

Repubblica di Croazia.

Tribunale Commerciale di Rijeka

Zadraska Ulica, 1

51000 Rijeka

Il Curatore Fallimentare, Signora Vesna Stancic

Oggetto: Procedura fallimentare della Società di Capitale Mikalvija Logistic Centar.

Signora Vesna

Stancic, con riferimento alla

Procedura fallimentare aperta il 18.06.2014

Numero di protocollo del Tribunale Commerciale di Rijeka: St-1048/13-15

Debitore: Società di Capitale Mikalvija Logistic Centar.

Alla Cortese attenzione della Signora Vesna Stancic.

Lo scrivente Dott. Andres Buehler con la presente si rivolge alla Sua persona nel suo ruolo di Curatore fallimentare, con l'intento di volerle illustrare gli Intenti, miei e del mio Gruppo di Lavoro **tecnico**, costituitosi con lo scopo di predisporre un Progetto di sviluppo Logistico nel Territorio di Rijeka (**Porto ed Interporto**), considerando che lo stesso per la sua posizione geografica, si rende particolarmente idoneo per realizzare un Infrastruttura capace di generare importanti e permanenti movimentazioni di merci e di persone, in entrata ed in uscita dall'Europa, attraverso quest'Area.

Considerando che,

primo, il Comune di Matulji il 10 ottobre 2002, in Relazione all'idea ed alla possibilità di costruire un Terminal Intermodale allo Svincolo di Rupa, si è espresso favorevolmente decidendo di chiedere un adeguata superficie di terreno da far assegnare in Proprietà al Comune di Matulji, e che la stessa **rimanga di Proprietà dell'Ente pubblico e che la stessa possa considerarsi come un conferimento** in una costituenda Società di Capitale. Il tutto come da Atti:

Classe: 022-05 / 02-01 / 26

Reg. N: 2156-04 / 02-03

Matulji. Protocollo N: 23 Ottobre 2002;

secondo, il Ministero dello Sviluppo Regionale delle Foreste e della Gestione delle Acque dello Stato della Croazia, su richiesta del Comune di Matulji, che ha richiesto l'assegnazione di un terreno di Proprietà della Repubblica di Croazia con il fine di costruire un Area Imprenditoriale ZONE RZ-12 (Miklavija) secondo la Legge sulle Foreste agli Articoli 51 e 51a (Gazzetta ufficiale n. 140/05, 82/06, 129/08, 80/10 e 124/10), secondo la Legge sulle Foreste per Autorizzare una decisione sull'assegnazione di terreni di Proprietà della Repubblica di Croazia (Gazzetta ufficiale 63/06 e 66/07), in conformità con l'Articolo 96 della Legge sulla Procedura

Amministrativa Generale che prevede le modalità di assegnazione (Gazzetta ufficiale "n. 49/09), si è espresso a favore del Comune di Matulji per la costruzione di una Zona Imprenditoriale - LAVORO ZONA RZ-12 (Miklavija) nel Comune di Matulji. Il tutto come da Atti:

CLASSE: UP / I-946-02 / 11-01 / 12

Reg. N: 538-07-1 / 0155-11-4

Zagabria. Protocollo N: 11 Marzo 2011

terzo, il Sindaco di Rijeka Mr Vojko Obersnel, il giorno 18.02.2011 inviò al Governo della Repubblica di Croazia, alla persona del Vice Primo Ministro, il Sig. Domagoj Ivan Milosevic, una missiva con in oggetto Centro logistico del trasporto e zona imprenditoriale Miklavija nel Comune di Matulji, nella quale il Primo cittadino di Rijeka invitava le istituzioni locali e centrali ad interagire, sottolineando tre principali punti:

A). Il Progetto del Centro Logistico dei Trasporti e della Zona Imprenditoriale Miklavja nel Comune di Matulji - Progetto Miklavija - sia di grande importanza per lo sviluppo dell'Area di Rijeka. Che lo stesso dovrebbe prevedere la costruzione di un Terminal di Trasporto e Logistica con tutte le necessarie Infrastrutture, ed è complementare al Progetto Rijeka Gateway, in particolare nella parte di ammodernamento del Porto di Rijeka con la previsione di un Terminal per container a Brajdica, la costruzione di un nuovo percorso stradale Terminal – Porto (Strade SS D-404 e SS D- 403). Un insieme che contribuisce a migliorare il traffico delle merci e delle persone attraverso Il Porto di Rijeka.

B). Il Comune di Matulji oltre ad avere i Terreni che gli sono stati intestati con il consenso del Ministero dello Sviluppo Regionale delle Foreste e della Gestione delle Acque, detiene il 30% delle quote societarie.

C). Si sottolinea la possibilità di utilizzare i Fondi europei attraverso il Programma di pre adesione (IPA) al fine di utilizzare le opportunità già disponibili dell'Unione Europea, per far decollare il Progetto Miklavija. Il tutto come da Atti:

CLASSE 023-01 / 11031 URBOR 217001 15-00-11243 2011.

PREMESSO TUTTO CIO'

ed osservando le condizioni attuali, riteniamo che sia utile evitare di disperdere tutto il lavoro e l'impegno profuso negli anni passati, e di poter partire proprio dai valori e dagli aspetti migliori sviluppati fino ad oggi.

Il nostro scopo vuole essere quello di creare un Progetto Logistico – Turistico (**Inter Pass commerciale e turistico**) a Rijeka – Croazia, prevedendo dinamiche e prospettive d'uso degli spazi che si vorrebbero utilizzare e che superano ed ampliano le capacità di sviluppo ipotizzate negli anni in cui il Progetto Miklavija è stato pensato.

Il nuovo Modello di Progetto potrà generare un nuovo assetto strutturale economico e sociale principalmente rivolto allo Stato della Croazia ed in modo più vasto ad un Mercato quale quello del centro ed est Europa

Al fine di poter attuare il tutto è fondamentale agire con la partecipazione diretta ed in sinergia del Tribunale Commerciale di Rijeka, del Comune di Rijeka e del Comune di Matulji, e la Regione Litoraneo Montana. Il ruolo di ognuno è indispensabile al fine di comprendere se **ESISTANO LE CONDIZIONI** politico-amministrativo e finanziarie, per raggiungere **un voluto e comune intento**, un'unione senza la quale sarebbe difficile raggiungere il risultato sperato e voluto di vedere realizzato il Progetto Logistico – Turistico.

Questi sono i cinque principali aspetti dei quali abbiamo la necessità di avere un riscontro unitario:

1. le condizioni con le quali sia possibile rilevare la Company Miklavija essendo la stessa già assegnataria del Terreno ritenuto idoneo a sviluppare l'Infrastruttura con le Autorizzazioni Amministrative ed Urbanistiche indispensabili per la realizzazione delle Infrastrutture necessarie a movimentare le merci;
2. il ruolo del Comune di Rijeka che deve predisporre per promuovere ed Autorizzare le opere urbanistiche necessarie a sviluppare nel Porto gli spazi e le Infrastrutture indispensabili al fine di poter consentire l'arrivo e la gestione delle Navi cargo con le merci e le Navi da crociera con i flussi turistici. Nell'Aeroporto di Rijeka/KRK – Isola di Veglia al fine di poter adeguare l'intera Aerostazione agli standard di maggiore livello tecnico e funzionale, tali da renderlo adeguato a ricevere Voli Intercontinentali;
3. il ruolo del Comune di Matulji che deve predisporre per promuovere ed Autorizzare le opere urbanistiche (Porto ed Interporto) necessarie a sviluppare le Infrastrutture Logistiche e le opere di viabilità complementari;
4. il ruolo del Soggetto privato (NewCo EuroMar con compagine societaria a maggioranza pubblica) la NewCo che verrebbe costituita per rilevare la Company Miklavija, nel suo ruolo di Soggetto Promotore, Coordinatore e Gestore dell'intero Progetto Logistico, disponendo delle professionalità, del know-how e delle risorse finanziarie indispensabili per poter gestire tutte le fasi di COORDINAMENTO per la progettazione e costruzione di tutti gli Impianti ed Infrastrutture;

NOTA BENE.

La EuroMar andrebbe a sviluppare il Progetto Logistico in Partnership con la Company della Katoen Natie (con sede amministrativa a Antwerpen, Belgio), una Multinazionale di primo livello in termini di Fatturato che sviluppa e fornisce soluzioni logistiche e ingegneristiche su misura, con servizi che spaziano dall'offerta di soluzioni di magazzinaggio alla progettazione, alla costruzione e gestione di piattaforme in loco e multi Cliente.

La Katoen Natie è in grado di avviare immediatamente la Logistica merci concentrando su Rijeka tutte le movimentazioni dirette al centro ed est Europa.

5. il ruolo degli Enti Pubblici, partendo dai Comuni di Rijeka e Matulji che per competenza e ruolo Istituzionale, possono predisporre a PRESENTARE una formale ed ufficiale Istanza agli Organi del Governo centrale della Croazia, al fine di poter ricevere i Finanziamenti UE disponibili. In questo specifico momento oltre ai comuni Fondi Strutturali UE sono immediatamente disponibili i Fondi del Recovery Plan, che sono affidati in immediata spesa corrente agli Stati UE, al fine di finanziare opere strategiche per il loro sviluppo economico e sociale.

NOTA BENE.

Questo Progetto ha tutti i Valori per poter essere definito e considerato come STRATEGICO e la sua proposizione deve partire dalle AMMINISTRAZIONI COMUNALI che maggiormente godrebbero dei benefici di questo Progetto, anche e soprattutto a livello occupazionale qualificato e stabile.

Il Progetto Logistico – Turistico (Inter Pass commerciale e turistico) a Rijeka – Croazia, come tutti i PROGETTI COMPLESSI hanno la necessità di essere affrontati e sviluppati con una comune condivisione ed unitaria azione amministrativa e finanziaria, pubblica e privata.

In quest'ottica andrà costituita una Struttura operativa concepita all'interno dell'EuroMar, a Capo di tutti i segmenti del Progetto e formata dalle migliori risorse umane che lo Stato della Croazia è in grado di poter disporre per l'edificazione del Progetto.

PROGETTO LOGISTICO - TURISTICO.

Presentazione.

MERCATO.

Il Mercato al quale il nostro Progetto vuole rispondere è quello:

- delle merci essendoci nell'Alto Adriatico l'esigenza di poter disporre di spazi adeguati per movimentare in arrivo ed in partenza, Transhipment che possano servire tutto il centro ed est Europa costituito approssimativamente da circa 120 Milioni di consumatori;
- delle persone intese come Turisti, essendoci dopo l'Italia un forte interesse per tutti i Paesi confinanti, da parte del più alto flusso turistico del mondo che è quello asiatico e nello specifico quello cinese, il quale per essere sviluppato esige strutture di riferimento ed adeguate per poter consentire collegamenti diretti con l'Asia, tali da poter agevolare e consentire l'arrivo di flussi turistici.

I Turisti asiatici che si muovono all'anno sono circa 110 Milioni di persone e fra tutte le destinazioni prediligono l'Europa, così come viene certificato dai Report turistici internazionali. Il nostro obiettivo vuole essere quello di movimentare in un'arco di tempo che vada da uno a cinque anni, da un minimo di 500.000 persone da un massimo di 2,0 milioni di persone.

CONCEPT.

Il Concept del Progetto prevede la partecipazione ed il collegamento di tre principali e diversificate Aree che nei loro distinti ruoli funzionali devono interagire e reciprocamente completarsi, garantendo la copertura nella loro unione ed insieme, di tutti quei servizi multisettoriali e multifunzionali propri di un Inter Pass. Principalmente sono:

- il Porto di Rijeka
- l'Aeroporto di Rijeka/KRK – ISOLA DI VEGLIA
- l'Area del retroporto da 160 Ettari

Il Progetto e la **NewCO EuroMar** come suo Soggetto Attuatore e Gestore del Progetto Inter Pass insieme allo Stato Croato, prevede un contestuale abbinamento dello sviluppo dell'Interporto:

- creando un collegamento diretto sia del Molo Zagreb attualmente con una lunghezza di 400 mt e estendibile fino a 680 mt o anche a 1200 mt (Porto di Rijeka),

ed

- il nuovo Interporto nella zona Miklavija, considerando che nel 2011 con il Decreto Ministeriale lo Stato Croato ha "regalato" al Comune di Matulji una Superficie di 160 Ettari di terreno con la specifica finalità per la creazione del Progetto Interporto nella zona Miklavija nel Comune di Matulji,

ed

- l'Aeroporto di Rijeka/KRK da convertire in Aeroporto Intercontinentale per essere destinato allo sviluppo degli scambi commerciali e turistici fra la Cina e UE, tramite un suo adeguamento ad Infrastruttura capace di supportare capacità finalizzate a stabilire catene logistiche (merci e persone) a livello Intercontinentale.

HUB.

Per HUB Inter Pass Commerciale e Turistico, si vuole intendere un Infrastruttura multidisciplinare e strutturata in tre diversi corpi di Fabbrica, ognuno dei quali con una sua specifica funzione, realizzati e costituiti da tre diverse Aree (Porto, Aeroporto e retroterra) progettate per essere capaci di unificare gli spostamenti e lo smistamento di merci e persone ed in grado di svolgere tre primari compiti:

1.) attività di logistica merci a servizio dello Stato della Croazia, dell'Europa Centrale e dell'Est con un potenziale bacino di utenza di circa 120 milioni di consumatori europei, mediante ed agevolati dalla disponibilità del Corridoio Paneuropeo V che è una delle 10 Vie di Comunicazione dell'Europa centro-orientale, ed attraversa le città di Venezia, Trieste, Lubiana, Maribor, Budapest, Užhorod, Leopoli, Kiev e si suddivide in tre rami:

Ramo A:

Bratislava, Žilina, Košice, Užhorod;

Ramo B:

Fiume, Zagabria, Maribor;

Ramo C:

Porto Tolero, Sarajevo, Osijek, Budapest.

2) attività di logistica turistica da concentrarsi nel Porto ed Aeroporto con la realizzazione di edifici di alto pregio e valore architettonico e tecnico, capaci di supportare l'arrivo e la gestione di navi da crociera da 100.000 Tonnellate di stazza con una capacità di trasporto media di 4.500 turisti e di Aeromobili capaci di coprire distanze intercontinentali con una capacità di trasporto media di 450 turisti. Con funzioni complementari queste Infrastrutture dovranno integrarsi con strutture multifunzionali quali centro direzionale, hospitality, shopping center, multimedia center, artigianato center, show center, servizi di collegamento e di promozione con il Territorio della Croazia e di tutto il suo sistema di trasporti e turistici.

In questo modo verrebbe attuato lo scopo e la funzione dell'HUB, assumendo una funzione di gestione, di coordinamento e di promozione con tutti gli operatori commerciali della Croazia, favorendo l'Economia dell'Industria turistica e dei trasporti dello Stato della Croazia, rendendola costantemente fruibile e distribuita in tutto l'arco dell'anno.

Un Infrastruttura così concepita ed in grado di offrire una Valenza al Territorio (e non solo di Rijeka), contestualmente estetica, ingegneristica, architettonica, funzionale ed economica in grado di porsi all'attenzione del Mercato a livello internazionale, per le sue intrinseche capacità e funzioni d'uso.

TURISMO.

Grandi Progetti di Costruzione nel settore Alberghiero e Sanitario.

In ambito turistico i settori di maggiore riferimento da sviluppare con Progetti di alto livello rivolti alle famiglie, agli anziani ed agli Affari in Europa, con lo scopo di garantire la residenzialità integrata allo sviluppo dell'educazione internazionale negli ambiti della lingua, dell'arte, dello sport, della musica e del cinema.

Ogni intervento edilizio potrà avere tre distinte direzioni.

La prima.

Progetti nei quali si voglia solo ed esclusivamente intervenire nei centri urbani esistenti per ricostruire, riqualificare la matrice urbana esistente con nuovi edifici complementari alle Aree urbane già esistenti, sia pubbliche che private (residenziale, terziario ed industriale).

Il tutto in un selezionato ed individuato numero di centri urbani costieri e continentali, da riconvertire e sviluppare con la formula dell'Albergo Diffuso. Il contesto abitativo - insediativo possono essere i centri storici e le periferie che con un disegno integrato possono assumere una nuova identità urbana e prestarsi ad un vivere di valore e di qualità con ruoli ricettivi alberghieri multifunzionali.

La seconda.

Costruire Hotel di lusso collegati ed inseriti in Parchi Tematici Integrati, sviluppando un sistema alberghiero che possa, a titolo esemplificativo, mettere insieme i musei, i teatri, i cinema con una funzione di integrazione e valorizzazione degli stessi Impianti, consociati a Parchi del Mediterraneo capaci di esaltare e di integrare una funzione culturale con una naturalistica e ricettiva alberghiero-sanitaria..

La terza.

Le Aree industriali degradate o comunque inutilizzate o dismesse da riqualificare e/o ricostruire da destinare a produzioni industriali innovative e prive di qualsiasi emissione inquinante, costruire centri commerciali duty free e Parchi industriali di E-commerce e Green economy transfrontalieri nelle aree industriali dismesse o sotto utilizzate.

Le stesse e prevalentemente nelle Aree dei Porti esistenti e destinati a ricevere i flussi turistici con le Navi da Crociera e con l' Aeroporto esistente da convertire in Aeroporto Intercontinentale.

Il Partner del Progetto.

Quest'aspetto è di primaria importanza al fine di dimostrare queste valenze al nostro primo Partner di riferimento del Progetto: Wanda Group.

Il Wanda Group è una Company che in Asia è al primo posto in termini di fatturato e di capacità di gestione, sia nella movimentazione che nella ricettività, dei turisti. Loro hanno creato un insieme di Progetti che spaziano dal real estate ai parchi divertimento, ai parchi multimediali, ai centri di gestione dei turisti quali tour operator ed agenzie di viaggi.

Un primario Player di questo livello può agire soltanto davanti ad una visione ampia ed alta, ed il nostro Modello di sviluppo ed operativo vuole rispondere a queste richieste capacità estetiche, funzionali e di gestione.

Inoltre e nel suo insieme questo Modello di generazione e rigenerazione Urbana consente di offrire una nuova identità dei Luoghi, prima di tutto a favore e per il miglioramento della qualità della Vita dei cittadini della Croazia, contestualmente dimostra e garantisce la capacità di accogliere e gestione di importanti flussi turistici dall'Asia.

PROMOTORI del PROGETTO.

Il Progetto è stato pensato dopo aver capito che la posizione geografica di Rjeka avrebbe favorito l'Idea, e pertanto abbiamo considerato possibile proporre l'Idea.

Il mio nome e' Andres Buehler e' sono stato per piu' di 50 anni al vertice delle piu' grandi e qualificate realta' aziendali legate alla logistica internazionale con relativi trasporti marittimi globali.

Alcune note professionali:

1. In qualità di Presidente del Gruppo Goth&Co (CH) con 14. 000 dipendenti operante su 16 Paesi e un BTG /y di Euro 1,3 Miliardi di Fatturato, ho gestito lo sviluppo e le strategie del Gruppo.
2. Ho partecipato allo sviluppo dei sistemi di trasporto di Gru +ppi quali Nestlè, Migros, Coop ed altri.
3. Recentemente ho coordinato in Italia, la costruzione e lo sviluppo operativo del Sistema Logistico di VadoLigure (molo) e del retroterra Logistico di Rivolta Scrivia.
4. Coordinato negli ultimi anni alcune catene distributive provenienti dal Far East verso l'Europa.
5. Ho svolto il ruolo di Consulente c/o FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani) per ammodernare, coordinare ed integrare il Sistema Trasporti in Italia.

E' un insieme di ruoli e funzioni capace di dimostrare la capacità e la condizione di poter attuare questo Progetto.

Per l'aspetto che riguarda le Risorse Umane, lo scrivente si propone come Capo Gruppo dei CO FONDATORI di questo Progetto che al momento attuale è stato concepito ed ideato utilizzando le linee guida delle esperienze passate dello scrivente ed alle quali si aggiungono a completamento:

Dott. Andres Buehler nel suo ruolo di GENERAL MANAGER (CEO), Svizzera.

Ing. Renzo Piffer nel suo Ruolo di Development Project-SpecializzazioneTrasporti (AdvisorTecnico), Italia.

Ing. Mladen Markovic nel suo Ruolo di Development Project (Advisor Relazioni Esterne ed Istituzionali), Croazia.

Avvocato Alberto Farci nel suo Ruolo di Development Project (Advisor Sviluppo e Gestione Turismo), Italia.

RUOLO STRATEGICO del PROGETTO.

Tutte queste attività possono essere ben sviluppate generando una nuova Economia per la duale circostanza di poter garantire la dislocazione di in traffico merci e passeggeri, capace di garantire un Business di alto livello socio - economico per lo Stato della Croazia.

RISORSE FINANZIARIE.

Per l'aspetto finanziario il momento si presenta idoneo per avviare un lter programmatico ed amministrativo, potendo in questo momento, usufruire dei Fondi del RecoveryFund, in queste settimane resi disponibili in spesa corrente dall'UE a tutti i paesi appartenenti all'Unione Europea.

Dal nostro punto di vista questo momento risulta pertanto favorevole per poter dedicare ad un Progetto strategico e di valenza nazionale come questo qui esposto, le risorse finanziarie del Recovery Fund attualmente disponibili al Governo della Croazia.

E' pertanto fondamentale ed importante che si possa classificare il Progetto come Strategico per lo Stato della Croazia, attuando in questo modo un Piano di Sviluppo e di Spesa di questi Fondi UE, nel quale il Governo della Croazia INSERISCA e CLASSIFICHIl Progetto come prioritario ed idoneo a questo scopo e quindi da finanziare.

Il Valore di Spesa del Progetto in un Infrastruttura costituita da Tre distinte Aree può essere quantificato in circa € 190 Mln di Euro.

Ulteriori elementi di Valutazione.

Per i benefici.

La Logistica merci potrà garantire circa 1000 persone con varie professionalità.(esperienza diretta confermata anche dall'ultima Logistica fatta in Italia.), la quale per dimensionamenti, caratteristiche dell'opera, e benefici territoriali, possiamo considerarla del tutto equivalente a quella che si vorrebbe realizzare in Croazia. La stessa qualora si voglia e' visitabile al fine il meglio comprendere di valori di questo genere di intervento.

La superficie delle coperture permetterebbe in contemporanea di costruire un grande Impianto di energia fotovoltaica rinnovabile di circa 100 Mwp (FV fotovoltaico), utilizzando così anche i moderni e lungimiranti vantaggi dei finanziamenti abbinati dello Stato Croato ed Europei nel settore delle Energie Rinnovabili.

La movimentazione Turistica può generare un impatto economico diretto ed indiretto capaci di incrementare il PIL della Croazia.

Per l'aspetto giuridico, e proprio per il suo Valore fortemente strategico per lo Stato della Croazia, quest'Area con la sua Infrastruttura è necessario che la stessa resti di Proprietà pubblica e che venga messa in Concessione ed Uso Oneroso ad un Soggetto Gestore, condividendo in forme gradite e volute da entrambe le Parti, i Profitti e la ottima Redditività generata da quest'Impianto.

Per l'aspetto che riguarda la Titolarità della Gestione ed al fine di garantire l'Unità del Progetto, è opportuno affidare ad una NewCo - Soggetto Gestore tutti i ruoli e le funzioni di costruzione, avviamento e Gestione di tutto l'Impianto, onnicomprensiva ogni iniziativa ad essa direttamente o indirettamente collegata e dipendente.

La scelta più adeguata dovrebbe prevedere che il Governo della Croazia dichiari e confermi che il Progetto è di interesse nazionale e che il tutto (molo, aeroporto, ferrovia e centro distributivo a Miklavija) devono rimanere in possesso dello Stato della Croazia e concesso per la realizzazione e la gestione alla sola Società di Capitale Euomar.

Le regole dell'EU per il Recovery Fund vengono comunque rispettate, visto che l'Euomar sarà comunque partecipata dallo Stato della Croazia farà un bando, chiedendo delle offerte. L'Euomar chiederà delle offerte

mirate a Ditte specializzate che dovranno mostrare di essere capaci di eseguire il lavoro in questione e che sono solide dal punto di vista delle finanziario e con capitale proprio.

CONCLUSIONI.

Per quanto possa essere di Vostro interesse e con l'intento di inserirsi in un Programma Politico ed Economico, della Croazia, con la presente mi rivolgo alle Vostre persone al fine di poter individuare un eventuale percorso per la realizzazione di un intervento strutturale - strategico per lo sviluppo socio - economico dello Stato della Croazia per i prossimi decenni.

Partendo da queste premesse,

sarebbe assolutamente opportuno che insieme alla Vostre persone ed ad altre figure che Voi ci vogliate indicare e presentare, potessimo comporre un Gruppo di lavoro unito per creare e sviluppare il lavoro.

Principalmente siete Voi che avete dei ruoli politici Istituzionali e che sapete quali possano essere le figure più adeguate per partecipare tutti INSIEME ad attuare il Progetto.

In questo modo ed in un nostro comune intento ,di partecipazione, nell'attuazione di questa Iniziativa , è indispensabile contestualizzare il Progetto con questi tre fondamentali passaggi:

1. Configurare un Memorandum di Progetto fra le Parti, Co Fondatori ed Istituzioni;
2. Predisporre un Accordo Quadro Esecutivo di Progetto;
3. creazione di una NewCo e stipula di una Convenzione di Progetto.

Abbiamo le competenze verificate, le esperienze diversificate, ed esempi di progetti realizzati anche recentemente che ci permettono di confermare che possiamo fare bene.

Soprattutto ed in considerazione che entro il mese di Aprile 2021 dovranno essere indicate all'Unione Europea i Progetti e gli importi di Spesa che i Governi intendono utilizzare per i loro progetti di sviluppo Economico.

In attesa di una Sua in merito, i miei cordiali Saluti.

Zagabria li 26.02.2021

FIRMATARI.

Andres Buehler.

Renzo Piffer

Mladen Markovic

Alberto Farci