



## **INTERPORTO MARCHE SPA**

### **PROGRAMMA DI MANDATO 2006-2009**

#### **Premessa**

Un interporto è un “complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente un terminal ferroviario attrezzato e idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con Porti, Aeroporti e Reti di viabilità di grande comunicazione”. La “mission” degli interporti è la promozione del trasporto ferroviario e della logistica, attraverso il ricorso alla multimodalità (stradale, aerea ferroviaria, marittima o fluviale), realizzata tramite la concentrazione di flussi di merci, nell’ambito dei singoli Interporti, gestite da operatori del trasporto e della logistica italiani e stranieri. Il sistema degli interporti è stato ed è quindi un elemento di fondamentale importanza per implementare politiche di sviluppo economico sostenibili nel nostro Paese. Gli Interporti ritengono di poter rappresentare le strutture portanti di questi progetti di crescita, di supporto alla rete logistica nazionale, nell’ottica di cogliere tutte le opportunità offerte dall’incremento dei traffici marittimi derivanti dalla ritrovata centralità del Mediterraneo, che diventa sempre più mare “di arrivo” e porta di ingresso per le merci destinate ai mercati europei e non di semplice “transito”. La strategia da perseguire dagli interporti italiani prevede, in particolare, i seguenti obiettivi:

- potenziare la capacità di servizio degli Interporti intesi come nodi interni della Rete Nazionale della Logistica;
- completare la rete infrastrutturale, con particolare riferimento alle funzioni di traino allo sviluppo della logistica del Paese;
- completare la rete in termini di collegamenti lineari ultimo-miglio (strade, ferrovie), ad esempio fra interporti/porti, interporti/rete stradale, etc. ai fini dell’eliminazione dei cosiddetti “colli di bottiglia”;
- completare e migliorare le interconnessioni tra interporti, grande viabilità e rete ferroviaria;

- innovare tecnologicamente gli Interporti per rendere più qualificata e competitiva la gestione dei servizi al sistema produttivo nazionale.

Interporto Marche S.p.A., dopo l'attività degli ultimi anni, si trova nella condizione e nella possibilità di contribuire a realizzare tali obiettivi a condizione che da parte di tutti i soggetti coinvolti (Regione Marche, Regione Umbria, Provincia di Ancona, Comune di Jesi e tutti i soci) ci sia estrema coerenza ed estrema condivisione nelle scelte, nelle priorità e nella messa a disposizione delle limitate risorse disponibili. Stiamo realizzando un'opera pubblica di preminente interesse nazionale prevista dalla legislazione nazionale e da quella regionale e non sempre questo emerge in modo chiaro nei comportamenti con cui siamo chiamati a confrontarci. Oggi Interporto Marche è una realtà importante e "amica" del territorio e come tale deve essere considerata da tutti gli interlocutori superando definitivamente le ostilità, gli atteggiamenti tiepidi e le indecisioni del passato. Interporto Marche è anche consapevole di doversi confrontare con la realtà fatta di risorse pubbliche limitate. La sfida che oggi lanciamo sta quindi nella capacità di accrescere l'attrattività degli investimenti per i privati e di operare esclusivamente in una logica di impresa. Il problema della nostra infrastruttura deve perciò essere analizzato non solo dal punto di vista tecnico-operativo, come è avvenuto fino ad oggi, ma anche gestionale e finanziario. Dobbiamo abbattere i tempi burocratici dei progetti come condizione di base per una corretta valutazione del partenariato pubblico-privato. Il passaggio da un'ottica di finanziamento pubblico a un'ottica di mercato, richiede però un approccio estremamente differente, tendente alla valutazione preliminare di una serie di aspetti tra loro connessi e finalizzati a un'efficace collaborazione tra pubblico e privato. Questa è la strada da seguire.

### **La nostra situazione e le nostre prospettive**

**1. Concludere i lavori primo lotto e ampliamento primo lotto (compresa chiesa):** sono in fase finale tutti i lavori appaltati. I ritardi Anas nella realizzazione dello svincolo sulla strada statale 76 impongono la immediata realizzazione di un allaccio provvisorio, che in futuro avrà ruolo di collegamento di servizio e di sicurezza, con la grande viabilità per il quale sono state presentate proposte operative agli enti interessati a vario titolo (finanziamento, urbanistica, viabilità). La società è già proprietaria di tutte le aree oggetto dei lavori del primo lotto, ampliamento primo lotto e chiesa per circa 54 ettari complessivi. Il contenzioso è stato ridotto al minimo, interessa solo due

proprietari e ormai è relativo ad aspetti di indennizzo sui quali siamo complessivamente fiduciosi.

**2. Realizzare 45.000,00 mq coperti in area logistica industriale:** Il Ministero dell’Ambiente ha approvato la nostra proposta, che è nei limiti della attuale previsione di progetto e urbanistica, e si è in attesa della autorizzazione del comune di Jesi. La realizzazione, con le modalità più avanti indicate, avverrà esclusivamente su aree già di proprietà della società. I primi 5.000,00 mq. sono già stati realizzati.

**3. Condividere e Approvare il progetto preliminare “Sistema interportuale di Jesi”:** il progetto va oltre i limiti attuali del PRG, ed è in linea con le previsioni del Piano Idea del Comune di Jesi, e sarà presto ulteriormente concretizzato nel progetto definitivo ed esecutivo (utilizzando per quanto possibile risorse interne disponibili e da reperire). Il progetto è stato già inviato al Comune di Jesi, alla Amministrazione Provinciale di Ancona e alla Regione Marche e prevede la realizzazione di almeno 100.000 metri quadri coperti (compresi i 45.000 già autorizzati) nelle aree ferro-gomma e gomma-gomma. È stata contemporaneamente attivata la procedura per l’aggiornamento della valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell’Ambiente I dati relativi a tale progetto, la cui relazione generale e illustrativa è allegata al presente documento (allegato 1), sono i seguenti.

### **AMBITO INTERPORTO**

1) Terminal ferroviario-containers	Mq.	108.900	10,88%
2) Area ferro-gomma	Mq.	229.017	22,90%
3) Area collettame (gomma-gomma)	Mq.	57.700	5,77%
4) Area servizi direzionali	Mq.	8.500	0,85%
4) Depositi all’aperto	Mq.	16.300	1,63%
5) Area a verde attrezzato	Mq.	43.699	4,37%
6) Area a verde perimetrale di rispetto	Mq.	336.893	34,67%
7) Impianto depurazione e tratt. Acque	Mq.	5.000	0,50%
8) Servizi autotrasportatori e parcheggi	Mq.	32.500	3,25%
9) Aree stradali	Mq.	61.900	6,19%
10) Area occupazione binari	Mq.	91.958	9,19%
11) Laghetto antincendio	Mq.	2.220	0,22%
12) Aree per attrezzature religiose	Mq.	6.100	0,60%

**sommano** **Mq. 1.000.687** **100,00%**  
 13) Collettore di scarico Mq. 10.075

**TOTALE GENERALE** **Mq. 1.010.762**  
**AMBITO INTERPORTO**

**QUOTE PERCENTUALI E RAPPORTI DI SUPERFICIE**

DESTINAZIONE D'USO	SUPERF. FONDIARIA	SUPER. COPERTA	RAPPORTO COPERTURA	%	R.C. AMMISS.LE
Area terminal-container	108.900	0,00	0,00%	24,04	0,00%
Area ferro-gomma	229.017	80.000	34,93%	50,56	35%
Area servizi direzionali	8.500	1.800	21,18%	1,89	25%
Area servizi trasp. e parch.	32.500	600	0,19%	7,17	15%
Area gomma-gomma	57.700	20.000	34,66%	12,74	35%
Area gomma-depositi	16.300	0,00	0,00	3,60	35%
<b>TOTALI</b>	<b>452.917</b>	<b>102.400</b>	<b>22,06%</b>	<b>100,00</b>	<b>-----</b>

La predisposizione del progetto definitivo ed esecutivo ci consentirà di essere in condizione di avviare immediatamente, dopo la approvazione urbanistica, le fasi successive e soprattutto di avere a riferimento un progetto tecnicamente e gestionalmente perfetto e soprattutto sostenibile nei costi sia di investimento che in particolare di gestione, come invece non è con gli attuali limiti dimensionali. La approvazione del progetto definitivo risolverà anche gli aspetti connessi alla sentenza del Consiglio di Stato del maggio 2004.

**4. Approvare, finanziare, appaltare e realizzare i lavori delle opere ferroviarie prima fase e messa a punto, d'intesa con RFI, della seconda fase:** la previsione di RFI di realizzare nelle adiacenze dell'interporto il nuovo scalo smistamento ha imposto una profonda revisione del progetto di armamento ferroviario che oggi è in attesa della approvazione definitiva da parte della stessa RFI. La prima fase consentirà una immediata operatività mentre la seconda renderà definitive le relazioni una volta realizzato lo scalo smistamento. Tali lavori devono essere finanziati ed è previsto un costo complessivo di 11 milioni di euro di cui 7 milioni di euro per la prima fase.

**5. Definire e completare la struttura aziendale:** oggi la nostra società deve agire con una logica spiccatamente imprenditoriale e non è più sufficiente il solo impegno degli amministratori. È in corso una attività di temporary management che, oltre a gestire questa fase cruciale dello sviluppo della infrastruttura, si concluderà con la messa a punto della struttura organizzativa definitiva di interporto, che, anche se snella ed essenziale, dovrà caratterizzarsi per rapporti di lavoro stabili e di elevata professionalità per tutti i profili previsti.

**6. Definire accordi per la gestione del terminal container e per gli insediamenti nell'area logistica industriale:** si prevede la preventiva messa a punto di una precisa attività commerciale e marketing in base ad una ricerca di mercato sulle possibilità di sviluppare il combinato terrestre recentemente realizzata da una società specializzata.. Il lavoro è in corso e mira ad sviluppare sinergie e collaborazioni con un importante vettore ferroviario interessato a sviluppare traffici da e per l'Italia Centrale e a definire in tempi rapidi aspetti e termini relativi agli insediamenti dei primi operatori nell'area ferro-gomma. Per il combinato terrestre saranno fondamentali le relazioni con il porto di Ancona e con gli interporti dell'Italia Centrale.

**7. Collaborare con ANAS, RFI, Regione Marche e Ministero delle Infrastrutture per lo svincolo strada statale 76 e il nuovo scalo merci smistamento:** sono questi, come già precisato, gli aspetti strategici che dovrebbero rappresentare una priorità assoluta per tutti gli enti coinvolti ed in particolare per la Regione Marche. L'esecuzione, a cura dell'Anas, del raccordo sulla strada statale 76 rappresenta una esigenza vitale. Gravissimi sono i ritardi già accumulati. Analoga attenzione deve essere prestata al progetto RFI di realizzazione nelle adiacenze di interporto del nuovo scalo smistamento, approvato dal CIPE nel luglio 2005 e in fase di progettazione.

**8. Mantenere e rafforzare i rapporti con UIR e gli interporti dell'Italia Centrale:** oltre all'attività associativa in UIR, che deve essere migliorata e divenire più incisiva sugli aspetti più concreti (finanziamenti, nuova legge quadro per gli interporti, definizione dello stato giuridico degli interporti etc.) continueranno ad essere curati i rapporti con gli interporti dell' Italia Centrale anche per gli evidenti aspetti connessi alle sinergie operative e per poi confrontarci insieme con i più importanti hub del nord Italia. Nel febbraio scorso dagli interporti di Civitavecchia, Frosinone, Orte, Valpescara e Sviluppo Umbria è stato condiviso un documento comune sulle prospettive infrastrutturali di una Piattaforma logistica territoriale dell'Italia centrale. Il documento viene allegato

(all. 2). In questo contesto particolare attenzione si presterà ai rapporti con la Regione Umbria, sia perché è un socio importante della nostra società e dell'interporto di Orte, sia per le sinergie da realizzare con le piattaforme in corso di realizzazione nel suo territorio.

**9. Realizzare il progetto Arstel e sviluppare i rapporti con Uirnet S.p.A.:** la infrastrutturazione immateriale è importante al pari di quella fisica. Il progetto Arstel (rete telematica, relazioni con la piattaforma Recast, controllo accessi e sicurezza, servizi per gli operatori) è stato approvato e presentato alla Provincia di Ancona e alla Regione Marche (all. 3). Dopo essere stato approvato in Conferenza dei servizi si procederà all'appalto e alla realizzazione. Molta attenzione si continuerà a prestare alle relazioni con gli analoghi progetti nazionali (Albo Trasportatori, Uirnet ecc.), con i quali il nostro dovrà interagire e alla compatibilità con tutte le altre iniziative regionali sia pubbliche che private. Interporto Marche partecipa a UIRNET S.p.A. In allegato si rimette il Documento di presentazione del progetto ai fini del contributo previsto dal comma 456 Legge finanziaria 2005 (all. 4).

**10. Migliorare e consolidare i rapporti con Aerdorica S.p.A., Autorità Portuale di Ancona e Regione Umbria:** si è raggiunta nei mesi scorsi una importante intesa con la firma di un accordo quadro con Aerdorica S.p.A. e Autorità portuale di Ancona (all. 5). Su questa base si sta insieme lavorando a partire da un progetto, a cui Interporto Marche S.p.A. partecipa con altri importanti interporti italiani (Bologna, Padova, Verona, Parma, Rivalta Scrivia), per la realizzazione di una Piattaforma Logistica in Cina a Tianjin e che vede un grande interesse anche della stessa Regione Umbria. Il progetto è assistito dal contributo dell'ICE e del Ministero delle Attività Produttive. Si allega la relazione di ICE Istituto per il Commercio Estero e di CTL Centro di ricerca del trasporto e della Logistica sulla "Prefattibilità di una Piattaforma Logistica in Cina a Tianjin" (all. 6). Non appena costituita la società di scopo l'iniziativa sarà illustrata alla Regione Marche, alla Regione Umbria e alle categorie economiche. La più determinante iniziativa comune, e da estendere a tutti gli interporti del Centro Italia, è comunque quella legata, come già precisato, allo sviluppo in sinergia del trasporto combinato terrestre per il quale deve essere raggiunta una importante massa critica che solo insieme possiamo garantire. In generale il nostro territorio deve presentarsi sempre più unito, sviluppare il massimo di sinergie possibili e porsi come riferimento infrastrutturale per tutta l'Italia Centrale sia nella direttrice Nord-Sud che nella direttrice

Est-Ovest in coerenza con la Piattaforma Logistica Tirrenico-Adriatica Centrale, sulla direttrice Civitavecchia-Ancona a nord e sulla direttrice Frosinone-Pescara, a sud;

**11. Definire gli aspetti societari e finanziari per la realizzazione del “Sistema Interportuale di Jesi”.** La necessità complessiva di investimento per il “Sistema interportuale di Jesi” è pari a 128 milioni di euro come risulta dal quadro economico del citato progetto preliminare compresi i costi per la realizzazione, ormai al termine, del primo lotto e dell’ampliamento del primo lotto. La nostra società ha da tempo presentato al Ministero delle Infrastrutture la richiesta di un finanziamento di 21 milioni di euro per la infrastrutturazione di base del completamento. La proposta ha superato l’istruttoria tecnica ma si è arenata per la mancanza di fondi disponibili. Ferma restando la massima attenzione alle opportunità di finanziamento a fondo perduto, la società deve sviluppare una autonoma proposta che miri al progressivo completamento dell’opera creando le condizioni per il coinvolgimento di risorse diverse e partendo dalla “dote” di cui oggi la società dispone (aree di proprietà, lavori effettuati, progetti disponibili, collegamenti alla grande viabilità e alle rete ferroviaria) e dal suo piano industriale. La linea guida che si propone è quella di prevedere una holding (Interporto Marche S.p.A.) a maggioranza della Regione Marche, tramite Svim S.p.A., o comunque pubblica, che sia garante dell’utilizzo e delle prospettive strategiche della infrastruttura, che resti proprietaria della infrastrutturazione più importante realizzata in larga parte con finanziamenti pubblici e che definisca le regole generali dell’attività interna. Si potranno poi prevedere alcune società di scopo (con partecipazione privata anche maggioritaria) destinate alla gestione di specifiche aree di business come ad esempio: la gestione e lo sviluppo della piattaforma informatica, la realizzazione degli immobili delle aree ferro-gomma e gomma-gomma, la manutenzione di tutta la infrastruttura, la attività di city logistics etc. In questo senso i partner privati potranno essere investitori finanziari, operatori immobiliari e portatori di competenze specifiche. Gli operatori dei trasporti e della logistica possono essere meglio configurati come utilizzatori delle opere realizzate. Una parte degli immobili potrebbe inoltre essere realizzata anche con una o più operazioni di project finance, con la cessione di parte delle aree, già urbanizzate, in proprietà, in diritto di superficie o in semplice concessione. Utili potrebbero essere anche semplici operazioni di leasing da trasferire poi sugli operatori interessati ad insediarsi in interporto. Alcune delle attività indicate potranno in parte essere sperimentate sin dai prossimi mesi con le decisioni sulla realizzazione degli ulteriori 40.000 metri quadri recentemente autorizzati. L’iniziativa inoltre dovrà essere preceduta da un significativo aumento di capitale che costituisca la

garanzia per la realizzazione di questo progetto societario e che riprenda la proposta di aumento di capitale avviata nel 2004 e non conclusa completamente. Contemporaneamente si dovrà procedere alla ristrutturazione del debito prevedendo soluzioni a medio e lungo termine più connesse alla attività futura e alla nuova situazione patrimoniale e meno alla esecuzione dei lavori e alle convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture. Date le caratteristiche di infrastruttura pubblica, d'intesa con la Regione Marche e la Regione Umbria, può essere previsto un ruolo di advisor istituzionale e l'intervento di fondi di investimento per progetti infrastrutturali finanziati anche dalla Banca Europea degli Investimenti. La certezza dei tempi e i risultati raggiunti consentono più facilmente oggi di attrarre investitori per trasformare in realtà le aspettative di una rapida realizzazione delle infrastrutture spesso infondate a causa della crescente scarsità dei fondi.

**12. La “governance” della società.** Abbiamo davanti una fase decisiva della vita di Interporto Marche S.p.A. L'obiettivo è quello di far decollare una impresa con caratteristiche e obiettivi peculiari: dotare un territorio vasto di una infrastruttura strategica che può aiutare in modo significativo lo sviluppo dei prossimi anni e che colleghi realmente il locale con il globale. Alla indispensabile partecipazione e condivisione ampia dei processi in atto, garantita dal costante e positivo rapporto con i soci e dalla ampia e qualificata composizione del consiglio di amministrazione, è necessario aggiungere efficienza, tempestività delle decisioni e professionalità nella gestione quotidiana.

Approvato il programma di mandato sarà compito del consiglio di amministrazione definire il modello migliore valutando l'opportunità di confermare la creazione di un comitato esecutivo e di eventualmente prevedere la figura di un amministratore delegato in attesa che la struttura aziendale sia completata con la individuazione di un direttore generale.

Jesi, 27 giugno 2006

Presidente del Consiglio di Amministrazione  
***Dott. Roberto Pesaresi***

**Allegato 1. Progetto preliminare per il “Sistema interportuale di Jesi”- Relazione generale illustrativa**

**Allegato 2. La piattaforma logistica interportuale dell’Italia Centrale**

**Allegato 3. Piattaforma ICT Interporto delle Marche – progetto esecutivo**

**Allegato 4. Uirnet S.p.A. - Documento di presentazione del progetto ai fini del contributo previsto dal comma 456 Legge finanziaria 2005**

**Allegato 5. Accordo quadro tra Autorità Portuale di Ancona, Aerdorica spa e Interporto Marche S.p.A.**

**Allegato 6. ICE Istituto per il Commercio Estero – CTL Centro di ricerca del trasporto e della Logistica - Prefattibilità di una Piattaforma Logistica in Cina a Tianjin (Maggio 2005)**