

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA

Oggi 22 Luglio dell'anno 2006, alle ore 09,30 presso la sede legale in Jesi (An), Via Coppetella 4, si è riunita l'Assemblea Ordinaria dei soci della S.p.A Interporto Marche. per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Comunicazioni del Presidente;
- 2) Programma di mandato 2006-2009;
- 3) Varie ed eventuali.

Assume la presidenza il Dott. Roberto Pesaresi, il quale chiama, con il consenso di tutti, la D.ssa Elisabetta Meme', la quale accetta, a fungere da segretario.

Il Presidente constata e fa constatare:

- che la presente assemblea è stata regolarmente convocata con avviso ricevuto da tutti gli aventi diritto in ossequio alle regole statutarie;
- che per il Consiglio di Amministrazione sono presenti i signori:
 - Pesaresi Roberto
 - Callari Ignazio Ezio
 - Santini Ermanno
 - Mariotti Corrado
 - Gregorini Otello
- che hanno giustificato la loro assenza:
 - Perini Tonino
 - Bottacchiari Vinicio
 - Cellini Luisella

- Federici Adriano
- Perazzoli Paolo
- che per il Collegio Sindacale sono presenti:
 - Mengarelli Roberto
 - Gasparoni Gilberto
- che ha giustificato la sua assenza:
 - Fabrizio Faini
- che con il consenso unanime dei presenti assistono la D.ssa Elisabetta Meme', il Rag. Sandro Messersì e l'ing. Francesco Pistamiglio;
- che sono presenti, di persona o per delega agli atti conservate, n. 12 soci per un totale di n. 12.219 azioni su n. 12.872.000, pari al 94,44 % del capitale sociale;
- che pertanto l'assemblea è validamente costituita ed atta a deliberare sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

Il Presidente dell'Assemblea sul primo punto all'ordine del giorno il Presidente presenta ai Soci la D.ssa Elisabetta Meme' assunta con la qualifica di impiegata direttiva e la mansione di responsabile di segreteria ed illustra la situazione attuale dell'organico aziendale in quanto alcuni dipendenti hanno il loro contratto a termine in scadenza. Si evidenzia in particolare, l'interesse della Società Interporto Marche a proporre l'assunzione con un contratto a tempo indeterminato per l'Ing. Manuela Marconi.

Sul secondo punto all'ordine del giorno il Presidente ricorda come la approvazione del Programma di mandato 2006-2009 da parte della assemblea

dei soci fu condivisa nel corso della assemblea del 11 febbraio 2006 e la lettura integrale del documento premettendo che sarà volutamente dettagliato ed approfondito al fine di poter illustrare chiaramente situazione, prospettive e programmi della società.

Il presidente legge il Programma di Mandato 2006-2009.

“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 spa, 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. E' 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	0,00%	24,04	
Area ferro - gomma	229.017 35%	80.000	34,93%	50,56	
Area servizi direzionali 5%	8.500	1.800	21,18%	1,89	2
Area servizi trasp. e parch.	32.500 15%	600	0,19%	7,17	
Area gomma – gomma	57.700 35%	20.000	34,66%	12,74	
Area gomma – depositi	16.300 35%	0,00	0,00	3,60	
TOTALI	452.917 -----	102.400	22,06%	100,00	

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. E' 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 spa: 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 spa. 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 spa, 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 spa e Autorità portuale di Ancona (all. 5). Su questa base si sta insieme lavorando a partire da un progetto, a cui Interporto Marche spa 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 spa) a maggioranza della Regione Marche, tramite Svim spa, 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 spa. 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.”

Il Presidente precisa del programma di mandato fanno parte integrante gli allegati e precisamente:

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 spa - 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 spa

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), di cui con il consenso dell'assemblea omette la lettura.

Illustra poi in dettaglio i fatti più importanti verificatisi dopo la approvazione da parte del consiglio di amministrazione del programma di mandato. Il presidente in particolare precisa:

1. che l'11 Luglio 2006 il Comune di Jesi ha rilasciato il permesso di costruire per i complessivi 45.000 mq
2. che il 18 Luglio 2006 la Regione Marche e la Provincia di Ancona hanno approvato il progetto esecutivo ARSTEL

3. che il 30 Giugno 2006 è stata costituita la società di scopo INLOG s.p.a. con gli interporti di Bologna, Padova, Verona e Rivalta Scrivia.

Al termine dell'illustrazione del Programma di Mandato il Presidente dichiara aperta la discussione. Chiedono la parola alcuni Soci della Società.

Dott. Calogero Alessi – Presidente di SviluppUmbria.

Ringrazia il Presidente Pesaresi per la trasparenza e la chiarezza nell'esposizione della situazione consentendo a tutti i Soci di essere aggiornati e coinvolti nel Programma di Mandato. Il dott. Alessi condivide in pieno la proposta gestionale finanziaria che permetterebbe all'Interporto Marche, frutto di un investimento industriale di carattere prettamente pubblico, di coinvolgere privati con società di scopo. Inoltre, raccomanda all'Interporto Marche il rafforzamento della piattaforma Tirreno-Adriatica centrale per ovviare la massa critica ed ricorda alle Regioni Marche ed Umbria di attuare maggiori cooperazioni atte ad accedere a fondi di finanziamento Comunitari per lo sviluppo e di non limitarsi a guardarsi solo dalla concorrenza degli Hub del Nord Italia ma di prestare attenzione all'Est Europa, area che sarà privilegiata dagli aiuti comunitari.

In breve, Alessi ribadisce l'impegno della Regione Umbria a sostegno dello sviluppo progettuale dell'Interporto Marche riconoscendo la complessità e le difficoltà che il Consiglio di Amministrazione si trova a dover affrontare e su cui la Regione Umbria pone la piu' ampia fiducia.

Ing. Lorenzo Catraro – Provincia di Ancona

Esprime apprezzamenti per la relazione del Presidente e le considerazioni del dott. Alessi e ribadisce che la tempistica è un fattore rilevante e determinante per la realizzazione ed il completamento dell'infrastruttura dell'Interporto delle

Marche. Conferma ulteriormente il pieno appoggio della Provincia al Programma di Mandato 2006-2009.

Ing. Francesco Marchesi – Direttore Generale SVIM

Ringrazia Pesaresi per l'eshaustiva relazione condivisa in pieno, vista la stretta collaborazione nell'ideazione e nella stesura del Programma di Mandato in oggetto. Sviluppo Marche crede fermamente nello sviluppo infrastrutturale ed economico dell'Italia centrale non solo con la partecipazione azionaria in Interporto Marche S.p.A.ma anche con programmi di sviluppo in quanto la *mission* dello Svim è quella di fungere da supervisore nella gestione delle infrastrutture garantendone il *fair play* ed attraendo clienti ed operatori del settore. L'Ing Marchesi conferma comunque, la necessità di attrarre capitali privati creando anche società di scopo per la gestione di aree specifiche di business. Infatti, la scarsità di risorse finanziarie pubbliche richiede all'Interporto di proseguire con le valutazioni di opzioni di finanziamento. L'Ing. Marchesi condivide la necessità di aggiungere efficienza e tempestività nelle decisioni e professionalità nella gestione quotidiana e pertanto invita il CdA a prendere in considerazione la costituzione del Comitato Esecutivo e la nomina di un Amministratore Delegato, per consentire maggiore responsabilizzazione, rapidità e professionalità nella gestione.

Nessun altro chiedendo la parola il Presidente prende la parola ringraziando tutti gli intervenuti ed ribadisce a nome del CdA che questa volontà di condivisione e trasparenza continuerà. Agli Enti locali e agli altri Enti pubblici presenti nella compagine sociale il Presidente sottolinea il bisogno di prestare adeguata attenzione e massimo impegno nello sviluppo del progetto di

Interporto Marche. Al Comune di Ancona in particolare ribadisce il prosieguo della collaborazione, sull'esempio dell'Accordo Quadro Interporto Marche S.p.A – Aerdorica S.p.A. e Autorità Portuale di Ancona, anche sulle questioni dello adeguamento infrastrutturale e del miglioramento delle condizioni di accesso al porto, che più interessa la città di Ancona. Si dichiara comunque certo che i positivi rapporti in atto con gli Enti Locali maggiormente coinvolti nella iniziativa possano continuare e rafforzarsi.

Pone poi in votazione il programma di mandato 2006-2009 con i relativi allegati che viene approvato all'unanimità dei soci presenti.

Sul terzo punto all'ordine del giorno il Presidente illustra brevemente la proposta di Concordato fallimentare che, su richiesta della Regione Marche, Interporto Marche SpA valuterà e presenterà agli organi della procedura fallimentare della S.c.p.A. CE.M.I.M.

Poiché nessuno chiede ulteriormente la parola, il Presidente dichiara sciolta la seduta alle ore 11,35 previa redazione e sottoscrizione del presente verbale.

(Il Presidente)

Dott. Roberto Pesaresi

Il Segretario)

D.ssa Elisabetta Meme'