

INTERPORTO MARCHE S.p.A.

Sede in Via Coppetella n. 4 - 60035 Jesi (An)
Capitale sociale Euro 6.641.952,00 i.v.
Codice Fiscale e Registro Imprese di Ancona n. 01364690428
R.E.A. di Ancona n. 126283

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2006

Signori ,

l'esercizio chiuso al 31/12/2006 riporta un risultato negativo pari a Euro (356.702).

Con decisione del 30 marzo 2007 il Consiglio di Amministrazione, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, ha ritenuto opportuno avvalersi della previsione di cui all'art. 14 dello statuto sociale in ordine alla facoltà di convocare l'assemblea ordinaria entro il maggior termine prescritto dal 2° comma dell'art. 2364 del codice civile, ossia entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio. Le ragioni della predetta dilazione, ai sensi di legge e di statuto, sono state le seguenti:

“ Presentazione interpello disapplicativo ai sensi dell'art.37bis, comma 8, del DPRn.600 del 1973 e del DM n.259 del 1998. Società non operative ai sensi dell'articolo 30 della Legge n.724 del 1994.

Riorganizzazione dell'impianto contabile: a decorrere dal 1° gennaio del corrente anno la società si è dotata di un autonomo ufficio contabile interno e sono tuttora in corso le attività di insourcing della contabilità e l'impostazione di nuove procedure e sistemi contabili ritenuti più aderenti alle attuali specifiche esigenze della società.

Bilancio: la società nei precedenti esercizi si è avvalsa della facoltà di redigere il bilancio in forma abbreviata ai sensi dell'art. 2435 bis c.c. La riforma del diritto societario ed il processo di progressiva transizione agli IAS, suggeriscono di abbandonare tale procedura esemplificativa adottando lo schema ordinario che prevede, tra l'altro, una più completa informativa ed una rappresentazione più chiara della situazione patrimoniale e finanziaria della società nonché del suo risultato economico. Quindi, a tal fine, risulta necessario predisporre la relazione prescritta dall'art. 2428 c.c., corredandola di tutte le informazioni richieste dalla legge (specie in ordine agli investimenti in corso ed alla prevedibile evoluzione della gestione) nonché del rendiconto finanziario.

Progetto d'investimenti: la natura ed entità degli investimenti in corso hanno determinato l'esigenza di procedere ad un attento lavoro di riconciliazione, rilevazione contabile e riclassificazione in bilancio delle immobilizzazioni in corso; ciò anche al fine di adeguare la rappresentazione contabile dei terreni iscritti nelle immobilizzazioni sia ai Principi Contabili Internazionali, sia alle recenti modifiche fiscali introdotte dalla Legge Finanziaria 2007. Pertanto sarà necessario procedere, in

ossequio al principio della comparabilità dei bilanci, alla riclassificazione delle corrispondenti poste di bilancio dell'esercizio precedente.

Assemblea ordinaria/straordinaria: sono tuttora in corso di definizione le procedure propedeutiche alla proposta di aumento del capitale sociale della società. Dovendo preliminarmente procedere tanto alla copertura delle perdite di esercizio pregresse, quanto alla conversione in capitale dei versamenti già effettuati da alcuni soci in conto futuro aumento capitale e tanto alla valutazione dell'eventuale sovrapprezzo da corrispondere da parte di eventuali nuovi soci, si ritiene opportuno – anche per ragioni di snellezza operativa ed economia – convocare contestualmente entrambe le adunanze.

Acquisto azioni CEMIM: sono in corso di perfezionamento gli atti di acquisto di partecipazioni nella fallita CEMIM s.p.a. Con gli azionisti della CEMIM è stato peraltro raggiunto un accordo relativo al loro ingresso nel capitale sociale della nostra Società. Sono allo studio, pertanto, le procedure relative ad un aumento di capitale sociale dedicato.

Corporate governance/adeguamento statuto: è tuttora oggetto di studio preliminare la proposta di un nuovo piano di corporate governance della società. Tale piano dovrà perseguire il duplice obiettivo (i) di dotare la società di un sistema di governo, amministrazione e controllo più adeguato alle specifiche esigenze gestionali; (ii) di adeguare lo statuto ed il sistema di amministrazione alle nuove disposizioni introdotte dalle Legge Finanziaria 2007 per le quali si è in attesa del prescritto DPCM di attuazione.”

Si sta lavorando in questa direzione e il bilancio che vi viene presentato rappresenta una tappa significativa e determinante anche per l'attività futura.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Vostra Società, come ben sapete, ha come obiettivo sociale la realizzazione dell'Interporto delle Marche e si trova ancora nella fase di completamento degli investimenti pur avendo concluso gli appalti avviati nel 2002 e nel 2004. L'operativa completa non può prescindere dalla realizzazione di altri importanti investimenti.

Andamento della gestione

Nel luglio scorso è stato approvato il programma di mandato 2006-2009. I contenuti approvati erano i seguenti:

“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.

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	

AMBITO INTERPORTO

QUOTE PERCENTUALI E RAPPORTI DI SUPERFICIE

<u>DESTINAZIONE D'USO</u>	<u>SUPERF. FONDIARIA</u>	<u>SUPER. COPERTA</u>	<u>RAPPORTO COPERTURA</u>	<u>%</u>	<u>R.C. AMMISS.LE</u>
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%
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 a 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 Sviluppumbria 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.”

La società ha operato nel corso del 2006 per raggiungere tali obiettivi. Nel dettaglio si è realizzata la seguente situazione:

1. Sono stati conclusi i lavori primo lotto e ampliamento primo lotto (compresa chiesa). Sono definitivamente concluse le procedure per l'acquisizione delle relative aree, pari a complessivi 541.600 mq. E' stato raggiunto un accordo definitivo anche con l'Azienda Agricola Valverde (atto rep. 69836 notaio Pane del 19/10/2006) mentre si sono concluse le procedure di esproprio (ordinanza n. 16/2006 Comune di Jesi) nei confronti della ditta Honorati Francesco Giuseppe e altri per l'ampliamento primo lotto e nei confronti della ditta Pandolfi De Rinaldis e altri per la nuova chiesa. Residuano allo stato solo le controversie con le ditte Honorati Francesco Giuseppe e altri e Pandolfi De Rinaldis e altri. Il contendere ormai riguarda solo aspetti risarcitori. La gestione complessiva della acquisizione delle aree può ritenersi complessivamente estremamente positiva.

2. Sono in corso valutazioni per individuare le migliori modalità per realizzare 40.000,00 mq coperti in area logistico industriale considerata la non disponibilità presente e futura di risorse pubbliche.

3. E' stato adottato dal Consiglio Comunale di Jesi il progetto preliminare “Sistema Interportuale di Jesi”. Si è in attesa della adozione definitiva, della approvazione da parte dell'Amministrazione Provinciale di Ancona e della definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale di Jesi. Nel frattempo, per recuperare almeno un po' di tempo, si procederà con la predisposizione della progettazione definitiva ed esecutiva e con l'ottenimento da parte del Ministero dell'ambiente del parere positivo sull'aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale. Al termine di questo processo il nostro progetto avrà caratteristiche accettabili sotto l'aspetto economico e gestionale e comunque sarà un esempio per la grande attenzione all'impatto ambientale. Questo è senz'altro il più importante obiettivo raggiunto. Il progetto del 2002 aveva caratteristiche totalmente diverse e di fatto era ingestibile (due fasci di binari, 238.256 mq. di superficie territoriale, solo 5.000 mq coperti, con un fascio di binari, oltre il centro direzionale e solo 23.000 mq. di terminal container con un fascio di binari). Oggi abbiamo un terminal container di 89.900 mq. con due fasci di binari, 541.600 mq. complessivi di superficie territoriale, tutti acquisiti in proprietà, 5.000 mq. coperti realizzati, con un fascio di binari, oltre al centro direzionale, 40.000 mq. coperti, già autorizzati e realizzabili, sempre serviti dal fascio binari. Per la nuova chiesa della Comunità parrocchiale della Coppetella cederemo 5.753 mq. di superficie territoriale. Abbiamo inoltre una prospettiva abbastanza certa di 1.010.763 mq. complessivi di superficie territoriale e complessivi 100.000 mq. coperti, oltre al centro direzionale, e 108.900 mq. di terminal container. Le nostre dimensioni sono tra le più piccole in Italia e in Europa, ma sono ora realisticamente gestibili sotto

l'aspetto dei costi e delle esigenze operative. Questo risultato è di estrema importanza e di accettabile garanzia sulle prospettive della infrastruttura.

4. Il 27 ottobre 2006 RFI ha approvato il progetto relativo alle opere ferroviarie prima fase. Si è in attesa della formale assicurazione da parte della Regione Marche del finanziamento aggiuntivo necessario per procedere all'appalto.

5. E' stata avviata la definizione e in parte realizzata la struttura aziendale che comunque dovrà mantenere caratteristiche di essenzialità e dinamismo a fianco di grande professionalità.

6. Sono in corso di definizione accordi per gli insediamenti nell'area logistico industriale, per i quali era e resta determinante la prospettiva dell'assetto definitivo (che si sta concretizzando solo ora) e il reperimento di ingenti risorse finanziarie più da parte di investitori che di operatori. Per la gestione del terminal container è necessario invece avere definitivamente certezza sui tempi dei lavori relativi all'armamento ferroviario, per il quale si sta lavorando.

7. Lo svincolo sulla strada statale 76 è stato appaltato dall'Anas ancorché in modalità provvisoria e con grandissimo ritardo. Si è in attesa di garanzie sulla effettiva realizzazione del nuovo scalo merci smistamento. Nel caso non venisse realizzato, per problemi finanziari, è già prevista una seconda fase del progetto armamento ferroviario in cui è prevista la realizzazione di una stazione presso l'Interporto di Jesi. Il costo previsto dell'intervento fase è pari a euro 3.112.670,30.= Continueremo a seguire con attenzione queste vicende.

8. Si sono ulteriormente rafforzati i rapporti con UIR e soprattutto con gli Interporti dell'Italia Centrale. E' stato messo a punto dalle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria un documento comune su " La piattaforma logistica interportuale dell'Italia Centrale ". La base è costituita da quanto concordato a suo tempo dagli interporti di Frosinone, Jesi, Orte e Valpescara ed integrato da specifiche indicazioni infrastrutturali. Il documento dovrebbe essere approvato nei prossimi giorni dalle singole Giunte Regionali e sottoscritto a Perugia nelle prossime settimane.

9. Il progetto Arstel è in corso di realizzazione e Uirnet si avvia alla messa a punto definitiva del piano industriale e alla gara per la individuazione dei partners tecnologici e finanziari. Nel dicembre 2006 è stata firmata la convenzione con il Ministero dei trasporti che ha definitivamente messo a disposizione 22 milioni di euro a cui dovrebbero aggiungersi altri 5 previsti per il 2008 nella Finanziaria 2007. Il progetto Arstel mira a rappresentare un "di cui" del progetto Uirnet e a rappresentare al suo interno tutti i territori dell'Italia Centrale così come indicato nel documento delle Regioni sopra illustrato.

10. Il progetto Inlog (nel quale la vostra società è presente con Aerdorica spa e Autorità Portuale di Ancona) è in fase di sviluppo dopo la firma dell'accordo con le Autorità cinesi nel settembre 2006. Iniziative specifiche nell'Italia centrale si sono già svolte a Jesi e a Terni e si svolgeranno tra breve a Pescara e Roma. Con l'Autorità Portuale di Ancona, la Regione Marche, la Regione Umbria e la Regione

Lazio si sta lavorando ad altre iniziative specifiche nella direttrice Ancona – Civitavecchia al fine di dare contenuti operativi alle intese sottoscritte.

11. La definizione degli aspetti societari e finanziari è in corso. La situazione è complessa e di estrema difficoltà. I primi contenuti verranno ripresi nella parte della presente relazione relativa alla “Evoluzione prevedibile della gestione”.

La Regione Marche con legge n. 13 del 02/07/2006 (art. 7 comma 1 lett. A) ci ha delegato per condurre a termine l’iniziativa regionale finalizzata alla definitiva liquidazione della Scpa Cemim attraverso la presentazione di una proposta di concordato fallimentare e la concretizzazione degli accordi già presi dalla stessa Regione Marche con alcuni soci privati della società fallita il 30/03/2005 e con i soci pubblici il 10-15/03/2006. A tale scopo è stato messo a disposizione la somma di euro 1,5 milioni. Il Consiglio di amministrazione ha proceduto nel senso indicato. Previa acquisizione di crediti chirografari ammessi al passivo fallimentare della società fallita per complessivi euro 138.649,32.=, il 7 dicembre 2006 è stata presentata la proposta di concordato fallimentare. Contemporaneamente è stata avviata una trattativa con Banca Marche spa, Banca Popolare di Ancona, Unicredito Italiano spa e la Camera di commercio di Ancona per adempiere agli accordi già presi dalla Regione Marche e finalizzata alla acquisizione delle loro azioni Cemim. L’impegno della vostra società su tale questione non è stato determinato solo dalla richiesta della Regione Marche ma dall’obiettivo di garantire l’utilizzo “pubblico” del residuo patrimonio sociale della società fallita e delle risorse ulteriori che possono essere recuperate nell’ultima fase di liquidazione, anche se al netto degli eventuali oneri finanziari da riconoscere ai creditori chirografari. Sarebbero inoltre superati definitivamente i disagi che il perdurare di tale situazione crea con gravissimi danni alla nostra società, pur estranea a tutta la vicenda, come ad esempio per ultimo la iniziativa giudiziaria dell’arch. Tomellini per il risarcimento di ben 10 milioni di euro di presunti danni.

Andamento dei settori in cui opera la società

La vostra società non è ancora operativa e quindi non può confrontarsi con le altre infrastrutture logistiche pubbliche. Per una valutazione puntuale della situazione si rimanda allo studio effettuato nell’autunno 2006 dal Censis su “Il sistema degli interporti per una logistica ad alto valore aggiunto” che vi è stato consegnato e sul rapporto di Databank sulle “ Infrastrutture logistiche” del luglio 2006, consultabile presso i nostri uffici.

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell’esercizio

precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2006	31/12/2005	Variazione
Ricavi netti	--	--	--
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	135.381	170.155	(34.774)
Costi esterni	281.956	325.949	43.993
Valore Aggiunto	(146.575)	(155.794)	9.219
Costo del lavoro	171.168	147.251	23.917
Margine Operativo Lordo	(317.743)	(303.045)	(14.698)
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	6.100	1.871	4.229
Risultato Operativo	(323.843)	(304.916)	(18.927)
Proventi diversi	130	1.468	(1.338)
Proventi e oneri finanziari	(32.988)	(31.272)	(1.716)
Risultato Ordinario	(356.701)	(334.720)	(21.981)
Componenti straordinarie nette	(1)	(1)	--
Risultato prima delle imposte	(356.702)	(334.721)	(21.981)
Imposte sul reddito	--	--	--
Risultato netto	(356.702)	(334.721)	(21.981)

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato è il seguente (in Euro):

	31/12/2006	31/12/2005	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	522.467	264.540	257.927
Immobilizzazioni materiali nette	15.065.310	13.578.768	1.486.542
Partecipazioni ed altre immobilizz. Finanziarie	70.000	10.000	60.000
Capitale immobilizzato	15.657.777	13.853.308	1.804.469
Rimanenze di magazzino	--	--	--
Crediti verso Clienti	--	--	--
Altri crediti	4.052.077	2.514.280	1.537.797
Ratei e risconti attivi	59.654	64.595	(4.941)
Attività d'esercizio a breve termine	4.111.731	2.578.875	1.532.856
Debiti verso fornitori	1.283.649	1.382.815	(99.166)
Acconti	--	--	--
Debiti tributari e previdenziali	81.136	70.030	11.106
Altri debiti	40.518	43.362	(2.844)
Ratei e risconti passivi	57.879	5.545	52.334
Passività d'esercizio a breve termine	1.463.182	1.501.752	(38.570)
Capitale d'esercizio netto	2.648.549	1.077.123	1.571.426
Trattamento di fine rapporto di lavoro subord.	13.546	9.950	3.596
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)	--	--	--
Altre passività a medio e lungo termine	1.896	1.428	468
Passività a medio lungo termine	15.442	11.378	4.064
Capitale investito	18.290.884	14.919.053	3.371.831
Patrimonio netto	(4.958.782)	(5.255.486)	296.704
Posizione finanziaria netta a m.l. termine	(5.253.767)	(8.000.000)	2.746.233
Posizione finanziaria netta a breve termine	(8.078.335)	(1.663.567)	(6.414.768)
Mezzi propri e indebitam. finanziario netto	(18.290.884)	(14.919.053)	(3.371.831)

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2006, era la seguente (in Euro):

	31/12/2006	31/12/2005	Variazione
Depositi bancari	435.688	--	435.688
Denaro e altri valori in cassa	60	197	(137)
Azioni proprie	--	--	--
Disponibilità liquide ed azioni proprie	435.748	197	435.551
Attività finanziarie	--	--	--
Obbligazioni (entro 12 mesi)	--	--	--
Debiti verso soci per finanz. (entro 12 mesi)	--	--	--
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	8.192.384	1.663.106	6.529.278
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	566	658	(92)
Quota a breve di finanziamenti	321.133	--	321.133
Debiti finanziari a breve termine	8.514.083	1.663.764	6.850.319
Posizione finanz. netta a breve termine	(8.078.335)	(1.663.567)	(6.414.768)
Obbligazioni (oltre 12 mesi)	--	--	--
Debiti v/soci per finanziam. (oltre 12 mesi)	--	--	--
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	--	8.000.000	(8.000.000)
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	1.574.900	--	1.574.900
Quota a lungo di finanziamenti	3.678.867	--	3.678.867
Crediti finanziari	--	--	--
Posizione finanz.netta a m.l. lungo term.	(5.253.767)	(8.000.000)	2.746.233
Posizione finanziaria netta	(13.332.102)	(9.663.567)	(3.668.535)

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	--
Impianti e macchinari	4.022
Attrezzature industriali e commerciali	16.071
Altri beni	10.289

Per ciò che concerne le immobilizzazioni in corso si evidenzia che gli investimenti realizzati a tutto il 31 dicembre 2006 ammontano a complessivi Euro 35,7 mln (al lordo dei contributi in conto impianti maturati pari ad Euro 20,6 mln)

Descrizione	Importo
Acquisizione aree	9.881.922
Lavori	21.597.598
Spese tecniche e di progettazione	3.107.872
Oneri accessori	137.178
Interessi capitalizzati	939.730
Saldo al 31/12/2006 al lordo dei contributi	35.664.300

Tutti i predetti investimenti riguardano la realizzazione dell'infrastruttura interportuale di Jesi e sono stati oggetto di diverse agevolazioni contributive da parte di enti pubblici locali e nazionali.

Gli investimenti già avviati prevedono una spesa complessiva di Euro 46,7 mln (di cui già sostenuta, come innanzi specificato, di Euro 35,7 mln) con uno stato di avanzamento del 76% circa. La quota ancora da realizzare, pertanto, è pari a circa Euro 11,0 mln. Le opere attualmente in corso riguardano i seguenti sottoprogetti d'investimento: Realizzazione infrastruttura interportuale – Lotto 1 (Convenzione Ministero Trasporti) Euro 6,1 mln; Realizzazione infrastruttura interportuale – Ampliamento (Atto aggiuntivo Convenzione Ministero Trasporti) Euro 3,5 mln; Progettazione esecutiva (PRUSST Provincia di Ancona) Euro 0,6 mln; Piattaforma ICT (ARSTEL Regione Marche – Provincia Ancona) Euro 0,8 mln.

I contributi in conto impianti maturati a tutto il 31 dicembre 2006 ammontano a complessivi Euro 20,6 mln (pari al 69% del totale dei contributi previsti pari ad Euro 30,0 mln). I contributi complessivamente previsti, rispetto all'ammontare complessivo degli investimenti avviati (pari, come innanzi detto, ad Euro 46,7 mln) rappresentano il 64% circa della spesa prevista. Pertanto, la quota di investimenti fissi non finanziata con contributi pubblici, è stimata in Euro 16,1 mln. Gli investimenti non ancora definitivamente avviati sono quelli relativi all'armamento ferroviario che saranno finanziati con il residuo disponibile del finanziamento ministeriale (primo lotto e ampliamento) e con contributi della Regione Marche previsti nel POR, dei quali si attende l'assegnazione formale.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 2 numero 1 si dà atto che non sono in corso attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Oltre ai normali rapporti di partecipazione societaria, la vostra società ha intrattenuto e intrattiene i seguenti rapporti con le imprese partecipate:

1. Uirnet spa con la partecipazione al gruppo di lavoro che, insieme all'advisor Booz Allen, è impegnato nella fase di impostazione e avvio operativo del progetto.
2. Inlog spa con la collaborazione per lo sviluppo nell'Italia Centrale delle attività finalizzate ad illustrare agli operatori economici e alle Istituzioni pubbliche l'iniziativa.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Ai sensi di legge si precisa che non esistono azioni proprie e azioni o quote di società controllanti possedute dalla società anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona e che né azioni proprie né azioni o quote di società controllanti sono state acquistate e/o alienate dalla società, nel corso dell'esercizio, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Nel corso del 2007 è stata sviluppata l'attività delle Commissioni di collaudo degli appalti primo lotto e ampliamento. Tali attività sono tutt'ora in corso e sono finalizzate alla emissione del certificato di collaudo e alla risoluzione delle riserve apposte dall'impresa sul conto finale.

In ordine al progetto Arstel è stata conclusa la gara per la rete telematica, telefonia e videosorveglianza, è nella fase finale la gara per la gestione degli accessi e sicurezza ed è stata avviata la gara per la piattaforma tecnologica (importo complessivo a base d'asta euro 302.000,00.=).

Sono stati appaltati e sono in corso di svolgimento i lavori di manutenzione straordinaria di via Coppetella e della strada privata della ditta Fatma, che consentirà un accesso provvisorio ai cantieri e alla infrastruttura in attesa della realizzazione dello svincolo Anas.

Il Consiglio Comunale di Jesi ha adottato il 9 marzo 2007 (delibera n. 38) il progetto preliminare del Sistema Interportuale di Jesi in variante al PRG vigente e al PCS Alla scadenza del deposito (19 maggio 2007) nessuna osservazione era pervenuta e ora si attende l'adozione definitiva da parte del Consiglio Comunale e la trasmissione alla Amministrazione Provinciale di Ancona. Il 3 aprile 2007 il Consiglio Comunale di Jesi ha adottato definitivamente il Progetto Comunale di Suolo con la presa d'atto positiva delle nostre osservazioni presentate il 23 ottobre 2006.

In ordine al progetto armamento ferroviario in data 08/05/2007 è pervenuto da RFI - Movimento lo schema di convenzione per il progetto Armamento ferroviario che prevede il versamento, salvo conguaglio finale, dell'importo di Euro 480.000,00 oltre l'iva. La somma sarà utilizzata da RFI per gli interventi sulla linea propedeutici ai lavori a cura di Interporto Marche spa. In ordine all'appalto di progettazione ed esecuzione opere ferroviarie a base di gara saranno posti il progetto esecutivo per le opere civili ed il progetto definitivo dell'armamento ferroviario. Lo stato della progettazione sia per le opere civili che per l'armamento è quello definitivo e pertanto, per arrivare alla gara, sarà sviluppato internamente il progetto esecutivo delle opere civili. Non appena sarà confermato dalla regione Marche il finanziamento integrativo a carico del POR si procederà all'appalto.

Nella riunione del 30 marzo 2007 il Consiglio di amministrazione ha deliberato di partecipare all'aumento di capitale di UIRNET S.p.A. L'assemblea della società il 28 febbraio 2007 ha deliberato di aumentare il capitale da 380.000,00 a 760.000,00 euro mediante emissione di un numero massimo di 380 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1.000,00 ciascuna. Detto aumento è stato offerto in opzione agli attuali soci, senza sovrapprezzo ed in proporzione al numero delle azioni da ciascuno di essi possedute, sino alla data del 30 Aprile 2007. Inoltre, ciascun socio, come previsto dall'art 2441 codice civile, avrà diritto di prelazione per l'acquisto delle azioni eventualmente rimaste inoperte, purchè ne faccia contestuale richiesta al momento dell'esercizio del diritto di opzione. Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di sottoscrivere l'aumento di capitale entro il 30 Aprile 2007 per un

importo di 20.000,00 euro e di esercitare il diritto di prelazione per le azioni eventualmente rimaste inoperte, delle si è in attesa di conoscere l'importo.

Il 5/02/2007 è stata sottoscritta la scrittura privata per la cessione in uso della nuova chiesa parrocchiale. La permuta definitiva dei due immobili avverrà solo dopo la definizione da parte della Parrocchia degli ultimi aspetti formali connessi alla proprietà del terreno per i quali la nostra società sta collaborando. Il 26 maggio 2007 è stata concretizzata la definitiva cessione in uso. La nuova chiesa è stata utilizzata dalla Curia di Jesi sin da domenica 27 maggio 2007. Sono in corso i lavori per la demolizione della vecchia chiesa.

Il 3 aprile 2007 l'Anas ha proceduto alla assegnazione provvisoria dei lavori relativi allo svincolo sulla S.S.76. E' risultata vincitrice la ditta Aleandri Costruzioni spa con sede in Bari.

Nel mese di marzo 2007 sono state sottoscritte quattro scritture private con Banca delle Marche spa, Banca popolare di Ancona spa, Camera di commercio di Ancona e Unicredit Italiano spa per la cessione delle azioni Cemim. Si è in attesa della formalizzazione della cessione. Con scrittura privata del 7 maggio 2007 la Regione Marche ha approvato l'operazione e ha dichiarato che la somma di euro 1,5 milioni anticipata il 13 settembre 2006 e la anticipazione effettuata il 31 marzo 2005 agli stessi soggetti di cui sopra e pari a euro 651.500,67.= rimarranno " a favore " di Interporto Marche spa, salvo rendicontazione. In data 3 marzo 2007 il Tribunale di Ancona ha respinto la nostra domanda per l'ammissione della società CEMIM Soc. consortile per azioni alla procedura di concordato fallimentare in quanto " la procedura di liquidazione dell'attivo ha consentito di acquisire un attivo sufficiente per soddisfare tutti i creditori insinuati al passivo, siano essi di rango privilegiato che chirografario". I crediti acquisiti dalla nostra società (euro 138.649,32.=) saranno pertanto integralmente pagati dalla curatela fallimentare.

Evoluzione prevedibile della gestione

L' Interporto Marche SpA ha concluso gli appalti previsti ed è in attesa dei relativi collaudi. L'ANAS ha assegnato provvisoriamente in data 03/04/2007 i lavori per lo svincolo dalla Strada Statale 76 che, comunque, non saranno terminati prima di 3-4 anni. Per garantire una prima operatività Interporto Marche SpA ha già avviato lavori per l'utilizzo provvisorio, anche al servizio del cantiere, della strada comunale della Coppetella e di una strada privata. La spesa complessiva, di euro 300.000,00.=, connessa anche ad altre sistemazioni post cantiere, è prevista nel Bilancio Regione Marche 2007. In ordine agli appalti conclusi non è stata mai coperta la quota parte dell'Atto Aggiuntivo del 22/12/2002 della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture pari a 5.335.000,00.= Queste opere, già realizzate, sono state finanziate con il ricorso al mercato finanziario. In data 09/03/2007 il Consiglio Comunale di Jesi ha adottato in variante il Progetto Preliminare "Sistema Interportuale di Jesi" che garantirà l'espansione dagli attuali 54 ettari di superficie territoriale a circa 100 ettari e dagli attuali 45.000 mq. di superficie coperta a 100.000 mq.

E' importante arrivare in fretta alla approvazione definitiva di tale variante. In ordine all'allaccio ferroviario, oltre alle opere già realizzate (massicciata, corpo stradale

ferroviario, opere di accosto ecc.), è già stato concordato con RFI (sia Infrastrutture che Movimento) un progetto di 1° fase che garantisce l'allaccio alla linea Orte-Falconara. Il costo complessivo è di euro 8.900.000.= è in parte finanziato con le convenzioni in atto con il Ministero ed in parte da finanziarsi (euro 4.200.000,00,00.=). E' stato già predisposto anche il progetto della 2° fase (stazione Jesi Interporto) che dovrà essere realizzato solo qualora RFI non avviasse i lavori del nuovo scalo smistamento approvato dal CIPE nel Luglio 2005. L'importo complessivo della 2° fase è di euro 3.200.000,00.= Negli appalti conclusi Interporto Marche SpA ha già realizzato i primi 5.000 mq. di superficie coperta ed è in possesso di concessione per altri 40.000 mq. per i quali non esiste finanziamento.

Ferma restando la massima attenzione alle opportunità di finanziamento a fondo perduto (richieste puntuali sono già state presentate ai Ministeri competenti), la società dovrà sviluppare un'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 S.p.A. 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 immobiliare 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 già autorizzati.

Per realizzare tali obiettivi è, però indispensabile completare l'investimento pubblico che la società ha comunicato alla Regione Marche con nota del 29 novembre 2006 negli importi minimi indispensabili per garantire la rapida entrata in funzione della infrastruttura e pari a euro 13.185.000,00.=.

Al fine di gravare il meno possibile sulla parte corrente del bilancio regionale la proposta è stata poi così riformulata:

- realizzazione viabilità alternativa a causa dei ritardi Anas e sistemazioni varie per opere post-cantiere non previste negli appalti.....euro 300.000,00.=
- armamento ferroviario 1° fase (differenza non finanziata dal Ministero delle Infrastruttureeuro 4.200.000,00.=
- opere di urbanizzazione e infrastrutture interne di completamento area ferro-gomma (urbanizzazione area di sedime capannoni ferro-gomma, piazzale area ferro-gomma e pacchetto stradale, reti impiantistiche a servizio del piazzale e dei capannoni ferro-gomma.....euro 8.485.000,00.=

per un totale di euro 12.685.000,00.=, che ad eccezione dei 300.000,00.= già disponibili, potrebbero essere finanziati con fondi del P.O.R. (dove sono già previsti a tale scopo 5,3 milioni di euro) e comunque con fondi destinati agli investimenti. In questo modo si supererebbe anche il mancato finanziamento della quota parte dell'Atto Aggiuntivo del 27/12/2002 della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture altrimenti finanziabile esclusivamente con risorse proprie regionali essendo stati i lavori già eseguiti. Resta sospeso il progetto della 2° fase dell'armamento ferroviario legato come già precisato all'eventuale non realizzazione da parte di RFI del nuovo scalo smistamento.

Delle somme sopra indicate il finanziamento di euro 4.200.000,00.= dovrebbe essere garantito con la massima urgenza a causa dell'inderogabile esigenza di appaltare i lavori di armamento ferroviario di prima fase. L'ulteriore importo di euro 8.485.000,00.= potrebbe essere diluito tra il 2007 e il 2008 in presenza di garanzia formale rapida della disponibilità per consentire alla società di programmare al meglio la propria attività. Interporto Marche SpA ritiene che, in presenza dei finanziamenti "infrastrutturali" sopra indicati, si possa anche procedere con la realizzazione degli ulteriori 40.000 mq. già autorizzati con il semplice ricorso ai mercati finanziari garantendo quindi la proprietà di tutti gli immobili. Il completamento del Sistema Interportuale di Jesi (fino 100.000mq coperti) potrà invece essere previsto, salvo migliori analisi in futuro, con la procedura sopra indicata senza altre richieste alla Regione Marche. Era stato già indicato come tale complessa iniziativa (completamento Sistema interportuale di Jesi) dovesse essere preceduta da un significativo aumento di capitale anche considerato che la proposta di aumento di capitale avviata nel 2004 non si era conclusa completamente per espressa richiesta regionale. A questo titolo, e comunque, per garantire la richiesta maggioranza assoluta della Regione Marche, tramite SVIM S.p.A., con la citata nota del 29/11/2007 era stato richiesto un intervento di euro 2.250.000,00.= Alla luce della evoluzione delle attività su C.E.M.I.M. S.c.P.A., e di quanto disponibile in proposito, si ritiene che l'operazione sul capitale possa essere garantita con le risorse rivenienti da tale attività senza bisogno di risorse regionali aggiuntive dirette.

Decisioni formali e rapide da parte della Regione Marche sui finanziamenti e sostegno sulla operazione CEMIM, anche e soprattutto da parte di quanti sono soci sia di Cemim Scpa che della vostra società, sono la condizione indispensabile per procedere con decisione nell'obiettivo di rendere definitivamente operativo l'interporto di Jesi.

Gli elementi di criticità, che rendono opportuna una stretta collaborazione e un impegno comune dei soci pubblici e privati di Interporto Marche spa e di tutte le Istituzioni pubbliche, risultano essere nel dettaglio:

- Appalto ANAS per la realizzazione delle svincolo sulla SS 76 di accesso all'interporto, relativamente al rispetto del cronoprogramma e alla massima attenzione nel seguire i contenziosi in atto con alcune ditte espropriande.
- Armamento ferroviario, con riferimento al reperimento delle risorse finanziarie mancanti per un importo pari a 4.200.000,00.= euro per la realizzazione delle opere di 1° fase e quelle di 2° fase per un importo pari a 3.200.000,00.= euro qualora non venisse realizzato il nuovo scalo merci smistamento.
- Messa a disposizione delle ulteriori risorse finanziarie (almeno fino a 12.685.000,00.= euro complessivi e comprensivi di quelli necessari per l'armamento ferroviario 1° fase per rendere possibile la realizzazione, insieme ad altre risorse private da reperire, i 40.000 mq coperti previsti nelle aree attualmente di proprietà.
- Massimo sostegno nella attività verso la Scpa Cemim al fine di recuperare all' uso pubblico e alla destinazione originaria il massimo delle risorse, disponibili e da recuperare, dopo la chiusura del fallimento e la gestione finale della fase di liquidazione.

Documento programmatico sulla sicurezza

Ai sensi dell'allegato B, punto 26, del D.Lgs. n. 196/2003 recante Codice in materia di protezione dei dati personali, gli amministratori danno atto che la Società si è adeguata alle misure in materia di protezione dei dati personali, alla luce delle disposizioni introdotte dal D.Lgs. n. 196/2003 secondo i termini e le modalità ivi indicate. In particolare segnalano che il Documento Programmatico sulla Sicurezza, depositato presso la sede sociale e liberamente consultabile, è stato redatto in data 28 marzo 2006 e si è provveduto al suo aggiornamento in data 28 marzo 2007.

Destinazione del risultato d'esercizio

Signori Soci,

nell'invitarVi ad approvare il Bilancio di esercizio 2006 così come presentato, Vi proponiamo di procedere alla parziale copertura della perdita di esercizio mediante utilizzo delle riserve disponibili:

Descrizione	Importo
Perdita d'esercizio 2006	(356.702)
Riserva da sovrapprezzo azioni	7.203
Riserva legale	6.001
Residuo perdita 2006	(343.498)
Perdite esercizi precedenti portate a nuovo	(1.589.690)
Totale perdite residue	(1.933.188)

Inoltre, al fine di dotare la Società dei mezzi finanziari necessari all'ottimale prosecuzione degli investimenti in corso, Vi proponiamo di procedere al parziale abbattimento del capitale sociale mediante riduzione del valore nominale delle azioni da Euro 516,00 ad Euro 350,00 da destinare a riserva per la copertura delle perdite d'esercizio. Di utilizzare parzialmente la predetta riserva per la copertura delle residue perdite rivenienti dai precedenti esercizi, rinviando a nuovo l'eccedenza per la copertura della perdita dell'esercizio in corso o di eventuali ulteriori future perdite:

Descrizione	Importo
Valore nominale azioni (attuale)	516
Valore nominale (proposto)	350
Differenza	166
Numero azioni	12.872
Riserva copertura perdite	2.136.752
Utilizzo per copertura residue perdite d'esercizio	(1.933.168)
Residuo disponibile Riserva copertura perdite	203.584

nonché di deliberare la contestuale ricostituzione del capitale sociale sino ad **Euro 5.818.400,00** mediante emissione di **n. 3.752** nuove azioni del valore nominale unitario di Euro 350,00 da offrire, senza alcun sovrapprezzo, agli attuali azionisti in proporzione alle rispettive quote di partecipazione e, nell'ipotesi di mancato esercizio del relativo diritto d'opzione nel termine previsto dal vigente statuto, a terzi.

Descrizione	Importo
Attuale numero azioni	12.872
Azioni nuova emissione	3.752
Totale azioni	16.624
Valore nominale unitario	350
Valore nominale complessivo	5.818.400

Modalità e termini sia per l'esercizio del diritto di opzione da parte degli attuali azionisti, sia per il collocamento terzi, saranno stabiliti dall'assemblea straordinaria dei soci.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad aderire alla proposta di aumento di capitale sociale così come strutturata, conferendo mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione di procedere all'espletamento di tutti i conseguenti adempimenti.

Jesi, 28 maggio 2007

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

dott. Roberto Pesaresi