della struttura e della gestione delle attività daranno i propri frutti in tempi molto ravvicinati.

I principali fattori economici che hanno portato a registrare il risultato finale positivo di Euro 246.591 possono essere così sintetizzati:

- Il valore della produzione complessivo vede un incremento del 2% passando da 33,5 a 34,1 milioni di Euro. L’incremento trova origine dai maggiori ricavi dell’attività intermodale, mentre rimangono su livelli record i ricavi dell’attività immobiliare, dato che la Società ha mantenuto molto alto il livello di occupazione dei fabbricati.

Nella nota integrativa diamo evidenza dei valori riscontrati per le varie aree di business, con le

variazioni rispetto all'esercizio precedente.

- La diminuzione del 3,26% dei costi della produzione, che passano da 30,1 a 29,1 milioni di Euro, dimostra come la struttura sia fortemente tesa al costante controllo delle componenti ordinarie di costo, visto che la diminuzione riguarda sia le voci di acquisti di beni e servizi, sia i costi di godimento di beni di terzi, il costo del personale e anche gli oneri diversi di gestione. La politica di prudenza da sempre attuata dalla nostra società ha portato ad accantonare significative somme (1,4 milioni di Euro), pur tassate, a seguito di situazioni di credito verso alcuni clienti che potrebbero generare delle perdite per la società. Si tratta dell'unica voce in controtendenza rispetto al decremento di tutte le altre relative ai costi della produzione.
- Risulta più che evidente il miglioramento sia dell'EBIT (differenza fra ricavi e costi della produzione) passato da 3,3 a 5,0 milioni di Euro, con un incremento di quasi il 50%, sia dell'EBITDA, passato da 8,0 a 9,8 milioni di Euro, con un incremento di ben 5 punti percentuali del valore raffrontato con il totale dei ricavi tipici della produzione, come ben visibile nella tabella di cui al prossimo paragrafo della relazione.
- Gli oneri finanziari sono rimasti pressoché invariati a 3,8 milioni di Euro, dimostrando anche in questo caso come la Società sia costantemente votata al controllo di tutti i fattori di costo, ottenendo risultati più che buoni considerando il valore del debito complessivo e le condizioni applicate dal sistema finanziario, ancora molto bloccato nelle modalità di gestione ed erogazione alle imprese, non consentendo alle stesse di focalizzare tutto il proprio impegno sul *core business* e sugli investimenti per il futuro.
- Come previsto anche nei piani pluriennali, continua il trend di riduzione del debito complessivo già emerso lo scorso anno, passando da 115,7 a 110,6 milioni di Euro, con una riduzione di ben 5,1 milioni di Euro. Come per i costi, anche in questo caso il decremento è ripartito fra tutte le componenti di debito. Anche considerando i debiti derivanti dai contratti di leasing, la posizione finanziaria netta migliora di circa 0,6 milioni di Euro.
- Il risultato prima delle imposte è positivo per 1,4 milioni di Euro, mentre il risultato finale è pari a 247 mila Euro di utile, dopo l'appostazione di oltre 1,16 milioni di Euro derivante, quasi totalmente, dal carico fiscale di IRES e IRAP. Da evidenziare che fra gli oneri diversi di gestione (voce B14 del conto economico) sono compresi oltre 1,61 milioni di Euro di I.M.U., che comportano un carico fiscale pari a circa 0,41 milioni di Euro per la sua indeducibilità.

Situazione della Società e andamento della gestione nell'esercizio 2014

Di seguito diamo evidenza dei principali indicatori economico patrimoniali sull'andamento della Società (importi in migliaia di Euro), con i commenti previsti dall'art. 2428 per quanto non già

indicato nelle altre parti della relazione:

	2014		2013		Delta	
A1+A5b - Ricavi tipici	32.727	100,00%	32.142	100,00%	585	1,82%
EBITDA (totale A – A5a – B6/7/8/9/11 B14 + perdite su crediti)	9.789	29,91%	8.030	24,98%	1.759	21,91%
EBIT (totale A – B)	5.011	15,31%	3.342	10,40%	1.669	49,94%
EBT (risultato ante imposte)	1.407	4,30%	1.545	4,81%	-138	-8,93%
Risultato d'esercizio	247	0,75%	217	0,68%	30	13,82%
<i>Investimenti effettuati</i>	<i>3.451</i>		<i>2.362</i>		<i>1.089</i>	<i>46,10%</i>
Immobilizzazioni nette	168.212	387,04%	173.581	401,67%	-5.369	-3,09%
Crediti a lungo termine	992	2,28%	1.076	2,49%	-84	-7,81%
Capitale circolante netto	-23.326	-53,67%	-21.276	-49,23%	-2.050	9,64%
Passività consolidate	-98.895	-227,55%	-106.389	-246,19%	7.494	-7,04%
Fondi TFR e rischi	-3.522	-8,10%	-3.778	-8,74%	256	-6,78%
Capitale investito netto	43.461	100,00%	43.215	100,00%	246	0,57%
Patrimonio netto	43.461	100,00%	43.215	100,00%	246	0,57%

La posizione finanziaria netta della Società, considerati anche i debiti riferiti ai contratti di locazione finanziaria in essere (leasing), risulta negativa per Euro 105.625.375, con un miglioramento di 0,587 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

PRESCRIZIONI PREVISTE DALL'ART. 2428 C.C.

Con riguardo a quanto specificatamente previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, si fa presente che:

1. pur senza particolari effetti evidenti nel bilancio e come oramai da consolidata consuetudine, la struttura della Società è sempre stata fortemente tesa a delineare le linee della propria evoluzione futura, continuando nell'attività di esecuzione delle progettazioni e direzioni lavori per le nuove realizzazioni e gli interventi sull'esistente. Sul versante informatico, si è continuato a portare avanti lo studio e l'implementazione di programmi per la gestione della movimentazione dei container del terminal, oltre che per quella dei vari aspetti di logistica e

trasporto, ma anche per il miglioramento del sistema amministrativo e di controllo di gestione e programmazione, per meglio rispondere alle necessità di informazioni rapide, complete ed esaustive;

2. nel 2014 la Società non ha detenuto alcuna partecipazione di controllo o collegata con altre imprese, per cui non vi sono stati rapporti economico-patrimoniali che necessitino di evidenza. Sono avvenuti, invece, rapporti di scarso rilievo, sia economico che finanziario, con alcune altre partecipate, ma sempre a condizioni normali di mercato.

Presso la sede della Società si possono trovare le copie degli ultimi bilanci approvati dalle Società partecipate;

3. la Società al termine del corrente esercizio possiede 9.173 azioni proprie per un ammontare di € 45.865 nominali di capitale sociale (pari alla quota detenuta, precedentemente alla fusione, dalla Società incorporata Magazzini Generali Padova S.r.l. e a quattro azioni acquisite nel corso del 2011 da un socio che ha aderito all'offerta deliberata dall'assemblea straordinaria dei soci del 29/04/2010) iscritte ad un valore di € 57.742 in bilancio alla voce "B III 4 – Immobilizzazioni finanziarie – Azioni proprie" dell'attivo patrimoniale;
4. la Società nel corso del corrente esercizio non ha alienato, neppure per interposta persona, azioni proprie;
5. dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati fatti di particolare rilievo, salvo il completamento dei lavori di ristrutturazione e predisposizione dell'immobile che accoglie la Motorizzazione Civile, che sarà coronato con l'inaugurazione del prossimo 20 marzo alla presenza di numerose autorità. Va inoltre evidenziato che è in corso di definizione la vertenza sorta in data 24 marzo 2014, a seguito di notifica da parte del Consorzio ZIP di richiesta danni per 4,5 milioni di Euro avente ad oggetto il mancato rispetto di un preliminare di acquisto terreni. La transazione prevede la rinuncia di qualsiasi pretesa da parte del Consorzio ZIP e da parte di Interporto per quanto richiesto in via riconvenzionale, nonché l'impegno ad assumere da parte di Interporto, contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo, due dipendenti del Consorzio ZIP, oltre all'impegno di assumerne un terzo entro il 31 dicembre 2016. Infine, si fa presente che il bilancio tiene puntualmente conto dell'evoluzione successiva delle singole posizioni creditorie, ivi compresa quella sorta nel corso dell'esercizio e per cui è stata presentata domanda di concordato agli inizi del 2015;
6. con riguardo all'evoluzione prevedibile della gestione, essa risulta da quanto esposto nelle pagine precedenti;
7. in relazione agli adempimenti derivanti dal Codice della Privacy (D.Lgs. 196/2003) e alla sua applicazione, si fa presente che la Società ha provveduto ad effettuare le informative previste,

oltre ad approntare la documentazione necessaria, nonché a monitorare periodicamente l'applicazione e la sussistenza delle misure minime di sicurezza richieste dalla norma, in virtù dell'attività esercitata;

8. con riferimento al personale dipendente della Società, si precisa che i dipendenti in carico alla fine dell'esercizio sono pari a 73 unità, contro i 74 esistenti alla fine dello scorso esercizio. Nel corso del 2014 è avvenuto l'inserimento di 2 nuovi dipendenti e la conclusione del rapporto di 3, mentre per un altro impiegato si è trasformato il rapporto da tempo determinato a indeterminato.

La seguente tabella riporta il quadro riassuntivo della movimentazione avvenuta nel 2014 con la ripartizione dei dipendenti per qualifica:

Qualifica	Nr. a inizio anno	Assunzioni	Dimissioni	Nr. a fine anno
Dirigenti	4		-1	3
Quadri	6			6
Impiegati	38	1	-2	37
Operai	26	1		27
Apprendisti	0			0
Totale	74	2	-3	73
di cui a tempo indeterminato	73	1	-3	71
di cui a tempo determinato	1	1		2
di cui uomini	54	2	-3	53
di cui donne	20			20
di cui a part time	8			8

Nel corso del 2014 la Società ha provveduto ad organizzare o a far partecipare i lavoratori a corsi di formazione per l'aggiornamento sia per la sicurezza sul lavoro, sia per aggiornamento professionale di alcune funzioni.

Si precisa che la Società continua a monitorare e provvede, se necessario, ad aggiornare e migliorare le strutture per renderle sempre più fruibili e sicure non solo per i propri dipendenti, ma anche per tutti gli addetti e aziende che utilizzano gli immobili e gli impianti per la loro attività lavorativa in ambito interportuale.

9. la Società esercita la sua attività prevalentemente nelle sedi di Padova che sono così composte:
- 1) Sede centrale direzionale, legale e amministrativa: Galleria Spagna 35 – 35127 Padova;
 - 2) Sede secondaria operativa: Corso Stati Uniti 18 – 35127 Padova, dove viene svolta l'attività di custodia e deposito conto terzi, movimentazione merci e assistenza doganale, compreso

- l'esercizio di Magazzino Generale, come da autorizzazione con D.M. 26/07/2011, oltre a gestire un deposito doganale ai sensi dell'art. 127 T.U.L.D;
- 3) Unità locale in Via Nuova Zelanda, 8 – 35127 Padova, dove è situata l'attività del Cityporto e dove viene esercitato anche l'esercizio di Magazzino Generale, come da autorizzazione con D.M. 26/07/2011;
 - 4) Unità locale in Via N. Tommaseo, 56 – 35131 Padova, presso Padova Fiere dove è situato un ufficio e viene svolta l'attività di logistica per le manifestazioni fieristiche;
 - 5) Unità locale in Corso Spagna, 8 – 35127 Padova, dove si svolge attività di magazzinaggio e l'esercizio di Magazzino Generale, come da autorizzazione con D.M. 26/07/2011 oltre alla gestione di un deposito doganale ai sensi dell'autorizzazione dell'Agenzia delle Dogane di Padova prot. n.5198 R.U. del 02/04/2012;
 - 6) Sede operativa di esercizio ferroviario: Via Inghilterra, 15 – 35127 Padova dove viene effettuata la gestione del terminal ferroviario di proprietà per l'attività intermodale connessa ai trasporti terrestri, attraverso la movimentazione di container ed altre unità di carico, oltre alla loro eventuale riparazione, manutenzione e stoccaggio;
 - 7) Sede operativa di movimentazione container ed esercizio ferroviario: Corso Spagna, 14/d – 35127 Padova dove viene effettuata la gestione del terminal ferroviario di proprietà e del terminal in locazione da FS Logistica per l'attività intermodale connessa ai trasporti terrestri, attraverso la movimentazione di container ed altre unità di carico.
10. si sottolinea che la Società, per contenere il rischio di variazione dei tassi d'interesse, ha reso parte del proprio indebitamento a tasso fisso attraverso cinque contratti IRS, come meglio evidenziato in nota integrativa.
11. In riferimento a quanto previsto al 3° comma, punto 6-bis dell'art. 2428, del Codice Civile si precisa che:

a) Rischio di variazione dei flussi finanziari

E' costantemente monitorato, soprattutto per quanto attiene alla variazione dei tassi d'interesse di mercato che si ritiene possano permanere ancora per qualche periodo bassi, non esistendo quindi la necessità di fissare ulteriori quote del debito a tasso fisso. Si ritiene pertanto che sussista la capacità di generare gli adeguati flussi di cassa dalla gestione per fronteggiare i pagamenti previsti e le eventuali variazioni di tasso.

b) Rischio di liquidità o di finanziamento

Tale rischio per la Società è considerato non significativo in quanto si dispone di adeguate linee di affidamenti bancari e di costanti flussi di cassa generati dalla gestione ordinaria.

c) Rischio di credito

Tale rischio viene gestito dalla Società sia preventivamente per il tramite di un'attenta procedura nella gestione dei nuovi contratti con i clienti, sia successivamente con tempestive azioni di sollecito, controllo e recupero del credito. Il perdurare dei problemi economico finanziari di alcuni settori e/o operatori, ha portato all'apertura di varie procedure concorsuali, nella maggior parte dei casi di ridotta entità di rischio per la Società. Purtroppo, però, per alcune posizioni aggravatesi nel corso dell'esercizio 2014, tutte le azioni intraprese di sollecito, sia diretto che tramite azione legale arrivando sino al pignoramento di beni e crediti, non hanno portato a soddisfare le nostre richieste. Per i criteri di prudenza adottati dalla società, la valutazione di fine anno ha suggerito accantonamenti per 1.398 mila euro.

d) Rischio di mercato

Rappresenta il rischio che il valore di uno strumento finanziario fluttui in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dei tassi di interesse e dei tassi di cambio, sia che le variazioni derivino da fattori specifici del singolo strumento o del suo emittente sia da fattori che influenzino tutti gli strumenti finanziari trattati sul mercato.

In generale il valore degli strumenti finanziari in essere alla data di bilancio non è significativamente influenzabile dai prezzi di mercato e dai tassi di cambio. Quanto ai tassi d'interesse, già si è detto del continuo monitoraggio effettuato dalla società anche attraverso lo strumento di pianificazione economico-finanziaria.

Ai sensi dell'art. 10 della legge 72 del 19/03/1983, dell'art. 11 della legge 342 del 21/11/2000 e dell'art. 2427 del C.C., si riporta la tabella illustrativa delle rivalutazioni operate e a seguire un dettaglio di quelle relative ai cespiti ancora in essere alla fine dell'esercizio in corso.

RIVALUTAZIONI	Rivalutazione L. 72/1983	Rivalutazione L. 413/1991	Rivalutazioni straordinarie	Disavanzo di fusione 2009	Totale rivalutazioni
TOTALE IMPORTI ORIGINARI	3.187.629	1.998.183	540.128	1.117.363	6.843.303
IMPORTI RESIDUI A BILANCIO					
Centro direzionale (ex Lotto B)	100.905	0	121.945	0	222.850
Terreno Lotto E0	0	0	41.059	0	41.059
Terreno Lotto C.so Stati Uniti 18	363.138	213.128	0	1.109.147	1.685.413
Centro direzionale (fabbricato)	0	342.795	0	0	342.795
Fabbricati C.so Stati Uniti 18	1.502.900	1.313.332	0	0	2.816.232
Macchinari e impianti:	490.270	0	0	0	490.270

RIVALUTAZIONI	Rivalutazione L. 72/1983	Rivalutazione L. 413/1991	Rivalutazioni straordinarie	Disavanzo di fusione 2009	Totale rivalutazioni
Attrezzature	9.008	0	0	0	9.008
Mobili, arredi e attrezz. ufficio	258	0	0	0	258
TOTALE valori rivalutazione residui a bilancio	2.466.479	1.869.255	163.004	1.109.147	5.607.885

Si attesta, ai sensi dell'art. 11, comma 3, della legge 342/2000, che il valore dei beni oggetto di rivalutazione, anche dopo l'effettuazione della stessa, non eccede il valore di mercato o di uso per la Società degli stessi.

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione al termine del proprio mandato triennale e a coronamento di un intenso periodo di amministrazione che risale alla storica fusione del 2009, desidera ringraziare gli Azionisti pubblici di riferimento, sempre attenti e in sintonia con i momenti chiave e strategici della vita societaria. Un ringraziamento non formale lo esprimiamo agli Organi Societari di Controllo per l'attenzione e la professionalità dimostrata nell'espletamento del loro compito previsto dalle norme del nostro ordinamento.

Un grazie particolare vogliamo esprimerlo al Direttore Generale e a tutto il Personale che nel corso dell'anno si sono sempre dimostrati all'altezza del compito e sempre pronti a supportarci in ogni nostra decisione.

Signori Azionisti,

dopo questa esposizione, ma pronti a fornire ogni ragguaglio e informazione che riteneste ulteriormente necessaria, Vi invitiamo ad approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 con un risultato d'esercizio (utile) prima delle imposte di € 1.406.937 e con un risultato netto di € 246.591 (€ 246.591,43 prima degli arrotondamenti all'unità di Euro), così come sottoposto, proponendoVi la seguente destinazione:

- a riserva legale l'importo di Euro 12.330;
- a riserva straordinaria il residuo pari a Euro 234.261.

Padova, 12 marzo 2015

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Sergio Giordani

INTERPORTO PADOVA S.P.A.

Sede legale: Galleria Spagna 35 - 35127 Padova

Capitale sociale: Euro 30.000.000,00 Interamente versato

Codice fiscale, Registro imprese di PD: 00397270281 - Partita I.V.A.: 00397270281

REA di PD nr. 119759

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2014**STATO PATRIMONIALE**

	31/12/2014	31/12/2013
ATTIVO		
Totale crediti v/soci per versam. ancora dovuti (A)	0	0
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) diritti di brevetto ind.le e diritti utilizzo opere ingegno	20.193	27.101
valore d'iscrizione	29.139	78.760
- fondo ammortamento	-8.946	-51.659
6) immobilizzazioni in corso e acconti	120.715	112.954
7) altre	1.622.538	1.954.836
valore d'iscrizione	3.104.856	3.011.382
- fondo ammortamento	-1.482.318	-1.056.546
Totale immobilizzazioni immateriali (B I)	1.763.446	2.094.891
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	163.379.502	164.889.591
valore d'iscrizione	214.360.719	211.950.260
- fondo ammortamento	-50.899.979	-46.979.431
- fondo svalutazioni	-81.238	-81.238
2) impianti e macchinario	515.725	569.452
valore d'iscrizione	8.872.246	9.232.769
- fondo ammortamento	-8.356.521	-8.663.317
3) attrezzature industriali e commerciali	131.768	200.187
valore d'iscrizione	2.186.713	2.170.896
- fondo ammortamento	-2.054.945	-1.970.709
4) altri beni	433.246	502.666
valore d'iscrizione	3.091.036	3.157.368
- fondo ammortamento	-2.657.790	-2.654.702

	31/12/2014	31/12/2013
5) immobilizzazioni in corso e acconti	1.115.775	4.278.471
Totale immobilizzazioni materiali (B II)	165.576.016	170.440.367
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni		
d) altre imprese	814.773	987.931
Totale partecipazioni (1)	814.773	987.931
2) crediti		
d) verso altri	62.964	15.084
esigibili oltre l'esercizio successivo	62.964	15.084
Totale crediti (2)	62.964	15.084
4) azioni proprie	57.742	57.742
<i>valore nominale complessivo delle azioni proprie</i>	<i>45.865</i>	<i>45.865</i>
Totale immobilizzazioni finanziarie (B III)	935.479	1.060.757
Totale immobilizzazioni (B)	168.274.941	173.596.015
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	75.003	70.465
4) prodotti finiti e merci	61.153	84.057
Totale rimanenze (C I)	136.156	154.522
II - Crediti		
1) verso clienti	5.838.923	6.565.762
esigibili entro l'esercizio successivo	5.652.309	6.345.545
esigibili oltre l'esercizio successivo	186.614	220.217
4-bis) crediti tributari	133.210	159.633
esigibili entro l'esercizio successivo	129.781	132.591
esigibili oltre l'esercizio successivo	3.429	27.042
4-ter) imposte anticipate	400.911	173.577
esigibili entro l'esercizio successivo	385.504	140.166
esigibili oltre l'esercizio successivo	15.407	33.411
5) verso altri	641.921	825.448
esigibili entro l'esercizio successivo	368.625	542.747
esigibili oltre l'esercizio successivo	273.296	282.701
Totale crediti (C II)	7.014.965	7.724.420

	31/12/2014	31/12/2013
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	342.557	352.314
3) denaro e valori in cassa	2.457	2.029
Totale disponibilità liquide (C IV)	345.014	354.343
Totale attivo circolante (C)	7.496.135	8.233.285
D) Ratei e risconti		
2) Ratei attivi	490	1.015
3) Risconti attivi	816.567	909.426
Totale ratei e risconti (D)	817.057	910.441
TOTALE ATTIVO	176.588.133	182.739.741

PASSIVO

A) Patrimonio netto

I - Capitale	30.000.000	30.000.000
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	48.509	48.509
IV - Riserva legale	161.297	150.441
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	57.742	57.742
VII - Altre riserve	12.947.332	12.741.080
1) riserva straordinaria	2.944.735	2.738.482
6) fondo contributi in conto capitale (ex art 55 T.U.)	7.474.328	7.474.328
7) fondi riserve in sospensione di imposta	1.575.194	1.575.194
8) differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-2	-1
15) riserva avanzo di fusione	953.077	953.077
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	246.591	217.109
a) Utile (Perdita) d'esercizio	246.591	217.109
Totale patrimonio netto (A)	43.461.471	43.214.881

B) Fondi per rischi e oneri

2) per imposte, anche differite	1.112.609	1.123.676
a) imposte differite	1.112.609	1.123.676
3) Altri	774.825	1.004.276
Totale fondi per rischi e oneri (B)	1.887.434	2.127.952

C) Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	1.634.797	1.650.195
---	------------------	------------------

D) Debiti

4) debiti verso banche	101.510.227	101.672.452
esigibili entro l'esercizio successivo	22.006.753	19.530.961
esigibili oltre l'esercizio successivo	79.503.474	82.141.491

	31/12/2014	31/12/2013
6) acconti	273.266	247.652
esigibili entro l'esercizio successivo	105.141	79.527
esigibili oltre l'esercizio successivo	168.125	168.125
7) debiti verso fornitori	6.937.618	11.180.789
esigibili entro l'esercizio successivo	6.937.618	7.350.789
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	3.830.000
12) debiti tributari	545.264	657.938
esigibili entro l'esercizio successivo	545.264	657.938
13) debiti vs. istituti di previdenza e sicurezza sociale	252.740	288.559
esigibili entro l'esercizio successivo	252.740	288.559
14) altri debiti	1.047.240	1.636.020
esigibili entro l'esercizio successivo	540.484	1.093.275
esigibili oltre l'esercizio successivo	506.756	542.745
Totale debiti (D)	110.566.355	115.683.410
E) Ratei e risconti		
2) Ratei passivi	319.623	357.140
3) Risconti passivi	18.718.453	19.706.163
E) Ratei e risconti	19.038.076	20.063.303
TOTALE PASSIVO E NETTO	176.588.133	182.739.741

CONTI D'ORDINE

Rischi assunti dall'impresa

Fidejussioni prestate	925.384	925.384
e) a terzi	925.384	925.384
Totale rischi assunti dall'impresa	925.384	925.384

Sistema dei beni

Beni di terzi presso la Società	1.221.116	320.931
Beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato	958.000	0
Altri beni di terzi	263.116	320.931

	31/12/2014	31/12/2013
CONTO ECONOMICO		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	31.849.740	31.508.767
5) altri ricavi e proventi	2.303.174	1.956.419
a) contributi in conto esercizio	1.425.927	1.323.129
b) altri ricavi e proventi	877.247	633.290
Totale valore della produzione (A)	34.152.914	33.465.186
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.067.791	1.134.339
7) per servizi	14.574.472	15.307.376
8) per il godimento di beni di terzi	1.284.840	1.445.638
9) per il personale	3.800.496	3.858.582
a) salari e stipendi	2.740.128	2.728.195
b) oneri sociali	858.844	880.671
c) trattamento di fine rapporto	199.848	205.550
e) altri costi	1.676	44.166
10) ammortamenti e svalutazioni	6.204.081	5.439.984
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	483.331	792.541
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	4.322.252	4.251.925
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	81.238
d) svalutazione crediti del circolante e disponibilità	1.398.498	314.280
11) variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	18.366	3.962
12) accantonamenti per rischi	0	571.461
14) oneri diversi di gestione	2.191.643	2.362.137
Totale costi della produzione (B)	29.141.689	30.123.479
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	5.011.225	3.341.707
C) Proventi e oneri finanziari		
15) proventi da partecipazioni	0	1.513
c) altre imprese	0	1.513
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi	37.405	106.515
d4) da altri	37.405	106.515
17) interessi e altri oneri finanziari	3.792.592	3.799.574
d) da istituti di credito a breve	795.926	1.232.579
e) da istituti di credito a medio/lungo	2.981.183	2.542.460
f) da altri	15.483	24.535
17-bis) utili e perdite su cambi	-355	-3
a) utili su cambi	2	349
b) perdite su cambi	357	352
Totale proventi e oneri finanziari (C)	-3.755.542	-3.691.549

	31/12/2014	31/12/2013
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
19) svalutazioni	6.783	11.894
a) di partecipazioni	6.783	11.894
Totale delle rettifiche (D)	-6.783	-11.894
E) Proventi e oneri straordinari		
20) proventi	159.945	1.919.326
b) differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1	0
c) proventi vari	159.944	1.919.326
21) oneri	1.908	13.078
b) differenza da arrotondamento all'unità di Euro	0	4
c) imposte di esercizi precedenti	1.908	1.807
d) oneri vari	0	11.267
Totale delle partite straordinarie (E)	158.037	1.906.248
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	1.406.937	1.544.512
22) imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.160.346	1.327.403
a) Imposte correnti	1.398.747	1.352.883
b) Imposte differite	-11.067	-180.952
c) Imposte anticipate	-227.334	155.472
23) utile (perdita) dell'esercizio	246.591	217.109

Il presente bilancio è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Sig. Sergio Giordani