

INTERPORTO
PADOVA SPA
LOGISTICS OPERATOR



Bilancio 2015

Interporto Padova S.p.A.

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 2015

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori azionisti,

il Consiglio di Amministrazione presenta un bilancio dell'esercizio 2015 con un utile di Euro 631.364, dopo l'appostazione di imposte sul reddito d'esercizio (IRES e IRAP) per complessivi Euro 1.219.038.

L'esercizio appena concluso non sancisce solo la chiusura positiva di un periodo contabile ma rappresenta anche il punto culminante di un riconoscimento a livello europeo di Interporto Padova, sia dal punto di vista strategico che di organismo in grado di sviluppare una progettualità ritenuta centrale per le reti continentali.

Questo Consiglio di Amministrazione, alla chiusura del suo primo anno di gestione, ha potuto sviluppare ulteriormente un percorso virtuoso impostato dai precedenti amministratori grazie ad una perfetta sinergia con gli Azionisti della Società e con il management aziendale in un comune sforzo teso a fare di Interporto un nodo strategico di rilievo assoluto nel panorama internazionale.

E' ben noto che ogni scelta strategica della Società si basa su una valutazione prospettica di lungo periodo (15 anni) valutata attraverso la redazione (con aggiornamento annuale) di un piano industriale pluriennale. Con particolare riferimento agli interventi previsti nei prossimi anni e della centralità che questa Società e le sue strutture avranno nel panorama economico padovano e veneto, si è ritenuto opportuno coinvolgere nell'aggiornamento del piano anche una Società leader a livello mondiale nella consulenza aziendale e finanziaria.

INTERPORTO PADOVA COME NODO "CORE" EUROPEO

Il progetto, presentato ufficialmente a fine febbraio 2015 all'INEA (*Innovation & Networks Executive Agency*), ha radici profonde e può essere considerato il coronamento delle attività strategiche di Interporto; esso mira a rendere ad "impatto zero" il terminal intermodale attraverso l'installazione di 4 gru a portale elettriche per la movimentazione dei container. Al riguardo, la tipologia costruttiva del terminal stesso aveva già predisposto binari specifici per questo tipo di gru, secondo la filosofia gestionale di Interporto che mira a raddoppiare la capacità del terminal limitando al massimo l'utilizzo di nuovo territorio.

Sottolineiamo che non si tratta del tipico progetto europeo che finanzia essenzialmente proposte formulate da più partner di diverse nazioni avente ad oggetto studi e progetti pilota, bensì di un progetto infrastrutturale (*progetti strategici da finanziare tramite il programma europeo "CEF" - Connecting Europe Facility, nell'ambito dello sviluppo dei corridoi di trasporto europei TEN-T*) che ha come beneficiario solo Interporto Padova e la sua proposta di intervento. E' la prima volta che tali fondi vengono riconosciuti ad un interporto, mentre è più frequente il riconoscimento per porti o enti che gestiscono vie di comunicazione (ferrovie, autostrade, strade, ecc..).

Delle quasi 700 richieste di finanziamento giunte a livello europeo, solo 276 sono state ammesse poiché ritenute effettivamente rilevanti e strategiche ai fini dell'implementazione della connettività intraeuropea.

La buona riuscita della domanda di co-finanziamento è dovuta anche al grado di concretezza dell'iniziativa progettuale che è stata ampiamente sottolineata proprio nel voto di sintesi che la Commissione ha espresso. E' stata riconosciuta infatti, oltre alla bontà tecnica della proposta e all'intrinseca capacità di sviluppare scenari di lungo periodo, anche la grande e determinante sinergia avuta con le Istituzioni locali; un caso virtuoso del "Pubblico" che lavora in sintonia con le esigenze della realtà economica.

Lo scorso dicembre è pervenuto il contratto controfirmato da parte dell'INEA (*Grant Agreement for the action "Enhancing the efficiency of the new container terminal of Interporto Padova", action number 2014-IT-TM-0591-M*). La sintesi degli importi in questione è la seguente:

INVESTIMENTO COMPLESSIVO APPROVATO	€ 16.242.160,71
COFINANZIAMENTO INEA	€ 3.248.432,14

IL QUADRO COMPLESSIVO DEGLI INVESTIMENTI

Naturalmente, il quadro degli investimenti necessario nello scenario interportuale fino al 2020 non si esaurisce con il progetto del CEF 2014 di cui sopra, in quanto esso è stato elaborato incrociando le nostre reali esigenze con i dettami e le precise indicazioni del bando.

Gli interventi complessivi previsti nell'arco temporale 2014-2020 riguardano il potenziamento del sistema terminalistico-ferroviario di Padova-Interporto nel suo complesso e mirano alla creazione di un "hub" ad alta densità di capacità e movimentazione in grado di soddisfare lo sviluppo economico dell'area nel lungo periodo senza dover utilizzare ulteriore territorio rispetto a quello già destinato allo scopo.

Gli interventi chiave principali sono: installazione di quattro gru a portale elettriche su rotaia, allungamento dei binari attuali del terminal, aggiunta di ulteriori binari lungo i fasci attuali, realizzazione di un nuovo gate di accesso con tecnologie di automazione, sviluppo di un nuovo software di gestione del terminal, aree a servizio dei trasportatori, opere che facilitano la capacità ferroviaria del sistema, interventi di adeguamento in generale dei sistemi IT alle nuove esigenze. Accanto a questi interventi sull'intermodalità è degna di nota anche la realizzazione di un nuovo magazzino che verrà locato ad una multinazionale austriaca che consoliderà la propria presenza strategica in quest'area.

STATO DI AVANZAMENTO DI INVESTIMENTI E PROGETTI

Come si potrà osservare dal contenuto seguente, si tratta di uno degli esercizi più ricchi di attività e sviluppi tecnologici della storia di Interporto Padova SpA.

NUOVO ACCESSO AL TERMINAL. Il 31 dicembre 2015 è stato pubblicato il bando di gara europeo per l'aggiudicazione dei lavori di adeguamento del Terminal per un valore

complessivo, a base di gara, di 6.290.000 euro. Il termine per presentare le offerte da parte delle imprese interessate è fissato per il 4 aprile 2016. I lavori posti a gara riguardano essenzialmente la realizzazione di un nuovo sistema di “gate” stradali, ad est del Terminal, predisposto per l'automazione dell'accesso dei mezzi pesanti e l'allungamento a 750 metri sia dei binari ferroviari che dei binari su cui si muoveranno le gru a portale. Sarà inoltre realizzato un nuovo binario ferroviario di carico e scarico. Grazie alla vicinanza con il casello autostradale, alle ampie aree di parcheggio dedicate, alla ottimizzazione dei percorsi interni e alla “dematerializzazione” dei processi documentali, si ridurrà al minimo l'impatto ambientale del traffico mezzi, rendendo molto più veloce ed efficiente ogni processo a vantaggio anche degli autotrasportatori.

FORNITURA DI 4 GRU A PORTALE SU ROTAIA (RMG). La gara europea per la fornitura delle quattro gru a portale elettriche (RMG = Rail Mounted Gantry crane) è stata pubblicata il 30 gennaio 2016. Il valore, a base di gara, è di 12.269.840 euro. Le offerte delle aziende interessate dovranno pervenire entro il 10 maggio 2016. I tempi previsti nel bando fanno prevedere che la fornitura sarà completata per la fine del 2017 – primi mesi del 2018.

Il terminal di Interporto è già predisposto con appositi binari per l'installazione di questi mezzi elettrici in grado di sviluppare movimentazioni a ciclo continuo con consumi e costi ridotti rispetto alle gru semoventi frontali (si calcola un risparmio di circa il 30% su ogni movimentazione). L'installazione delle 4 gru RMG elettriche, oltre a rendere il nodo terminalistico a “impatto zero” con un risparmio di circa mezzo milione di litri di gasolio ogni anno, darà la possibilità di rendere più economiche ed efficienti le operazioni di movimentazione oltre ad allargare le potenzialità di traffico gestite; in particolare potranno essere utilizzati a pieno tutti i binari del fascio anche con la presenza contemporanea di treni per ogni binario (oggi con le gru gommate occorre attendere l'uscita del convoglio dai binari laterali per lavorare sul binario centrale di ogni fascio). Potrà inoltre essere facilmente gestito il traffico con trasbordo diretto “treno-treno” che invece è tecnicamente molto più complicato con i mezzi attuali.

BINARIO PER LA MANOVRA FERROVIARIA. Si tratta della realizzazione di un nuovo deviatoio e di un tratto di binario in corrispondenza del raccordo che funge da collegamento con il Terminal per potersi allacciare al binario denominato Asta proveniente dalla Stazione Merci di Padova. Tale intervento consente di migliorare notevolmente la manovra garantendo una maggiore funzionalità e sicurezza. Nel mese di luglio 2015 è stata espletata una procedura di gara per un importo di euro 182.810,81 soggetti a ribasso oltre a euro 5.000,00 per oneri della sicurezza. I lavori sono stati affidati e completati nei primi mesi del 2016.

NUOVO MAGAZZINO DI 2.900 MQ. A seguito di un accordo commerciale, la Società Interporto sta realizzando un nuovo edificio che sarà dato in locazione ad una multinazionale austriaca, specializzata nella distribuzione e produzione di acciai speciali (binari ferroviari) e per utensili, che intende migliorare la propria rete distributiva in Italia.

La progettazione e le procedure correlate sono state sviluppate nella seconda parte del 2015. L'edificio verrà completato entro l'estate del 2016 e sarà di complessivi 2.900 mq., 400 dei quali destinati ad uffici; sorgerà su un lotto di terreno di circa 5.000 mq. in Via Nuova Zelanda e sarà realizzato tenendo conto delle specifiche esigenze tecniche necessarie alle attività del cliente. In particolare sono previste strutture portanti e travi idonee a supportare e alloggiare carriponte con portata fino a 40 tonnellate, speciali fosse in cemento armato e una pavimentazione con una portanza molto elevata in funzione del tipo di stoccaggio. L'investimento complessivo da parte di Interporto Padova S.p.A. è di 1,6 milioni di euro, a fronte di un impegno di locazione pluriennale.

INTERVENTI A LIVELLO TECNOLOGICO. Anche in funzione della prossima messa in funzione del nuovo gate del terminal e delle 4 RMG è iniziato un importante processo di ulteriore miglioramento dei processi e della tecnologia a livello informativo con speciale riguardo proprio al settore intermodale. Gli investimenti hanno riguardato diversi aspetti del settore movimentazione container.

- **Potenziamento mezzi di sollevamento.** Nel 2015 sono state acquisite due nuove Reach Stacker per il sollevamento container (si ricorda che anche con le gru a portale alcune di queste gru resteranno in funzione per eventuali necessità). Il prezzo complessivo di aggiudicazione è stato di euro 813.000 (al netto del rientro di due gru usate).
- Nel 2015 è stato anche completato il processo di informatizzazione totale del sistema attuale di gestione del terminal con gru gommate. Ogni mezzo è ora dotato di un sistema di telemetria e georeferenziazione che ci permette di integrare ogni movimento e azione degli operatori in un sistema di elaborazione e sviluppo delle informazioni. Ciò ci sta dando risultati sempre più precisi ed efficaci in termini di velocità, sicurezza ed economicità dei servizi offerti.
- La seconda parte dell'esercizio appena concluso ha visto anche l'installazione di un apparato innovativo per la rilevazione automatica tramite un portale OCR delle informazioni e degli abbinamenti dei container sui vagoni ferroviari in transito per il terminal di proprietà della Società Interporto. Tale sistema è funzionale a ridurre le imputazioni manuali, minimizzando gli errori nei dati e annullando i tempi di inserimento e controllo.

-
- E' stato completato il lungo processo di integrazione e comunicazione fra il sistema IT del nostro terminal e i vari sistemi delle compagnie di navigazione internazionali; oggi i vari "booking" dei container che arrivano da tutto il mondo sono direttamente processati all'interno del sistema in maniera pressoché trasparente. Non si è trattato solo di un problema tecnologico, ma specialmente di perfezionare accordi con i vari uffici dislocati nei porti più remoti.

Alcuni di questi interventi hanno riguardato importanti sinergie con i soggetti della filiera dei collegamenti intermodali con alcuni porti (progetto Widermos).

NUOVA SEDE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE. Il 20 marzo 2015 è stata inaugurata la nuova sede della Motorizzazione Civile di Padova, realizzata in un edificio di proprietà Interporto sito in Corso Spagna 12. Rispetto all'ubicazione delle sedi precedenti, la nuova struttura è pensata e progettata specificatamente per i servizi della Motorizzazione, concentrando in un unico luogo tutte le attività chiave fino ad allora dislocate nel territorio in siti differenti.

La nuova sede dispone di uffici per il personale e per i servizi al pubblico, sale esami, archivi e magazzini ma anche aree per le revisioni e i collaudi di motoveicoli, autoveicoli e autocarri oltre ad una apposita pista per lo svolgimento degli esami per le patenti dei motoveicoli.

Si sviluppa su 2.736 mq. di superficie coperta e 4.802 mq. di aree operative esterne alle quali vanno aggiunti 1.625 mq. di parcheggi. I lavori hanno richiesto un investimento di circa 1 milione di euro, a fronte di un contratto di locazione con la stessa Motorizzazione Civile per un periodo di 6+6 anni.

L'area interportuale padovana, che lavora a pieno regime con tutte le sue infrastrutture logistiche, completa con questa realizzazione il quadro dei servizi avanzati al trasporto, concentrando nell'area ulteriori attività e diminuendo i disagi per altre zone urbane meno attrezzate per i mezzi pesanti.

RISCATTO LEASING CITTADELLA DELLA LOGISTICA 1° STRALCIO

A settembre 2015, anticipatamente rispetto alla scadenza contrattualmente prevista (2017), è stato riscattato il contratto di leasing riferito agli immobili "Cittadella della Logistica 1° Stralcio", con un esborso di 2,2 milioni di euro.

INVESTIMENTI "STEP 2"

A seguito della nuova “Call” (Multi Annual Work Programme) lanciata da INEA il 5 novembre 2015, visto che le tematiche riguardavano argomenti più compatibili con il settore tecnologico e informatico, è sorta l’opportunità di presentare un progetto per il cofinanziamento di opere collegate al progetto in corso e già approvato.

E’ stata elaborata e presentata in data 16 febbraio 2016, una proposta progettuale *"Enhancing Interporto di Padova - Step 2: ancillary measures and ICT solutions for optimising terminal operations, accessibility and interconnections"* che riguarda l'ambito della priorità 6 "Multimodal logistics platforms" sulla Call 2015 del programma Connecting Europe Facility - Transport (CEF - Transport).

Il progetto prevede un impegno complessivo di 5.935.600 euro. Qualora fosse approvata, la proposta progettuale potrebbe beneficiare di un contributo UE a fondo perduto di 1.352.120 euro. Il periodo del progetto è 2016-2020.

Gli interventi di cui è stato chiesto un co-finanziamento riguardano costi che sarebbero stati sostenuti in ogni caso dalla Società quali: software per ottimizzazione yard con utilizzo di RMG, potenziamento ridondanza nodo hardware, sistema di automazione gate stradali, ulteriore binario ferroviario, interventi per automazione ispezione container, area di manovra in area gate, progetto pilota di integrazione con citylogistics, studi su automazione RMG e implementazione sicurezza.

ANDAMENTO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITA’

Interporto Padova è oggi uno dei rarissimi casi in cui un “interporto” è anche “terminal operator”, cioè gestore diretto delle attività intermodali nel terminal ferroviario. Solo questo know-how pluriennale ci ha dato la possibilità di intraprendere la strada di investimenti mirati in questo settore.

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, possiamo oggi affrontare le dinamiche di mercato con una coesione interna determinante. Servono tutte le energie e le risorse del “sistema Padova” per affrontare una competizione sui traffici marittimi dove il gigantismo navale e i cartelli fra le compagnie possono modificare in pochi mesi le “fortune” di un porto marittimo con riflessi ovviamente anche nell’entroterra produttivo e logistico.

Malgrado a livello internazionale i traffici, causa anche il rallentamento del mercato cinese, non abbiano brillato, il traffico ferroviario-intermodale a livello interportuale di Padova ha registrato un aumento percentuale dell’1,86 % sfiorando le 275.000 unità.

Al riguardo, vogliamo ben precisare che il ruolo del terminal è di una struttura a servizio delle imprese padovane e venete che necessitano di inviare o ricevere merce dai mercati extra europei; il nostro compito è quello di gestire il passaggio modale treno-gomma affinché i container raggiungano le banchine portuali di destinazione via treno e non solamente via strada. Questa operazione, semplice concettualmente, richiede però una grande organizzazione di mezzi e di tecnologia, per eliminare il più possibile i tempi di attesa di carico e scarico e per semplificare lo scambio documentale fra i diversi soggetti coinvolti nella catena logistica.

E' questa l'attività cardine che contraddistingue un interporto come funzionale al sistema economico e civile, così come previsto dalla legge dello Stato n. 240 del 1990 e dalla successiva normativa anche europea. Nella già difficile congestione delle vie di comunicazione provinciali e regionali, se dovesse improvvisamente venir meno questa attività di interscambio modale gomma-ferrovia ci troveremmo con ulteriori circa 275.000 mezzi pesanti ogni anno sulle nostre strade.

Manovra ferroviaria. Nell'ambito dei servizi intermodali, assume un ruolo fondamentale la gestione diretta da parte di Interporto Padova S.p.A. della "manovra ferroviaria" che riguarda la trazione dei convogli ferroviari merci dal fascio base di proprietà di RFI fino ai terminal gestiti da Interporto. E' un servizio fondamentale che permette di inserire e togliere i treni dai binari dei terminal e portarli nella stazione merci di "presa e consegna" in attesa che i locomotori di rete (che viaggiano su binari elettrificati) li aggancino per andare a destinazione. Per la Società Interporto è importante la gestione in funzione di una perfetta sincronizzazione dei tempi di estrazione e innesto dei convogli nel terminal per le operazioni di carico e scarico dei container.

L'organismo pubblico ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) sta normando il settore con una serie di misure di regolazione per garantire l'accesso trasparente e non discriminatorio da parte delle diverse compagnie ferroviarie ai vari scali. Vista la complessità delle gestioni a livello di realtà locali, con diversi modelli organizzativi presenti (anche, come nel nostro caso, le proprietà delle strutture sono di più soggetti e non solo delle Società del Gruppo FS), stiamo monitorando l'evoluzione della regolamentazione per espletare le eventuali procedure previste.

Immobili logistici e servizi avanzati. Anche l'esercizio 2015 ha registrato un indice di riempimento medio degli spazi a magazzino da parte degli operatori molto alto (circa il 98% medio). E' importante notare che le strutture di Interporto Padova S.p.A. sono in un'area ideale per chi deve raccogliere e spedire merce da tutto il Veneto ma anche per chi deve distribuire sia in città che nelle aree industriali. Non dimentichiamo che la grande crescita del commercio elettronico sta sempre più valorizzando le piattaforme a ridosso delle aree urbane, densamente popolate ma

contemporaneamente molto comode agli accessi alle vie di comunicazione stradali e ferroviarie principali.

A livello di servizi, proseguono alcuni contratti che prevedono la fornitura al cliente non solo degli spazi a magazzino, ma anche di tutta una serie di attività quali movimentazione di merci interna, trasporti, spedizioni, dogana, documentazione, stoccaggio, servizi informativi.

Cityporto. Questo servizio è oggetto sempre più di attenzioni a livello nazionale ed internazionale come modello di distribuzione in centro storico della città con mezzi a basso impatto ambientale; ciò anche in relazione al grande sviluppo del commercio elettronico. Purtroppo la nostra Società rimane l'unico interporto in Italia a gestire direttamente questo tipo di servizio, proprio mentre da più parti emerge la necessità di fare "rete" e sviluppare modelli analoghi in altre realtà per evitare che lo stesso operatore debba adeguarsi a soluzioni sempre diverse per ogni città in cui deve distribuire. Ci muoveremo al riguardo per studiare un nostro contributo in termini di strategia comune con altre realtà interessate.

AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE

Confermando la strategicità della partecipazione nel capitale di Interporto Padova S.p.A., lo scorso 15 settembre 2015, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti (presente l'87% del capitale) ha deliberato l'aumento del capitale sociale fino a 6 milioni di euro più sovrapprezzo. Si tratta di un segnale fondamentale di come, in special modo, gli Enti Locali padovani ritengano l'Interporto un soggetto determinante per lo sviluppo del sistema cittadino in termini di qualità e sostenibilità delle attività insediate nell'area.

Gli Azionisti hanno approvato l'aumento di capitale indicando la chiusura dello stesso il prossimo 30 giugno 2016 e delegando il Consiglio di Amministrazione a determinare il valore di sovrapprezzo delle azioni, sulla di una perizia di stima da redigersi da un esperto nominato dal Presidente del Tribunale di Padova.

La relazione dell'esperto, depositata e asseverata in data 16 dicembre 2015, ha determinato il valore economico del capitale della Società in 75,750 milioni di euro, "valore equo" calcolato in conformità a principi e criteri generalmente riconosciuti per la valutazione di aziende. Il valore per azione è stato quindi determinato in euro 12,63 con un sovrapprezzo di euro 7,63 per azione.

PROCEDURE APPROVIGIONAMENTI BENI E SERVIZI E TRASPARENZA

La Società si è già da qualche anno 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. Questo “Organismo” aiuta a garantire il rispetto da parte anche dei dipendenti e collaboratori societari di quanto espresso dal Codice Etico adottato, che viene accettato da tutti i clienti che stipulano un contratto con Interporto Padova S.p.A.. L'adozione del “Modello” ex lege 231/2001 nella previsione della legge è solo facoltativa, ma la Società lo ritiene imprescindibile per caratterizzare le proprie attività.

Nel corso dell'ultimo esercizio, è andata intensificandosi la regolamentazione degli obblighi di trasparenza in capo anche alle Società con partecipazioni pubbliche. Sia pur nella consapevolezza che alcuni aspetti della normativa pubblica non si applichino alla nostra Società per Azioni, il Consiglio di Amministrazione ha optato per una scelta di rispetto delle prescrizioni in termini volontari salvo il caso di informazioni che possano compromettere le attività di natura commerciale a livello aziendale.

CONSIDERAZIONI ECONOMICHE

Signori Azionisti,

il Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione presenta elementi di miglioramento nei principali indici di carattere economico, pur considerando che l'andamento macro economico sia a livello nazionale, che europeo e mondiale è condizionato da fattori di crisi finanziarie, economiche e sociali con forti ripercussioni nei mercati. L'attività del 2015 è stata, quindi, influenzata sia da fattori endogeni che esogeni, ma le strutture aziendali hanno saputo reagire di conseguenza, continuando a porsi come punto di riferimento per il mercato di competenza, ottenendo buoni risultati. Il costante alto livello di occupazione degli immobili logistici e dedicati ai servizi, oltre al mantenimento, con un lieve incremento, dei volumi del traffico intermodale hanno permesso di confermare il volume dei ricavi aziendali, consentendo di porre le basi per i futuri importanti e ingenti investimenti dei prossimi anni. Per raggiungere gli obiettivi prefissati sarà sempre necessario mantenere ai massimi livelli le motivazioni e l'impegno profuso da tutti i soggetti coinvolti, monitorando costantemente e con prudenza l'evoluzione della situazione.

I principali fattori economici che hanno portato a registrare il risultato finale positivo di Euro 631.364 possono essere così sintetizzati:

- Il valore della produzione complessivo passa da 34,1 a 31,1 milioni di Euro. A fronte del mantenimento del livello dei ricavi dell'attività intermodale, immobiliare e logistica, si riscontra una flessione per l'attività ferroviaria (MTO) dovuta alla chiusura di rapporti che non risultavano particolarmente remunerativi.

Nella nota integrativa viene data evidenza dei valori riscontrati per le varie aree di business, con le variazioni rispetto all'esercizio precedente.

- La diminuzione del 12,19% dei costi della produzione, che passano da 29,1 a 25,6 milioni di Euro. Tale decremento, superiore alla diminuzione dei ricavi della produzione, conferma come la struttura continui ad essere focalizzata nel costante monitoraggio ed adeguamento delle componenti ordinarie di costo, pur mantenendo una politica volta alla massima prudenza che ha portato all'accantonamento di somme a fondi rischi e svalutazione crediti per un importo di circa 0,9 milioni di Euro.
- Continua il miglioramento dell'EBIT (differenza fra ricavi e costi della produzione) passato da 5,0 a 5,5 milioni di Euro, con un incremento di oltre il 10%, mentre rimane pressoché costante l'EBITDA, passando da 9,8 a 9,7 milioni di Euro, ma evidenziando un incremento di circa 3 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 hanno avuto un decremento passando da 3,8 a 3,6 milioni di Euro, in parte a seguito della riduzione dei tassi variabili, in parte grazie alla continua ed attenta attenzione della struttura agli equilibri di tesoreria.
- In linea con le previsioni del piano pluriennale, il debito complessivo, passato da 110,6 a 108,4 milioni di Euro, vede una costante riduzione, per il corrente esercizio pari a 2,2 milioni di Euro. Si osserva una significativa riduzione nei debiti verso fornitori nonché la sostanziale invarianza del debito netto verso banche pur avendo la Società riscattato anticipatamente nel 2015 il contratto di leasing "Cittadella della Logistica 1° Stralcio" con un esborso di euro 2,2 milioni.
- Il risultato prima delle imposte è positivo per 1,8 milioni di Euro; dopo l'appostazione di oltre 1,2 milioni di euro di imposte, IRES ed IRAP, il risultato finale è in utile per 631 mila Euro. Da evidenziare che fra gli oneri diversi di gestione (voce B14 del conto economico) sono compresi oltre 1,53 milioni di Euro di I.M.U., che, causa indeducibilità quasi integrale della stessa, comportano un carico fiscale pari a circa 0,4 milioni di Euro.

Situazione della Società e andamento della gestione nell'esercizio 2015

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:

	2015		2014		Delta	
A1+A5b - Ricavi tipici	29.593	100,00%	32.727	100,00%	-3.134	-9,58%
EBITDA (totale A - A5a - B6/7/8/9/11 B14 + perdite su crediti)	9.687	32,73%	9.789	29,91%	-102	-1,04%
EBIT (totale A - B)	5.520	18,65%	5.011	15,31%	509	10,16%
EBT (risultato ante imposte)	1.850	6,25%	1.407	4,30%	443	31,49%
Risultato d'esercizio	631	2,13%	247	0,75%	384	155,47%
<i>Investimenti effettuati</i>	3.459		3.451		8	0,23%
Immobilizzazioni nette	166.076	376,65%	168.212	387,04%	-2.136	-1,27%
Crediti a lungo termine	1.624	3,68%	992	2,28%	632	63,71%
Capitale circolante netto	-21.917	-49,71%	-23.326	-53,67%	1.409	-6,04%
Passività consolidate	-98.216	-222,75%	-98.895	-227,55%	679	-0,69%
Fondi TFR e rischi	-3.474	-7,88%	-3.522	-8,10%	48	-1,36%
Capitale investito netto	44.093	100,00%	43.461	100,00%	632	1,45%
Patrimonio netto	44.093	100,00%	43.461	100,00%	632	1,45%

La posizione finanziaria netta della Società, considerati anche i debiti riferiti ai contratti di locazione finanziaria in essere (leasing), risulta negativa per Euro 103.394.925, con un miglioramento di 2,230 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 2015 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 intervenuti, 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 29.393 azioni proprie per un ammontare di € 146.965 nominali di capitale sociale, pari al 0,489% del capitale sociale, iscritte ad un valore di € 204.040 in bilancio alla voce “B III 4 – Immobilizzazioni finanziarie – Azioni proprie” dell’attivo patrimoniale. Si fa presente che nel corso dell’esercizio 2015 sono intervenuti due acquisti rispettivamente di 10.166 e 10.054 azioni dalla Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Vicenza e Treviso;
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;
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, come alla fine dello scorso esercizio. Nel corso del 2015 è avvenuto l’inserimento di 4 nuovi dipendenti e la conclusione del rapporto di 4, 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 2015 con la ripartizione dei dipendenti per qualifica:

Qualifica	Nr. a inizio anno	Assunzioni	Dimissioni	Passaggi interni	Nr. a fine anno
Dirigenti	3				3
Quadri	6		-1		5
Impiegati	37	2	-1		38

Qualifica	Nr. a inizio anno	Assunzioni	Dimissioni	Passaggi interni	Nr. a fine anno
Operai	27	2	-2		27
Apprendisti	0				0
Totale	73	4	-4	0	73
di cui a tempo indeterminato	71	3	-2	1	73
di cui a tempo determinato	2	1	-2	-1	0
di cui uomini	53	4	-3		54
di cui donne	20		-1		19
di cui a part time	8		-1	4	11

Nel corso del 2015 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 nonché l'attività di Cityporto da marzo 2015;
 - 3) Unità locale in Via Nuova Zelanda, 8 – 35127 Padova, dove veniva svolta (fino al 28 febbraio 2015) 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 quattro 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. Viene costantemente valutata anche la possibilità di fissare ulteriori quote del debito a tasso fisso, mediante strumenti finanziari derivati esclusivamente di copertura. 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 alcune procedure concorsuali, fra le quali esistevano alcune posizioni già emerse come problematiche nel 2014 e pertanto oggetto di relativi accantonamenti a fondo. Per qualche altra posizione sono in corso azioni di sollecito, sia diretto che tramite azione legale; non avendo certezza nel risultato, per i criteri di prudenza adottati dalla Società, si è proceduto ad accantonare ulteriori 0,9 milioni a fondo svalutazione.

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
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, presentando questo bilancio, conclude il suo primo esercizio del mandato triennale ricevuto dagli Azionisti. Ritiene sia doveroso, proprio in questa sede, ringraziare in particolar modo gli Azionisti pubblici di riferimento per la loro attenzione e sintonia dimostrata nei momenti chiave e strategici della Società. Un grazie inoltre agli Organi Societari di Controllo per l'attenzione e la professionalità dimostrate nello svolgimento del loro compito.

Esprimiamo poi un ringraziamento particolare al Direttore Generale e a tutto il Personale per la dedizione e la professionalità dimostrata sia nelle attività gestionali e progettuali, sia nel supporto agli organi sociali.

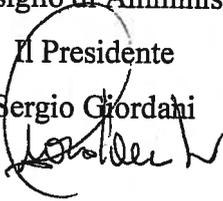
Signori Azionisti,

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 2015 con un risultato d'esercizio (utile) prima delle imposte di € 1.850.402 e con un risultato netto di € 631.364 (€ 631.364,08 prima degli arrotondamenti all'unità di Euro), così come sottoposto, proponendoVi la seguente destinazione:

- a riserva legale l'importo di Euro 31.568;
- a riserva straordinaria il residuo pari a Euro 599.796.

Padova, 22 marzo 2016

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 2015**STATO PATRIMONIALE**

	31/12/2015	31/12/2014
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	236.283	20.193
valore d'iscrizione	366.676	29.139
- fondo ammortamento	-130.393	-8.946
6) immobilizzazioni in corso e acconti	0	120.715
7) altre	682.032	1.622.538
valore d'iscrizione	1.091.002	3.104.856
- fondo ammortamento	-408.970	-1.482.318
Totale immobilizzazioni immateriali (B I)	918.315	1.763.446
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	163.116.138	163.379.502
valore d'iscrizione	218.068.717	214.360.719
- fondo ammortamento	-54.871.341	-50.899.979
- fondo svalutazioni	-81.238	-81.238
2) impianti e macchinario	388.742	515.725
valore d'iscrizione	8.481.788	8.872.246
- fondo ammortamento	-8.093.046	-8.356.521
3) attrezzature industriali e commerciali	98.106	131.768
valore d'iscrizione	2.197.951	2.186.713
- fondo ammortamento	-2.099.845	-2.054.945
4) altri beni	331.357	433.246
valore d'iscrizione	3.137.855	3.091.036
- fondo ammortamento	-2.806.498	-2.657.790

	31/12/2015	31/12/2014
5) immobilizzazioni in corso e acconti	305.159	1.115.775
Totale immobilizzazioni materiali (B II)	164.239.502	165.576.016
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni		
d) altre imprese	713.791	814.773
Totale partecipazioni (1)	713.791	814.773
2) crediti		
d) verso altri	62.838	62.964
esigibili oltre l'esercizio successivo	62.838	62.964
Totale crediti (2)	62.838	62.964
4) azioni proprie	204.040	57.742
<i>valore nominale complessivo delle azioni proprie</i>	<i>146.965</i>	<i>45.865</i>
Totale immobilizzazioni finanziarie (B III)	980.669	935.479
Totale immobilizzazioni (B)	166.138.486	168.274.941
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	37.899	75.003
4) prodotti finiti e merci	24.275	61.153
Totale rimanenze (C I)	62.174	136.156
II - Crediti		
1) verso clienti	4.526.490	5.838.923
esigibili entro l'esercizio successivo	4.348.473	5.652.309
esigibili oltre l'esercizio successivo	178.017	186.614
4-bis) crediti tributari	547.678	133.210
esigibili entro l'esercizio successivo	502.262	129.781
esigibili oltre l'esercizio successivo	45.416	3.429
4-ter) imposte anticipate	272.072	400.911
esigibili entro l'esercizio successivo	13.036	385.504
esigibili oltre l'esercizio successivo	259.036	15.407
5) verso altri	540.991	641.921
esigibili entro l'esercizio successivo	230.102	368.625
esigibili oltre l'esercizio successivo	310.889	273.296
Totale crediti (C II)	5.887.231	7.014.965

	<u>31/12/2015</u>	<u>31/12/2014</u>
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	723.527	342.557
3) denaro e valori in cassa	1.423	2.457
Totale disponibilità liquide (C IV)	724.950	345.014
Totale attivo circolante (C)	6.674.355	7.496.135
D) Ratei e risconti		
2) Ratei attivi	0	490
3) Risconti attivi	1.033.266	816.567
Totale ratei e risconti (D)	1.033.266	817.057
TOTALE ATTIVO	173.846.107	176.588.133

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	173.626	161.297
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	204.040	57.742
VII - Altre riserve	13.035.298	12.947.332
1) riserva straordinaria	3.032.699	2.944.735
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	0	-2
15) riserva avanzo di fusione	953.077	953.077
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	631.364	246.591
a) Utile (Perdita) d'esercizio	631.364	246.591
Totale patrimonio netto (A)	44.092.837	43.461.471

B) Fondi per rischi e oneri

2) per imposte, anche differite	1.147.686	1.112.609
a) imposte differite	1.147.686	1.112.609
3) Altri	619.716	774.825
Totale fondi per rischi e oneri (B)	1.767.402	1.887.434

C) Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	1.706.638	1.634.797
---	------------------	------------------

D) Debiti

4) debiti verso banche	101.852.274	101.510.227
esigibili entro l'esercizio successivo	21.999.174	22.006.753
esigibili oltre l'esercizio successivo	79.853.100	79.503.474

	31/12/2015	31/12/2014
6) acconti	194.911	273.266
esigibili entro l'esercizio successivo	26.786	105.141
esigibili oltre l'esercizio successivo	168.125	168.125
7) debiti verso fornitori	4.734.117	6.937.618
esigibili entro l'esercizio successivo	4.734.117	6.937.618
12) debiti tributari	254.711	545.264
esigibili entro l'esercizio successivo	254.711	545.264
13) debiti vs. istituti di previdenza e sicurezza sociale	242.090	252.740
esigibili entro l'esercizio successivo	242.090	252.740
14) altri debiti	1.095.066	1.047.240
esigibili entro l'esercizio successivo	514.683	540.484
esigibili oltre l'esercizio successivo	580.383	506.756
Totale debiti (D)	108.373.169	110.566.355
E) Ratei e risconti		
2) Ratei passivi	291.276	319.623
3) Risconti passivi	17.614.785	18.718.453
E) Ratei e risconti	17.906.061	19.038.076
TOTALE PASSIVO E NETTO	173.846.107	176.588.133

CONTI D'ORDINE

Rischi assunti dall'impresa

Fidejussioni prestate	907.915	925.384
e) a terzi	907.915	925.384
Totale rischi assunti dall'impresa	907.915	925.384

Sistema dei beni

Beni di terzi presso la Società	1.147.652	1.221.116
Beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato	958.000	958.000
Altri beni di terzi	189.652	263.116

	31/12/2015	31/12/2014
CONTO ECONOMICO		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	28.964.017	31.849.740
5) altri ricavi e proventi	2.146.413	2.303.174
a) contributi in conto esercizio	1.516.940	1.425.927
b) altri ricavi e proventi	629.473	877.247
Totale valore della produzione (A)	31.110.430	34.152.914
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	930.981	1.067.791
7) per servizi	11.627.477	14.574.472
8) per il godimento di beni di terzi	1.284.081	1.284.840
9) per il personale	3.723.677	3.800.496
a) salari e stipendi	2.664.285	2.740.128
b) oneri sociali	856.645	858.844
c) trattamento di fine rapporto	201.039	199.848
e) altri costi	1.708	1.676
10) ammortamenti e svalutazioni	5.632.093	6.204.081
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	461.015	483.331
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	4.324.900	4.322.252
d) svalutazione crediti del circolante e disponibilità	846.178	1.398.498
11) variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	73.983	18.366
12) accantonamenti per rischi	51.948	0
14) oneri diversi di gestione	2.266.438	2.191.643
Totale costi della produzione (B)	25.590.678	29.141.689
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	5.519.752	5.011.225
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi	21.348	37.405
d4) da altri	21.348	37.405
17) interessi e altri oneri finanziari	3.645.559	3.792.592
d) da istituti di credito a breve	670.209	795.926
e) da istituti di credito a medio/lungo	2.968.052	2.981.183
f) da altri	7.298	15.483
17-bis) utili e perdite su cambi	-408	-355
a) utili su cambi	0	2
b) perdite su cambi	408	357
Totale proventi e oneri finanziari (C)	-3.624.619	-3.755.542

	<u>31/12/2015</u>	<u>31/12/2014</u>
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
19) svalutazioni	129.142	6.783
a) di partecipazioni	<u>129.142</u>	<u>6.783</u>
Totale delle rettifiche (D)	-129.142	-6.783
E) Proventi e oneri straordinari		
20) proventi	85.595	159.945
b) differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	1
c) proventi vari	<u>85.593</u>	<u>159.944</u>
21) oneri	1.184	1.908
c) imposte di esercizi precedenti	<u>1.184</u>	<u>1.908</u>
Totale delle partite straordinarie (E)	84.411	158.037
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	1.850.402	1.406.937
22) imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.219.038	1.160.346
a) Imposte correnti	1.055.122	1.398.747
b) Imposte differite	35.077	-11.067
c) Imposte anticipate	<u>128.839</u>	<u>-227.334</u>
23) utile (perdita) dell'esercizio	631.364	246.591

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Sig. Sergio Giordani