

**Comune di Jesi**  
Provincia di Ancona

VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE  
DELL'11.04.2008  
ADUNANZA APERTA CON CARATTERE STRAORDINARIO

ASPETTI SOCIETARI E FINANZIARI PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA  
INTERPORTUALE

La seduta del Consiglio Comunale inizia alle ore 10,20.

Sono presenti in aula n.23 componenti e Kibuuka Nansubuga Molly

**PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO:** Iniziamo i lavori di questo Consiglio Comunale che è stato convocato in adunanza aperta, per acquisire ulteriori informazioni di dettaglio, per poter fare in modo di avere ulteriori informazioni su quello che è l'assetto societario finanziario di Interporto Marche. Questo Consiglio Comunale è stato convocato in accordo con la conferenza dei capigruppo, ringrazio pertanto il Dr Pesaresi come rappresentante legale Interporto Marche e gli altri rappresentanti legali di alcuni dei soci di Interporto Marche che sono presenti alla sinistra, l'assessore Pistelli della Regione, in rappresentanza della Regione. I lavori verranno svolti in questo modo: il Dr Pesaresi, il quale mi ha chiesto gentilmente di poter, come dire, lasciare l'aula in tempi ragionevoli avendo un impegno precedentemente preso e non più rinviabile, interverrà per Interporto Marche, poi i Consiglieri Comunali possono chiedere informazioni, chiarimenti, poi possono intervenire anche gli altri soci per dare informazioni. Una volta terminata questa fase, si apre la discussione politica, per cui conghederemo i rappresentanti dei vari soci Interporto Marche. In questa fase di discussione politica è facoltà dei gruppi consiliari di proporre un documento meno politico da sottoporre a votazione, è previsto da regolamento, quindi dobbiamo comunque concludere i lavori non oltre le 14.30, perché siamo messi in coda dalla Prefettura per la consegna del materiale elettorale. L'aula deve essere in qualche modo utilizzata per espletare tutte le procedure per le elezioni di domenica e lunedì. Prima di iniziare voglio informare i soci che possono ritirare la delibera della risoluzione approvata in Consiglio Comunale qui al tavolo di segreteria. Giustifico Marasca e Bucci che non possono essere presenti a questa audizione.

**PESARESİ ROBERTO – PRESIDENTE INTERPORTO MARCHE:** Ringrazio il Presidente del Consiglio Comunale, il Sindaco, gli assessori e tutti i Consiglieri per l'opportunità che danno alla società di illustrare anche in questa sede, oltre la specificità, anche se molto rapidamente, la situazione complessiva dell'infrastruttura che ricade nel vostro territorio. Vorrei però premettere una considerazione di tipo squisitamente personale, sia per una migliore comprensione del senso del mio intervento, sia per giustificare anche comportamenti futuri. Sono circa sei mesi, dall'ottobre scorso sostanzialmente, che non partecipo al dibattito politico su di noi. Ho deciso di non rilasciare dichiarazioni alla stampa, di non rilasciare interviste, ho deciso di non replicare a niente di quello che viene scritto su di noi. A questa linea intendo mantenermi anche per il futuro ed aggiungo che intendo rinunciare a svolgere qualsiasi attività politica nel territorio della Regione Marche fino a che farò il presidente di Interporto Marche. Ovviamente penso che mi possa essere consentito partecipare ad un'assemblea nazionale in cui sono stato eletto dai cittadini. Contemporaneamente non penso di poter rispondere ad una serie di considerazioni che pur sono insite nelle discussioni di questi giorni, e che sono evidentemente presenti a molti che hanno partecipato a questo dibattito, tenuto conto che sono presenti anche al Sindaco di Cupramontana ed al Sindaco di Poggio San Marcello, quindi ben oltre questo consesso. Questo non significa eludere dei problemi, significa esclusivamente svolgere un'attività molto semplice che è quella di legale rappresentante. Ultima questione di natura squisitamente personale, siccome può risultare evidente che alcuni problemi in ordine alla discussione sulla nostra società, sono riferiti anche al Presidente, anche e soprattutto probabilmente, in epoca non sospetta, in data 27 febbraio 2008, io ho scritto al legale rappresentante di SVIM, di Sviluppo Umbria, di Banca Marche e Banca Popolare, che sono i soci principali di questa società, e per conoscenza al presidente della Giunta Regionale, illustrando la situazione e non ve la leggo perché poi emergerà dalla restante parte dell'intervento, e concludendo in questa maniera: dal momento che sarebbe folle affossare quanto realizzato con grandissimi sacrifici ed immenso impegno, vi prego di considerare che, qualora la mia presenza venisse considerata elemento di disagio o di difficoltà, sono disponibile a concordare la mia uscita dagli incarichi

ricoperti anche da subito. Contemporaneamente vorrei far presente che quando si parla di Interporto non si parla solo di un presidente o di un Consiglio d'Amministrazione, quindi inviterei un po' tutti a tenerne un minimo di considerazione, ma si parla anche di persone normali che tutti i giorni, con impegno, con assiduità, con costanza e con grande capacità lavoravano in questa società. Ho voluto portare con me questa mattina l'Ing. Manuela Marconi perché di questo processo è la principale artefice, almeno da alcuni anni a questa parte. Inviterei a tener conto anche che Interporto non può essere solo oggetto di una polemica, ma probabilmente un po' più di rispetto anche a chi ha lavorato e lavora in questo consesso, penso che sarebbe opportuno. Contemporaneamente non possono non esimersi dal far presente che in questi anni, non so se bene o male, comunque io penso bene, il nostro territorio, la nostra società ha acquisito una credibilità a livello nazionale ed internazionale che porta a guardarci con estrema attenzione dei principali player europei che operano in questo settore e dei principali colleghi che operano in Italia. Non è un fatto personale ovviamente perché se non fossi stato il presidente di Interporto Marche nessuno avrebbe pensato a me, però non penso sia un caso che 23 Interporti, da quelli funzionanti da trenta anni, da quelli come noi, da quelli in una situazione più arretrata che vanno da Catania al Brennero, passando per Bologna, per Verona, per Padova, per Torino, hanno ritenuto venerdì scorso di confermare il sottoscritto vicepresidente come unico confermato nella precedente presidenza, ai vertici dell'associazione nazionale di categoria. Non è un problema mio personale ovviamente, che è un incarico che lascerò lo stesso giorno che dovessi lasciare questo ruolo, però penso anche nei confronti di questi signori che leggono la stampa, perché oggi con i motori di ricerca, con le rassegne stampa telematiche, tutti sanno tutto di tutto, penso che si debba un po' di rispetto. Così come ai principali interlocutori che chiaramente non conoscono tutte le nostre storie e che tutte le volte bisogna ricominciare da Adamo ed Eva, a rispiegare la situazione, come dovrò fare alle undici con un'importante banca tedesca che viene a visitarci in Interporto. Detto questo vorrei anche precisare che la nostra iniziativa oggi, a differenza del passato, ha caratteristiche di una complessità totale, non perché prima non fosse complessa, ma perché oggi gli scenari sono diversi. Questa società ha vissuto sostanzialmente tre fasi: una fase che va dal 1994 al 2002, in cui era necessario acquisire le disponibilità per i finanziamenti, avere un progetto, rimuovere tutti gli ostacoli di varia natura amministrativa che c'erano per poter procedere i primi appalti. Tutte queste cose sono state fatte nel periodo che va dal 1994 al 2002, per lungo periodo questa società è stata guidata dall'Avv. Maurizio Fabiani ed aveva un vicepresidente operativo che è l'Ing. Callari che ha curato questo processo. Nel 2002 si erano concretizzate le prime certezze, ovviamente io parlo dal 1994, non parlo dall'87, perché il periodo 1987-1994 sono questioni che non ci riguardano. Tra l'altro debbo ricordare che nel 1997 il progetto di Interporto è stato predisposto dal Comune di Jesi, quindi che ha creduto in quel momento in questa iniziativa ed ha contribuito a metterlo in condizione di andare avanti. Dal 2002 sono stati gestiti alcuni appalti che si sono conclusi sostanzialmente tra il 2006 ed il 2007, contemporaneamente è stato rivisitato un progetto che oggi ha caratteristiche accettabili. Nel 2002 si è partiti con un fascio binari e 5.000 metri quadri, nel 2006 è già realizzato un terminal container di 90.000 metri quadri, con due fasci binari, la società è proprietaria di 54 ettari, non ci sono sostanziali contenziosi, gli unici due che ci sono riguardano il quantum, non riguardano il diritto, come normalmente avviene. Siamo seguendo nella maniera più adeguata. Esiste oggi la possibilità di realizzare fino a 45.000 metri quadri. Esiste la possibilità tra poco di realizzarne fino a 100.000. Dico questo per dire che le dimensioni complessive sono dimensioni che oggi, pur essendo un terzo delle dimensioni minime di qualsiasi altro Interporto di Italia e di Europa, sono state da noi ritenute, accogliendo una serie di sollecitazioni, possibili per rendere appetibile e gestibile queste infrastrutture. Contemporaneamente non posso non dimenticare come questa società aveva un patrimonio nel '99 di € 4.819.241,00, ad un patrimonio netto nel 2006 di € 25.343.253,00, ad un patrimonio netto, al 31.12.2007, di € 29.126.988,00. Certo all'interno di questo ci sono poi frizioni e problemi, però questo è un dato e quindi anche ai soci, sia quelli presenti che quelli assenti, la loro partecipazione al 31.12.2007 ha avuto una rivalutazione del 339 per cento. Inutile che vi spieghi quali sono le motivazioni, lo faremo, se ritenete opportuno, in altra fase, ma basta leggere i dati di bilancio che sono pubblicati

sul sito. Finita questa prima parte, per arrivare alla questione specifica, nel 2007 Interporto aveva ed ha, anche se in larga parte sono state risolte, alcune criticità. Prima criticità quello dello svincolo sulla Statale 76, che non era e non è compito di Interporto Marche perché è compito dell'ANAS che doveva farlo fin dal 1987. Noi abbiamo finito i lavori, l'ANAS ancora deve iniziarli. Questa criticità è stata risolta grazie all'impegno della Regione Marche che negli anni 2005-2006 ha contribuito a quest'opera finanziata al 90% dalla Regione Marche, non più dall'ANAS se non per un residuo del 10%. I lavori sono stati consegnati, quindi significa che comunque vengono fatti, a gennaio 2008, prevedono una durata di tre anni. Noi, quindi, al termine di nostri lavori, una delle scelte che potevamo fare era quella di dire semplicemente "cari signori, noi abbiamo risolto i nostri problemi, altri non hanno risolto i loro. Queste sono le chiavi, quando avete finito i vostri ditecelo che ricominciamo". Abbiamo ritenuto tutti, quindi non il presidente, parlo io però è evidente che questo è merito di tutti, non mi voglio prendere meriti che non ho, parlo solo perché solo il legale rappresentante e basta, abbiamo deciso che non poteva essere così. Di intesa con la Regione Marche anno scorso a giugno abbiamo deciso che bisognava andare avanti a prescindere e bisognava andare avanti nella situazione data; abbiamo trovato una soluzione di viabilità accettabile, chi è venuto in Interporto qualche sera fa l'ha vista, chi è venuto nei mesi scorsi l'ha vista, che consente dal 1° gennaio 2008 il lavoro di un'importante società di trasportatori locali, in attesa che siano sistemate le altre cose. Seconda criticità quella connessa alla parte ferroviaria, questa è di responsabilità Interporto perché la parte ferroviaria è nel progetto Interporto, però nel corso del tempo ha dovuto impattare con scelte di rete ferroviaria italiana in parte diversa rispetto a quella iniziale, perché nel 2003 rete ferroviaria italiana ha presentato il progetto che passa sotto il nome di by-pass di Falconara che però, in realtà, per quanto ci riguarda significa la realizzazione di uno scalo smistamento nell'adiacenza dell'Interporto, questo progetto è stato approvato dal Cipe in sede tecnica nel 2005, Presidente On. Berlusconi, questo progetto è stato finanziato per € 204.000.000,00 su un totale di € 210.000.000,00, € 6.000.000,00 erano stati già compresi nell'accordo di programma tra ferrovia dello stato e governo. Ovviamente i € 210.000.000,00 riguarda anche l'intervento soprattutto su Falconara, l'intervento su Jesi ha un valore di circa € 80.000.000,00 che ovviamente ha creato la necessità di concordare le attività per evitare che quello che faceva una prima non fosse compatibile con quello che faceva qualcun altro dopo. Il 28 marzo ho firmato il contratto che riguarda i lavori connessi all'armamento ferroviario, dopo che le massicciate, ad eccezione dei cento metri della chiesa demolita solo recentemente, erano state già fatte con il precedente appalto. I tempi tecnici di realizzazione di questo intervento sono quelli di circa dieci mesi, tenuto conto che si tratta di un appalto integrato e quindi in questo arco di tempo, salvo i collaudi, è possibile accedere un treno in Interporto. Ovviamente accede in condizioni non perfette, perché all'inizio era previsto uno scambio manuale ed è previsto che il treno vada come tradotta fino alla stazione più vicina che è Falconara. Questa soluzione è una soluzione accettabile se dura un tempo limitato, è una situazione che crea gravissime difficoltà se dura un tempo lungo. Siccome i tempi tecnici di rete ferroviaria italiana non sono compatibili con i tempi della nostra entrata in funzione, stiamo discutendo con rete ferroviaria italiana la possibilità di realizzare una stazione Interporto, non una stazione in senso tradizionale ovviamente, la possibilità di istradare direttamente un treno sulla linea ferroviaria senza passare tramite un'altra stazione. Questa è l'unica cosa che deve essere ancora decisa e confidiamo che possa essere decisa nelle prossime settimane. L'altra criticità era quella, io penso che il progetto sia conosciuto da tutti quindi non penso di dover illustrarlo particolarmente, però su questo voglio sgombrare i problemi di chi ha fatto delle osservazioni di tipo urbanistico, noi abbiamo realizzato un terminal container, piazzale binari di 90.000 metri quadri, stiamo realizzando un'area a ferro gomma dove ci sono piazzali, fabbricati e binari. Fermo restando che il pallino ce l'ha il Comune di Jesi, fermo restando che la destinazione urbanistica ce l'ha il Comune di Jesi, fermo restando che noi vogliamo fare intermodalità, non altre cose, però anche sotto l'aspetto squisitamente pratico mi pare un po' difficile fare sopra i binari qualcosa di diverso che non faccia passare i treni. Vorrei da questo punto di vista, io ho letto delle cose, tranquillizzare, fermo restando ripeto che la maggior tranquillità ve l'ha date voi stessi,

mettiamola in questa maniera. Nel 2007 contemporaneamente è stato discusso con la Regione come fare per andare avanti, soprattutto per la realizzazione dei 45.000 metri quadri attualmente concessionati, di cui 5.000 fatti. Io potrei molto semplicisticamente, ma sarei un idiota se lo dicessi, potrei dire “mettete a disposizione delle risorse, come normalmente avviene in tutte le aziende”, i soci mettano a disposizione le risorse e tutti i problemi sono risolti. La mia risposta non può essere questa però, la risposta del Consiglio d'Amministrazione non poteva essere questa, sia perché nessuna azienda in realtà fa così, cioè qual è l'azienda che mette nel capitale il 100% dell'investimento che fa? Sia perché ci sono dei vincoli, uno di tipo giuridico, per la realizzazione dei capannoni non sono utilizzabili fondi pubblici, cosa che poteva essere negli anni '70/'80 quando il Ministero ha anche finanziato dei capannoni, ad esempio a Bologna, a Padova, a Verona. Oggi non è possibile per due motivi, uno perché finanziamenti non ci sono, due perché comunque si configurerebbero come aiuti di Stato e quindi non sarebbero ugualmente possibili; tre perché comunque andremo in un meccanismo di tempi lunghi per cui la conclusione di questo processo lo vedremo tra venti anni, e questo è ulteriormente inaccettabile. Ma il vero motivo è questo. In Consiglio d'Amministrazione non ha chiesto mai ai soci il capitale necessario per fare complessivamente l'investimento, ha chiesto e chiederà nelle prossime settimane l'adeguamento di alcune parti del capitale in maniera ovviamente possibile rispetto alle capacità dei singoli soci per rendere più omogeneo questo processo. Rispetto a questo problema nel tempo, ma fin dal lontano 2000, il primo piano di impresa di Interporto è stato impostato nel '99 e concluso nel marzo 2000, si prevedeva di realizzare non i capannoni attuali, meno, attraverso il meccanismo del leasing. Successivamente sono state fatte una serie di valutazioni, che trovate anche nei documenti, che riguardavano diverse ipotesi. All'interno di queste diverse ipotesi noi abbiamo dovuto tener conto di alcuni paletti, un primo paletto che lo strumento non poteva essere il capitale per i motivi detti, un secondo paletto che un'opera intermodale deve essere unitaria, quindi non si poteva fare lo spezzatino di un'area industriale, perché significava non governare più niente, quindi era indispensabile fare un intervento unitario, mantenere ferma la questione intermodale e contemporaneamente avviare tutto in tempi compatibili. Questa era la mission che la Regione Marche ci ha dato nel giugno del 2007. Sulla base di questo sono state ipotizzate varie soluzioni, di ognuna sono stati verificati gli aspetti di criticità e di convenienza, alla fine ne è stata individuata una che guardate però non penso sarà l'unica, lo debbo dire con molta chiarezza, come del resto è scritto nei documenti. Noi tra l'altro abbiamo chiesto un orientamento a lavorare in questa direzione, per cui bisognerà lavorare per realizzarla. Ma questa scelta non è stato il frutto di qualcuno che l'ha pensata di notte, perché questa scelta è stata presentata il 3 dicembre a Roma, alla Regione Marche ed ai due principali soci, Sviluppo Umbria e SVIM ed a Banca Popolare di Ancona. Siccome è un amico e siccome oggi è anche il presidente dell'associazione nazionale degli Interporti, ho ritenuto di invitare a questa riunione Alessandro Ricci che è presidente dell'Interporto di Bologna, da questa riunione senza numeri, solo di impostazione, è emerso che la strada poteva essere percorribile, il Consiglio d'Amministrazione ne ha discusso il 17 dicembre, ha deciso di andare a vedere un po' meglio i numeri, cosa che è stata fatta in un documento che voi conoscete. Questo documento è stato illustrato in due riunioni, agli assessori Pistelli e Marcolini della Regione Marche che hanno ritenuto successivamente di farne discutere in due riunioni la Giunta Regionale delle Marche. Solo a questo punto, per ulteriore scrupolo, il Consiglio d'Amministrazione ha ritenuto di convocare l'assemblea dei soci, che tra l'altro non sarebbe sua competenza discutere queste questioni, per chiedere un ulteriore orientamento. Quest'assemblea è stata convocata il 3 marzo, era per il 17 marzo, il 17 marzo due soci hanno posto l'esigenza di un ulteriore approfondimento, è stata concordata in quella sede la data del 2 aprile, che non è stata proposta né da me né da nessun altro, anche perché quella decisione la poteva prendere solo l'assemblea. A me fino al 2 aprile nessuno mi ha chiesto niente. Io ho letto la vostra risoluzione, mi permetto di dissentire su un punto, ovviamente non parlo della delibera, quando dite “tenuto conto del fatto che nell'assemblea della società Interporto del 17 marzo 2008 sono state presentate ipotesi di tipo gestionale differenti rispetto a quella originaria”. Vorrei precisare che sono state presentate

proposte, come dimostrerò tra un attimo, decisamente migliorative rispetto a quelle originarie, decisamente migliorative in ordine alla seconda preoccupazione che mi era sembrata di cogliere nelle vostre discussioni che è quella del ruolo pubblico rispetto agli investimenti pubblici fatti, questa società, rispetto alle prospettive future. Decisamente migliorative e spiego il perché. Nel piano industriale del 2000 si pensava il leasing, allora penso che si converrà che, a prescindere da altre considerazioni, il leasing presuppone che la proprietà passi al cento per cento a qualcun altro ed il problema si rinvia al termine, attualmente sarebbero diciotto anni secondo l'attuale normativa, della possibilità o meno del riscatto. Significa esattamente l'opposto. Ma non voglio arrivare a questa data, perché mi rendo conto che questa era un'esercitazione in quanto fatto nella fase di avvio in cui non erano certe alcune cose, non erano certi i metri quadri complessivi, non erano certi i finanziamenti, non era certo niente, c'erano tutte le delibere annullate, anche quelle fatte dal Comune di Jesi, che poi abbiamo recuperato nel periodo 2000-2002. Ma io faccio riferimento a tempi più recenti, il 22 luglio 2006 l'assemblea dei soci all'unanimità ha approvato un documento che recita "si potranno poi prevedere alcune società di scopo con partecipazione privata anche maggioritaria, per fare una serie di cose compresa la realizzazione degli immobili di area a ferro gomma e gomma-gomma. In questo senso i partner, vorrei precisare anche quest'aspetto, perché un'altra osservazione riguardava il rapporto tra partner finanziari e partner industriali, in questo senso i partner privati potranno essere investitori finanziari, operatori immobiliari e portatori di specifiche competenze in quanto c'era di mezzo anche la parte informatica. Nel 2006, quindi, noi abbiamo deciso che la realizzazione dei 40.000 metri quadri venisse fatta con partecipazione privata maggioritaria non da parte di operatori logistici, che normalmente preferiscono l'affitto, ma da parte di investitori finanziari, operatori immobiliari, quest'assemblea è pubblicata sul nostro sito da tempo, chi vuole può scaricarla, io l'ho consegnata a tutti qualche sera fa. Il 23 giugno 2007, assemblea di bilancio, viene ribadito questo concetto e si aggiunge, perché in quel momento stavamo discutendo con la Regione Marche come andare avanti, che potevano essere anche prese in considerazione soluzioni che garantissero maggiormente il ruolo pubblico anche nella proprietà dell'immobile. Anche se con tutta franchezza io penso che il pubblico si preoccupi della costruzione degli immobili logistici può essere un po' così, del resto che fanno gli altri? Bologna costruisce, vende e ricostruisce; Padova si indebita, costruisce ed affitta, Verona in parte vende ed in parte loca, perché è gestito dal Consorzio Zai che è una zona industriale tra le più grandi di Italia, poi Verona sta sotto il Brennero. Questo il 23 giugno 2007. All'assemblea del 2006 ha partecipato anche il Comune di Jesi, all'assemblea del 2007 non ha partecipato il Comune di Jesi. Io l'anno scorso, quando voi avete adottato il 9 marzo la prima variante ed avete messo dietro a quella variante una risoluzione, che diceva "questo Consiglio Comunale valuta le necessità di riforma e condivisione delle scelte ed impegna l'Amministrazione ad invitare la società Interporto Marche a presentare in Consiglio Comunale il piano industriale dell'attività, della struttura che evidenzia le attività che verranno svolte, i soggetti che si insedieranno ed ogni altra informazione utile in tal senso ed impegna a sollecitare l'avvio attività di reporting", eccetera. A questa lettera io ho risposto il 12.03.2007, riscontro e vi comunico la nostra immediata disponibilità a presentare in Consiglio Comunale il piano industriale dell'attività della struttura che evidenzia le attività che verranno svolte, i soggetti che si insedieranno ed ogni altra informazione utile in tal senso. A tale proposito comunque ricordo che è stato già inviato al Consiglio Comunale, perché lo distribuimmo anche prima dell'approvazione della variante, il nostro programma di mandato 2006-2009, a cui facevo riferimento prima, e che nel prossimo mese di aprile sarà convocata l'assemblea annuale di bilancio nel corso della quale potranno essere illustrati anche gli aspetti da voi richiesti. In realtà l'assemblea poi annuale di bilancio non si è tenuta ad aprile ma si è tenuta il 23 giugno. Quindi io penso che da questo punto di vista la società non ha guardato certamente le percentuali di partecipazione al capitale, ma si è preoccupata di un rapporto positivo, costruttivo come ha sempre fatto e come intende continuare a fare. Vorrei in questo senso far presente, ma non perché questo deve essere visto come una mia risposta forse polemica, non è così, perché noi ci siamo fatti carico, così come il Comune di Jesi si è fatto carico in altra fase dei problemi dell'Interporto, dei problemi del Comune

di Jesi. Il progetto del '97 lo ha fatto il Comune di Jesi e se è stato fatto è grazie a Marco Polita. Io ero assessore ma non mi occupavo di queste cose, che ha ritenuto di condividere questa cosa e che in un mese e mezzo mi pare, da giugno al 5 agosto del '97, grazie al lavoro dell'Ing. Callari in questa direzione e grazie al lavoro del vostro Ing. Romagnoli è stato presentato un progetto che altrimenti comportava la perdita di finanziamento, non acquisiti, acquisibili. Quando il Comune di Jesi dal 2002 in poi ci ha detto "guardate, io ho dei problemi, non posso sostenere le spese legali che ci sono sulle questioni che riguardano il Comune di Jesi, non quelle che riguarda noi, quindi vi chiedo un intervento", Interporto ha pagato, dal 2002 al 2006, € 100.000,00 di spese legali per conto del Comune di Jesi. E' con questo atteggiamento positivo che voglio riconfermare qui che noi abbiamo lavorato e che stiamo lavorando. Vi prego di questo di tenerne conto. Tra l'altro voglio precisare un'altra cosa, perché si dice sì sul capitale però guardate che dal 1997 ad oggi ad Interporto la Regione Marche ha messo a disposizione € 250.000,00, sul capitale parlo, non parlo degli investimenti, 25 maggio '97 ad oggi € 250.000,00. Il Comune di Jesi ha messo a disposizione nello stesso periodo € 63.984,00, la Provincia di Ancona ha messo a disposizione nello stesso periodo € 61.920,00. Tenete conto che le spese non capitalizzabili e le spese incomprimibili, quelli che sono i nostri compensi li potete andare a leggere sul sito che sono pubblicati, si aggirano in circa € 350.000,00 l'anno. Contemporaneamente, ed anche qui voglio essere più chiaro, noi negli ultimi anni, un po' per questa situazione ma soprattutto per i ritardi del Ministero, abbiamo pagato alle banche e stiamo pagando alle banche dal 2003 al 2007 € 1.596.162,00. Nel 2007 € 570.323,00, nel 2006 € 442.000,00. Allora se vogliamo non fare nulla potevamo pensarci nel 1987, potevamo pensarci nel 1997, potevamo pensarci nel maggio 2000, eravamo ancora in tempo, salvo che parte di danni erano già stati fatti perché comunque una parte dei lavori erano stati fatti nel periodo '90 - '93, quindi anche il ripristino di quelli sarebbe stato un problema. Se invece vogliamo stare al passo con il mondo, se alle cose che diciamo traiamo le conseguenze, perché l'Italia non può essere la piattaforma logistica del mediterraneo se contemporaneamente, per mandare un treno da Gioia Tauro ad Amburgo, ci mettiamo di più di quanto ci mette una nave da Gioia Tauro ad Amburgo. Se questo territorio, ma non è quello della Vallesina, più in generale vuole competere anche su questo fronte io vi invito a leggere due studi, uno del Censis del 2006, è pubblicato sul nostro sito ed è prelevabile, un altro del Censis che sarà pubblicato tra qualche giorno, ne abbiamo chiuso i lavori mi pare il 26 marzo scorso, in cui c'è il report completo di quest'attività da Catania al Brennero. Se vogliamo accettare questa sfida non c'era un'altra strada, perché qualsiasi altra strada sarebbe stata la peggiore. Dobbiamo rendere compatibili queste cose con i tempi. Io penso che questo sia, tant'è che questo Consiglio d'Amministrazione ha capito bene che mentre prima si trattava di gestire degli appalti ora si tratta di concludere la gestione degli appalti e si tratta di avviare l'operatività. Noi abbiamo importanti contatti, e Biancini ve li ha spiegati l'altra sera anche in termini operativi, nel momento in cui cominciamo a spiegare che la linea ferroviaria è pronta entro il, che l'ANAS, anche se in ritardo, è pronta entro il, che la strada comunque c'è e ci si arriva. Il fondo. Io vorrei da questo punto di vista precisare un aspetto, noi abbiamo chiesto un orientamento circa la modalità proposta, sapendo che su questa strada bisogna lavorare, però partiamo da una capitalizzazione di € 29.000.000,00 che ci consente probabilmente di fare qualche ragionamento un po' diverso rispetto a linee di credito che tra l'altro ci vengono fatte pagare non certamente ai tassi del miglior cliente. Ed allora ecco perché è nata questa proposta che io la racchiudo in due battute, anche per risolvere i problemi che qualcuno ha sollevato. I documenti presentati sono tre, quello su cui si è deliberato è questo, questi altri due sono di illustrazione. Questo spiega che cos'è un fondo a prescindere dai numeri. Io capisco che di questo opuscolo è stata presa una pagina che, probabilmente per mancanza di conoscenza completa, poteva pure indurre qualcuno a considerazioni sbagliate, ad esempio c'è scritto "qualora la quota di partecipazione sia superiore al 20% Interporto Marche esprimerebbe un proprio esponente nel Consiglio d'Amministrazione della SGR". Qualcuno ha capito che noi stavamo al 20%, ma della SGR. La SGR è un Consiglio d'Amministrazione autorizzato dalla Banca di Italia che ha come obiettivo quello di realizzare, in condizioni migliori, quello che probabilmente da soli non siamo in grado di fare, che sarebbe massimizzazione del

valore locativo e di rivendita, maggior sostegno finanziario all'investimento, attrattività di investitori di capitale, coinvolgimento di partner gestionali di alto standing ed elevata qualificazione. Il fondo è un fondo, e pure questo è scritto, che nella parte iniziale sarebbe stato al cento per cento di Interporto Marche. Rispetto all'ipotesi in cui si scriveva nel '99 il leasing, nel 2006 i privati, nel 2007 i privati, noi garantiamo la completa proprietà dei 40.000 metri quadri da fare. Poi certo c'è un problema, però cari signori è difficile rispondere in questo momento. Noi onestamente abbiamo detto che c'è un problema, ma c'è qualcuno che qui, non dico qui perché chiaramente non era compito vostro, di quelli che dovevano preoccuparsi, si è preoccupato come si realizza gli altri 55.000 metri quadri nelle aree che verranno decise definitivamente tra qualche giorno? Quello in questa fase a noi serviva come un progetto unitario per dire "guardate la prospettiva è 100.000", perché se fossimo andati a proporre 45.000, intermodali, ci avrebbero riso in faccia. Con 100.000 tra l'altro noi abbiamo un indice di edificabilità rapporto superficie territoriale e superficie coperta dell'11%, non penso che a qualche chilometro da noi l'indice è dell'11%, negli altri Interporti va tra il 35% ed il 50%. Questo significa ovviamente costi diversi per noi, necessità quindi di affinare l'intervento. Il problema dello sviluppo esiste e qui era scritto perché è giusto che fosse stato scritto, anche se nessuno lo ha deciso oggi. Che quando si tratta di intervenire su aree non di proprietà largamente urbanizzate come si fa dopo, su aree non urbanizzate, da acquisire, qui viene ipotizzato e quindi ribadisco quello che ho detto l'altra sera in Interporto. Le soluzioni possono essere diverse, tra l'altro non penso proprio che saremo noi a deciderle, le deciderà chi tra quattro o cinque anni ci sarà, perché i tempi saranno questi. Però consentiremo a chi ci sarà di fare delle scelte, che può essere quella di cedere qualcosa utilizzandolo come volano per l'altra realizzazione, può essere quella di passare a prevedere nel capitale del fondo anche altri investitori professionali, ricordo che nel programma di mandato era scritto che doveva essere aperto ad investitori finanziari ed immobiliari, oppure no, dipenderà da cosa succederà. Comunque penso che i numeri dimostrano che anche in quella ipotesi qualsiasi sia il mix di interventi con le varie tre cose che dicevo, comunque la maggioranza del fondo resta pubblica. Io non penso che potesse essere fatto di più, però contemporaneamente non penso nemmeno che questo è acquisito e quindi ho il dovere di dirvelo, perché non si acquisisce con un orientamento oppure con uno studio, bisogna lavorarci. Probabilmente ci saranno anche altri interventi, perché non è nemmeno vero che noi abbiamo delegato alla SGR la ricerca dei partner, perché noi vogliamo portare in dote, ed in alcuni casi probabilmente decidere pure prima con interventi diversi perché i tempi non è detto che si conciliano, rapporti diretti con importanti clienti ed importanti operatori. Questo è il lavoro che sta facendo Biancini dai primi dell'anno, con riscontri eccezionali che chiaramente, consentitemi, io non posso portare sulla stampa, non posso dire che interessata ad Interporto è la ditta tale piuttosto che l'altra ditta. Penso che questo è comprensibile. Però anche su questo con lo spirito di quella lettera siamo disponibili, nel momento in cui queste sono acquisite, a parlarne, ma quello che è garanzia che a noi guardano chi vuole fare intermodalità, il che significa scambio modale tra gomma e ferro. Se noi avessimo fatto gomma-gomma, come qualcun altro senza valutazioni di impatto ambientale, senza preoccuparsi troppo di quanti tir passano sulla vecchia Statale 76, ha fatto, cari signori l'avremmo già fatto anche noi e non staremo qui a discutere. Questo è quello che noi abbiamo di fronte e finisco con questa questione. Su questo obiettivo ci mettiamo la nostra faccia, perché se non si realizza quello che proponiamo, che non è solo il fondo ma è questa situazione un po' difficile, che la Regione ha messo anche per iscritto, la faccia ce la mette chi si è impegnato in questa direzione, non altri. Questo penso che risulta evidentissimo a tutti, perché poi probabilmente nel 2009 e nel 2010 non tutti ci ricorderemo di quello che abbiamo discusso l'11 aprile del 2008, quindi questa mi pare la prima cosa assolutamente evidente. La seconda cosa evidente, perché qualcuno ha detto "ma perché i soci si defilano?", c'è qui l'assessore regionale che poi dirà la sua e voglio essere chiaro, io penso che i soci devono fare la loro parte per accompagnare questo processo in questo modo, la Regione bisogna che trova 5milioni di euro che sono quelli che dovevano essere messi a disposizione nel 2002, in virtù dell'atto aggiuntivo al Ministero firmato il 27/28 dicembre 2002. Faccia come crede



però questi li deve mettere a disposizione, perché noi non possiamo continuare a pagare € 570.000,00 di interessi all'anno. Seconda cosa, i soci accompagnino questo processo in maniera limitata, quindi la mia risposta non è “servono, fatto tutto, 80milioni” o “servono subito 30milioni”....(fine nastro)...diventa una barzelletta! Io dico che nei prossimi mesi ci sarà una proposta di aumento di capitale che avevamo già formulato l'anno scorso, che servirà anche per sistemare una serie di partite che prevedono ad esempio l'ingresso del capitale di un'altra importante banca, Unicredit, quindi tra qualche mese i soci bancari di Interporto Marche non saranno solo Banca Marche e Banca Popolare, ma sarà anche Unicredit. Io penso che in quell'occasione, fermo restando la garanzia che la Regione Marche mantenga la maggioranza assoluta come giustamente ha chiesto, si possa accompagnare questo processo almeno garantendo che siano coperte le spese minime di gestione della società, penso che questo possa essere condiviso. Chiederò, proporrò prima al Consiglio d'Amministrazione, anche se l'abbiamo già proposto anno scorso, lo proporrò con un dato in più. Io vi ho dato i numeri prima, sono numeri di bilancio, se c'è qualcuno minimamente pratico di aspetti contabili amministrativi li può verificare. Ad abundantiam, e perché è giusto che valutiamo il nostro ruolo e la nostra attività, è stata chiesta da parte del socio principale la valutazione della nostra società, quindi andremo in quell'occasione anche con una valutazione indipendente della nostra società e vedrete che quelli sono i dati dei costi storici, perché quelli sono i dati connessi agli investimenti, tenuto conto della funzionalità garantita come dicevo prima io penso che la valutazione sarà senz'altro ancora maggiore e si avvicinerà a quanto ipotizzato in questo studio e che quindi questo ci dà più garanzie di poter andare avanti, di poter affrontare questo processo senz'altro complesso però importante. Io avrei finito, mi scuso per aver utilizzato dieci minuti in più della vostra pazienza, penso di aver spiegato soprattutto un fatto che rispetto a prima non solo non è cambiato niente ma anzi io penso rispetto alle problematiche che venivano sollevate circa il ruolo pubblico penso che se ci riusciamo, se ci riusciamo, la situazione è senz'altro migliorata grazie a decisioni che nel 2007 ad esempio ha preso la Regione Marche quando sul capitale ha messo a disposizione 13milioni di euro per completare gli allacci ferroviari e per completare parti di piazzali. Com'è avvenuto nel dicembre scorso, anche se il decreto non è stato ancora registrato alla Corte dei Conti, da parte del Ministero dei Trasporti grazie anche al lavoro di Regione Marche e Provincia, ai 3milioni di euro che ci sono stati dati dal Ministero, guardate ci sono stati dati 3milioni di euro – ritorno al concetto di prima – su un totale disponibile di 30, gli Interporti in Italia sono 26, 30 andava diviso per 26, il nostro progetto probabilmente è stato valutato un po' meglio. Tenuto conto che nel comma 1044 della finanziaria, chi vuole lo vada a leggere, c'è scritto che doveva essere data la preferenza al sud. Allora noi presteremo ogni attenzione per recuperare altre risorse pubbliche che però serviranno per l'infrastrutturazione di base non per altro. Al Cipe è presente dal 2003, dal 2004 una nostra pratica di 17milioni di euro. Tutto questo può facilitare questo processo, io però prendo l'impegno, se dovessi essere io a gestire questo processo fino alla fine, la fine di questo mandato, l'impegno a riuscirci anche in questa situazione data, perché io quello che ho capito come mission della Regione Marche è stata quella di dire “guardate, non fate tante storie su tutte le questioni, finanziamenti, eccetera, lavorate con quello che avete che è già abbastanza e concludete questa storia senza aspettare altro”. Io ho capito questo, poi sarà l'assessore che dirà se ho capito bene o se ho capito male, io a questo mi sono adeguato. Se su questo disturba la mia presenza, se qualcuno ritiene la mia presenza non adeguata ho già scritto il 27 febbraio e sono pronto a discutere con i soci di maggioranza anche domani mattina la mia fuoriuscita dalla società, così probabilmente finirà anche una certa discussione che continua ad essere fatta e che non ha nessun collegamento con questa storia. Ci sono Consiglieri di maggioranza e di minoranza che hanno parlato con me nei mesi scorsi che sanno bene che ci sono questioni di natura totalmente diversa che influenzano negativamente questa storia e continuano ad influenzarla nonostante tutto. Io ho detto che questa storia basta e su questo, sia che resti presidente e sia che me ne vada, sia chiaro che il mio atteggiamento sarà lo stesso, anche perché il mio avvocato dice che un incarico che mi ha dato la Regione Marche lo sto svolgendo come pubblico ufficiale e non come presidente di Interporto. E' bene che si sappia su

quel fronte che continuerò a svolgerlo come pubblico ufficiale per tutelare il pubblico sugli aspetti di impatto urbanistici, eccetera, il pubblico nella proprietà, ma per tutelare anche il pubblico nelle risorse disponibili perché quelle poche non possono essere utilizzate per fini diversi che non siano quelli di Interporto Marche, perché questa è la società che nel '94 è stata indicata come la società deputata per legge alla realizzazione di queste infrastrutture.

PRESIDENTE DEL C.C. CINGOLANI PAOLO: Io penso che sia doveroso a questo punto far intervenire l'Ass. Loredana Pistelli ed a seguire l'Ass. Virili per una loro informativa.

PISTELLI LOREDANA – ASSESSORE REGIONALE: Io penso che la discussione e l'argomento che oggi è all'ordine del giorno di questo Consiglio Comunale sia estremamente importante anche rispetto lo sviluppo e le prospettive di un territorio come questo, ma di un territorio naturalmente si colloca in una strategia di carattere regionale e nazionale direi. Roberto Pesaresi ha fatto un'ampia illustrazione anche di tutta la storia percorsa dall'Interporto dal momento della sua nascita, subito dopo anche tutta la vicenda Cemim che mi auguro che si possa concludere anche in tempi molto brevi, in modo da dare piena funzionalità e garantire autonomamente la funzione dell'Interporto Marche rispetto ad un passato che non gli appartiene e rispetto anche ad una necessità che noi abbiamo, che io voglio ricordare come ha fatto già Roberto precedentemente, l'importanza di questa infrastruttura ed il ruolo svolto dall'Interporto sia dal Consiglio d'Amministrazione e sia dei soci dell'Interporto Marche, il quale tutti abbiamo e tutti hanno sostanzialmente valutato l'interesse, le priorità e la funzionalità di questa importante infrastruttura. Lo ripeto anche perché noi abbiamo scelto come Regione Marche, nell'ambito di un ragionamento rispetto alle infrastrutture, l'importanza delle infrastrutture nella nostra Regione, una priorità per le Marche che è la piattaforma regionale della logistica delle Marche, composta da porto, aeroporto ed Interporto. Per dare conseguenza all'obiettivo, alla strategia che noi ci siamo dati, naturalmente devono essere portati a completamento tutti gli investimenti, tutte le iniziative che riguardano queste tre importanti infrastrutture, per quanto riguarda l'aeroporto con tutti i problemi che anche voi conoscete, che tra l'altro il Comune di Jesi è il socio dell'aeroporto, che si sta avviando, si è avviata quella fase di risanamento economico dell'Interporto ed anche di rilancio per quanto riguarda trasporto merci, trasporto passeggeri. Credo lo vedremo anche in tempi molto brevi rispetto a discussione di bilanci i risultati importanti che abbiamo ottenuto anche nell'arco di un tempo brevissimo. Come pure è importante il completamento dell'Interporto di Jesi con le modalità che qui venivano ricordate e su cui poi voglio ritornare e come naturalmente questa infrastruttura rispetto anche al porto di Ancona che è estremamente importante e collegato anche con alcune scelte dell'Interporto, è una scelta fatta anche di tre importanti infrastrutture in un protocollo di intesa che deve essere riempito di contenuti per l'operatività, la funzionalità, l'integrazione di queste tre infrastrutture. Poi ci sono scelte che comportano comunque un interesse rispetto a queste tre infrastrutture. Qui veniva ricordato il progetto by-pass di Falconara che è strettamente legato anche all'Interporto, per lo spostamento dello scalo merci dalla stazione di Falconara all'Interporto, previsto dalle ferrovie in una sua fattibilità dopo il 2011, prima ancora che fosse stato finanziato dal Cip ed una volta finanziato dal Cip lo stesso progetto anche le ferrovie anticiperanno il loro tipo di intervento al 2009. Questo in una logica quindi di integrazione, di ragionamento di completamento, anche su questo credo che deve cambiare un po' il nostro atteggiamento anche rispetto alle infrastrutture e pensare che le infrastrutture non possono essere tutte iniziate e mai completate. Ragionare sostanzialmente di dove dobbiamo trovare tutte quelle attenzioni, quegli accorgimenti, quegli impegni che vanno a completare questo progetto infrastrutturale che noi abbiamo avviato in questi anni. L'azione del progetto del by-pass, perché oltre a rendere più sicuro i viaggiatori che le ferrovie vanno fuori dalla raffineria, ma oltretutto dà questa risposta anche per quanto riguarda la funzionalità delle merci. Oltre a questo c'è anche la cosa che ricordava prima Roberto sull'ANAS e traversie, vogliamo chiamarle così, che ha subito lo svincolo per l'Interporto sulla Statale 76. Io ricordo che questo svincolo è finanziato per 8milioni di euro dalla Regione Marche, che sono stati dati tramite un'APQ

all'ANAS per la sua realizzazione. E' quasi completamente finanziata dalla Regione Marche lo svincolo per quanto riguarda la Statale 76, questo naturalmente rispetto a ricorsi che ci sono stati, l'ANAS non l'ha portata avanti e l'appalto finalmente che ha consegnato ci auguriamo che arrivi in tempi molto rapidi alla conclusione. Sono tutti pezzi che stiamo mettendo insieme rispetto ad un obiettivo strategico che dicevo prima che è appunto la funzionalità, la realizzazione di un Interporto; un Interporto che oggi vede la sua entità in 45.000 metri quadri che, per essere appetibile a livello nazionale ed internazionale, come minimo ne deve avere il doppio, quindi anche su questo io mi auguro che questo Consiglio Comunale in tempi anche molto brevi possa approvare la variante che consente quindi questa dotazione di aree all'Interporto per il suo intervento nella sua completezza. Io ho voluto ricordare queste cose, nonostante che l'abbia fatto già Roberto Pesaresi, anche perché l'impegno che la stessa Regione Marche insieme anche ad altri enti, ma essendo naturalmente socio maggioritario all'interno di questo Interporto ha oneri ed onori diversi dagli altri, anche un impegno che si è preso, di prevedere investimenti ulteriori e quindi di utilizzare anche fondi europei per quanto riguarda il possibile completamento, la sua possibile realizzazione soprattutto in un obiettivo che, una volta tutte funzioni in queste tre importanti infrastrutture, noi possiamo dotare un territorio di scelte importanti e cioè realizzare una logistica diversificata che parta da questo territorio. Noi abbiamo infrastrutture diverse nell'arco dei 25 chilometri e possiamo far scegliere alle imprese di poter operare per via mare, per via terra, per via aerea. Oltretutto questo Interporto non è importante solo per le Marche, questo è un Interporto importante per il centro Italia. Non dimentichiamoci perché l'altro socio è anche la Regione Umbria, come pure interesse della Regione Lazio e su questo noi stiamo costruendo anche un progetto importante per quanto riguarda il collegamento dei due mari e quindi il corridoio dell'Italia centrale. Su questo si sta lavorando solo con gli Interporti interessati, si sta lavorando anche con le altre regioni, Umbria, Lazio e l'Abruzzo, per poter realizzare, quindi dare anche un'ulteriore dotazione strutturale ed un funzionamento di interesse di carattere nazionale ed internazionale ad una infrastruttura così importante che rappresenta il punto centrale del corridoio dell'Italia centrale. Questo è l'obiettivo che noi ci poniamo. Ci poniamo quindi un grande lavoro di coinvolgimento, di confronto che deve essere fatto, deve essere portato avanti da tutti, e l'obiettivo che noi ci poniamo anche in questa fase dico io, che le operazioni che devono andare avanti, le operazioni che devono essere realizzate devono avere una regia pubblica, una regia pubblica perché queste tre infrastrutture sono tutte e tre le infrastrutture a maggioranza pubblica, aeroporto ed interporto ha la maggioranza pubblica, il porto è totalmente pubblico, quindi avere una regia unica per quanto riguarda gli interventi e gli investimenti che devono essere fatti è fondamentale in questa fase di avvio di completamento di una piattaforma logistica. Oltretutto credo che l'altro elemento importante e necessario è che ci sia anche un atteggiamento nuovo e diverso rispetto ai problemi della logistica, del rapporto tra pubblico e privato, quindi anche la convergenza...rispetto alle proposte che vengono portate avanti, rispetto anche alla ricerca di investimenti che devono essere fatti, il successivo in finanziamento che devono essere realizzati, ci sia un atteggiamento nuovo, di attenzione rispetto a questo tipo di rapporto che deve essere realizzato. L'altro elemento fondamentale che a mio avviso comporta questa scelta naturalmente, è quello di dire che, come ricordava Roberto, noi siamo all'interno di un circuito nazionale degli Interporti e siamo stati anche oggetto di interesse ed anche parte per quel progetto importante che il governo italiano ha fatto il Cina, il protocollo firmato, dove è interessato anche l'Interporto di Jesi. Queste occasioni, queste opportunità devono essere colte nell'interesse generale e devono essere portate avanti in maniera consequenziale rispetto alle scelte che abbiamo fatto precedentemente. Le modalità come noi proseguiamo rispetto a questi obiettivi e rispetto anche alle necessità di carattere finanziario che io ricordo, che veniva ricordato, noi abbiamo messo a disposizione finanziamenti, quelli possibili per la Regione Marche. C'è la necessità di reperire altri fondi per il completamento dell'Interporto, di circa 80 milioni di euro che io non credo che i soci pubblici sono in grado di poter sostenere un finanziamento di tale dimensione. C'è la necessità di individuare strade, percorsi che possono permettere questo tipo di finanziamento e la realizzazione del completamento di Interporto. Sono state fatte valutazioni, approfondimenti, veniva

ricordato prima, analisi rispetto alle varie ipotesi possibili, rispetto alle varie ipotesi che possono essere applicate, sono state fatte valutazioni di tutti pro ed i contro delle varie soluzioni, non è una scelta estemporanea quella che è stata fatta. L'individuazione ed il far percorrere una strada, che è quella di andare ad individuare, affrontare, approfondire la scelta di un fondo chiuso che possa permettere all'Interporto Marche di reperire finanziamenti sul mercato a costi e benefici più alti rispetto agli strumenti, noi crediamo che questo sia importante e necessario. Abbiamo però dato alcuni input ed alcune indicazioni all'Interporto, che ho visto che sono stati accolti dall'assemblea dei soci, che la questione del fondo chiuso deve essere di proprietà totale dell'Interporto, che la SGR, che dovrà essere individuata attraverso un bando pubblico, deve essere una SGR specializzata in logistica, perché questo dà più credibilità e più prospettive future per quanto riguarda l'attività allo stesso Interporto e che l'Interporto deve avere una scadenza anche per quanto riguarda il suo avvio, la sua funzionalità che noi abbiamo individuato fine del 2009, inizio 2010. Questi sono stati i tre input che la Regione Marche, dopo una lunga discussione che è stata fatta, lunga discussione di confronto, di approfondimenti che noi abbiamo realizzato su questo tema, abbiamo dato all'Interporto. Credo che su questi tre obiettivi sia importante lavorare, andare a lavorare celermente, primo perché come diceva prima Pesaresi non è scontato che noi riusciremo a realizzare il fondo chiuso, quindi bisogna costruirlo, bisogna lavorarci, bisogna andare a verificarlo sul mercato se è possibile, naturalmente c'è anche l'approvazione della Banca di Italia sull'operazione che deve essere fatta, quindi c'è la necessità di verificarlo in tempi brevi e poterla quindi realizzare per vedere la sua funzionalità perché se questi tempi non vengono rispettati credo che non potrà neanche essere rispettata la scadenza che noi abbiamo chiesto per la piena funzionalità dell'Interporto. Importante già che una parte, seppur limitata, sia stata fatta, sia realizzata come attività in questa infrastruttura, però io credo che questo diventa fondamentale per il funzionamento, per il suo completamento. Io lo dico anche per tutto l'impegno che gli enti pubblici hanno messo in questa direzione a partire dal Comune di Jesi, scelte fatte in anni passati, scelte che hanno portato oggi a questi risultati, scelte importanti naturalmente che potrà avere in futuro. Dal momento che l'Interporto si trova all'interno di un territorio, che è quello della Vallesina e quindi che diventa importante e strategico per quanto riguarda la logistica, credo che sia altrettanto importante come dicevo prima il mantenimento del ruolo pubblico di questa infrastruttura, perché la sua realizzazione, la sua infrastrutturazione, il suo completamento comporta necessariamente una valutazione di carattere urbanistico, di programmazione che noi diciamo devono essere di sviluppo compatibile con l'esigenza del territorio e soprattutto deve avere questo tipo di capacità, di coordinamento, di funzionalità estremamente importante. Oggi anche lo sviluppo che può prevedere, può comportare la realizzazione dell'infrastruttura così importante ha uno sviluppo interessante per l'attività industriale della Vallesina in primo luogo ma per l'attività industriale di tutta la nostra Regione. La cosa che noi stiamo facendo, stiamo realizzando e stiamo prevedendo, che anche altre piattaforme nella regione, sia a nord che a sud, che potranno e dovranno essere realizzate, devono essere comunque strettamente collegate e funzionali con l'Interporto Marche. Per questo noi riteniamo questa la piattaforma centrale prioritaria di tutte le Marche. Anche perché voglio ricordare che ormai in un ragionamento che si sta facendo in più parti, in più realtà, noi dobbiamo ed abbiamo logico di ragionare dello sviluppo dell'attività industriale, dell'attività produttiva locale dotandola di tutti quei servizi a partire dai problemi della logistica di interesse locale, ma con lo sguardo, con l'attenzione al globale, quindi alla globalizzazione dell'attività che ormai è un dato scontato. Significa, quindi, un'attenzione particolare per quello che comporta le nostre realtà, il nostro territorio, lo sviluppo, l'occupazione che questo comporterà anche in questa realtà, ma soprattutto significa dare una capacità di competizione territoriale con una valenza più alta rispetto ad altre realtà. Per fare questo io credo che noi dobbiamo essere capaci anche di limitare le diseconomie di un territorio, quindi garantire e dotare un territorio di tutti quegli accorgimenti e quelle attenzioni che sono necessari a questo obiettivo che noi ci poniamo. Per questo a mio avviso la tensione anche la presenza credo che oggi è stata richiesta da questo Consiglio Comunale da Interporto agli enti locali, alle altre istituzioni sulla necessità di avere una

condivisione totale da parte di tutti sulle scelte che noi dobbiamo portare avanti. Io ripeto se c'è una condivisione, se c'è una scelta condivisa da parte di tutti, c'è un approfondimento anche di quali sono gli obiettivi strategici, di quali sono gli obiettivi futuri, io credo che questo comporterà anche risparmi di tempo per poter trovare delle soluzioni, per poter raggiungere gli obiettivi che ci poniamo. Non voglio ripetere le cose che sono state già dette perché sono state anche ampiamente illustrate nel progetto ed ampiamente illustrate anche le motivazioni, però io quello che voglio far presente e voglio ricordare rispetto a questo, che oggi facciamo una scelta per l'Interporto, per la sua funzionalità, ma dobbiamo essere consapevoli che questa scelta è fatta per una scelta per il territorio, per una maggiore capacità promozionale e di competizione del territorio della Vallesina e della Regione Marche. Perché vogliamo raggiungere quell'obiettivo, guardate non è scontato, non è scontato, perché non è che le altre regioni ce lo regalano questo obiettivo, ma vogliamo raggiungere quello obiettivo di punto di riferimento dell'Italia centrale, di interesse dell'Italia centrale, perché già altri stanno realizzando altre attività, altre iniziative, altri Interporti che però non tutti sono dotati di quella infrastrutturazione come può avere questo Interporto, dalla vicinanza del porto... quindi queste caratteristiche naturalmente fanno sì che il punto di riferimento dell'Italia centrale, se noi lavoriamo bene, può essere la Vallesina, può essere le Marche. Per questo io credo che oggi facciamo tutti gli approfondimenti che sono necessari, tutte le verifiche, le valutazioni che sono necessarie ma andiamo avanti, anche perché la scelta, l'obiettivo che è stato chiesto rispetto all'assemblea dei soci è quello di fare un percorso, di valutare, di approfondire un percorso che è realistico e che tra qualche mese vedremo se questo percorso è possibile portarlo avanti, realizzarlo nei temi e nei contenuti così com'è stato indicato, o se dobbiamo dire che dobbiamo fare altre scelte e quindi io credo che anche il problema funzionalità e tempi stretti che abbiamo davanti ci comportano e ci obbligano a fare dei ragionamenti oggi di scelte abbastanza precise, abbastanza decise rispetto alle prospettive future. Per questo vi invito, e non voglio portare via altro tempo anche perché so che la discussione è stata già fatta in commissione, è stata già fatta in altre sedi del Consiglio Comunale, sono state fatte anche altre riunioni di approfondimento tra enti istituzionali e quindi credo che oggi siamo in una fase di poter decidere e far sì che anche questo Consiglio Comunale alla fine possa arrivare ad una decisione condivisa dopo gli approfondimenti che sono stati realizzati, con l'impegno, io qui lo riconfermo, per quanto riguarda Regione Marche di comportare e di portare ed accompagnare questo percorso sia dal punto di vista politico sia dal punto di vista finanziario sia dal punto di vista degli investimenti, però vorremmo che accanto alla Regione Marche naturalmente anche altri enti, altre strutture possano fare lo stesso percorso. Così pure come sarà il nostro impegno, come abbiamo già fatto nel passato, che qualsiasi governo ci sarà dal 14 aprile in avanti, un impegno che quel progetto fermo oggi al Cipe possa essere approvato e quindi dare ulteriore ossigeno, ulteriore possibilità per il completamento dell'infrastruttura.

VIRILI CARLA – ASSESSORE PROVINCIALE: Io ringrazio questo Consiglio Comunale che ha avuto la sensibilità di riunirsi in una sessione apposita per trattare un argomento così importante, importante certamente per la Vallesina ma non solo, come spiegava prima l'Assessore Pistelli. Vorrei aggiungere che l'importanza di Interporto va anche aldilà dei confini nazionali, noi sappiamo ad esempio che le regioni frontaliere hanno dei traffici che impegnano il nostro porto che sarà messo in collegamento con Interporto e quindi questa importanza va anche aldilà. Ora io vorrei dire che la Provincia tiene molto a questa opera e ripeto, aldilà della sua partecipazione societaria, la Provincia ha l'1.59% della quota societaria. Ma io vorrei fare un discorso proprio su questo. Secondo me in un'opera di questo genere il fatto che un ente pubblico partecipi non può essere strettamente ridotto alla valutazione dell'entità della partecipazione finanziaria. Io credo che la Provincia ha dato un contributo fortissimo allo sviluppo di Interporto, in termini di condivisione degli obiettivi, perché? Perché per la Provincia è importantissima l'intermodalità. L'intermodalità senza un intervento pubblico non verrebbe di per sé perseguita dai privati, perché? Perché l'intermodalità comporta dei costi di strutture parecchio elevati e questi possono essere affrontati solo con decisioni pubbliche, con risorse pubbliche. Poi la Provincia ha contribuito anche in termini

di risorse umane e di professionalità, le più alte professionalità della Provincia di Ancona sono state impegnate nell'opera di validazione e di controllo di tutti i progetti che sono stati realizzati dalla società Interporto. È stata una collaborazione delicata ed importante. Altra collaborazione è stata quella nei confronti dei problemi che il presidente di Interporto indicava come nodi delicati, cioè nei confronti dell'ANAS e nei confronti delle ferrovie, perché la spinta politica della Provincia è tuttora abbastanza sostenuta e forte perché il collegamento ferroviario ed il collegamento stradale che sono poi quelli che permettono la realizzazione e l'intermodalità si realizzi nei tempi previsti e nella misura più idonea. Ma una collaborazione, lo ricordava il Presidente Pesaresi, c'è stata anche nel reperimento delle risorse. Una collaborazione direi a tutto tondo, un sostegno veramente forte. Voglio ricordare che c'è stata una collaborazione anche per quanto riguarda la conclusione o quella che speriamo tale, della vicenda Cemim, dove la Provincia si è fatta carico di coordinare l'azione congiunta dei soci di parte pubblica perché la vicenda venisse in qualche modo conclusa. Ora a questo punto io dico che la Provincia in questa situazione non ha fatto altro che chiedere un approfondimento su un passaggio che noi riteniamo molto delicato, perché è un passaggio delicato? Perché le scelte sono plurime, Pesaresi ve le ha descritte. Trovandosi di fronte ad un momento in cui le risorse pubbliche sono state impegnate e sono state impegnate in maniera sostanziosa, pubbliche di varia specie ovviamente, ma comunque risorse pubbliche. In un momento in cui il pubblico non ha deciso di impegnare ancora risorse, si tratta di reperirle nel mercato privato e guardate non mi scandalizzo di questo, è ovvio che ci sia una partecipazione dei privati i quali tra l'altro usufruiranno in prima persona di questa struttura. Però io che sono uno dei soggetti che ha chiesto un ripensamento approfondito sulla soluzione prospettata, io volevo che ci fosse la sicurezza che quella adottata scelta fosse la migliore soluzione per non disperdere gli ingenti capitali pubblici già impegnati. Il ruolo dei privati secondo me il benvenuto si è messo in sinergia col pubblico, noi sappiamo bene che il privato da solo non avrebbe scelto l'intermodalità, vogliamo mantenere l'intermodalità per cui dobbiamo avere un rapporto che possa continuare ad essere scambievole e quindi che ci garantisca che il pubblico abbia questo tipo di ruolo. Ripeto non è un ruolo ritardante, non è un ruolo di mettere i bastoni fra le ruote, noi non stiamo facendo questo neanche oggi con questo Consiglio Comunale immagino, io immagino che il contributo di tutti sia invece un aiuto alla scelta migliore. Come sapete questa scelta è già stata fatta. Posso dire una cosa, ringraziando anche l'azione del presidente Pesaresi, io ringrazio il presidente Pesaresi, il Consiglio d'Amministrazione di Interporto sia questo, l'attuale che il precedente, perché le attività che sono state realizzate sono veramente encomiabili, ma posso dire che in questo momento aver trasferito la discussione in ambito assembleare e non averla riservata solo al Consiglio d'Amministrazione penso che vada in questa direzione. Avrei, lo dico con molta chiarezza, avrei preferito che questa discussione fosse avvenuta prima della votazione in assemblea. Mi rendo conto che comunque la votazione è stata approvata da una maggioranza direi piuttosto sostenuta, il 73% dei presenti, aldilà delle cifre non ci perdiamo in queste cose che possono anche essere stupidaggini, però avrei semplicemente preferito che questo contributo fosse dato prima dell'assunzione della decisione. E' ovvio che la questione dei tempi è importante ma non credo che un ragionamento più approfondito come si sta svolgendo in questi giorni avrebbe poi determinato un ritardo particolare. Io dico solo che visto che la risoluzione presa è quella dell'istituzione del fondo, io posso avanzare una proposta a questo riguardo, che innanzitutto la Regione dovrebbe garantire un minimo di risorse che servano comunque in questa fase per le opere, gli interventi di cui parlava il presidente Pesaresi, perché non credo che bisogna abbandonare del tutto l'intervento pubblico, ci vuole ancora un qualcosa che serva da volano in questo senso. Poi che il contratto garantisca appunto la governance pubblica e che ci sia, sia perlomeno esplorata la possibilità di procedere, sempre prevista nel contratto questa possibilità, di procedere ad affitto delle aree dei capannoni e non direttamente alla vendita che secondo me potrebbe essere un'alterazione della partecipazione. Ora perché la SGR sia effettivamente uno strumento e non diventi un soggetto decisionale in sé, di gestione totale, io credo che dovrebbe essere previsto un inizio ed una fine della SGR, cioè come strumento deve essere uno strumento a tempo, in modo che in questo senso Interporto conservi la priorità assoluta

come soggetto. Prendo atto anche che questo fondo da costituire e questa votazione che non ha costituito il fondo evidentemente, è un orientamento sulla strada da percorrere e ritengo che dobbiamo comunque continuare ad osservare, a controllare, a partecipare nelle azioni di interporto con animo aperto e disincantato, perché io credo che la funzione di Interporto sia innanzitutto quella di garantire, di permettere una possibilità di sviluppo ai nostri operatori e soprattutto che sia anche a garanzia ed a rispetto del nostro territorio, della qualità del nostro paesaggio e dell'ambiente.

SANTINI ERMANNIO – CNA REGIONALE: Intanto ringrazio il presidente del Consiglio Comunale, il Consiglio Comunale di Jesi tutto per l'invito esteso alle associazioni e quindi anche a noi. Io non ripeterò le cose che ha detto Roberto Pesaresi, faccio presente a tutti che io ho una profonda stima ed una grande fiducia nel Consiglio d'Amministrazione e debbo dire, per esperienza fatta per almeno otto anni, nove circa, nel Consiglio d'Amministrazione stesso dell'Interporto che dalla ricostituzione della società denominata Interporto Marche io credo che tutti coloro che sono stati chiamati ad amministrare, indipendentemente dalla posizione politica e dall'estrazione politica o dalla nomina da cui venivano, hanno lavorato sempre con molta serietà approfondendo le questioni, risolvendo una serie di problemi che io reputo scandalosi in un paese come il nostro. L'Interporto è una delle dimostrazioni, io credo non sfugga a nessuno, che dopo oltre venti e passa anni noi ancora stiamo discutendo dell'Interporto, quando altri stanno già facendo il restyling. Detto questo io credo che però sia legittimo ogni dubbio, ogni preoccupazione in particolare del Comune di Jesi, in quanto il Comune di Jesi è il Comune che ospita l'infrastruttura, un'infrastruttura importante, un'infrastruttura che non è più quella che è stata individuata ai tempi del Cemim, oborto collo abbiamo dovuto recuperare alcune cose, cioè la società ha dovuto recuperare alcune cose, però è una società interportuale completamente modificata. In questi ultimi anni voi avete sentito parlare insistentemente di logistica, come se fosse stata inventata la logistica negli ultimi anni, invece la logistica è antica tanto quanto la religione. Io dunque credo che appunto Jesi abbia legittimamente posto una questione di discussione ulteriore sulle proposte che sono state avanzate dal Consiglio d'Amministrazione della società, perché? Ma proprio perché la società Interporto Marche se vuole agganciare il treno dello sviluppo in ragione delle cose che diceva per ultimo l'assessore Pistelli, cioè anche in rapporto non solo quello nostro territorio, ma anche quello internazionale, per cui Interporto Marche c'entra, c'è, è appetibile, noi dobbiamo trarre investimenti anche da parte degli altri, quindi abbiamo necessità di completare le opere rapidamente e non in tempi biblici. Chi sta dall'altra parte della strada senza lacci e laccioli, sia pure in un sistema gomma-gomma, ha realizzato tutto senza tenere conto di nulla. Noi stiamo costruendo, noi stiamo realizzando un'infrastruttura che è una specie di cattedrale, non mi soffermo sulle questioni perché il Consiglio Comunale di Jesi che ha approvato i progetti sa bene cosa abbiamo dovuto fare dal punto di vista di impatto ambientale e del recupero ambientale, quindi detto questo io credo che adesso bisogna che concentriamo la nostra attenzione sul far partire effettivamente la società interportuale come piattaforma logistica delle Marche, ponendosi all'attenzione non solo del territorio regionale ma dell'Italia centrale, forse dell'Italia e direi a livello internazionale. ... (fine nastro) ...le preoccupazioni espresse poco fa nell'ultimo intervento dall'assessore Virili, verificiamo una serie di cose, perché vedete io, anche per estrazione politica, immagino che non si possa prima investire una montagna di risorse pubbliche e poi dire adesso...ma non mi pare che sia questa l'intenzione di nessuno. Se la maggioranza deve essere pubblica, pubblica resta. Ma abbiamo tuttavia necessità di trovare risorse per ultimare le cose. Io direi che noi avremmo potuto, e dovremmo comunque farlo, concentrare maggiormente le forze affinché pezzi dello stato, e mi riferisco all'ANAS ma non solo, mi riferisco all'ANAS, mi riferisco alle RFI, facciano le cose nei tempi giusti, qui dobbiamo mettere la nostra capacità coesa di premere tutti nella stessa direzione e consentire a questa infrastruttura di partire, perché noi abbiamo l'infrastruttura interportuale, poi abbiamo l'infrastruttura portuale altrettanto importante. Ma chi di voi bazzica il porto di Ancona? Io non chiamo in causa né l'Assessore Virili e né l'Assessore Pistelli, ma ve lo dico io e ve lo possono confermare quelli che ci bazzicano. Il porto di Ancona noi lo dobbiamo completare, lo dobbiamo

rendere un porto appetibile anche lì per non perdere il treno. Allora non possiamo avere ogni volta una discussione sui minimi particolari di come fare se la curva deve essere a 35 o 36,2 gradi, bisogna che ci concentriamo sulle questioni vere, sulle questioni concrete e quindi andare avanti. Ora per stare al tema, e vado rapidamente alla conclusione, ripeto noi come CNA siamo interessanti perché siamo soci, proprio una piccolissima minoranza, non è che dobbiamo essere la maggioranza, noi siamo un'associazione di rappresentanza, abbiamo i nostri soci però che sono soci di Interporto da sempre e quindi noi riteniamo di dover tutelare questi interessi sia dal punto di vista dell'investimento effettuato ma soprattutto della redditività possibile di questa infrastruttura, perché non si realizza un'infrastruttura come quella che dovremo finire con i 100.000 metri, che non saranno 100.000 metri utilizzabili, perché gli indici li ha detti Roberto Pesaresi prima, ma dovremmo fare in modo che questa infrastruttura sia redditizia per i nostri soci che dovessero andare lì. Circa la vendita o la locazione dei capannoni che dovranno essere realizzati, anche su questo ci ragioneremo. A me non spaventa, invece, la costituzione di un fondo, la costituzione di un fondo per reperire risorse, perché mi pare di aver capito dall'intervento dell'assessore Pistelli, anche perché conosciamo tutti, viviamo la vita politica della nostra Regione, che di risorse pubbliche non è che ce ne abbiamo tante, noi, scusate io qualche volta sbaglio, è un po' di tempo che sono fuori dal Consiglio d'Amministrazione ma questo non significa niente, io continuo a seguire questa questione e so che chi c'è sta facendo bene, io credo che ogni idea che persegua l'obiettivo di conquistare investimenti, conquistare risorse, conquistare finanziamenti alla definizione dell'opera ed alla sua realizzazione e sviluppo ulteriore, io credo che sia un'eccellenza. Concludo con questo, noi siamo perfettamente d'accordo, poi gli aggiustamenti credo che possano essere fatti, non è un Consiglio d'Amministrazione che vara un'ipotesi di apertura di un fondo peraltro costituito dalla società Interporto quindi una società a prevalente capitale pubblico poi lo regala a qualcun altro, però ha ipotizzato, il metodo di decisione del Consiglio d'Amministrazione, dei Consigli d'Amministrazione ai quali io ho partecipato per tanti anni e facendo, attenzione, battaglie anche nei cosiddetti amici dell'Interporto, perché voi sapete bene perché fate politica, anche quelli che sono più freschi della politica, sono più giovani ed hanno meno esperienza, che negli anni passati abbiamo avuto sedicenti amici dell'Interporto che ci dicevano di non fare questo, di non fare quell'altro, lo gestiamo noi, facciamo noi, noi abbiamo resistito a tutto, abbiamo fatto battaglie campali senza amplificare sulla stampa più di troppo, ma le abbiamo vinte tutte. Questo io credo dimostri sia al Comune di Jesi sia alla Regione Marche che alla Provincia che chiunque sia stato in quel Consiglio d'Amministrazione ha contribuito a risolvere un problema che era difficilmente risolvibile. Oggi dobbiamo fare uno scatto di reni e se c'è questa necessità approfondiamola, perché io sono d'accordo con la Virili che dice quindici giorni in più non costituisce la perdita del treno, perché non è questo il problema, però di quindici giorni in quindici giorni, assessore, noi abbiamo perso venti anni ed io credo che noi non possiamo perdere più di quindici giorni. Io sono socio della società Interporto, reputo quello che è stato proposto una cosa abbastanza seria e fondata, che può consentire il mantenimento di un controllo, di una governance pubblica, ma cercando di attrarre quanto più possibile i capitali di altri. Le battaglie le dobbiamo fare nei confronti dei pezzi dello Stato che non ottemperano alle cose a cui avrebbero dovuto ottemperare prima, perché avremmo potuto ad esempio evitare di spendere i soldi per fare quel pezzo di strada che deve collegare adesso, al momento Interporto. L'avremmo fatta comunque perché serviva una strada di riserva, però attenzione che qui se ogni volta che uno che arriva pone problemi nuovi, diversi, io credo che noi nemmeno per il 2015, 2020 faremo ripartire l'Interporto. Come CNA, nell'interesse del territorio, nell'interesse di coloro i quali rappresentiamo ed auspichiamo che possano aderire all'interno dell'Interporto, l'adesione del CAM all'interno dell'Interporto costituisce già un fatto positivo. Io mi auguro che nel corso del tempo si comprenda meglio questa questione della logistica che non risolve tutti i problemi ma ne risolve un po', quindi anche dal territorio ci sia una presenza. Certo, io sarei molto preoccupato se l'Interporto, come dire i contatti che necessariamente un'infrastruttura come quella deve prendere, perché quando abbiamo fatto l'incontro ultimo al quale ho partecipato io con la Giunta Regionale, il presidente della Regione ha detto: "Guardate quello



che c'è è questo, però voi dovete valorizzarlo al massimo e dovete cercare di procedere, incominciare a lavorare". Io credo che i Consiglieri di Amministrazione, il Consiglio d'Amministrazione di Interporto ha cominciato a lavorare. Ora, signori miei, voi avete tutte le ragioni per discutere di questo, però tenete conto che poi non possiamo lamentarci se quando noi avremmo finito qualcun altro sarà passato al posto nostro, io credo che Interporto Marche sia rispettato in tutta Italia, e ve lo posso garantire che è rispettato veramente in tutta Italia, anche da Interporti come il Quadrante Europa, nonostante che ancora non sia funzionante, evidentemente perché avrà risorse umane che sono all'altezza del compito. Io devo dire la verità, Roberto Pesaresi, non lo dico perché è un mio carissimo amico, lo dico come uomo politico, come amministratore, è la persona che sa fare il suo mestiere, poi come tutti può anche sbagliare, ma siamo nella fase nella quale può essere corretto qualsiasi errore. Io condivido a nome della CNA il processo che è stato messo in atto e ritengo che se c'è la necessità ulteriore di approfondire, approfondiamo, ma approfondiamo piuttosto velocemente altrimenti la cosa non funziona.

**GASPARRONI – CONFARTIGIANATO:** Io rappresento la Confartigianato delle Marche, Confartigianato diciamo uno dei soci privati che è entrata fin dalla costituzione di Interporto Marche, pur avendo apportato una partecipazione simbolica nel senso che le organizzazioni degli artigiani non hanno risorse per investire nelle infrastrutture, però abbiamo aderito, parlo ormai di tantissimi anni, proprio perché eravamo coscienti che questa infrastruttura era una necessità per il territorio e per le piccole imprese. Perché dico questo? Perché oramai, oggi più di ieri, con la globalizzazione, sembra una cosa non sempre facile da accogliere, ma anche gli artigiani ormai vendono prodotti, il manifatturiero all'estero. Per andare all'estero non ci si può andare con il camion, sembra una contraddizione detta da un uomo del settore dell'autotrasporto e dell'artigianato, però questa è la realtà perché le strade ormai sono intasate, abbiamo una velocità commerciale bassissima, quindi costi notevoli di mezzi che si trascinano lungo le autostrade, non che viaggiano, che vanno veloci, quindi andiamo sempre di più con questa modalità, diciamo così, fuori mercato quando dobbiamo collocare i nostri prodotti all'estero, soprattutto in paesi lontani. Ed allora l'Interporto è l'unica struttura, oltre alla nave per intenderci, al porto, che ci può permettere di collocare le nostre merci sui treni quindi accorciare, semplificare, ovviamente parliamo delle lunghe distanze, quindi essere più competitivi. Per questo motivo noi sosteniamo con decisione la realizzazione dell'Interporto, abbiamo partecipato, tra l'altro l'intervento del mio collega mi permette di saltare tutta una serie di questioni perché le abbiamo vissute insieme e quindi le abbiamo condivise tutte, però abbiamo seguito sempre con determinazione questa opera proprio perché siamo coscienti che solo con l'intermodalità, quindi con l'Interporto, potremmo spostare merci dalla gomma alla ferrovia. Questo significa per la categoria dell'autotrasporto, se vogliamo, perdere qualche occasione ma averne tanto di più quando le merci arrivano sul nostro territorio perché poi a destinazione comunque nelle brevi tratte questi lavori li facciamo, li fanno gli autotrasportatori. Quindi il doppio vantaggio della collocazione dei nostri prodotti sui mercati esteri, che è un'esigenza concreta, dall'altra quella di rendere più umana la vita di una categoria e comunque di avere opportunità di lavoro. Per noi l'Interporto è una struttura importante, necessaria che va realizzata nei tempi più brevi possibili. Noi abbiamo fatto domenica scorsa, come Confartigianato Trasporti, il nostro congresso dentro l'Interporto, proprio perché volevamo permettere agli autotrasportatori di conoscere questa infrastruttura, anche se ancora sono una serie di parcheggi, di piazzali quindi è tutta da avviare, però questo significa far capire che c'è un'infrastruttura pronta, far capire che ci sono delle opportunità e la partecipazione di 250 piccoli imprenditori che non vuol dire solo il trasportatore con il proprio mezzo ma anche trasportatori che hanno cinque, dieci camion, che sono venuti dalla Provincia, dalle altre Province, dall'Abruzzo e dall'Umbria, è stato – credetemi – una grande soddisfazione perché poi si è visto l'interesse in queste infrastrutture di questa categoria e la volontà di operarci. Un'altra soddisfazione che mi sento di esternare è questa che la prima impresa che è entrata nell'Interporto è un'impresa del nostro territorio, è un'impresa fatta da piccoli imprenditori, quindi un consorzio, il CAM Trasporti per

intenderci, poi è un'impresa di Jesi, quindi un doppio vantaggio che finalmente un'infrastruttura del nostro territorio viene utilizzata da imprese del nostro territorio e credetemi, dopo l'evento di domenica, non perché l'abbiamo fatto noi, dopo l'ingresso del CAM, noi ieri abbiamo avuto un'importante riunione al porto per altri problemi, però altri trasportatori, altri imprenditori, altri consorzi chiedono di entrare nell'Interporto di Jesi perché questa diventa una prospettiva concreta, può essere una prospettiva concreta. Però è chiaro che se Interporto non è in grado di garantire che si realizzeranno altri capannoni, che ci saranno i collegamenti con quel ragionamento di prima, della ferrovia, del raccordo con la 76, come fanno gli imprenditori, in un momento di difficoltà come quello attuale di stagnazione, dove già è difficile investire, se non c'è nemmeno quel supporto delle istituzioni, quella compattezza delle istituzioni nel sostenere un progetto che è un progetto che serve a sviluppare la nostra imprenditoria, quella che sta qui e non quella che sta a Bari, a creare posti di lavoro e quindi se noi non diamo questi input coeso di tutte le istituzioni? Le imprese già sono in difficoltà, indecise, se poi trovano questi ostacoli, queste perplessità, questa contrarietà è chiaro che diventa tutto più difficile. Allora in questo senso avere gli enti locali, le istituzioni che si muovono all'unisono diventa un punto di forza per rimuovere quegli ostacoli che si diceva prima, per attrarre finanziamenti, per realizzare il collegamento, per spostare il centro merci, per avere il collegamento con la strada, per incentivare chi pensa di insediarsi, di investire dentro l'Interporto, a farlo. La raccomandazione e la richiesta che noi come Confartigianato facciamo è quella di trovare questa coesione fra tutte le istituzioni, perché ci sono imprenditori interessati anche del nostro territorio, immagino che ce ne saranno anche altri che vengono da fuori, ma anche del nostro territorio ad operare all'interno di questa infrastruttura e quindi a rendere questa realtà una realtà concreta, viva che serve la nostra economia. In questo senso io lanciao un appello a tutte le forze politiche, da quelle che stanno in minoranza nelle varie istituzioni a quelle che sono in maggioranza, perché credetemi le infrastrutture sono come le strade, non hanno colore, se ci sono ci muoviamo, viviamo meglio, miglioriamo la qualità della vita, se non ci sono perdiamo opportunità incredibili. Il porto di Ancona, che poteva essere una infrastruttura che permetteva sviluppo, con il fatto che non si completa, con il fatto che non c'è viabilità, noi perdiamo occasioni incredibili, significa posti di lavoro, significa dare risposte, significa creare ricchezza e l'Interporto è un'altra infrastruttura altrettanto importante, altrettanto importante perché torno a dire che se noi non spostiamo le merci dalla gomma alla ferrovia non andiamo da nessuna parte, perché tanto per andare in Germania, in Olanda, in Russia, ci si va con il camion ma ci si mette tantissimo. Le nuove regole che sono uscite adesso, quest'anno, con i tempi di guida e gli orari di lavoro, non si viaggia più. O ci organizziamo, o ci attrezziamo oppure noi siamo destinati a perdere terreno. Io credo che questa non sia una grande scelta. L'indirizzo di Interporto del Consiglio di Amministrazione, io condivido quello che è stato detto, questo è un progetto interessante che va approfondito, richiederà del tempo per capire se è realizzabile oppure no, però dobbiamo andare avanti, perché se andiamo avanti capiremo, forse nella seconda parte dell'anno, se è un progetto fattibile oppure se bisogna cercare altre soluzioni. Avviare questo percorso non significa pregiudicare niente, significa solo entrare nel concreto e vedere se questa è una possibilità. Comunque noi, se vogliamo far decollare l'Interporto, bisogna che troviamo quelle famose risorse che ci permettono di realizzare subito i 40.000 metri già autorizzati dal Comune di Jesi e poco dopo i 50.000 che speriamo che il Comune approvi definitivamente, perché di questo si tratta e se non abbiamo le risorse non andiamo da nessuna parte. Il mio è un accorato appello, come Confartigianato, a tutte le istituzioni, Provincia, Comuni, Regioni, banche, eccetera, a muoverci all'unisono in questa direzione. Guardate è un'occasione questa, o la sappiamo cogliere oppure...se l'Interporto era nato dieci anni fa tante scelte di Fabriano non andavano da altre parti, perché avevano una serie di servizi qui. Abbiamo perso quel treno, più andiamo avanti in questo modo e più rischiamo di perderne. Dobbiamo accelerare e dobbiamo lavorarci tutti insieme.

MELAPPIONI AUGUSTO – M.D. JESI E' JESI: Io chiedo scusa agli ospiti ma ho la necessità di dividere il mio intervento in due parti, una per questione personale, quindi chiedo scusa se lo faccio

in questa occasione che è la prima che mi si presenta dopo che da parte del Sindaco sono state chieste le pubbliche scuse. Questo, Presidente, mi crea tanto disagio ed avrei francamente apprezzato una sua presa di posizione. Dico questo perché a questo punto è difficile capire qual è il ruolo del Consigliere Comunale soprattutto di opposizione. Io mi sono opposto ad alcune scelte, l'abbiamo fatto nella sede istituzionale che è questa, non ho risposto sulla stampa o altrove, non credo al porta a porta, credo che tutti siamo presi da una rotazione mediatica che ci porta ad utilizzare altri mezzi, ma credo che dobbiamo credere nelle istituzioni e certi aspetti svilupparli qui dentro. Credo che il mio ruolo di Consigliere di opposizione non possa essere che quello di cercare di portare su questo, in pubblica assise le esigenze che una parte della popolazione ha voluto esprimere votandoci. Ora se mi sono permesso, come ho fatto, di portare alla Corte dei Conti l'attenzione di un maggior costo che i cittadini devono subire per una certa scelta dell'Amministrazione Comunale, beh se ci sono le pubbliche scuse io penso che queste possano venire fuori dopo un pubblico dibattito fatto con chi me le ha chieste ed alla fine di quel dibattito, se ci sono le condizioni, magari discutendo anche in maniera utile per il Consiglio Comunale sul ruolo delle pubbliche aziende, a quel punto se ci sono le condizioni io sono disponibile a fare le pubbliche scuse quando ne avrò capito la motivazione. Venendo alla questione dell'Interporto, ho sentito qui ancora discutere sull'opportunità o sulla necessità dell'Interporto, credo che su questo oramai siamo andati più in là. Abbiamo portato avanti il progetto, siamo a buon punto da quello che ho sentito, pure se sono passati tanti anni, credo quindi che abbiamo fatto bene a convocare il Consiglio Comunale, anche se questo non è venuto su un'indicazione di chi rappresenta noi nel Consiglio d'Amministrazione ma per una presa di posizione di un Consigliere dell'opposizione, altrimenti probabilmente questa cosa non l'avremmo saputa che a cose fatte. Va bene questo. Io penso che non sia stato poi così di opportunità istituzionale riunire la commissione della sede dell'Interporto, ma questo è un dettaglio minore che credo interessi a molti pochi. Sul merito della questione, per come vanno le cose non credo che ci sia da scandalizzarci sul fatto che si vada a cercare risorse altrove, io credo che noi ci dobbiamo preoccupare che il fine per cui abbiamo voluto sul nostro territorio, lo vorrei ricordare alle altre istituzioni, voluto sul nostro territorio quindi una scelta anche di tipo ambientale su cui dirò qualcosa poi, estremamente importante, credo che anche questa modalità possa essere una soluzione se non ci sono altre soluzioni. Su questo francamente non ho sentito parole estremamente rassicuranti da parte dell'Assessore Pistelli, da parte del rappresentante della Regione. Mi viene qualche dubbio sul fatto che quest'Amministrazione Regionale sia poi così convinta, oggi come oggi, di questa soluzione perché se ne parla a parole e poi si sente il Presidente dell'Interporto che si lamenta di una carenza di pagamento, di finanziamento rispetto ad impegni già presi. Anzi io credo che questo sia il momento migliore per la Regione, visto che ho sentito più volte che finalmente i conti della sanità sono in pareggio, quindi la Regione non ha più quell'uscita di € 50/100.000,00 all'anno che aveva fino a qualche anno fa per sistemare la sanità. Non vorrei essere polemico né miscredente su questa affermazione, ma credo che sia necessario un segnale forte, anche di tipo economico da parte dell'Amministrazione Regionale, proprio su questa logica mi va bene del fondo, però che ci sia un segnale più forte, perché allora capisco meglio le affermazioni di tipo politico che ribadiscono la necessità, l'opportunità, eccetera, questo lo possiamo dire tutti, ma poi quando c'è da staccare l'assegno credo che aldilà di quello, conosco il merito che ha fatto, già l'Amministrazione Regionale rispetto alle modalità di collegamento, quindi l'intervento sul costo sia stradale sia ferroviario, credo che ci sia la necessità di andare in questa direzione. Credo che sia questo il momento, ecco perché l'ulteriore opportunità di questo incontro, di riflettere su quello che è stato uno dei punti su cui il Comune di Jesi, l'Amministrazione e la città ha discusso più a lungo un impatto ambientale. Questo ci preoccupava e ci preoccupa di più. Ci sono rilevanti studi che oramai dimostrano che l'impatto sull'ambiente da parte dei mezzi pesanti diesel è quello più forte, il mio lavoro mi porta stranamente a conoscere queste cose, vi assicuro che ci sono indagini fatte da altri Comuni in Italia che dicono chiaramente che l'autobus e diesel pesante è quello che inquina molto, molto di più rispetto alle macchine. Allora io propongo questo all'Amministrazione Provinciale, non aspettiamo quando la struttura è in attività, e mi sembra che

non ci sia molto, ma cominciamo fin da ora a monitorizzare in maniera adeguata, in maniera adeguata lo ripeto, la situazione ambientale attuale. Sappiamo benissimo che la Regione Marche alcuni anni fa ha definito l'area confinante, tutta l'area verso il mare come area ad alto rischio ambientale. Io non vorrei che ci troviamo a discutere sull'ambiente, sull'impatto ambientale dell'Interporto solo quando è funzionante. Io come cittadino e rappresentante i cittadini ho bisogno di capire qual è oggi la situazione per verificarne poi la differenza successivamente. Io credo che queste proposte fatte all'Amministrazione Provinciale e Regionale siano una concretizzazione reale di quelle che sono state le belle intenzioni, le belle parole che ho sentito poco fa.

MASSACCESI DANIELE – ALLEANZA NAZIONALE: Innanzitutto volevo chiarire, mi spiace che sia assente, al Dr. Pesaresi che non era assolutamente un processo al Dr. Pesaresi, ha assunto il ruolo di difensore di se stesso ma nessuno gli aveva chiesto niente, gli si era chiesto di chiarire ma lui aveva altri impegni peraltro preannunciati e se n'è andato. Non c'è però un vicepresidente ad esempio dell'Interporto e mi dispiace dover fare dei riferimenti alla Regione, è andato via anche l'assessore regionale, parliamo, aldilà dell'autorevolezza del luogo, ovviamente delle persone che sono rimaste, parliamo con degli interlocutori assenti, ma va bene. Un riferimento all'attività politica di Pesaresi, dice: io rinuncerò ad ogni mia attività politica tranne una ma anche tristemente famosa. Va beh, ci rassegheremo anche alla mancanza dell'attività politica del Dr. Pesaresi, ne faremo a meno volentieri. Diceva il Dr. Pesaresi, poi chiudo la polemica sennò sembra una cosa personale, "dovete avere rispetto delle persone che lavorano, anche degli stessi dipendenti dell'Interporto". Vero, ma ce l'abbiamo! Interporto Marche doveva però rispetto del Consiglio Comunale di Jesi e quando la persona autorevolmente preposta, il Sindaco, aveva chiesto un rinvio dell'assemblea credo che per una sorta di cortesia istituzionale il rinvio doveva essere accolto, perché così è stato vanificato sia l'incontro delle tre commissioni consiliari che il Consiglio Comunale straordinario. Allora bon ton istituzionale, credo, violato. Noi rispettiamo loro, loro non hanno rispettato noi. Parlo noi perché come Consiglio Comunale ovviamente ne faccio parte, quindi lo schiaffo istituzionale ricevuto brucia, fa male ma si sopporta. Siccome non mi piacciono i messaggi trasversali, io sono uno dei Consiglieri di opposizione che, su invito, è andato all'Interporto alcuni mesi fa, praticamente mi sono state spiegate le stesse cose che sono state spiegate due giorni fa e sono state spiegate oggi, ovviamente non è stato detto niente di queste nuove modalità di investimento, la parte finanziaria, di questo io non ho mai saputo niente. Ho avuto anche io documentazione, dirò qualcosa anche sulla documentazione ricevuta, ma ovviamente non mi è stato detto niente. Quando vengono fatti messaggi poi dovrebbero essere detti anche i nomi, il mio nome ce lo metto io. L'assessore Virili ha parlato di un orientamento, solo un orientamento, anzi no, il dr. Pesaresi ha parlato di un orientamento, l'assessore Virili ha parlato in una prima parte di scelta fatta e la delibera che è stata assunta dall'assemblea in realtà credo che non ha detto verrà costituito il fondo, ma l'obiettivo ovviamente è stato assolutamente esplicitato, l'impegno è assolutamente preso. Ora non si può cambiare. Però dicevo, è assente il dr. Pesaresi, è andato via l'assessore Pistelli, c'è un altro assente: piano industriale. Nell'approvazione o nell'esame di questo piano finanziario non so se è stato esaminato un piano industriale che avrebbe dovuto esserci, immagino che ci sia, perché tutti gli approfondimenti che senza fretta per carità, pare che la fretta ci sia stata, è stato approvato difatti immagino che sia stato anche esaminato, comunque negli approfondimenti di due giorni fa nessuno ne ha parlato e nessuno ce lo ha esibito, pronto ad esibirci altra documentazione, a leggere altre lettere ma di quel piano industriale non c'è stata traccia, almeno io non l'ho visto. Questo è un primo aspetto. Poi alcune osservazioni. Si dice della validità di Interporto ma qui nessuno sta criticando Interporto, noi stavamo parlando di un altro aspetto, che è quell'aspetto misconosciuto sulle modalità finanziarie, diciamo così, di gestione di Interporto, il futuro dell'Interporto. Ma visto che parliamo di questo forse qualcuno avrebbe dovuto spendere anche due parole su nuove prospettive del mercato, ad esempio si parlava di aver perso delle possibilità, certamente non per colpa del Centrodestra, non c'entra niente perché purtroppo la Regione da anni è governata dal Centrosinistra e quindi le responsabilità sono di altri.

Ma nessuno che ha considerato anche le nuove realtà legate ad una delocalizzazione ormai sotto gli occhi di tutti, sotto mercati in qualche modo diversi e sotto nuove realtà. Forse un'indagine, un esame più approfondito anche su questo aspetto sarebbe stato opportuno. Sul fondo poi dirò qualcosa di altro, perché tutti hanno esaminato tutto ma sul fondo nessuno ci ha detto niente. Innanzitutto scopriamo che servono circa 80 milioni di euro per arrivare a completare le opere, ma io mi domando: una volta trovati gli investitori, siamo sicuri fra l'altro di trovare investitori privati, ma poi l'investitore privato che in qualche modo apporta 80 milioni di euro, o ne apporterà una parte se sono frazionati, sperando che siano frazionati, poi qualche legame anche qualche coinvolgimento in qualche potere decisionale forse lo vorrà pure, anche perché quella SGR, società di gestione che deve poi gestire il fondo e deve collocare sul mercato le quote del fondo immobiliare, fermo restando che si dice la maggioranza assoluta dovrà rimanere all'Interporto, ma le cose possono anche cambiare e l'abbiamo visto, tutto sommato mi fa pensare che forse-forse chi fa un investimento del genere poi non vuole limitare il suo investimento ad un'organizzazione, ad una gestione fatta da altri. Per carità la mano pubblica perché non so poi quanto sia efficace, ma comunque forse qualche potere decisionale e qualche voce in capitolo nelle decisioni che devono essere prese forse-forse lo vorranno pure. Il prospettino che c'è stato dato, per la verità un po' generico, immagino che la Regione che è la maggiore azionista abbia qualcosa di più voluminoso, perché veramente me ne fa ricordare altri, altri ad uso e consumo purtroppo dell'Amministrazione Comunale, prospetti che senza studi particolari siano quasi delle note, delle osservazioni di un progetto, beh non dico che fa inorridire perché il termine se ne abusa anche adesso, ma sicuramente un po' sconcerata e quindi auspico che almeno la Regione abbia approfondito maggiormente l'aspetto. Un altro aspetto forse non a pieno valutato è quello non solo dell'impatto ambientale, anche di una possibile cementificazione che nella zona ovviamente si farà, anche perché mi pare che c'è un aumento considerevole delle volumetrie e quindi si rischia di arrivare anche a fare una cementificazione di quella zona, superando ogni aspetto, ogni vincolo che era contenuto in quella risoluzione approvata dal Consiglio Comunale di Jesi il 9 marzo del 2007, che poneva o meglio dettava alcuni vincoli all'Amministrazione Comunale, vincoli che non so se a tutt'oggi sono stati rispettati. Mi pare che qualcosa su alcuni report che dovevano essere fatti da Interporto al Consiglio Comunale forse-forse non sono stati fatti, ma nessuno controlla, va benissimo, salvo ritrovarci fra un po' di tempo con altre novità. Io mi chiedo se è giusto che dei capitali pubblici come finora sono stati investiti vengano coinvolti in un piano finanziario che probabilmente porterà la parte privata ad investire, se attratta, proprio perché alcune opere sono state già realizzate con fondi pubblici, questo secondo me è un aspetto da non sottovalutare e da considerare attentamente, anche in vista di quell'organizzazione del fondo immobiliare chiuso di cui poi dirò alcune cose. Altra osservazione sui tempi. Si dice nel progetto presentatoci che nel 2009 più o meno ci dovrebbe essere una sorta di messa a regime di Interporto, lo auspico, sono contentissimo. Però ricordo a me stesso che si parlava della necessità di arrivare a fare una sorta di sopraelevazione, il termine è improprio, per quanto riguardava l'accesso sotto la superstrada per arrivare ad alzare il livello della superstrada per qualche chilometro prima e qualche chilometro dopo, con una spesa credo ingente e con tempi assolutamente lunghi, si parlava di circa tre anni, ora i tre anni sono scomparsi, di questa sorta di sopraelevazione o meglio di innalzamento, non se ne parla più, i camion miracolosamente credo possono passare senza alcun problema, non so com'è stato risolto, mi fa piacere che a suo tempo avevamo parlato di un progetto o di un problema meglio inesistente. Se quel problema non c'era prima come lo si è risolto adesso? Io non credo alle magie o forse ad una rapidità estrema di realizzazione, ma anche qui qualcuno ci dovrebbe spiegare perché se quella mancata sopraelevazione avrebbe reso impossibile il decollo del progetto Interporto, senza quella sopraelevazione la conseguenza dovrebbe essere la stessa, immagino. Ci si accorge ora che non ci sono più disponibilità, perché di fatto questo è. Ci si per resi conto che non ci sono i soldi, non si può portare a compimento il progetto Interporto, allora mi chiedo: non c'è stata un po' di miopia prima? Non ci sono stati degli errori? Non c'è stato qualcuno che ha sottovalutato, non considerato i problemi? Non c'è forse anche un pizzico, non vorrei urtare la suscettibilità di nessuno, perché c'è

qualcuno forse dotato di una sorta di ego non smisurato ma abbastanza elevato e non lo si può criticare, però dico che qualcuno magari non ha a pieno considerato tutti i problemi? Forse bisognerebbe domandarselo e domandarselo a quel qualcuno assente. E' un po' come se a metà di una traversata, a metà del guado ci accorgiamo che non ce la facciamo ad andare aldilà ed improvvisamente annaspiano, chiediamo aiuto, siamo in difficoltà e lo dobbiamo ammettere. Però vorrei sapere come quella persona o chi si trova a metà del guado è riuscita ad arrivare a metà del guado e perché non ha calibrato le forze e le possibilità o magari la distanza del percorso. Anche perché con questo nuovo investimento non mi vorrei trovare fra due o tre anni a dire "attenzione, abbiamo fatto un altro piccolo errore o una sottovalutazione del problema, servono altri fondi o siamo nella incapacità di arrivare a mettere a pieno regime l'Interporto, facciamo altre valutazioni". Non vorrei essere qui fra due anni, tre anni o chi sarà dopo di me ovviamente, a fare le stesse valutazioni, forse prima di due anni perché si ha una gran fretta quindi probabilmente ci arriveremo prima. Io non so qual è la posizione della Regione, qui mi interessava saperlo, meglio l'ho conosciuta, lo sapevo, ma se la Regione ha fatto quegli approfondimenti vedi che quel piano meritava. Io non so ad esempio se la Regione coinvolta come maggiore azionista ha a pieno valutato la necessità di affidarsi, credo ciecamente perché quello è l'unico piano, ad un unico piano fatto da una sola società di consulenza, che fra l'altro io per curiosità personale sono andato a farmi la visura camerale, è stata costituita due anni fa e quindi non so che grandissime esperienze abbia nel settore, mi pare il valore della produzione, tanto per dire uno come dato che salta agli occhi, del bilancio ovviamente 2006, perché il 2007 non è stato ancora presentato ma è sicuramente nei termini, ha un valore della produzione di circa € 104.000,00, quindi mi fa capire che non è tutta questa megasocietà di consulenza, cioè non vorrei sbagliarmi, in quest'anno sicuramente le condizioni saranno mutate, ne sono sicuro, però è anche vero che mi dà l'impressione da profano chiedo scusa, non vorrei anche qui offendere nessuno, ma da profano che non sia questa megasocietà di consulenza, a cui anche la Regione Marche si è affidato per decidere che quel piano andava bene. Anche perché oggi mi è capitato di leggere la stampa siamo tutti più contenti, tutti tranquilli perché in base alla lettura di dieci paginette abbiamo accertato che quel piano ci tranquillizza. Ne sono contento. Un'ultima osservazione, anche perché questa è una sorta quasi di battuta perché ogni tanto mi piace anche alleggerire, stemperare i toni, credo che con me c'erano gli altri Consiglieri, l'amministratore unico della società ci ha detto, perché c'era stata una mia domanda, "ma altre forme aldilà del mutuo oneroso, del leasing oneroso, altre forme, mi era venuto in mente ma questo ora, ricorrere all'ausilio di Sviluppo Italia, ci sono diverse società che possono essere di supporto, ma aldilà di questo project financing?", "no, non va bene project financing tranne un elemento", non ho capito bene perché. Poi lo stesso Dr Giovannini che era lì presente ci ha detto, se non vado errato, di essere consulente dell'ANCI per il project financing, però in questo caso non lo consigliava all'Interporto ed allora mi sono messo nei panni dei clienti, oddio questo è il consulente dell'ANCI per il project financing quindi dovrebbe essere, ovviamente, assolutamente in grado di dare tutti gli elementi utili per arrivare ad un'adesione semmai a quel progetto, anche perché lo conosce a pieno perché altrimenti si concilia male. Detto questo, che può sembrare quasi una battuta, siccome volevo conoscere per me stesso qualche elemento in più sul fondo immobiliare chiuso, perché aldilà dell'Interporto era un po' questa la ragione dell'incontro, io sono andato a fare una piccola ricerca su internet, ci sono aspetti positivi, molti altri li conosceranno ed ovviamente ci sono, ma ce ne sono altrettanti, forse di più, negativi. Tutto questo il consulente di Interporto non ci ha detto niente, ci ha detto solo che è la forma migliore. Se ho capito bene, leggendo, in realtà si tratta di un'operazione in qualche modo un po' ingessata, che non dovrebbe avere grande appeal sul mercato perché, si dice, chi vuole approfittare di questo guadagno deve essere disposto a vincolare in qualche modo, chiedo scusa per l'espressione, il capitale per otto anni, vincolare i soldi nei mercati finanziari moderni è considerata una cosa inaccettabile per la maggioranza del mercato, uno. Si parla di un mercato che comunque è poco liquido, che non permette una corresponsione fra valore reale e valore di mercato, che appunto non avrebbe grande appeal, in Italia oggi ci sarebbero quotati però solamente otto fondi immobiliari, quotati, e tutto

sommato da questo articolo, e non è Vangelo però un elemento alla discussione, magari all'approfondimento da fare per carità senza fretta, anzi con fretta perché tutto è urgente, ma qualcuno lo faccia l'approfondimento e ci dica se veramente è un'operazione conveniente o meno, perché qualcuno lo dovrà pure fare, se questa operazione del fondo immobiliare chiuso è veramente la migliore. A noi non ci hanno spiegato perché, sono andato lì con la speranza che qualcuno me lo dicesse ma in concreto la risposta non mi è stata data, solo qualche pagina di documento, nulla più. Un'ultima considerazione: anche io avevo quel documento anche perché me lo ha dato il Dr Pesaresi, della delibera dell'assemblea del 22 luglio 2006, ma il Dr Pesaresi, quando parlava delle società di scopo, ha detto "questa nostra iniziativa sarebbe un passo avanti rispetto a quello che era stato previsto", ma il Dr Pesaresi ha saltato, per dimenticanza ovviamente, che c'era un altro paragrafo sopra e diceva "la linea guida che si propone è quella di prevedere una holding Interporto Marche SPA, a maggioranza della Regione Marche tramite SVIM o comunque pubblica, che sia garante dell'utilizzo delle prospettive strategiche dell'infrastruttura, che resti prioritaria dell'infrastrutturazione più importante realizzata in larga parte a finanziamenti pubblici che definisca le regole generali dell'attività interna". Poi per le attività di scopo c'erano queste altre società di scopo anche a maggioranza privata, ma quando ci viene in 45 minuti ad illustrare il suo intervento mi sembra strano che si dimentichi quindici secondi di lettura. Solo questo. Era un contributo alla discussione ed all'approfondimento.

PENNONI MARIA CELESTE – FORZA ITALIA: Oggi dico che mi ritengo soddisfatta che in questa sede si possa parlare ufficialmente della questione dell'Interporto, visto che alcuni mesi fa, all'inizio del mio mandato da Consigliere Comunale, ho presentato un'interrogazione in merito, non tanto per fare, com'è stato detto da più parti, una questione strumentale, ma proprio perché siamo e sono preoccupata nel vedere una struttura così importante, utile allo sviluppo del territorio, e questo è il nostro obiettivo credo indiscusso, tutti ne parliamo, nel vedere che a distanza di trenta anni da quando se ne parla e di dieci da quando abbiamo questa nuova Amministrazione, ancora non riesce a decollare. Oggi, quindi, forse una realtà diversa da quando ho presentato l'interrogazione, da persona democratica e spero con onestà intellettuale, ritengo di sottoporre al Consiglio Comunale alcune osservazioni e riflessioni in merito. Quindi ci chiediamo: perché non decolla? Che cosa manca a questa struttura per poter funzionare e poter chiamare una struttura esistente Interporto o struttura intermodale? Quindi vediamo che per risolvere questo problema dobbiamo tener conto tre aspetti fondamentali, detti forse ma li ribadisco da altri punti di vista...(fine nastro)... Il primo problema sono le infrastrutture esterne, quindi parliamo di svincolo autostradale e di collegamento ferroviario. Lo svincolo autostradale, come ha detto già il Consigliere Massaccesi, che sembra l'unica soluzione accettata, passata, presa in considerazione a livello regionale, insomma affidata all'ANAS, che è quella di sopraelevare la strada alla superstrada, quindi una soluzione che comporta tempi lunghi, disagi penso facilmente immaginabili alla viabilità, non solo della Vallesina ma ad altre regioni, dall'Umbria, eccetera, che percorrono questa strada, e costosa. Dal momento che non ci sono finanziamenti perché si insiste su questa soluzione e non si tiene conto di altre proposte, di altre soluzioni, una delle quali potrebbe essere quella di abbassare il livello stradale per far sì che i camion passino sotto a questa superstrada, invece che interromperla ed alzarla? Ho sollevato questo problema in altre sedi, altre volte, mi è stato risposto che non è possibile perché si andrebbe incontro ad allagamenti, quando piove in quel tratto. Con i mezzi di oggi penso che ci siano delle pompe o dei sistemi che possano sopperire a questo problema. Questo è per le strade. Un altro è il collegamento ferroviario il cui tempo di realizzazione è di almeno un anno se partisse da subito, quindi non in tempi più brevi. L'altro problema sono le infrastrutture interne. Per parlare di Interporto, quindi di una strutturale intermodale, non basta avere una cattedrale cosiddetta nel deserto, ormai questa è una frase che ripercorre troppo spesso, ma occorre che sia dotata di strutture interne quali officine meccaniche, distributori di carburanti per automezzi, punti di ristoro per camionisti ed operatori interni, un motel, il centro doganale, la stipula della convenzione per il suo funzionamento, un centro servizi. Il terminal ferroviario di cui abbiamo detto, che l'opera sarebbe a

carico delle ferrovie dello stato, il cui costo ammonta, come già detto ad 80 milioni di euro, con tempi di realizzazione di tre anni dall'appalto, dove la dirigenza delle ferrovie ha detto chiaramente che non finanzierà questa opera perché non ha più disponibilità economica. Terzo aspetto, la costituzione di società di gestione. Una società per la gestione diretta o a regime di concessione di attività commerciali interportuali che veda coinvolte tutte le componenti interessate e gli operatori del settore, da associazioni, imprese di trasporto su gomma, le ferrovie, l'aeroporto, autorità portuali ed agenti marittimi. Fatte queste considerazioni non possiamo non stigmatizzare alcuni punti, l'annuncio dell'inizio di un'attività intermodale che in realtà trattasi di una semplice attività di stoccaggio per la distribuzione sul territorio di materiale caseario stivato nell'unico magazzino interportuale e non va oltre ad una mera attività autoportuale, tra l'altro di modestissima portata per le Marche, di cui le Marche non avverte questa necessità così urgente visto che di autoporti oramai nel territorio ne esistono diversi, da Civitanova a più vicino, tant'è vero che ne esiste uno anche perfettamente funzionante qui a Monsano. L'azione portata avanti per ampliare la superficie dell'Interporto, secondo aspetto. Prima ancora di terminare la costruzione, prima ancora di vedere l'inizio dell'attività commerciale, prima ancora di capire quali saranno le sue potenzialità e verificare in quale misura e contesto ci si potrà inserire nelle correnti di traffico delle merci, il Consiglio d'Amministrazione si preoccupa solo di ottenere varianti di piano regolatore per poter espropriare altri 25 ettari di terreno. Questo significa che si passa da 630.000 metri cubi di edificabile previsto per il Cemim la spaventosa cifra di oltre 1.500.000 metri cubi di edificabile, quasi il triplo di quanto era stato previsto inizialmente e nessuno, nemmeno i Verdi che per la verità dovrebbero essere diventati rossi dalla vergogna, ha mosso un dito per sottolineare l'enormità della decisione. Vedo che interessa poco però questa cosa, partono tutti. A questo punto può sorgere un dubbio: non sarà forse che gli amministratori di Interporto Marche, essendosi resi conto che l'Interporto di questo passo non sarebbe mai entrato come tale in funzione, abbiano deciso di riconvertire di fatto la destinazione dell'area interportuale ad una semplice operazione immobiliare di carattere industriale? Detto fatto, zitti-zitti, hanno istituito la società finanziaria con una determinazione ed un'alterigia unica anche nei confronti dell'ente, il Comune di Jesi, che ha competenza urbanistica del territorio ove sorge l'infrastruttura. Tant'è vero che il presidente Pesaresi non ha aderito alla richiesta del Consiglio Comunale di rinviare l'eventuale costituzione di questa società almeno dopo la discussione in Consiglio Comunale appositamente convocato. L'atteggiamento denunciato è pericoloso e diventa ancor più grave anche in considerazione della riunione delle commissioni consiliari a ridosso dei lavori del Consiglio Comunale, il che non può che provocare sconcerto e stupore per l'ennesimo affronto apportato alla dignità delle istruzioni comunali jesine. Ci si trova, infatti, di fronte ad una improvvisa convocazione, stilata e firmata dal segretario verbalizzante di tutte e tre le commissioni consiliari, praticamente l'intero Consiglio Comunale, per prendere parte all'audizione del presidente dell'Interporto, decisa non si sa da chi e quando sul tema "aspetti societari e finanziari per la realizzazione del sistema interportuale". L'iniziativa, rivolta ad anticipare e svuotare appena due giorni prima la discussione prevista per oggi in un'apposita seduta della massima assise comunale, essa è istituzionalmente lesiva della dignità dell'ente Comune, visto che il presidente Interporto Marche Dr Pesaresi, invitato a riferire insieme al Sindaco in merito all'iniziativa della nuova società finanziaria nella sede istituzionale, viceversa sostanzialmente fatto convocare le commissioni consiliari presso la sede dell'Interporto con la scusante di far verificare sul posto lo stato della realizzazione dell'opera. Preso atto che Pesaresi, incurante dell'invito a soprassedere alla costituzione di questa nuova società rivoltagli dal Consiglio Comunale di Jesi, in attesa dell'approfondimento del problema in sede istituzionale, ha proceduto in modo sprezzante alla costituzione della stessa, quella di far verificare sul posto lo stato dell'opera e ci appare veramente l'ennesima furbizia. In realtà l'attuale sedime interportuale, terminato un anno fa, è sempre la stessa struttura fatta oggetto da allora di visite, contro visite, convegni, conferenze stampa che sono riuscite a dimostrare, per la verità, solo l'esistenza di questa struttura cattedrale nel deserto. Infatti la struttura in questione, essendo sprovvista delle più elementari infrastrutture già menzionate, esterne ed interne, capaci di realizzare un traffico



interportuale delle merci, rende evidente come con questa iniziativa si tenda a minimizzare o addirittura svuotare di interesse il dibattito del Consiglio Comunale, lo stiamo verificando sotto gli occhi in questo momento, nel tentativo ormai chiaro di nascondere un'amara realtà, quella che vede l'Interporto trasformarsi da formidabile iniziativa di terziario avanzato nel settore del trasporto merci ad una mera operazione di speculazione immobiliare. Infine due riflessioni: se è vero, come afferma Pesaresi, che l'Interporto si farà inizialmente carico di sottoscrivere l'intero capitale sociale della nuova finanziaria e che quindi l'Interporto ha risorse finanziarie sufficienti per questa operazione, ci spiega qualcuno a cosa serve allora una nuova società di capitali? Secondo aspetto: chiediamo spiegazioni, non so a chi in questo momento, se il problema sono le risorse perché Interporto non si collega con la Quadrilatero che istituzionalmente è deputata ad intervenire sulle iniziative di area vasta? Consideriamo anche che oramai la gestione del Quadrilatero non è più privata ma è tutta una gestione di carattere pubblico, quindi dovrebbe e potrebbe assorbire anche questo aspetto.

LANCIONI – CONSORZIO CAM: Ringrazio il presidente per averci invitato a partecipare in qualità di soci dell'Interporto. Vorrei tenere a precisare in merito all'ultimo intervento che innanzitutto noi siamo partiti con l'attività all'interno di Interporto prima di tutto non per voler speculare o mirare a chissà quali utili, ma soprattutto perché non volevamo andare a rimorchio di nessuno che si fosse poi inserito nella nostra zona, magari soprattutto, questo era un settore reale, soprattutto qualche grosso distributore che veniva da fuori Regione o anche da fuori dell'Italia. Per cui noi in questa struttura la aspettavamo da parecchi anni ed abbiamo ritenuto opportuno voler partire, essere i primi a poterla in qualche modo comunque gestire ed in qualche modo avere un potere decisionale. Soprattutto volevo precisare che la nostra attività non si limita a quella casearia, ma casearia è un'attività che la andrà a svolgere molto probabilmente un'azienda con la quale abbiamo stipulato il contratto di collaborazione. La nostra attività è quella di autotrasporto che stiamo sviluppando con aziende importanti della zona e che soprattutto ha bisogno delle infrastrutture che in questo momento mancano, soprattutto la ferrovia perché in questo momento l'Interporto è solo una cosa sulla carta. Chiaramente io da jesino sottolineo l'importanza di questa struttura perché a mio avviso, come hanno detto i nostri rappresentanti sindacali in precedenza, è troppo importante l'Interporto che diventi funzionale proprio per la natura poi delle strade e delle autostrade che ci sono in Italia. Noi abbiamo visto che negli ultimi anni l'Italia è la nazione che ha meno crescita in chilometri di autostrade, negli ultimi anni rispetto alle altre nazioni europee, noi siamo proprio con una crescita che si quantifica in qualche decina di chilometri mentre altre nazioni importanti come Spagna e Francia parlano di migliaia di chilometri di crescita, quindi una struttura come l'Interporto credo che debba essere nell'interesse di tutti, aldilà di quelle che sono poi le problematiche che state cercando di sviscerare, sono d'accordo su alcuni chiarimenti che anche il Consigliere Massaccesi ha ritenuto sottolineare, credo che però per quello che riguarda i dubbi sulla cementificazione che andrà fatta su quell'area credo sia anche auspicabile in qualche modo che venga fatta, perché se speriamo di ottenere una struttura funzionale bisogna anche che ci siano dei capannoni tali da poter sfruttare, che ci permetta di lavorare nel migliore dei modi e di competere con le altre strutture che ci sono nelle regioni vicine. Credo di aver concluso il mio intervento.

BINCI ANDREA – PARTITO DEMOCRATICO-L'ULIVO: Intervengo a questo dibattito innanzitutto per fare alcune precisazioni in merito alla commissione che si è svolta due giorni fa presso la società Interporto, per svolgere appunto, come era sull'oggetto dell'ordine del giorno, un'audizione del presidente Pesaresi sulla società. A mio avviso l'obiettivo di quella riunione è stato quello di fornire il massimo di informazione possibile a tutti i Consiglieri che sono intervenuti in quella sede sul progetto Interporto in sé e sulle prospettive di sviluppo della medesima società. Io francamente, poi ognuno ha la sua opinione, più che uno svuotamento del Consiglio Comunale com'è stato scritto, io penso che sia stato un arricchimento del Consiglio Comunale, in modo tale che abbiamo potuto, grazie anche all'ausilio dei tecnici della società Interporto, acquisire ulteriori

informazioni su un tema che almeno mi risulta un po' ostico, viste anche le difficoltà ed anche un po' complesso nei vari aspetti. Dal punto di vista istituzionale la convocazione dell'assemblea congiunta presso la società Interporto deriva appunto da un invito proprio del presidente dell'Interporto a svolgere, ad ospitare diciamo così la commissione presso i locali della società, locali che ribadisco sono anche in minima parte di proprietà del Comune, non è che siamo andati in una casa privata. Tra l'altro poi c'è la possibilità di effettuare la registrazione ai fini verbali, quindi diciamo così, la regolarità della seduta veniva garantita anche sotto l'aspetto tecnico, poi di fronte ad un invito a visionare anche i locali, il piazzale, eccetera, dove sorge questa società, io penso che poteva essere un arricchimento per i Consiglieri. In questo spirito di assoluta buona fede che io insieme al presidente del Consiglio Comunale a cui era pervenuta questa disponibilità da parte della società, abbiamo ritenuto svolgere questo tipo di intervento, questo tipo di seduta presso la società Interporto. Da questo punto di vista per carità, ognuno può esserci alle sedute della commissione come anche non esserci, qualcuno c'è stato, come il capogruppo di Alleanza Nazionale, a titolo personale, però francamente penso che se da un lato ci si lamenta più di una volta del fatto che le commissioni consiliari sono inutili, perché più di una volta l'ho sentito in quest'aula, una volta tanto che su un tema come questo viene data più informazione possibile ai Consiglieri recandosi sul posto, facendo venire poi in Consiglio Comunale anche i soci della società Interporto, francamente non capisco poi se si utilizza due pesi, due misure, io rimango francamente un po' disorientato da questi tipi di discorsi. L'altro punto che volevo esprimere è questo, l'obiettivo delle commissioni congiunte che si è svolto due giorni fa presso la società è soltanto ai fini conoscitivi della struttura stessa e, con l'ausilio dei tecnici, di avere le massime informazioni, solo questo, non ci sono obiettivi di chissà quale altro tipo. Poi penso che ognuno si faccia il proprio convincimento sulla questione e poi può decidere in assoluta libertà, non penso che una visita ad un'altra sede possa essere chissà cosa, tra l'altro poi non è così distante. Da questo punto di vista, come presidente del Consiglio della terza commissione e di concerto con gli altri presidenti e col presidente del Consiglio Comunale abbiamo ritenuto la validità, anche perché poi in precedenza nella passata legislatura lo stesso presidente Fiordelmondo aveva autorizzato la stessa audizione, quindi presso la società Interporto, per cui francamente da questo punto di vista rivendico l'operato che abbiamo svolto ed in assoluta buona fede, da questo punto di vista rivendico l'operato non solo mio ma anche del presidente del Consiglio Comunale, l'ho detto in quella sede della commissione, lo ribadisco adesso in Consiglio Comunale a maggior chiarezza di tutto. Togliendomi dai panni di presidente di commissione terza e facendo più un intervento da Consigliere Comunale semplice, qualcuno deve trovare stupore francamente alla lettera che è pervenuta da parte del vicepresidente del Consiglio Comunale insieme a Zanetti Luciano, Consigliere della prima circoscrizione, francamente ha dei toni molto pesanti, da parte di quello che deve essere il vicepresidente di Consiglio Comunale che come tale è figura di garanzia e dovrebbe garantire fundamentalmente tutti i Consiglieri. Bisogna distinguere fundamentalmente, quando uno fa un intervento come Consigliere Comunale è un conto, ma se uno scrive intestando una lettera in qualità di vicepresidente del Consiglio Comunale, contestando il lavoro svolto sia dal presidente del Consiglio Comunale e sia i presidenti di commissione, io penso che dal punto di vista proprio istituzionale, di rapporti istituzionali vada fundamentalmente corretto. Da questo punto di vista, se c'è qualcuno che deve essere stupito, forse siamo altri, ben altri, io come ben altri Consiglieri di fronte a questa presa di posizione del vicepresidente del Consiglio Comunale. Non voglio aggiungere, far polemiche, mi fermo qui, mi auguro soltanto che il discorso sulla società Interporto viene affrontato oggi, è stato affrontato due giorni fa, però forse in un periodo politicamente un po' agitato, siamo di fronte alle elezioni, io spero francamente che questo polverone che ho visto sulla stampa, addirittura per una commissione che se non è stata fatta presso la società Interporto forse in tempi diversi non avrebbe causato grosse difficoltà.

**PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO:** E' giunta al tavolo di presidenza una mozione del gruppo di Alleanza Nazionale. Siccome la mozione è prevista dal regolamento, che un'adunanza

aperta possa anche poter poi affrontare, discutere e semmai votare una mozione, vi ricordo i tempi che abbiamo, alle 14.30 dobbiamo lasciare l'aula, chiedo gentilmente, a coloro che ho detto in elenco, di poter contenere i loro interventi in tempi ragionevoli.

SANTARELLI PIERLUIGI – PARTITO DEMOCRATICO-L'ULIVO: Io cercherò di essere rapido, intanto ribadire alcuni aspetti che avevo già ribadito in commissione l'altro giorno presso l'Interporto, ovvero un ringraziamento sincero al presidente dell'Interporto SPA ed ai tecnici che lo hanno supportato nella discussione, soprattutto per aver accolto l'invito della conferenza dei capigruppo ad avere ampi ed esaurienti chiarimenti rispetto la questione. Volevo inoltre fare una precisazione, la risoluzione che il Consiglio Comunale ha approvato l'ultima volta che ci siamo riuniti in questa sede innanzitutto non nasce da una mancanza di fiducia nel Consiglio d'Amministrazione dell'Interporto, come allo stesso modo non nasce da una mancanza di fiducia nel progetto complessivo per la realizzazione di questa importante opera. Quello che mancava, invece, era una sorta di mancanza, anzi profonda mancanza di informazioni che in sede di commissione abbiamo credo tutti quanti capito si trattasse di informazioni estremamente complesse e per le quali c'era sicuramente bisogno dell'assistenza tecnica per poterle sviscerare fino in fondo. Ora rispetto alla prospettiva del progetto finanziario noi avevamo come forza politica posto dei paletti che abbiamo ritrovato nella delibera finale dell'assemblea dei soci che si è svolta il 2 aprile. Questi paletti ripresi appunto dalla Regione e dall'assemblea dei soci e sono in primo luogo la finalità dell'intermodalità dell'area, cosa per noi estremamente fondamentale data l'ampiezza e la consistenza dell'opera, la maggioranza pubblica del fondo in qualsiasi fase dell'operazione che sarà una lunga fase, trattandosi del primo e del secondo lotto, e la piena funzionalità al più presto di questa opera, si parla appunto in questa delibera del 2009, questo crediamo sia il punto sostanzialmente più importante e più evidente soprattutto per il bene della nostra città. Per cui da questo punto di vista ci riteniamo soddisfatti da questo tipo di chiarimento e da questo tipo di indirizzo che è stato preso dall'assemblea dei soci. Io nell'ultimo Consiglio Comunale nello specifico, non solo nell'intervento ma anche nella conferenza dei capigruppo, avevo auspicato che tutte le forze politiche potessero tenere come nodo centrale l'obiettivo della realizzazione della struttura, cercando di arrivare sì ad ogni tipo di chiarimento ma facendo fino in fondo chiarezza rispetto questo tipo di obiettivo. Devo dire che sentendo gli interventi oggi sono un po' deluso da alcuni interventi di alcune forze politiche, questo lo dico specie quando si dice che i tecnici non hanno spiegato qual è la natura del progetto finanziario verso cui l'assemblea dei soci ha espresso orientamento. Io personalmente non sono un tecnico ed in questi casi che di tecnica ce ne voglia molta, però ho preso degli appunti, non vi voglio annoiare con questo, cercherò in due parole in maniera semplice cercare di spiegare a chi mi sembra di aver capito che non abbia compreso bene questo tipo di aspetto, come sono state sviscerate le diverse ipotesi di finanziamento dell'opera e quali sono i lati positivi e negativi di ogni tipo di opzione. Ora rispetto al leasing io ho preso come appunto il fatto che questo tipo di soluzione non è adatta per cifre così alte, tanto da rendere difficile il reperimento dei fondi, c'è un aspetto fondamentale che i beni posti in leasing non possono essere venduti, quando invece sappiamo che la Interporto SPA ha assoluta necessità di vendere una parte di questi beni per poter realizzare il secondo lotto, in più il costo della gestione in leasing è un costo davvero oneroso, e questo lo sappiamo tutti. Il mutuo si può fare, si può fare un'alienazione, ma costituisce un problema il fatto che ipoteche su strutture così ampie, ipoteche così alte costituiscano un problema. Il project financing sul quale, scusatemi, permettetemi una battuta, noi ragioniamo su un'opzione di project financing molto cara alle forze politiche di Centrodestra, preoccupandoci della mano pubblica o meno o delle risorse private in operazioni del genere. Ora se non sbaglio sul programma nazionale del Centrodestra si parla della realizzazione, io non lo conosco onestamente, ammetto l'ignoranza nei particolari, ma si parla del finanziamento di un'opera un po' più importante dell'Interporto di Jesi che è quella del ponte sullo stretto di Messina, poi magari se ci sarà la possibilità i Consiglieri, i rappresentanti di queste forze politiche potranno spiegarci come funziona la realizzazione di quell'importante opera e quali preoccupazioni ci sono rispetto il ruolo

pubblico e privato in merito alla gestione di quel tipo di così importante opera. Come dicevo, scusate la regressione, lati negativi di questo opzione di questo project financing li sappiamo tutti, è un formidabile strumento che però non tiene conto di un aspetto fondamentale che l'assemblea dei soci invece aveva posto al centro e sul quale noi quantomeno come forza politica condividiamo ma tutto il Consiglio Comunale mi sembra di aver capito si esprima in tale direzione, sto parlando appunto del fatto che tale opzione rende sostanzialmente privata per trenta anni tutta la struttura. Fondo chiuso. Abbiamo parlato dei vantaggi fiscali, io ripeto non sono un tecnico, l'Interporto può decidere quello che vendere o meno e quindi mantenere il 100, il 50, il 60, il 49 ed il 65 della proprietà del fondo, è una decisione che spetta all'Interporto nonostante sia la SGR che agisce su mandato a decidere sul fondo. Da questo punto di vista, scusate se vi ho annoiato, ma volevo semplicemente far capire a tutti, anche a chi non era in commissione, visto che qualche Consigliere Comunale ha deciso di non venire in commissione, che quella commissione invece è stata molto importante ed edificante sotto questi punti di vista. Io ritengo che non partecipare spesso volte costituisca un errore. Noi come forza politica non ci vogliamo nascondere dietro un dito, cerco di concludere, noi vogliamo la realizzazione dell'opera ed una chiarezza sui modi di realizzazione della stessa. Ora rispetto il secondo punto, che è appunto quello della chiarezza, io credo che ci siamo, ora dobbiamo chiederci, è questa la vera domanda che ci dobbiamo porre da qui fino quantomeno al 18 aprile, siamo tutti per la realizzazione di questa opera? Questa è la vera domanda che dobbiamo porci. Ora come dice la Regione si tratta di una scelta per lo sviluppo del territorio, una scelta molto importante, una scelta addirittura abbiamo capito in competizione con altre regioni, tutte le forze politiche che siedono in Consiglio Comunale ci credono in questo, credono in queste parole perché, come dire, non crederci non è un peccato, ognuno di noi ha la propria opinione, però io credo che sia arrivato il punto, e mi auspico che da qui al 18 questo si palesi, che ognuno di noi non si nasconda dietro alcuni tipi di preoccupazione rispetto agli aspetti tecnici anche quando questi sono sviscerati e palesi qual è la vera e propria opinione rispetto ad un'opera così importante. Questo lo vedremo la prossima settimana sicuramente quando andremo a fare un'approvazione definitiva che sostanzialmente è un atto dovuto ma a quanto pare, come si dice, a "ciccio" proprio in una situazione in cui c'è qualcuno che forse pensa di rimettere in discussione l'approvazione, il futuro di questa opera.

SARDELLA MARIO – MOVIMENTO DEI REPUBBLICANI EUROPEI: Il presidente ci ha chiesto cortesemente tempi stretti e pertanto cercherò di essere veramente molto breve. Sinceramente sono un po' stupito per come si stanno svolgendo le cose nella seduta del Consiglio Comunale di oggi, perché oltre alla giusta e necessaria e dell'opportunità necessità di approfondimento del problema considerando che la mancanza di informazione che ne avevamo avuto di questo problema nel corso del Consiglio Comunale passato ci aveva indotto a chiedere lumi, a chiedere spiegazioni, sia una cosa giusta e corretta. Ma a me sembra che stamattina ci troviamo di fronte ad una sorta di accanimento terapeutico su questo problema, ad una puntigliosa, meticolosa ricerca della parola o del cavillo o della cosa che sinceramente vanno bene aldilà di quelle che erano le nostre intenzioni. Allora mi domando: se per caso nel vecchio Consiglio Comunale noi avessimo approvato la mozione del Consigliere Massaccesi che cosa sarebbe successo ora? Tutti questi problemi, i sottopassaggi, i soprapassaggi, tutte queste problematiche che sono sorte questa mattina dove sarebbero andate? Che cosa avremmo fatto? Allora questo per dire che aldilà della legittimità che ognuno, ci mancherebbe altro, ha di esprimere le proprie perplessità, i propri dubbi, bisogna che siamo anche concreti nel dire che c'è una presa di posizione contraria a questo tipo di opera. Probabilmente il retaggio di un passato, perché non ci dimentichiamo che se fino al 1999 più o meno, quando ha preso campo questo nuovo tipo di impostazione dell'Interporto Marche, un po' prima era sorto, ci trovavamo in un certo tipo di situazione, questo è dovuto a problemi che abbiamo avuto, sui quali ovviamente non voglio entrare, problemi che abbiamo avuto in passato e che con questo nuovo tipo di società abbiamo finalmente risolto, perlomeno siamo venuti fuori dal pantano in cui ci siamo trovati, e questo sì che ha comportato dei ritardi gravissimi

sull'effettuazione di questa opera. A quanto sembra non basta mai dove ritornare su certe valutazioni e su certe decisioni. Allora io posso dire che indubbiamente alcune perplessità, dovute soprattutto alla mancanza di informazione, erano sorte a tutti. Io credo che però ci sono dei tempi e dei momenti che sono necessari per valutare e questi sono giusti, e ci sono dei tempi e dei momenti che invece esigono decisioni, perché poi non si può sempre continuare con i se, con i ma e con i ni, bisogna poi arrivare ad un punto e ad un momento in cui le cose si debbono decidere, si debbono portare avanti. Questo non si può fare così alla garibaldina ma fare a ragion veduta. Io credo che non si sono potute capire le spiegazioni che ci sono state fornite l'altro giorno in società Interporto Marche circa il passato, circa quanto è stato realizzato e circa quanto si potrà realizzare e come, beh sinceramente qualche dubbio questo me lo porta. Io, non perché sia l'oca giuliva che ora sono contento, io da quelle spiegazioni ne ho tratto una valutazione positiva ed anche abbastanza chiara, non mi sono andato a spulciare tutte le cose perché non ho questa volontà, perché la mia volontà è quella di andare avanti se possibile nella realizzazione di questa opera che ritengo importantissima e fondamentale. Ovviamente non ad occhi bendati, non ad occhi chiusi, però non cercando di mettere paletti in più laddove questi non sono necessari. Credo che ci sia stato spiegato molto chiaramente che l'intervento pubblico da questo punto di vista era esaurito, perché non c'era la possibilità e questo l'abbiamo sentito anche da parte dell'azionista di riferimento che è la Regione Marche attraverso l'assessore e che quindi era necessario andare avanti con altri tipi di valutazioni, tant'è che era stata la stessa Regione Marche che aveva posto come limite quello del 2009 per l'entrata in funzione di questo primo stralcio. Io credo che da questo punto di vista un ulteriore sacrificio alla Regione Marche debba e possa essere richiesto, perché così com'è stato ventilato, la necessità di fare un aumento del capitale sociale che consenta poi di far fronte a determinate spese strutturali, questo debba essere comunque fatto. Per quanto riguarda il resto c'è questa forma che è stata individuata nel fondo. Possiamo continuare a chiederci se non fosse stato meglio il leasing o il mutuo o altre forme, per carità, ognuno è libero di fare quel che crede. Per quanto mi riguarda credo che la spiegazione fornitaci circa la scelta di questo strumento finanziario sia stata estremamente chiara. Io avevo dei dubbi e li avevo anche sollevati nel Consiglio Comunale passato. Per quanto mi riguarda questi dubbi da questo punto di vista mi sono stati fugati e mi auguro che lo possano essere anche per la maggior parte dei Consiglieri. Il fondo immobiliare chiuso deve essere chiaro che è uno strumento per attingere finanziamenti, quindi non c'è la necessità di esborso finanziario da parte del Consiglio d'Amministrazione di Interporto Marche per..., ci sono delle spese per la sua costituzione, questo sì, ma non è che il consorzio deve pagare non so quali quote e quindi tirare fuori chissà quali fondi. E' inizialmente lo strumento, è stato definito come la cassaforte, il tesoretto, per poter acquisire finanziamenti, cosa che l'Interporto Marche così come Consiglio d'Amministrazione non avrebbe potuto fare in altra maniera. Il fondo immobiliare chiuso, peraltro garantito dalla Banca di Italia, ha questa possibilità, senza dover fornire ulteriori garanzie, sarebbero state le fidejussioni ad esempio da parte dei soci dell'Interporto Marche, quelle che magari potevano essere richieste, il fondo ha questa possibilità e quindi credo che questo sia uno strumento corretto, perché poi nel fondo c'è la possibilità di mantenere all'inizio sicuramente ma anche in futuro il cento per cento dell'azione del pubblico. In fin dei conti cosa chiedevamo noi nella risoluzione e nelle stesse mozioni o emendamenti alle mozioni che erano state presentate in Consiglio Comunale se non la sicurezza che la partecipazione del pubblico fosse comunque maggioritaria? Questa credo che l'abbiamo ottenuta, oggi è venuto fuori tutto questo prollasso di problemi che indubbiamente, per carità, meritano tutto il rispetto che meritano ma che secondo me non sono pertinenti in questo momento, soprattutto per il punto particolare in cui noi siamo arrivati. Io credo che i paletti che l'azionista di riferimento Regione Marche, nel momento in cui ha ritenuto che non ci fosse più la possibilità di fornire fondi pubblici, ha messo e cioè che questo fondo che dovesse essere scelto fosse un fondo specializzato in infrastrutture, che comunque il pubblico mantenesse sempre la maggioranza assoluta e che questo consentisse di far diventare funzionale il primo stralcio entro il 2009 sono punti fondamentali che mi ritengono soddisfatto. Io mi sento di dover dare il mio appoggio, oltre che la mia solidarietà, al Consiglio d'Amministrazione di

Interporto Marche, ritengo che abbia agito correttamente e che la strada che sta intraprendendo sia corretta. Non penso che ci siano questi problemi che peraltro il Consiglio Comunale di Jesi ha tutta la facoltà di dirimere già nella propria sede questi problemi di chissà quale speculazione di carattere immobiliare, credo che sinceramente non esistono. L'unica domanda che mi sento di porre, l'assessore regionale non c'è più altrimenti gliel'avrei posta, è questa: ci è stato detto che l'affidamento, perché non è stato affidato a niente, quindi nella risoluzione del 2 aprile non è stata data la concessione di nessuno, non è stata costituita nessuna società, ritengo invece che questo possa costituire un problema. Dovrà essere fatto un bando per l'affidamento di questo fondo immobiliare chiuso, io mi auguro che a questo bando intervengano le società di fondo immobiliare chiuso che hanno le caratteristiche che noi auspichiamo ed auspico che questo possa essere affidato. L'unico problema che mi pongo è: la Regione Marche si è posta il problema che nel caso in cui questa possibilità non fosse percorribile, perché non fosse possibile attuare l'affidamento ad un fondo immobiliare chiuso, che cosa dovrebbe fare? E' questo che mi pongo io, altrimenti la mia decisione è chiara.

LILLINI ALFIO – SINISTRA DEMOCRATICA: Sicuramente dopo Sardella recupererò un po' di tempo perché condivisibile molto del suo intervento. Un socio di Interporto Marche con il 2.14% verrebbe voglia dire "poco conta", ma conta per il 2.14%, ma essendo un socio pubblico, è un'istituzione, ha il dovere di mandare il proprio rappresentante con un mandato chiaro e trasparente. Visto che anche il socio di maggioranza è un socio pubblico, la Regione Marche, anche da questo socio si deve pretendere chiarezza e rispetto, perché non possiamo ad esempio chiedere al Comune di Jesi... (fine nastro)... che porta l'Interporto Marche da 65 ettari a 100 ettari, io ho votato l'adozione e vorrei votare anche l'atto definitivo di questa variante, ma chiedo che quando si spendono soldi pubblici ogni operazione deve essere fatta nella chiarezza, nella trasparenza e nella condivisione di ogni operazione, anche questa senza sotterfugi di nessun tipo, non solo discorsi per addetti ai lavori nelle segrete stanze, perché la congruità di questa operazione solo ora, e non alla richiesta della variante del PRG. Io so che l'economia della vallata tutta, non solo di Jesi, non solo di alcune categorie, passa anche sulla piena efficienza di Interporto Marche. Nel 1997 si diceva che l'opera sarebbe costata molto meno di quanto si dice oggi, perché tutto questo aumento? Intermodalità c'era, intermodalità ci deve essere, ma senza il pieno raddoppio ferroviario, no di alcuni tratti ma dell'Ancona-Roma l'Interporto non è tale, sarà un autoporto, come quello lì vicino. Nessuno vuole affossare aprioristicamente nulla, ma quando si spende soldi pubblici chiarezza e trasparenza e linee programmatiche deve avere continuità. La Regione Marche come la pensa per il futuro? Questo strumento fondo chiuso SGR lo si conosce dal 17 marzo 2008, il progetto di studio è in Regione dai primi di dicembre, se non vado errato, se non sono informato male il 3 dicembre è protocollato. Come mai non lo conosceva tutti i soci di Interporto Marche? L'assessore Pistelli diceva che dopo lunga discussione, immagino in Giunta, ma i soci quando ne hanno discusso? Poteva dare un contributo ai tre paletti che lei ci diceva, per una scelta di una SGR specializzata in logistica sicuramente, fiducioso in un rapporto pubblico-privato, parte della intermodalità è completa, che arrivi a questa intermodalità completa. Condiviso le giuste valutazioni dell'assessore provinciale sui tempi di discussione, si parlava di quindici prima, se fosse anche più per garanzia pubblica chiara, non credo che possa essere... non chiedo tempo ma sicuramente in un problema come questo di qui ad un mese non casca nulla. Condivido anche quando l'assessore Virili sosteneva che le aree in futuro vanno affittate e non vendute.

ASS. OLIVI DANIELE: Prendo atto dalla discussione consiliare della conferma anzi riconferma di questo Consiglio Comunale, di quest'Amministrazione sul ruolo dell'Interporto, una scelta fatta anni fa ma anche oggi mi sembra di aver ascoltato responsabilmente riconfermata. Lo dico anche perché in precedenti situazioni avete avuto modo di ascoltarmi quando, sempre a livello personale, ricordavo che dal mio punto di vista lo sviluppo di questa città, di questo territorio passerà per alcuni pilastri fondamentali e personalmente ritengo che uno di questi sarà probabilmente, anzi

quasi sicuramente l'Interporto, perché ci permetterà di collegare una città di 40.000 abitanti ed il suo territorio non solo in un ambito provinciale o regionale ma anche interregionale, nazionale ed anche a livello europeo. Queste opportunità non possiamo privarne il nostro territorio, la nostra comunità. Questo naturalmente ci pone, come ascoltavo altri interventi, con altrettanta responsabilità osservare quelli che sono gli impatti di un intervento come questo, di questi 100 ettari che vengono tolti ad un uso agricolo per essere dedicati ad uso intermodale, perché su questo poi anche oggi abbiamo avuto ampia assicurazione ed i progetti che abbiamo visto e che vedremo in seguito comunque riconfermano la forte volontà all'intermodalità, quindi questo deve far togliere dai pensieri alcune frasi, alcune opinioni che io ho ascoltato sul futuro di quell'Interporto. Non solo i progetti dicono questo ma anche la nostra disciplina urbanistica puntualizza ed obbliga questo, e su questo dovremmo essere rassicurati e sicuri che comunque le decisioni e le scelte verranno e sono fatte qui in questa sala. Per quello che riguarda comunque la questione dell'impatto, delle attenzioni debbono essere poste all'aspetto ambientale, lo ricordava benissimo prima il Consigliere Melappioni. Ora su questo mi permetto ricordare, a me stesso in primis, che questo progetto è stato sottoposto alla valutazione di impatto ambientale ministeriale, quindi Regione più Ministero, perché quel progetto ha avuto il via solo dopo questo avallo. Sempre per correttezza ricordo che quest'Amministrazione aveva chiesto la VAS, Valutazione Ambientale Strategica, perché avremmo avuto piacere di vedere l'effetto di Interporto sull'ambiente non da solo ma nel contesto dello spazio in cui coabita, pensate alla Zipa, alla zona industriale di Monsano. Questo non è un obbligo di legge ma Interporto ci si è spinto a livello chiamiamolo personale, con i propri consulenti di bonifica. Ma per altrettanta onestà intellettuale ricordo che attraversando la strada c'è una piccola piattaforma logistica dove alcune decine di camion, di tir tutti i giorni intasano la 76 a cui non è stata chiesta neanche la via. Su questo dovremmo ricordarci a noi stessi che forse omogeneizzare una normativa che a livelli sia di scala di progetto che di competenze territoriali ha bisogno di essere omogeneizzata. Ma aldilà di questi ricordi a me stesso in primis, l'attenzione che diceva il Consigliere Melappioni di monitorare prima, durante e dopo l'implementazione di questo progetto e di questa realtà è un qualcosa che il Consiglio Comunale ha già messo nelle sue azioni di governo, ad esempio Interporto ha già accettato di inserire una centralina all'interno delle altre quattro che comunque operano sul territorio del Comune di Jesi, ha fatto uno studio sull'impermeabilizzazione dell'area e non a caso che il canale scolmatore è già pronto prima che siano comunque operativi i 100.000 metri quadri, guardate quando piove cosa succede nella zona dell'Interporto e nella zona davanti che è quella industriale di Monsano. Dico questo anche perché poi gli studi antropici vanno fatti, qui mi permetto correggere Augusto, la zona Erca, cioè la zona ad elevato rischio di crisi ambientale non si limita alla fascia costiera ma ha questo inserto all'interno che arriva fino alla nostra zona industriale. Quella valutazione di impatto ambientale ministeriale ha tenuto conto anche del fatto che è in una zona speciale perché è una zona fortemente antropizzata tant'è che è un'Erca. L'aver avuto l'avallo di questi organi mi induce a dire che comunque le attenzioni che non bastano mai, che devono essere sempre più attente, comunque sono state seguite almeno e non altro per la parte normativa ed anche quella di disponibilità, ricordo la questione della centralina. Velocemente due aspetti. Manca un piano industriale. Effettivamente in questo momento iniziamo un percorso che dal mio punto di vista ha due aspetti fondamentali che rispetto a qualche anno fa, quando si parlava del nuovo disegno della città, si faceva fatica a cogliere, uno, l'accelerazione oggettiva che è stata data ad un progetto di sistema dalla delibera Cipe che stamattina Roberto Pesaresi ricordava, 200 milioni di finanziamento, 204 Cipe e 6 Regione Marche, per quello che sembrerà ai più il famoso laccio di Falconara, il by-pass intorno alla raffineria, ma Interporto, il sistema logistico della piattaforma porta in dote i famosi 20, 22 ettari di scalo merci che sono condicio sine qua non alla famosa tradotta che ad oggi può permettere l'intermodalità in questa fase, altrimenti il treno prende, va in tradotta a Falconara e poi si immette sulla linea. Ma c'è un'altra cosa che Roberto oggi non ha evidenziato ma leggendo gli studi trasportistici, ricordo le battute sui trasportistici fatte qualche seduta fa in Consiglio Comunale evidenziano, lo sai che io scherzo su questo Mario, il fatto della risagomatura della galleria di Cattolica, che era l'altro tappo forte allo sviluppo del nostro Interporto

e della dorsale adriatica dal punto di vista della rete ferroviaria, ricamatura che permette al tir, al container di salire sopra il treno e quindi andare verso il nord Italia ed Europa. A questo si aggiunge anche l'accelerazione della Regione Marche. Ricordava il presidente Pesaresi che nel giro di due mesi ci sono state due sedute di Consiglio che hanno iniziato a dare un cronoprogramma a questo impegno di quando diventa operativa la seconda fase delle operazioni Interporto Marche. Ricordava il presidente che lui potrebbe anche dire come Consiglio d'Amministrazione "il primo mandato io l'ho eseguito, sistemare tutte le pendenze Cemin", passate il termine perché qui condiviso il Consigliere Massaccesi quando dice iniziamo a parlarci con i nomi e con i cognomi, ed al tempo stesso di realizzare i famosi 5.000 metri quadri con i piazzali, cosa fatta, la CAM qui ce l'ha detto, e sono partiti. Oggi sarà un segno, ma io penso che i grandi progetti hanno bisogno anche di segni, chi passa sulla superstrada vede i loro camion parcheggiati lì e comincia a vedere l'operatività che non è quella che vorremmo, è una parte di quella che vorremmo, perché al gomma-gomma vorremmo un'intermodalità piena. Ma penso che questo ci faccia star sereni quando si fanno binari attaccati ai capannoni, beh penso che sia sperpero di denaro pubblico se in quei capannoni non viene fatta intermodalità. Su questo dovremmo esserne tranquilli. Sul discorso della funzionalità, condivido col Consigliere Massaccesi la sua attenzione a dirci i nomi e cognomi, l'Interporto diventa operativo perché con la variante che quest'Amministrazione ha concesso sia dalla Provincia e che poi dalla Regione confermata, di quella strada che l'altra sera, e qui ringrazio i presidenti della commissione che ci hanno dato l'opportunità di andar giù a rivedere, per me non era la prima volta ma per qualcun altro sì, come in maniera intelligente in questo frangente di coordinamento di più enti si sia provato a risolvere, c'è l'Ing. Callari che penso mi può confermare quanto dirò, il discorso dell'entrata ed uscita, anzi in questo caso l'uscita attraverso quella strada di cava ed oggi l'Interporto è operativo perché ha un'entrata sulla 76 ed un'uscita a ridosso dell'imbocco della superstrada. Poi c'è il discorso del raccordo dell'ANAS, l'innalzamento, e tutto quello che non è fantapolitica o fantascienza, fa parte del progetto del raccordo dell'ANAS che abbiamo ascoltato, è "sdoganato" perché ci ha messo una bella mano la finanza regionale, ce lo ricordava l'assessore Pistelli. Concludo comunque anche dicendo che condivido le attenzioni a questo progetto da parte del Consiglio Comunale, forse di queste attenzioni che tutti insieme ricordiamo se ne dovrebbero ricordare di più la Regione perché il passaggio dell'assessore Virili mi trova d'accordo, quando forse anche noi prima saremmo potuti essere stati messi a conoscenza, quindi naturalmente a caduta anche il Consiglio, di questi passaggi che secondo me virtuosamente la Regione Marche stava predisponendo, insieme, anche qui altro passaggio strategico, alla Regione Umbria, perché non dimentichiamoci che cominciamo ad essere due regioni che guardano a questo scalo. Sul discorso della componente finanziaria quale strumento per la realizzazione penso che se non altro gli incontri fatti fino ad oggi ci permettono di poterne sapere di più, di aver compreso le modalità operative, se non proprio il piano industriale, di Interporto Marche SPA ed al tempo stesso l'attenzione che comunque presteremo a questo aspetto ed a tutti i suoi passaggi pubblici, di evidenza pubblica, penso dovrebbero metterci tranquilli sul percorso, rimarcando un fatto, questo lo dico per primo a me stesso rivendicando una sorta di jesinità, che in fin dei conti questa opera di valenza regionale nasce perché un'Amministrazione Comunale responsabilmente si è privata di 100 ettari e questo lo dobbiamo sempre ricordare a chi magari è disattento o vede questo progetto in un territorio più ampio e più largo.

SINDACO - BELCECCHI FABIANO: Vista l'ora anche molto rapidamente, perché non voglio riprendere molte questioni e considerazioni che sono state fatte da alcuni interventi che ho condiviso ed anche da ultimo dall'assessore che è rientrato nel merito di alcuni punti che in qualche modo mi ero segnato anche io. Intanto credo che questa iniziativa di questo Consiglio Comunale che ha messo insieme la Regione, la Provincia, l'Interporto, la società Interporto ed il percorso che abbiamo fatto in queste settimane, anche di verifica e di approfondimento di determinate situazioni specifiche come quelle di questo progetto che non modifica l'obiettivo finale, modifica o comunque introduce una modalità di realizzazione dello stesso progetto di Interporto, questa iniziativa per



molti aspetti ha messo in evidenza due questioni, una che molto probabilmente, e qui lo dico perché ho avuto modo anche nell'incontro in Regione che è stato fatto di comunicarlo, di dirlo ed alla Regione ed allo stesso presidente dell'Interporto, che probabilmente è stato sottovalutato il fatto, il ruolo, la funzione che in questa fase su questo progetto ha il Comune di Jesi. In qualche misura io credo che sia stata sottovalutata, perché è funzionale a questo la richiesta che avanzammo a suo tempo di poter avere un rappresentante del Comune di Jesi all'interno del Consiglio d'Amministrazione, che non è finalizzata ad occupare un posto o ad avere una poltrona da offrire a qualcuno, ma sostanzialmente per evitare che ci si trovi di fronte a situazioni come quelle che abbiamo vissuto, per un ente come il nostro che in alcune situazioni, in alcuni momenti è stato, lo è ancora ed io credo che lo potrà essere o lo dovrà essere anche successivamente determinante per quelli che sono gli sviluppi e le prospettive dello stesso Interporto. Probabilmente ritengo quindi che se questa discussione l'avessimo fatta un mese fa forse molte delle questioni, delle apprensioni in qualche misura che sono legittimamente emerse, venute a conoscenza di quelli che erano i progetti presentati, non si sarebbero realizzate. Se io oggi, tanto per sgombrare il campo, se fosse stata oggi l'assemblea dei soci che avesse deciso probabilmente non mi sarei neanche astenuto. Allora credo che in questo senso penso sia necessario recuperare, mi auguro che anche sulla scorta di questa esperienza i prossimi momenti di approfondimento di questo percorso e di questo progetto che oggi si avviano, oggi, dal 2 aprile in qualche modo avendo avuto il mandato da parte dell'assemblea dei soci la società Interporto avvierà questo processo di analisi concreta, verifica, approfondimento sulla fattibilità di questo progetto, e della costituzione del fondo e della costituzione della società di gestione del risparmio e conseguentemente verificare se questi due strumenti sono in grado di garantire non solo la finanziabilità e la realizzazione, il completamento della struttura Interporto, ma anche di garantire quelle condizioni che noi abbiamo posto, noi ed i soggetti pubblici che abbiamo posto, quindi di mantenere in mano pubblica la maggioranza ed il governo di questa realizzazione, quindi di uno stretto collegamento anche attraverso i contenuti del contratto che verrà fatto tra il fondo e la SGR, quindi garantire questa capacità ed opportunità di governo dell'azione, nell'azione di realizzazione. Questo sarà il percorso che dovrà essere fatto e che ci dovrà portare poi alla conclusione, dovrà portare la società Interporto alla sua scelta definitiva e conclusiva. Però io penso che un'altra questione sia in qualche modo emersa, cioè penso che ha ragione in qualche modo il Consigliere Sardella, quando diceva "beh evidentemente non siamo più tutti così d'accordo rispetto alla realizzazione di questa infrastruttura", questo è curioso perché oggi trovarsi in una posizione in particolare da Forza Italia ma anche Alleanza Nazionale che esprimono una posizione che nelle argomentazioni, a prescindere dalle enunciazioni di principio, ma nelle argomentazioni io ho la sensazione che in realtà ci sia una contrapposizione legata al fatto che questa opera si possa o abbia una prospettiva di potersi realizzare con le finalità e gli obiettivi che questa opera ha sempre avuto, e non invece diventare qualcos'altro. Questo lo dico non tanto per spirito di polemica quanto perché l'accostare la realizzazione dell'Interporto attraverso il progetto e l'utilizzo dello strumento Quadrilatero questo significa pensare a qualcos'altro e non ad un Interporto, perché Quadrilatero si muove in questa logica, si muove nella logica di avere delle aree leader in cui realizzare cattura di valore, a prescindere da qualunque tipo di programmazione o di progettazione per quello che riguarda interventi che possono essere... la nostra posizione contraria al Quadrilatero non era contraria perché non volevamo la realizzazione delle strade, ma perché per realizzare quelle squadre veniva imposto ai territori la realizzazione di strutture o infrastrutture che nulla avevano a che vedere con le esigenze di sviluppo, di progresso di quel territorio. Nell'area già individuata da Quadrilatero nella parte di sviluppo di Interporto, Quadrilatero non è che era intenzionata a farci realtà produttive legate all'intermodalità, lì si parlava di centri commerciali, fiere, alberghi e quant'altro poteva portare maggior valore possibile per poter destinare la realizzazione delle infrastrutture viarie. Ora quindi dico che questo tipo di percorso andava nella direzione opposta, per com'è concepito, costituito e funzionante il progetto Quadrilatero. Nel momento in cui noi diciamo la validità e la strategicità di questo territorio di una infrastruttura come l'Interporto, io penso che noi non possiamo dimenticare che una struttura come

un Interporto per garantire questo ruolo di volano per lo sviluppo, la crescita dell'economia di un territorio, ha necessità non solo di finanziamenti per costruire i capannoni, ma ha bisogno di una serie di infrastrutture esterne ed interne senza le quali determinate operazioni sono impensabili. Sullo scalo merci e sul ruolo della ferrovia ha già detto l'assessore, non lo ridico, ma anche sulla questione della superstrada io credo, e guardate che credo che debba essere perlomeno valorizzato il fatto che a questa conclusione ci si è arrivati anche con un percorso di confronto tra l'Amministrazione Comunale, quindi il Comune di Jesi e la stessa società Interporto perché certamente probabilmente si sarebbe speso meno ad ampliare l'attuale strada di quel tanto che era necessario bastava per garantire un agevole disbrigo del passaggio dei mezzi senza pensare o dover inventarsi uno svincolo della superstrada. Sicuramente si sarebbero spesi meno soldi e forse si sarebbe recuperato tempo. Questa è una scelta però che in qualche modo anche noi abbiamo chiesto ed è legata al fatto che non vogliamo che i camion viaggino sulla statale. Se questa preoccupazione ci fosse stata da parte di qualcun altro forse oggi avremo meno problemi, perché è vero che l'inquinamento maggiore è legato ai mezzi pesanti che viaggiano a gasolio, ma se il centro di scambio gomma-gomma che sta dall'altra parte della statale si fosse posti per quella realizzazione questo tipo di problema, forse avremo oggi meno problemi di inquinamento, cosa che però lì non si è verificata. Di questo io credo che debbano essere sicuramente coinvolti il Comune di Monsano e la Provincia perché su queste operazioni ci sono delle responsabilità in termini anche di atti amministrativi. Quella questione dello svincolo della superstrada è legato al fatto che l'ingresso e l'uscita all'Interporto avviene solo ed esclusivamente dalla superstrada. Questo per noi è stato un elemento fondamentale, non oggi, ma pensando a quando l'Interporto entrerà a regime con le decine e decine di mezzi che percorreranno, anzi noi abbiamo in sede di approvazione, in sede di discussione del piano regolatore, adesso questo Consiglio Comunale è molto nuovo rispetto al precedente, quasi tutto nuovo, però noi abbiamo posto nei punti di discussione del piano regolatore il fatto che è oramai tempo di porre la questione della superstrada vera e propria, della sostenibilità e dell'adeguatezza di un'infrastruttura come la superstrada 76 e ci dispiace molto che il progetto Quadrilatero intervenga dappertutto meno che su questo punto che rischia di diventare tra l'altro una strozzatura pesante tra il Tirreno ed il porto di Ancona, perché io credo che sia molto complicato pensare ad un ampliamento, certamente ad una facilitazione dalle gallerie da Serra San Quirico a Roma è certamente una cosa che va adeguata, è fondamentale, importante, ma attenzione perché una volta aperto quello, mantenendo nella parte nostra, di nostra competenza fino ad arrivare in porto la situazione attuale io credo che si verificherà un effetto imbuto che in parte vanifica quelli che possono essere i benefici soprattutto in termini commerciali dell'intervento fatto a monte. Chiudo su questa puntualizzazione, io ritengo, questo lo dico anche perché ognuno di noi qui non solo rappresenta parti politiche ma credo che anche la responsabilità degli atti che compie, io credo che sia assolutamente necessario che in questo ragionamento noi teniamo distinte le questioni che riguardano la variante al piano regolatore ed il progetto che oggi abbiamo anche discusso. Le dobbiamo tener distinte per due ragioni, uno perché l'atto che arriverà il 18 in Consiglio Comunale è l'approvazione definitiva di una variante che arriva dopo altri due passaggi precedentemente fatti, ed io penso che sia molto complicato anche in termini amministrativi pensare ad una non approvazione della variante legata al progetto che è stato presentato per la realizzazione delle infrastrutture, ma la seconda motivazione è perché non mettere in discussione la variante non significa mettere in discussione uno spazio in più di agibilità per l'Interporto, significa mettere in discussione l'Interporto, perché penso che siamo tutti consapevoli del fatto oramai che i 100.000 metri quadrati sono funzionali a rendere competitivo ed appetibile questa infrastruttura al mercato, quindi i soggetti che in questa struttura si dovranno posizionare per operare. E' evidente quindi che le due questioni io ritengo debbano essere affrontate separatamente, ciò non significa o non potrà significare che in sede di approvazione, quindi nel prossimo Consiglio Comunale, il Consiglio Comunale stesso possa accompagnare, così come abbiamo anche fatto in sede di adozione della variante, accompagnare l'approvazione della variante con una risoluzione che politicamente sostanzialmente ponga e metta in evidenza le questioni per noi importanti nella fase di realizzazione

del progetto che è stato discusso e presentato. Primo, lo ripeto, il fatto che ci sia il mantenimento della missione fondamentale dell'Interporto spinto sulla intermodalità e logistica; secondo, che la proprietà rimanga, attraverso anche il meccanismo del fondo qualora fosse questa soluzione, in mano in maggioranza pubblica; terzo, che conseguentemente a questo siano chiari i presupposti in base a cui la maggioranza pubblica del fondo può garantire un governo pubblico della società che dovrà gestire la realizzazione, l'infrastrutturazione dell'Interporto. Aggiungo un quarto elemento, io penso che sia oramai arrivato anche il momento di porre fine a tutta la situazione ancora in piedi relativamente agli espropri e che la futura situazione che avrà percorso analogo al precedente in termini di necessità di esproprio di aree avvenga con meccanismi e nel rigoroso rispetto di quelle che sono le norme e le leggi nazionali su questo tema. Il che significa chiudere e non ripercorrere strade vecchie che ancora oggi a distanza di decine di anni non trovano una loro adeguata e dignitosa conclusione.

PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO: E' conclusa la discussione informativa-formativa. E' venuta al tavolo della presidenza una mozione presentata dal Consigliere Massaccesi. Devo fare l'appello per verificare se c'è il numero legale tenuto conto che il Consigliere Massaccesi potrebbe chiedere la discussione e la votazione di questo documento.

Alle ore 14,00 viene fatto l'appello

Sono presenti in aula n.19 componenti e Kibuuka Nansubuga Molly

PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO: Essendo presenti 19 componenti del Consiglio Comunale, dichiaro valida la seduta. Consigliere Massaccesi, io ho fatto consegnare la mozione a tutti quindi la potrei dare anche per illustrata a meno che lei non voglia illustrarla a voce.

MASSACCESI DANIELE – ALLEANZA NAZIONALE: Per chiederne ovviamente poi la votazione. La do per letta, non voglio tediare ulteriormente il Consiglio Comunale con una lettura, con un'esposizione, mi limito solo a dire, in qualche modo utilizzo il tempo a disposizione, innanzitutto non c'è una presa di posizione contro l'Interporto, qualcuno cerca, facendo seguito ad una scuola antica, nobile, a vecchie lezioni, stravolgere la verità. Noi oggi parlavamo di un altro aspetto dell'Interporto ed io credo ho fondato l'intervento su quello, la risoluzione punta su quello, a salvaguardare l'aspetto imprenditoriale ed industriale di Interporto, null'altro. Sono contento che il Consigliere Sardella ha detto molto contento, spero, qui ovviamente è una battuta, la telefonata di Pesaresi, se non sbaglio era campagna elettorale insieme, facevano parte dello stesso movimento, più o meno movimento democratico, a convincerlo, perché come si fa ad essere convinti dopo un'illustrazione in cui a) non ci vengono dati i documenti, b) non ci sono approfondimenti particolari, c) non c'è un piano industriale perché è stato confermato che non c'è piano industriale alla base. Allora molto bravo il Consigliere Sardella ad aver capito molto più di me, ne sono assolutamente contento. Mi aspettavo, dopo l'intervento, non che dovesse valere nulla perché non vale nulla, ma dopo alcune considerazioni non mie, prese ovviamente da qualcuno che ne sa più di me sul fondo immobiliare, almeno che a qualcuno sorgesse un dubbio oppure la necessità, lo stimolo personale, non volevo dire culturale, lo stimolo personale di andare a verificare e chiedere magari l'approfondimento. Vi è bastata la lezioncina del consulente, mi va benissimo, voi vi assumete la responsabilità di accettare un piano del genere, a me va bene, non mi creo molti problemi. Devo notare che a tutti bastano poche pagine senza degli approfondimenti veri, evidentemente è tutto molto soddisfacente. Due osservazioni di metodo, me lo permetto da solo, uno per quanto riguarda anche la risposta al Consigliere Binci, qui non voglio interpretare nessuno ma con un pizzico di rispetto istituzionale in più richiamo, perché c'è il regolamento, l'art. 9 se non sbaglio, c'è un ufficio di presidenza che nell'occasione non è stato sentito, allora tutte le convocazioni non è roba, ed uso un termine bruttissimo, roba vostra, c'è anche l'opposizione che in

qualche caso deve essere sentita, so che dà molto fastidio però non è roba vostra l'Amministrazione Pubblica, ci siamo anche noi, scusate se ogni tanto facciamo capolino e magari mettiamo un piccolo segnale. In questo caso mancanza di riguardo anche del vicepresidente del Consiglio Comunale. Mi meraviglio che il Consigliere Binci si senta toccato quando non riconosca invece di aver mancato nei confronti del vicepresidente del Consiglio Comunale che non è stato sentito, art. 9 del regolamento comunale. Un'altra mancanza di riguardo, il Sindaco ci ha già convocato per il 18 aprile del Consiglio Comunale, noi non sappiamo niente, c'è già la convocazione pronta. Io non replico personalmente, dico che il 18 aprile, senza che nessuno lo sappia, dell'opposizione ovviamente, c'è già Consiglio Comunale. Non sono arrivate le convocazioni e già fatto tutto, benissimo anche questo. Sono piccole mancanze, grandi mancanze di riguardo e di bon ton istituzionale a cui io credo bisogna considerare. Sì c'è maggioranza ed opposizione, per carità, ma c'è un rispetto anche dei ruoli anche nelle piccole cose, perché se no si travalica tutto. Un'altra osservazione, quando Lillini ad esempio giustamente parlava di aumento dei costi, ecco perché su certe operazioni a me piacerebbe vederci chiaro e non limitarmi ad una telefonata, ovviamente la uso come battuta, perché questa cosa va approfondita perché in questa operazione finanziaria che non è chiarissima ci sono coinvolti soldi pubblici, soldi in fondo che sono nostri, usando un'espressione demagogica, e su questo bisognerebbe essere assolutamente certi di quello che si fa. Quando sugli strumenti non ci viene data sufficiente chiarezza, almeno per un necessario approfondimento, il Consiglio Comunale si dovrebbe imporre e chiedere quegli approfondimenti e poi può essere la forma migliore e potrei anche votarla, prima però dovrei saperlo perché i consulenti la società me li devono sottoporre, chiedo scusa non perché me li debba andare a guardare su internet come peraltro fase ricorrente in questo Consiglio Comunale viene usata almeno nei confronti dell'opposizione, noi ce li andiamo a guardare su internet ma non dovrebbe essere esattamente così. Io ovviamente la mozione chiedo che venga messa in discussione e votazione, non c'è una parola contro l'iniziativa Interporto, c'è solo la volontà di un approfondimento e di una necessaria vigilanza a cui tutto il Consiglio Comunale dovrebbe essere chiamato e dovrebbe essere veramente sensibilizzato a questo proposito.

SANTONI MARTA – PARTITO DEMOCRATICO-L'ULIVO: A nome della maggioranza, anche forse in vista di questo obiettivo che si è prefissato il Consigliere Massaccesi, di un ulteriore approfondimento e discussione sulla questione, noi riteniamo che anche perché oggi sono stati acquisiti ulteriori elementi, sono venute altre persone a parlare, a discutere e ad illustrare tutta la questione della società Interporto e tutte le prospettive ad essa collegate, riteniamo come maggioranza e chiediamo come maggioranza al Consigliere Massaccesi di ritirare la mozione e riteniamo che nel prossimo Consiglio Comunale, nella seduta del 18 aprile, dove tra l'altro verrà anche discussa la variante urbanistica, sia necessario comunque auspicabile che si arrivi ad una risoluzione congiunta di maggioranza e minoranza su tutta la questione, valutandone gli aspetti, eccetera, anche le prospettive future, soprattutto per tracciare e per individuare delle linee guida ed indirizzo che in qualche modo traccino il percorso e lo sviluppo di questa società Interporto e di tutta la questione collegata. Ritengo che una risoluzione condivisa nel prossimo Consiglio Comunale sia anche un segno di responsabilità politica di noi Consiglieri, Assessori, amministratori, eccetera, responsabilità politica ed un segno forte anche nei confronti di tutto il territorio, perché è stata penso da tutti ormai valutata e riconosciuta l'importanza strategica dell'Interporto Marche.

SARDELLA MARIO – MOVIMENTO DEI REPUBBLICANI EUROPEI: Più che altro è una valutazione per lei questo momento, a parte che volevo rassicurare il Consigliere Massaccesi che non ho ricevuto telefonate né ho partecipato a cene, che è tutta farina del sacco mio, modesta probabilmente, ma tutta farina del sacco mio. Volevo dire che questa non è stata un'illustrazione di una mozione, è stata una replica alle valutazioni che sono state fatte in precedenza. Mi sta benissimo perché non mi formalizzo su certe cose, però è bene che questo ce lo chiariamo. Io non

voterò questa mozione, a meno che il Consigliere Massaccesi non decida ovviamente di ritirarla, perché ritengo che aldilà delle frasi ci sia e sia emersa chiaramente in questa circostanza una valutazione complessiva che non credo collimi con la mia, per cui non credo sia possibile votare questa mozione.

**PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO:** Il Consigliere Massaccesi per esprimersi sulla richiesta di rinvio fatta dal Consigliere Santoni per i gruppi di maggioranza.

**MASSACCESI DANIELE – ALLEANZA NAZIONALE:** Non so perché il senso di responsabilità viene chiesto sempre all'opposizione, analogo senso di responsabilità non c'è dalla parte dell'opposizione, non l'ho vista mai. L'altra volta già l'ho manifestata ritirando una risoluzione che ha portato a questo mezzo approfondimento. Abbiamo illustrato i risultati e gli obiettivi ma non abbiamo illustrato adeguatamente il mezzo e sul mezzo era prevista la discussione oggi. Questi approfondimenti non ci sono stati. In mancanza degli approfondimenti, non so che tipo di approfondimento e di risoluzione debba esserci da qui a quando è stato già fissato il Consiglio Comunale, non so per che cosa dobbiamo dimostrare se non un cercare di tenere la barra dritta verso operazioni che non possono essere di speculazioni immobiliari. Quindi, visto che questo dovrebbe essere l'obiettivo di tutti, abbiamo riconfermato l'obiettivo industriale ed imprenditoriale dell'Interporto Marche, credo di essere abbastanza responsabile, quello è il nostro obiettivo, dimostrategli voi la vostra responsabilità, siamo pronti ben volentieri ad accettare la vostra responsabilità. Siamo sicuri che non sarà una presa di posizione contro la risoluzione di Alleanza Nazionale.

**PRESIDENTE DEL C.C. – CINGOLANI PAOLO:** Il Consigliere Massaccesi non ritira la mozione quindi la devo porre in votazione. Non essendoci interventi né dichiarazioni di voto, pongo in votazione la mozione di Alleanza Nazionale.

**VOTAZIONE MOZIONE MASSACCESI A.N.:**

PRESENTI	N.19	
VOTANTI	N.19	
ASTENUTI	N.00	
FAVOREVOLI	N.05	(Agnetti, Montali e Pennoni per F.I.-Massaccesi e Santinelli per A.N.)
CONTRARI	N.14	(Belcecchi - Cingolani, Bezzeccheri, Binci, Cardelli, Negozi, Santarelli, Santoni e Tittarelli per P.D.-L'Ulivo - Lillini per S.D. - Alberici e Fancello per C.I. - Rossetti per M.D. Jesi è Jesi - Sardella per M.R.E.)

**La mozione viene respinta.**