

2009

Magazine Consorzio ZAI



Inuagurazione Quadrante Europa Terminal Gate

Inauguration of
the QE Terminal Gate

Einweihung des
QE Terminal Gate



Flavio Zuliani

Vincere la sfida verso nuovi orizzonti

Beat the challenge towards new horizons

Die Herausforderung meistern und neue Horizonte eröffnen

AZIENDE ED ASSOCIAZIONI

Sergio Bertani per Bertani Trasporti S.p.A.

Fausto Sorio per Gruppo Cailotto

Croce Rossa Italiana

Plug and go.



150 imprese internazionali. Trasporto intermodale. Incrocio tra le direttrici. Cablaggio. Ampie aree parcheggio. Parco urbano.

Entra nel mondo dei servizi per la logistica

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Interporto Quadrante Europa - Tel. +39 045 8622060 - www.quadranteeuropa.it

Magazine Consorzio ZAI

CONSORZIO ZAI MAGAZINE Proprietario ed editore: Consorzio ZAI
Via Sommacampagna 61 - Verona - Tel. +39 045/8622060 - Fax +39 045/8622219
www.consorziozai.it - www.quadranteeuropa.it - consorzio.zai@quadranteeuropa.it

2 Vincere la sfida verso nuovi orizzonti

Beat the challenge towards new horizons

Die Herausforderung meistern und neue Horizonte eröffnen

14 Storia

Le modifiche normative del luglio '75

The July '75 modifications to the law

Die normativen Änderungen von Juli 1975

16 L'inaugurazione del QE Terminal Gate

Inauguration of the QE Terminal Gate

Einweihung des QE Terminal Gate



Flavio Zuliani
Presidente President

INDICE INDEX INDEX Dicembre 2009

Bertani: "La presenza a Verona è stata un fattore di crescita fondamentale" 26

Bertani: "Our presence in Verona has been a fundamental growth factor"

Bertani: "Die Anwesenheit in Verona war ein ausschlaggebender Faktor für das Wachstum"

I passaggi storici nello sviluppo del Gruppo Cailotto 32

The important steps in the Cailotto Group's development

Entscheidende Momente im Wachstum der Gruppe Cailotto

Un connubio umanitario Croce Rossa di Rovigo e Consorzio Zai 38

A humanitarian union between the Croce Rossa in Rovigo and the Consorzio ZAI

Ein humanitärer Bund das Rote Kreuz von Rovigo und Consorzio Zai von Verona

Piattaforma V2 in sintesi 44

The V2 platform in short

Plattform V2 in Kurzfassung

Flash 45

CONSORZIO ZAI

Presidente: Flavio Zuliani

Vice Presidente: Giacomo Turazza

Consiglieri: Ferdinando Albini, Alessandro Bianchi, Maurizio Filippi, Elio Nicito, Michela Sironi, Silvano Stellini, Pier Luigi Toffalori

Direttore: Raffaele Frigo

Condirettore: Nicola Boaretti

CONSORZIO ZAI MAGAZINE

Proprietario ed editore:

Consorzio ZAI

Via Sommacampagna 61 - Verona

Tel. +39 045/8622060 - Fax +39 045/8622219

www.quadranteeuropa.it

consorzio.zai@quadranteeuropa.it

www.consorziozai.it

Direttore editoriale:

Nicola Boaretti

Direttore responsabile:

Alessandra Piubello

Hanno collaborato:

Roberto Chiavegato, Antonio Felice, Flavio Zuliani, Sergio Bertani, Fausto Sorio, Fabio Bellettato

Progetto Grafico e Realizzazione:

www.uesst.it

Foto:

Archivio Consorzio ZAI, Archivio Uesst comunicazione Registrazione Tribunale di Verona n° 1423 del 31.01.2001

Finito di stampare: Dicembre 2009

Vincere la sfida verso nuovi orizzonti

Il presidente del Consorzio ZAI, Flavio Zuliani: “E’ l’unico modo per dare concretezza ad una vera ripresa”

Dal luglio 2007, la crisi accompagna la vita delle aziende e delle famiglie, colpendo il quadro di settore “a macchia di leopardo”. Eppure, da alcuni comparti specifici, l’economia italiana sta iniziando a risalire con grinta la china, offrendo agli osservatori la valutazione di concreti segnali di re-start. Questa la conclusione del Censis, nel suo ‘Diario della crisi’, un rapporto speciale che indaga i vari aspetti della congiuntura attuale per cercare di far luce sulle sue complessità. E allora...“vento in poppa”. Un antico motto, un augurio non solo in vista del nuovo anno ma, da sempre, portavoce della strategia d’intenti del Consorzio ZAI. Il presidente Flavio Zuliani riprende i punti di forza di un procedere lungimirante, per un excursus ‘super partes’. All’insegna di un equilibrio fattivo, di una realtà territoriale che ha raggiunto straordinari traguardi. Da oltre sessant’anni, Consorzio ZAI, il modello Verona, resta un punto di riferimento trainante per le aziende, grazie all’intensa componente progettuale e operativa. Da Verona, in Europa e verso il mondo, il pianeta Consorzio ZAI, proprio in questi momenti difficili - dove è insita la ripresa - guarda al futuro con rinnovata fiducia.

Presidente, a fronte di questo momento congiunturale economico, quali le ripercussioni nel procedere?

“Una riflessione: l’incidere della crisi non ha sostanzialmente rallentato tempi e modalità nell’iter del programma di realizzazione effettuato in tempo reale da Consorzio ZAI, una straordinaria realtà territoriale a livello europeo le cui aree di competenza coprono oltre 10 milioni di metri quadrati distribuiti su 4 aree strategiche - ZAI storica, ZAI Due-Bassona, Interporto Quadrante Europa e area dell’Innovazione Marangona - che, da sempre, finalizza strategie ed investimenti destinati a garantire alle imprese vantaggi e fattiva sicurezza. Consorzio ZAI è un motore pulsante di idee e progettualità, con a



Beat the challenge towards new horizons

The President of the Consorzio ZAI, Flavio Zuliani: “It is the only way to a true and concrete recovery”

The crisis has been part of the lives of companies and families since July 2007, hitting the sector map “like leopard spots”. And yet, from some specific departments, the Italian economy has begun to make that uphill climb again with grim determination, giving observers concrete signs of a re-start. This is the conclusion of Censis, in its “Crisis Diary”, a special

Die Herausforderung meistern und neue Horizonte eröffnen

Der Präsident von Consorzio ZAI, Flavio Zuliani: “Darin besteht die einzige Möglichkeit, einem wahren Aufschwung Konkretheit zu verleihen”

Seit Juli 2007 ist die Krise ständiger Begleiter des Lebens der Betriebe und Familien und trifft die Branchen “hier und da”. Und dennoch, aus einigen spezifischen Branchen beginnt die italienische Wirtschaft entschlossen den Abhang emporzusteigen und bietet

monte un'imponente operazione multi orientata che implica lo stanziamento di svariate decine di milioni di euro, necessaria ad assicurare una gamma servizi di altissimo livello. Il Consorzio ZAI, ponte verso il futuro, esprime concretamente la propria lungimiranza soprattutto in questi frangenti critici – che peraltro preparano alla ripresa, come del resto si verifica in ogni ciclo evolutivo – continuando a sostenere concretamente le aziende. Grazie ad una connaturata e sempre rinnovabile sinergia, sottolineando l'enorme valenza del confronto, dell'unione d'intenti tra apporto tecnico, politico, economico. E' significativo ricordare come, nella traiettoria evolutiva di Consorzio ZAI, due siano stati i momenti 'storici': la 'fase post bellica', 61 anni addietro, con l'esigenza di recuperare l'economia e il 'momento della legge 240/90', in cui è partito l'Interporto con l'intervento pubblico. Ma il tessuto connettivo di Consorzio ZAI sta nel guardare al futuro, monitorando – proprio attraverso l'impasse della crisi – le tappe del crescere quotidiano. Dall'intera classe imprenditoriale, la crisi va

report that investigates the various aspects of the current situation in order to try to shed light on its complexity. And so... "Let's raise the sails." An old saying, a wish, not only in view of the coming new year, but, as always, as an announcement of the Consorzio ZAI's intended strategies. The President, Flavio Zuliani, resumes the strong points of a farsighted procedure for the 'super partes' relaunch in the name of active balance, of a territorial organisation that has achieved extraordinary targets... The Consorzio ZAI, the Verona model, has been a leading reference point for companies for over sixty years, thanks to its intense design and operative component. From Verona, in Europe and towards the rest of the world, the Consorzio ZAI planet, right now in these difficult times – where recovery is on the upturn – is looking to the future with new confidence.

Mr. President, facing the current economic trend, what are the repercussions for proceeding?

"One thought: the weight of the crisis has not substantially slowed down the times and modalities in the Consorzio ZAI's procedure programme. The Consorzio is

den Beobachtern die Bewertung, konkreter Zeichen eine Neustarts. Dies die Folgerung von Censis ,in seinem 'Krisentagebuch', ein Sonderbericht, der die verschiedenen Aspekte der aktuellen Konjunktur untersucht, um Licht in ihre Vielschichtigkeit zu bringen. Na und ... "Rückenwind". Ein antikes Motto, ein Glückwunsch nicht nur angesichts des neuen Jahres, sondern seit jeher Schlagwort für die Absichtsstrategie des Consorzio ZAI. Der Präsident Flavio Zuliani greift die Stärken eines weitsichtigen Vorgehens

für eine überparteiliche Abweichung auf. Im Zeichen eines effizienten Gleichgewichts, einer territorialen Realität, die außerordentlichen Ziele erreicht hat... Seit mehr als sechzig Jahren ist Consorzio ZAI – das Modell von Veronas – durch seine intensiven Projektstudien und ausgeprägten Arbeitseifer ein treibender Bezugspunkt für die Unternehmen.. Von Verona nach Europa und in die Welt, der Planet Consorzio ZAI, schaut genau in diesen schwierigen Zeiten – denen der Aufschwung inneohnt – mit erneutem Vertrauen in die Zukunft.

Herr Präsident, in Anbetracht der derzeitigen Wirtschaftskonjunktur, gibt es





affrontata con coraggiosa fermezza per approdare a lidi più sicuri, tramite il confronto e il rinnovamento. Di qui, quindi, l'irrinunciabile innovazione. Le aziende devono continuare a trovare in Consorzio ZAI, e massimamente in Quadrante Europa, un punto di riferimento ben consolidato".

Situazione attuale: i numeri della crisi?

"Non si può introdurre la situazione attuale – diciotto mesi ad oggi – senza accennare alla crisi. Nel settore del traffico ferroviario, per i numeri si tratterebbe di una crisi veloce, mi sia consentito, lungo una parabola quadrimestrale – da Luglio 2008 a fine Dicembre del medesimo anno – la cui traiettoria segna rispettivamente un picco massimo storico, 620 coppie di treni mensili, e un picco minimo storico di circa 400 coppie. Con il trascorrere dei mesi si è avuta una fase di assestamento. Ad inizio 2009, i numeri attestano un calo fisiologico del meno 12-13% (il medesimo indice di stima odierno). Oggi, gli oscillatori, stabilizzatisi, fanno pensare ad un recupero graduale. Nel settore traffico su gomma, le percentuali toccano il meno 25-28%, quale risposta del massimo storico nel Luglio 2008. Ora l'indice registra una lieve stabilizzazione. Quadrante Europa, nell'assunto del proprio assetto, è riuscita a reggere bene l'ondata della crisi. Anzi, ci sono stati diversi riposizionamenti da parte di

an extraordinary territorial organization on a European level whose area of competence covers more than 10 million square metres distributed over 4 strategic areas – ZAI storica (the original industrial area), ZAI Due Bassona, Interporto Quadrante Europa and the Marangona Innovation area – and which, as always, finalises strategies and investments to guarantee advantages and efficient security to companies. The Consorzio ZAI is an engine that pulses with ideas and plans, with an impressive multi-orientated operation behind it that implies the allocation of several tens of millions of Euros necessary to ensure the high level range of services. The Consorzio ZAI, a bridge to the future, soundly expresses its own farsightedness especially in these critical times – which are now undergoing an upswing, as every evolutionary cycle eventually does – by continuing to solidly support companies, thanks to a deeply rooted and constantly renewable synergy, underlining the enormous value of confrontation and shared intentions between technical, political and economical contributions. It is important to remember how, in the developmental trajectory of the Consorzio ZAI, there have been two 'historical' moments: the "post-war stage", 61 years ago, with the need to revive the economy, and the "240/90 law", when the Interporto was set up with public intervention. But the Consorzio ZAI's main thread lies in looking to the future, monitoring – by actually

Rückschläge beim Vorankommen und welche?

"Eine Überlegung: die Auswirkung der Krise hat im Grunde genommen die Zeiten und Modalitäten beim Ablauf des Programms für die Realisierung nicht verlangsamt, das von Consorzio ZAI in Realzeit durchgeführt wurde, eine außerordentliche territoriale Realität auf europäischen Niveau, dessen Zuständigkeitsgebiete mehr als 10 Millionen Quadratmeter decken, die auf 4 strategische Gebiete verteilt sind – ZAI storica, ZAI Due-Bassona, Interporto Quadrante Europa und das Innovationsgebiet Marangona – wo seit jeher Strategien und Investitionen darauf hin ausgerichtet sind, den Unternehmen Vorteile und tatkräftig Sicherheit zu gewährleisten. Consorzio ZAI ist ein Motor, der vor Ideen und Projekte pulsiert und ein imposante mehrzweckorientierte Aufgabe vor sich hat, für die es einer Bereitstellung mehrerer Zehn Millionen Euro bedarf, um der Notwendigkeit nachzukommen, eine Reihe von Dienstleistungen auf höchstem Niveau zu gewährleisten. Consorzio ZAI als Brücke der Zukunft – drückt seinen Weitblick konkret aus, vor allem unter solchen kritischen Umständen, die in jedem Entwicklungszyklus vorkommen – und unterstützt die Unternehmen auf konkrete Weise weiter. Dank einer angeborenen und immer erneuerbaren Synergie, wobei die enorme Bedeutung der Konfrontation, der Einigkeit bei den Zielstellungen zwischen dem technischen, politischen und wirtschaftlichen Beitrag zu unterstreichen ist. Es ist bedeutungsvoll daran zu erinnern, dass es in der Entwicklungskurve von Consorzio ZAI zwei historische Augenblicke gab "die Nachkriegszeit", vor 61 Jahren, mit dem Bedarf, die Wirtschaft wieder in Gang zu bringen und die „Zeit mit dem Gesetz 240/90“, als der Interporto mit dem Eingriff der Öffentlichkeit startet ist. Aber das verbindende Gewebe von Consorzio ZAI ist der zukunftsorientiert Blick und die Überwachung – eben durch den von der Krise verursachten Engpass – der Etappen des täglichen Wachstums. Von dem gesamten Unternehmertum wird die Krise mit mutiger Standhaftigkeit in Angriff genommen, um durch Konfrontation und Erneuerung an sichereren Ufern an Land zu gehen. Daraus geht also die unumgängliche Innovation hervor. Die Un-

aziende insediate oltre il perimetro del Quadrante Europa che hanno optato per una ricollocazione al suo interno. Per le imprese che hanno operato questa scelta è risultato un fattore di vitale importanza la centralità, l'essere qui e non altrove. Quadrante Europa assomma diversi punti di forza: movimentazione e traffico delle merci, più sistema economico, terminali ferroviari, intermodalità ferro-gomma. Ma ciò che è più importante, tanta occupazione e piattaforma di servizi: quel sistema di governance che si rivela la garanzia di Consorzio ZAI per rendere meno ardua la crisi".

Tracciando un bilancio dell'attività consortile rivolta all'Interporto, quali sono i progetti realizzati e in itinere?

"Tra quei progetti d'intervento 'in fieri' di Consorzio ZAI che consolideranno per il futuro del sistema Verona un ruolo produttivo di prima grandezza, vorrei iniziare dal più recente, il progetto sulla Security, sulla rintracciabilità delle merci, cui siamo chiamati a collaborare con UIRNET e il Ministero degli Interni. L'Italia ha già progetti di 'securizzazione' dei porti; manca però un approccio di sistema. La sommatoria delle singole sicurezze in ciascun nodo non determina automaticamente la sicurezza dell'intero sistema, in quanto si rende necessaria la verifica anche delle fasi di trasporto (rintracciabilità) e distribuzione tra un nodo e l'altro. Oltretutto, la rintracciabilità farà registrare una forte flessione dei furti. Altra fase progettuale di somma importanza, consiste nella realizzazione del nuovo casello autostradale dedicato all'Interporto e collegato con l'Aeroporto quale fattore strategico fondamentale per lo sviluppo dei progetti collegati ai piani di intervento PUA QE (Quadrante Europa) Nord e PUA QE Sud, Area dell'Innovazione Marangona e propedeutico alla loro attuazione. Gli attuali 300mila metri quadri di superficie coperta delle piattaforme logistiche nell'Interporto vedranno un raddoppio di superficie. Nello specifico, sono molti i progetti cardine di Consorzio ZAI (un piano quinquennale di interventi, a fronte di un investimento di circa 100 milioni di euro) rivolti a duplice

using the dead end of a crisis – the moments of daily growth. The whole entrepreneurial class must face the crisis with firm courage, confrontation and renewal in order to be able to dock at safer ports. The from here innovation irremissibly starts. Companies must continue to find a well-consolidated reference point in the Consorzio ZAI and especially in Quadrante Europa."

The current situation: the crisis numbers?

"The current situation – from eighteen months ago until today – cannot be presented without mentioning the crisis. For rail traffic sector numbers the crisis would seem to be very fast, if you allow me to look at a four month period – from July



2008 to the end of December of the same year – whose course respectively marks a maximum historical peak with 620 pairs of trains a month, and a minimal historical peak of about 400 pairs of trains. As the months continued there was a period of adjustment. At the beginning of 2009, the numbers recorded a physiological drop of at least 12-13% (the same estimation as today). Now, the oscillators, being stable, make one think of a gradual recovery. In the road traffic sector, the percentages reach minus 25-28% in answer to the historical maximum of July 2008. Now the index registers a slight stabilization. Quadrante Europa, in the undertaking of its own business, has managed to ride

ternehmen müssen weiterhin im Consorzio ZAI, und besonders im Quadrante Europa einen wohl konsolidierten Bezugspunkt sehen."

Aktuelle Lage: Zahlen der Krise?

"Man kann die aktuelle Situation nicht darlegen – achtzehn Monate bis heute – ohne auf die Krise einzugehen. In der Branche des Bahnverkehrs würde es sich in Hinblick auf Zahlenangaben um eine schnelle Krise handeln, wenn es mir erlaubt ist, entlang einer viermonatigen Parabel – von Juli 2008 bis Dezember dieses Jahres – deren Bahn jeweils eine historische Höchstspitze schreibt, 620 Paar Züge monatlich, und eine historische Mindestspitze von ca. 400 Paar. Im Verlauf der Monate ist eine Senkungsphase eingetreten. Anfang 2009

zeigen die Zahlen einen natürlichen Rückgang von minus 12 – 13% (Durchschnittsindex heutiger Schätzwert). Die Schwankungen, die sich inzwischen stabilisiert haben, lassen eine allmähliche Aufholung vermuten. Bei der Transportbranche auf dem Landweg erreichen die Prozentsätze als Antwort auf ein historisches Maximum im Juli 2008 minus 25-28%. Derzeit zeigt der Index eine leichte Stabilisierung an. Quadrante Europa hat es abgesehen von seiner Position geschafft der Krisenwelle stand zu halten. Und nicht nur das. Es gab verschiedene Betriebsverlegungen von Unternehmen, die sich außerhalb der Begrenzungslinie des Quadrante Europa angesiedelt hatten und sich dann letztend-

finalità: la crescita dell'Interporto e il miglioramento infrastrutturale, viabilistico e occupazionale, che ruotano nell'ambito degli obiettivi propugnati dal Consorzio ZAI la cui strategia prevede, da sempre, l'operare nel rispetto e

the crisis wave well. In fact, several companies established outside the Quadrante Europa perimeter have opted to relocate inside. Those companies who decided to make this move have found the central position to be a factor of vital importance,

lich dafür entschieden, auf das Gelände des Quadrante zu ziehen. Für jene Unternehmen, die diese Wahl getroffen hatten, war die zentrale Lage, d.h. hier zu sein und nicht anderswo, ein lebenswichtiger Faktor. Quadrante Europa verbindet verschiedene



a tutela dell'ambiente e delle esigenze della collettività.

“Parliamo un po' delle piattaforme 'in fieri', in fase di completamento o già realizzate: iniziamo con **V2**, area di 20mila metri quadrati, di cui 8.500 coperti. L'insediamento destinato alla Kuehne+Nagel ne occuperà 4.500. La tempestiva fase di cantierizzazione indica 12 mesi esatti, da inizio scavo, gennaio 2009, al varo, nel gennaio 2010. Ad appalto consegnato e operativa dalla fine del prossimo anno, l'area **Q3** (2 lotti) – 50 mila metri quadrati di superficie – di cui 32.000 mq ospiteranno IVECO Officine Brennero (sarà la sede logistica IVECO più importante del Triveneto), tenendo conto della realtà Mercedes già insediata. Le due

the fact of being there and not anywhere else. Quadrante Europa combines several strong points: goods movement and traffic, a better economic system, rail terminals, road-rail intermodality. But what is even more important, a lot of work and service platforms: that governance system which demonstrates the Consorzio ZAI's guarantee to make the crisis less difficult.”
Outlining a balance of the Consorzio's activities in terms of the Interporto, what projects have been carried out and which are on the itinerary?

“Among the Consorzio ZAI's projects “for the future” which will consolidate a productive role of prime importance for the future of the Verona system, I would like to start with the most recent – the Security and goods tracing project for which we

Pluspunkte: Warenbewegung und Warenverkehr Wirtschaftssystem, Eisenbahnterminal, Intermodalität Eisen-Gummi. Was aber am wichtigsten ist, viel Beschäftigung und eine Service-Plattform: jenes Governance-System, das sich als eine Garantie von Consorzio ZAI enthüllt, damit die Krise weniger beschwerlich ist.”

Wenn man die Bilanz der den Interporto betreffenden Tätigkeiten des Consorzio zieht, welche sind die umgesetzten Projekte und welche sind im Reifen?

“Unter jenen Projekten von Consorzio ZAI mit Maßnahmen im Entstehen, die für die Zukunft des Sistema Verona eine potentielle Rolle für die Produktion konsolidieren, möchte ich mit letzterem beginnen, dem Security-Projekt zur Auffindbarkeit der Waren, bei dem wir auf-

realtà unite raggrupperanno l'80-85% dei marchi dei trasporti servizi, creando 150-180 nuovi ruoli occupazionali. Si tratta di un progetto di particolare eccellenza ed importanza, per profilo numerico, imponente gettito di investimenti e, non ultimo, per la nuova, straordinaria valenza del rapporto viabilità tra i due svincoli autostradali e un viadotto di attraversamento della tangenziale Sud. Il **Comparto P**, ovvero l'insediamento di indubbia importanza nazionale: su un appezzamento di 65mila metri quadrati, all'interno della lottizzazione del comparto P, verrà realizzato un magazzino di 28mila metri quadrati coperti, con indirizzo agroalimentare. Il già operante **Polo Logistico Auto** utilizzato attualmente da Bertani SpA, passerà, in tempi successivi, dai 350.000 metri quadrati ai 450mila mq richiesti dalla Società, seguendo un graduale progetto di implementazione dello spazio.

“Il **Compact Terminal**, realizzato da Quadrante Europa Terminal Gate (società a compartecipazione paritaria tra Consorzio ZAI e RFI) e inaugurato il 1° ottobre 2009, è un'opera di capitale importanza nata con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo terminalistico del Quadrante Europa – frutto di quella strategia lungimirante che sfida la crisi – per ospitare la domanda in crescita del mercato movimentazione su ferro. A fronte, un investimento di 35 milioni di euro, oltre alla sinergia progettuale tra professionisti italiani, svizzeri, austriaci e tedeschi (da strategia nel 2005, a progettazione al cantiere nel 2008) che ha consentito il realizzo operativo in soli 12 mesi. Il Compact Terminal, considerato il più tecnologicamente avanzato hub merci europeo per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale ferroviario rivolto all'interscambio ferro-gomma, rappresenta non solo l'ufficializzazione del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Verona-Bologna, ma la risposta alle crescenti esigenze di quella logistica industriale che indica il futuro del trasporto merci. Il Terminal occupa una nuova estensione di 50mila metri quadrati, è un'area dotata di un sistema per il trattamento delle acque

have been called to collaborate with UIR-NET and the Home Office. Italy already has security projects at the ports but they lack a system approach. The sum of each individual security system in each hub does not necessarily determine the security of the whole system since a check must also be carried out on the transportation (tracing) and distribution between one hub and another. Furthermore, tracing will register a large drop in the number of thefts. Another project of considerable importance is the construction of a new motorway toll gate for the Interporto to connect to the Airport as a strategic and fundamental strategy for the development of projects linked to the PUA QE (Quadrante Europa) North, PUA QE South and Marangona Innovation Area intervention plans and necessary for their activation. The current 300,000 square metres of covered surface of the Interporto's logistics platform will be doubled. To be more precise, the Consorzio ZAI has many key projects (a five-year plan of interventions involving an investment of about Euro 100 million) with a double outcome: growth of the Interporto and improvement to the infrastructure, road system and employment that revolve within the objectives advocated by the Consorzio ZAI, whose strategy has always been to work in respect and defence of the environment and collective needs.

Let's talk a bit about the "future" platforms, those being finished or those already built. Let's start with V2, an area of 20,000 square metres, of which 8,500 are covered. The Kuehne + Nagel building will occupy 4,500 m². Building times indicate exactly 12 months from the start of digging in January 2009, that is, January 2010. A signed and ongoing contract from the end of next year is the Q3 area (2 lots) – a 50,000 m² surface area – of which 32,000 m² will host IVECO Officine Brennero (which will be the most important logistics site for IVECO in North-Eastern Italy), bearing in mind that Mercedes is already established here. The two companies together will make up 80-85% of transport service brands creating 150-180 new jobs. It is a particularly excellent and important project in terms of numbers, impressive investment returns and, last but not least, extraordi-

gefordert sind, mit UIRNET und dem Innenministerium zusammenzuarbeiten. Italien hat bereits Projekte für die Sicherung von Häfen, es fehlt aber ein Systemzugang. Der übersteigende Betrag der einzelnen Sicherheitsanlagen an jedem Knotenpunkt ist nicht automatisch ausschlaggebend für die Sicherheit des gesamten Systems, da auch eine Kontrolle der Transportphasen (Auffindbarkeit) und der Verteilung zwischen dem einen und anderen Knoten notwendig ist. Vor allem wird die Auffindbarkeit einen starken Rückgang der Diebstähle zur Folge haben. Eine weitere Phase eines Projekts von besonderer Wichtigkeit besteht in der Realisierung einer neuen Mautstelle für den Interporto, die mit dem Flughafen in Verbindung steht und somit einen wesentlichen strategischen Faktor für die Entwicklung der Projekte darstellt, die an die Maßnahmepläne PUA QE (Quadrante Europa) Nord und PUA QE Süd, Innovationsareal Marangona gebunden sind, deren Umsetzung vorbereitet wird. Die derzeitigen 300tausend Quadratmeter überdachte Fläche der Logistikplattformen im Interporto werden verdoppelt. Im Einzelnen hat Consorzio ZAI viele wichtige Projekte (ein Fünfjahresplan mit Maßnahmen für ca. 100 Millionen Euro), die zwei Zwecken dienen: dem Wachstum des Interporto und der Verbesserung der Infrastrukturen, das Straßennetz



di prima pioggia e porta cinque binari, lunghi complessivamente 3mila metri, serviti da tre moderne gru a carroponte, classificandosi quale polo di riferimento per l'organizzazione della raccolta e la distribuzione delle merci in Europa. Ora, Verona, grazie anche al Compact Terminal, trova piena conferma piena del proprio ruolo strategico non solo per il Veneto e il Nord Est, ma per l'intero ambito nazionale, e arricchendo quella grande intuizione intermodale che è il Quadrante Europa, uno dei cardini della rinascita del Veneto inteso a costruire il proprio futuro".

Ulteriore traguardo per Consorzio ZAI: il conseguimento del primato per l'Interporto Verona Quadrante Europa nei due studi Censis.

"Una premessa. I due importantissimi riconoscimenti conferiti a Consorzio ZAI per l'Interporto Quadrante Europa Verona, ne hanno premiata non solo la progettualità ma il modo di essere sistema. Il primo studio di Censis e Unione Interporti Riuniti, 'Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali', ha riconosciuto il primato nazionale - nell'esame degli 11 interporti oggi operativi in Italia (su un totale di 18 esistenti) - all'

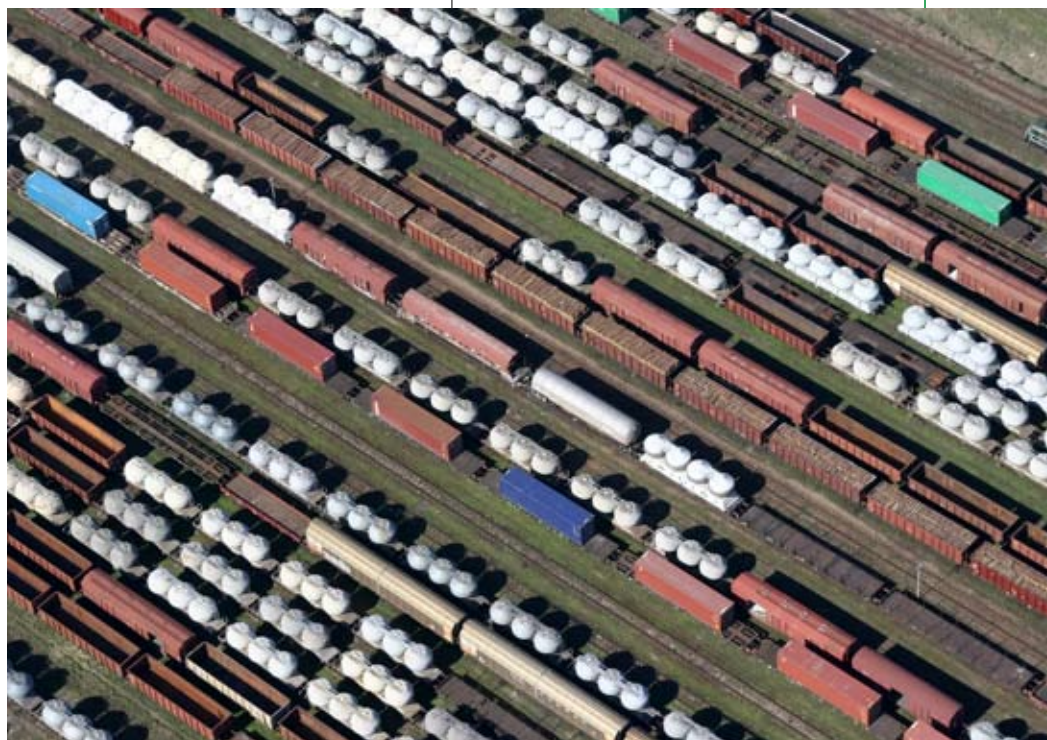
*nary value for the road link between the two motorway junctions and a viaduct that crosses the south ring road. **Department P**, i.e. the establishment of extreme national importance of a 65,000 m² lot in the department P lot area, where 28,000 m² of covered warehousing will be built for agro-industrial purposes. The up-and-running **Auto Logistics Pole** currently used by Bertani SpA, is later to be expanded from 350,000 m² to 450,000 m² on the company's request following a gradual implementation of the space.*

*The **Compact Terminal**, built by Quadrante Europa Terminal Gate (a company founded on equal holdings by the Consorzio ZAI and RFI) and opened on 1st October 2009, is a work of major importance created from the aim to contribute to the development of the Quadrante Europa terminals - a result of that farsighted strategy that challenged the crisis - in order to be able to deal with the increasing demand in the market for goods transported by rail. The project sustained an investment of Euro 35 million as well as the design collaboration of Italian, Swiss, Austrian and German experts (from strategy in 2005 to design and building initiation in 2008) which meant that construction was completed in just 12 months. The Compact Terminal, thought*

und den Straßenzustand und die Beschäftigungsentwicklung betreffend, die sich im Rahmen der Zielstellungen bewegen, die von Consorzio ZAI verfechtet werden, deren Strategie seit jeher das Wirken unter Berücksichtigung der gemeinschaftlichen Bedürfnisse und unter Einhaltung der Kriterien des Umweltschutzes ist.

*Reden wir etwas von den Plattformen "im Entstehen", die in Fertigstellungsphase oder bereits realisiert worden sind: beginnen wir mit **V2**, ein Areal von 20tausend Quadratmetern, 8.500 davon überdacht. Die Kuehne + Nagel vorbehaltene Niederlassung nimmt eine Fläche von 4.500 m² ein. Die rechtzeitige Baustellenphase gibt genau 12 Monate vor, ab Baugrubenbeginn Januar 2009 bis Januar 2010. Bei Auftragsvergabe und operativ Ende des nächsten Jahres, Areal **Q3** (2 Parzellen) - 50tausend Quadratmeter Flächen - wovon 32.000 m² IVECO Officine Brennero (zukünftiger Logistikszitz von IVECO der wichtigste des Triveneto), wobei Mercedes zu berücksichtigen ist, der sich bereits niedergelassen hat. Allein die beiden Realitäten zusammen bilden 80-85% der Marken der Dienstleistungstransporte und schaffen damit 150-180 neue Stellen. Es handelt sich um ein Projekt von besonderer Vortrefflichkeit und Wichtigkeit wegen des numerischen Profils ein imponantes Aufkommen von Investiti-*

*onen, nicht zuletzt wegen der neuen außerordentlichen Bedeutung des Straßenzustandsverhältnisse zwischen den beiden Autobahnauffahrten und einem Viadukt zur Überquerung der Umgehungsstraße Sud. Auf Sektor **P**, bzw. einer Ansiedlung von zweifelloser nationaler Bedeutung auf einem Terrain von 65tausend Quadratmetern innerhalb der parzellierten Fläche von Sektor **P** wird ein Magazin von 28tausend Quadratmetern für Agrarlebensmittel gebaut. Der bereits operative **Logistikpol Auto**, der von Bertani SpA verwendet wird, vergrößert sich von den bisher 350.000 Quadratmetern auf 450tausend m², die die Gesellschaft nach einem Projekt zur allmählichen Implementierung*



Interporto Quadrante Europa Verona per la caratteristica d'eccellenza del trasporto intermodale, con un volume di movimentazione merci 4 volte superiore a quello dell'Interporto di Padova

to be the most technologically advanced goods hub in Europe due to the highly developed rail infrastructure, whose aims are an inter-change between rail and road, not only represents the official completion

des Raums angefordert hat.

Die von Quadrante Europa Terminal Gate gegründete Gesellschaft **Compact Terminal** (Gesellschafter zu gleichen Teilen mit Consorzio ZAI und RFI), eingeweiht



am 1. Oktober 2009, ist ein Werk von außerordentlicher Bedeutung. Es entstand aus dem Wunsch heraus, bei der Entwicklung des Terminal im Quadrante Europa beizutragen – das Ergebnis jener Strategie mit Umsicht und Weitblick, die die Krise herausfordert, um der wachsenden Nachfrage des Marktes der Warenbewegung auf dem Bahnweg nachzukommen. Bei einer Investition von 35 Millionen Euro, neben der Synergie von italienischen, schweizer, österreichischen und deutschen Experten (von der Strategie 2005 zur Projektierung und Baustelle 2008) konnte das Werk in nur 12 Monaten realisiert werden. Der

e 6 volte maggiore rispetto al volume movimentato nell'Interporto bolognese. Nel 2008 sono transitate nell'Interporto Quadrante Europa Verona, 6,6 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e circa 20 milioni di tonnellate su gomma: quindi, Verona Quadrante Europa si concretizza come un sistema organico ed integrato di servizi logistici al più alto livello di efficienza ed economicità affiancati dall'intermodalità (casce mobili, semirimorchi, container), propriamente definito 'Parco di Attività Logistiche' in cui sono insediate oltre 100 aziende con 4.500 addetti diretti e altrettanti indiretti. L'Interporto veronese può, a ragione, essere considerato come un'unica infrastruttura logistica a supporto della produzione che riunisce tre principali categorie di operatori: le attività produttive, ossia i caricatori, le aziende di spedizione e gli operatori logistici. Ma il futuro, quel domani che è già oggi, ci indica che, in Quadrante Europa, il traffico di terra apre al traffico marittimo. Una nuova esigenza di sviluppo, nell'ottica dal tempo attuale,

of the new Verona – Bologna railway line, but also the answer to the growing needs for industrial logistics which indicates the future of goods transport. The Terminal occupies an expansion area of 50,000 square metres and is equipped with a system for treating rain water and five sets of tracks to a total length of 3 kilometres, and three modern bridge cranes, thus classifying itself as a reference pole for the collection and distribution of goods in Europe. Now Verona, thanks to its Compact Terminal, has been fully confirmed in its own strategic role, not only for the Veneto Region and North East Italy, but also for the country as a whole, by enriching the Quadrante Europa, that place of great intermodal intuition, as one of the main players in the rebirth of Veneto which is intent on building its own future."

Another objective achieved by the Consorzio ZAI: attaining first place for the Interporto Verona Quadrante Europa in two Censis studies.

"By way of introduction. The two very important acknowledgments given to Consorzio ZAI for the Verona Interporto

Compact Terminal, als der technologisch fortschrittlichste Knotenpunkt für europäische Waren für die Entwicklung und den Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen für den Handelsaustausch auf dem Bahn- und Landweg präsentiert nicht nur die offizielle Bekanntgabe der Fertigstellung der zweispurigen Bahnstrecke Verona – Bologna, sondern die Lösung für die wachsenden Bedürfnisse der industriellen Logistik, die maßgebend ist für die Zukunft des Warentransports. Das Terminal erstreckt sich auf 50tausend Quadratmeter. Dieses Areal ist mit einem System ausgestattet, das verschmutztes Regenwasser (Spülstoß) klärt. Durch das Areal ziehen sich Gleise von einer Gesamtlänge von 3tausend Metern. Drei moderne Brückenkräne befinden sich auf dem Gelände, das sich als der Bezugspol für die Organisation zum Sammeln und Verteilen von Waren in Europa klassifiziert. Jetzt findet Verona auch durch Compact Terminal die volle Bestätigung seiner strategischen Rolle nicht nur für Venetien und den Nordosten, sondern für den gesamten nationalen Rahmen und bereichert die großartige intermodale Intuition, den ,

che apre ad una realtà futura di fattiva concretezza. In prossimo divenire, un collegamento con il canale fluvio marittimo Milano-Cremona-Mantova-Legnago-Rovigo-Po di Levante, oltre al progetto Venezia. La posizione strategica della nostra realtà consortile, al centro dell'Italia Settentrionale, rappresenta un ideale bacino di raccolta per le sinergie collaborative dell'intermodalità tra Tirreno ed Adriatico. Un obiettivo vincente per il progetto Venezia: la mancanza di rilievi montuosi, la natura pianeggiante del suolo, implicherebbero costi e tempi di realizzazione diversi da quelli enunciati dal preesistente progetto TiBre. Dal 2010, la duplicata movimentazione merci del Canale di Suez porterà necessariamente il Paese Italia, a fronte di una strategia mirata, ad accogliere il traffico marittimo proveniente da Oriente e a canalizzarlo verso gli importanti Interporti europei del Nord (ad esempio, Norimberga). La coesione delle strategie progettuali per il traffico via mare, saranno per Quadrante Europa una delle chiavi di volta, tramite il consolidamento degli investimenti e dell'innovazione logistica, per affrontare la crescita dei mercati e il flusso in aumento dei traffici del pros-



Quadrante Europa not only awarded the design but also the system. The first Censis and Unione Interporti Riuniti study was on "Italian freight village design. Factors of growth, logistics development and territorial logistics" and awarded the Verona Interporto Quadrante Europa with first place out of the 11 freight villages now operating in Italy (from a total of 18) due to its excellence in intermodal transport with a volume of goods shifted that is 4 times greater than the Padua Interporto and 6 times greater than the Bologna Interporto. In 2008 the Interporto Quadrante Europa moved 6.6 million tons of goods by rail and about 20 million tons by road. The Verona Quadrante Europa thus confirmed itself as the organic and integrated system of logistics services with the highest level of efficiency and inexpensiveness, together with intermodality (mobile crates, semitrailers, containers), more properly named as a "Logistics Activity Park" where more than 100 companies, directly employing 4,500 people and just as many indirectly, are located. The Veronese Interporto can rightly be considered as one single logistics infrastructure supporting production that unites three main categories of operators: productive activities, i.e. loading companies, shipping agencies and logistics operators. But the future - that Tomorrow which is already at the door, tells us that, in Quadrante Europa, road traffic is opening up to sea traffic. A new development requirement in view of present times, which is becoming a solid future reality. In the near future, there will be a connection with the Milan-Cremona-Mantua-Legnago-Rovigo-Eastern Po river shipping canal, as well as the Venice project. The strategic position of our Consorzio, in the centre of northern Italy, is an ideal collection basin for intermodality collaboration between the Tyrrhenian and Adriatic seas. A winning objective for the Venice project: the absence of mountains, the flatness of the ground, would implicate different costs and construction times to those stated by the previous TiBre project... From 2010, a doubling of goods movement in the Suez Canal will necessarily cause Italy, with a planned strategy, to accept maritime traffic from the East and the goods will have to be channelled towards the biggest

Quadrante Europa, einer der Angelpunkte der Wiedergeburt Venetiens, das beabsichtigt, sich seine eigene Zukunft zu bauen".

Ein weiteres Ziel für Consorzio ZAI: die Erlangung der Bestleistung für den Interporto Verona Quadrante Europa in zwei Censis Studien.

"Ein Vorwort. Die beiden wichtigsten Anerkennungen, die Consorzio ZAI für Interporto Quadrante Europa Verona verliehen wurden, haben nicht nur das Projekt prämiert, sondern die Art und Weise, ein System zu bilden. Die erste Studie von Censis und Unione Interporti Riuniti, „Der Plan des italienischen Umschlagplatzes. Wachstumsfaktoren, Entwicklung der Logistik und territoriale Dynamiken hat die Bestleistung bei der Untersuchung von 11 Umschlagplätzen, die heute in Italien operativ sind (von einer Gesamtzahl von 18 bestehenden) – am Interporto Quadrante Europa Verona für die hervorragende Eigenschaften des intermodalen Verkehrs, mit einem Warenbewegungsvolumen 4 Mal das des Interporto von Padua und 6 Mal mehr als die Warenbewegung im Interporto von Bologna. 2008 haben den Interporto Quadrante Europa Verona, 6,6 Millionen Tonnen Waren auf dem Bahnweg und ca. 20 Millionen Tonnen auf dem Landweg passiert: Verona Quadrante Europa konkretisiert sich als ein organisches und integriertes System logistischer Dienstleistungen von außerordentlicher Effizienz und Wirtschaftlichkeit dem der intermodale Transport zur Seite steht (Wechselaufbauten, Sattelanhänger, Container), eigens bezeichnet mit dem Ausdruck „Park für Logistische Tätigkeiten“, wo sich mehr als 100 Betriebe mit 4.500 direkten und ebenso vielen indirekten Beschäftigten niedergelassen haben. Der Interporto von Verona kann zu Recht als eine einzige Infrastruktur zur Unterstützung der Produktion betrachtet werden, die drei wesentliche Kategorien von Personal vereint: Produktionstätigkeiten, das Ladepersonal, die Speditionsunternehmen und die Beschäftigten in der Logistik. Aber die Zukunft, jenes Morgen, dass bereits heute ist, zeigt uns, dass sich der Strassen-transport im Quadrante Europa sich dem Seewegtransport öffnet. In naher Zukunft neben dem Projekt Venedig die Verbindung durch einen Kanal von Mailand-Cremona-Mantua-Legnago-Rovigo-Po di Levante. Die strategische Lage unseres Konsortiums

simo 30ennio. E, tra le componenti primarie di questo importante traguardo, l'Interporto Quadrante Europa indica

European freight villages in the North (for example, Nuremberg). The cohesion of project strategies for sea traffic will be



la propria dotazione di un completo cablaggio con rete telematica, per offrire agli operatori servizi di trasmissione dati, fonia, immagini e l'accesso a banche dati internazionali. Il secondo rapporto di ricerca Censis 'L'Italia dei Territori' e la specifica sezione dello studio: 'I luoghi dell'innovazione', colloca al primo posto l'Interporto Quadrante Europa (seguito, nell'ordine meritato, dal Parco Scientifico di Trieste, dallo Studio di Oncologia Medica Europea del professor Veronesi, dal Politecnico di Torino e dall'Ente Fiera di Milano), per valore strategico del territorio, per l'importanza delle eccellenze territoriali, per il procedere innovativo che, nel fattore progettazione ed investimenti, congloba ambito logistico, tecnologico ed occupazionale. L'Interporto Quadrante Europa si conferma, per l'eccellente governance di tutti i suoi comparti, polo di riferimento del sistema Italia, per il costante progredire e confrontarsi con i partner internazionali".

Fine 2009. Nella filosofia operativa di Consorzio ZAI, quali le iniziative a valenza pubblico-sociale, varate o in divenire?

"Non solo un motto, 'Fare e non dire', ma una vera filosofia d'intenti. Nella sensibilità di un silenzio fattivo, il vero

a keystone for Quadrante Europa which, through the consolidation of investments and logistics innovation, will be able to then deal with market growth and the increasing flow of traffic for the next 30 years. And, among the principal components of this important achievement, the Interporto Quadrante Europa has indicated its usage of total cabling with a telecommunications network so that its operators will be provided with data transmission services, a telephone system, picture and international database access. The second Censis study report called "Territorial Italy" and the specific section of the study: "Places of Innovation", puts the Interporto Quadrante Europa in first place (followed by, in order of merit, The Trieste Scientific Park, the Study of European Medical Oncology by Professor Veronesi, Turin Polytechnic and Milan Fair), due to the strategic value of the territory, the importance of territorial excellence, the innovative procedures which, in terms of design and investment, amass logistics, technology and employment. The Interporto Quadrante Europa has confirmed itself, due to the first-rate management of all its departments, as the reference pole of the Italian system because of its constant ability to progress and compare itself with its international partners."

im Zentrum Norditaliens präsentiert ein ideales Gebiet zum Sammeln von Synergien bei der Zusammenarbeit im intermodalen Verkehr zwischen dem Tyrrhenischen Meer und der Adria. Ein vielversprechendes Ziel für das Projekt Venedig: das Nichtvorhandensein von Hügeln und die Ebene Natur des Bodens würden andere Zeiten und Kosten für die Realisierung erfordern, als die im vorausgegangenen Projekt TiBre angeführten sind. Ab 2010 veranlasst die verdoppelte Warenbewegung auf dem Suezkanal das Land Italien notwendigerweise zu einer gezielten Strategie, um den Seewegtransport aus dem Orient aufzunehmen und den anderen wichtigen europäischen Umschlaghäfen des Nordens (beispielsweise Nürnberg) zuzuwenden. Der Zusammenhalt der Strategien der Projekte für den Seewegtransport wird für den Quadrante Europa durch die Konsolidierung der Investitionen und der logistischen Innovation einer der Schlüssel sein, um das Wachstum der Märkte und den erhöhten Transportfluss der kommenden dreißig Jahre in Angriff zu nehmen. Und unter den primären Komponenten dieses wichtigen Ziels zeigt der Interporto Quadrante Europa seine Ausstattung mit einer kompletten Verkabelung mit dem Telematiknetz, um den Operatoren Dienstleistungen wie Datenübertragung, Telefonieren, Übertragung von Bildern, Zugang zu internationalen Datenbanken zu bieten. Der zweite Censis-Untersuchungsbericht 'L'Italia dei Territori' ist ein spezifischer Abschnitt der Untersuchung: 'Die Stätten der Innovation', führen Interporto Quadrante Europa an erster Stelle an (gefolgt vom Park der Wissenschaften von Triest, von der Arztpraxis im Europäischen Krebsforschungszentrum unter Professor Veronesi, und vom Polytechnikum von Turin und der Messgesellschaft von Mailand), nach strategischem Wert des Territoriums, nach der Wichtigkeit der territorialen Besonderheiten, nach dem innovativen Vorgehen, das bei dem Faktor Projektierung und Investitionen ein logistisches, technologisches und beschäftigungsspezifisches Umfeld schafft. Interporto Quadrante Europa bestätigt sich durch hervorragende Governance aller seiner Abteilungen, Bezugspunkt des System Italia für die beharrliche Vorankommend und die Konfrontation mit den internationalen

filo conduttore nel Dna di Consorzio ZAI, sta nell'essere solidali. Senza clamore. A seguito del tragico terremoto d'Abruzzo, abbiamo concesso in comodato d'uso gratuito alla Croce Rossa Italiana, quale centro raccolta stoccaggio e smistamento aiuti – e per tutta la

The end of 2009. Within the operational philosophy of the Consorzio ZAI, what are the initiatives of public-social importance that have been launched or are to come?

"Act and not speak" is not only a motto but a true philosophy of intent. Within



durata temporale delle fasi di soccorso – due moduli della nostra piattaforma logistica presso l'Interporto di Rovigo. Soltanto ora, a resa degli spazi, mi sembra opportuno farne cenno. Inoltre, sempre a sostegno dell'Abruzzo, l'ente consortile ha stanziato 30.000,00 Euro a favore del Progetto 'Verona per l'Abruzzo' promosso dal Comune di Verona.

"Un'altra iniziativa, sempre 'senza fare notizia', riguarda il patrocinio del nostro Consorzio per il CRAL Quadrante Europa Verona – inaugurato nel Settembre 2008, con sede presso QE, in una palazzina di 300 metri quadrati –, vero e proprio circolo 'territoriale' e associazione di promozione sociale no profit. Inoltre è in fase di predisposizione un servizio di primo soccorso con ambulanza 24 ore su 24. Il Consorzio ZAI ha chiamato il Circolo a cooperare alla manutenzione del Parco Urbano dell'Interporto Quadrante Europa

the sensitivity of an active silence, the real main thread of the Consorzio ZAI's Dna is standing united. Without too much fuss. Following the tragic earthquake in Abruzzo, we granted the Italian Red Cross usage of two modules at our logistics platform in the Rovigo Interporto as a collection centre for storing and sorting donations for the entire duration of the emergency phase. Only now that the space has been returned to us do I think it right to mention it. Moreover, again to support Abruzzo, the Consorzio set aside Euro 30,000.00 in favour of the "Veneto for Abruzzo" Project promoted by Verona Council.

Another initiative, again something that didn't make the news, involves the Consorzio's sponsorship of CRAL Quadrante Europa Verona – inaugurated in September 2008 and located in the QE in a 300 square metre building. It is a real 'territorial' circle and a no-profit social benefit association. We are also prepar-

Geschäftspartnern".

Ende 2009. In seiner Arbeitsphilosophie von Consorzio ZAI, welche Maßnahmen von öffentlich-sozialer Bedeutung wurden ergriffen oder werden ergriffen?

"Nicht nur ein Motto, Handeln und nicht reden, sondern eine Philosophie der Absichten. In der Wahrnehmung der Stille, der wahre rote Faden in der Dna des Consorzio ZAI liegt im Gemeinschaftssinn, ohne Aufsehen zu erregen. Anlässlich des tragischen Erdbebens in den Abruzzen haben wir dem Italienischen Roten Kreuz kostenlos als Lagerungs- und Umschlagzentrum der Hilfeleistungen und für die gesamte Dauer der Rettungseinsatzphasen zwei Module unserer Logistikplattform im Interporto von Rovigo leihweise zur Verfügung gestellt. Erst jetzt nach der Rückgabe der Flächen scheint es mir angebracht, darauf anzuspielen. Außerdem hat das Konsortium 30.000,00 Euro zugunsten des von der Gemeinde von Verona organisierten Projekts "Verona für die Abruzzen" bereitgestellt.

Eine weitere Initiative, ebenfalls ohne viel Aufhebens, betrifft die Schirmherrschaft unseres Consorzio für CRAL Quadrante Europa Verona – eingeweiht im September 2008, mit Sitz im QE, in einem Gebäude von 300 Quadratmetern –, ein wahrhafter territorialer Zirkel und Verein für soziale Non-profit-Hilfswerke. Darüber hinaus ist ein Rettungsdienst mit Notarztwagen, der rund um die Uhr im Einsatz sein wird, in der Vorbereitungsphase. Consorzio ZAI hat den Zirkel daraufhin angesprochen, bei der Erhaltung des städtischen Parks im Interporto Quadrante Europa (70tausend Quadratmeter) zu kooperieren, mit einer Radfahrerpfiste von dem Gebiet Santa Lucia. Im Park drei Strecken von insgesamt 3 Kilometern mit Ringfahrbahn für ein mittleres Niveau. Mit Bäumen bepflanzte Fläche von 10 tausend Quadratmetern, neben spontan wuchernder Vegetation und dreißig Baumsorten). Weitere Projekte im Entstehen, ein Parkplatz auf 2.600 Quadratmetern, ca. 250 Parkplätze, und klare Implementierung des Stadtparks (100tausend Quadratmeter) für unsere Angesiedelten und zur Freizeitgestaltung mit körperlicher Ertüchtigung und kulturellen Ereignissen".

Ab heute mit Blick in die Zukunft: bei der Mission von Consorzio ZAI wird der Wert einer Strategie zur siegreichen He-

(70mila metri quadrati), servito da una pista ciclabile da zona di Santa Lucia. All'interno del Parco, tre percorsi su complessivi 3 chilometri con anello ciclabile a livello intermedio. Superficie alberata, 10mila metri quadri, oltre alla vegetazione spontanea e una trentina di specie arboree). Ulteriori progetti in fieri, un parcheggio attrezzato su 2.600 metri quadri, circa 250 posti auto, e la netta implementazione dell'area del Parco Urbano (100mila metri quadri) destinata ai nostri insediati e rivolta ad attività ricreativo-sportive e ad eventi culturali".

Da oggi, verso il futuro: nella mission di Consorzio ZAI, il valore di una strategia diviene sfida vincente.

"Il modello Consorzio ZAI ha vinto la sfida, rifiutando nettamente – e proprio a dispetto della crisi – la chiusura, quella 'forma mentis' particolarista, tipica di un rigido individualismo che porta all'isolamento. La forza insita nella nostra mission, soprattutto a fronte della congiuntura economica che ha informato questo momento storico, apre necessariamente ad una fattiva sinergia di intenti: di qui, il nostro continuo progredire secondo i criteri di un orientamento sempre più evoluto. Nell'agenda di Consorzio ZAI, un fitto calendario di appuntamenti di reciproco scambio: le visite del sistema Verona agli Interporti europei d'eccellenza – Norimberga, Saragozza – e, al Quadrante Europa, il giungere di personaggi istituzionali esteri (per esempio la recente visita dell'Ambasciatore dei Paesi Bassi). La continua richiesta delle commissioni internazionali impone, oggi più di ieri, di crescere informati, grazie al reciproco scambio dei rispettivi know how, dimenticando la spirale della concorrenza per monitorare, lungimiranti, le diverse opportunità di crescita insite nel processo di globalizzazione. La sfida attuale, quella fase di difficoltà che stiamo attraversando, è in realtà un cammino portato avanti con maggior sicurezza verso nuovi orizzonti, che serve a valutare tempestivamente l'importanza di un nostro confronto con le corrispondenti realtà operative di grande respiro".

ing an emergency service with a 24 hour a day ambulance service. The Consorzio ZAI has called the Circle to cooperate with the maintenance of the City Park at the Interporto Quadrante Europa (which covers 70,000 square metres), and which has a cycle path from the borough of Santa Lucia. There are three routes with a total length of 3 kilometres and a medium difficulty level cycle loop. Ten thousand square metres have been planted with trees and, as well as the natural vegetation, there are about 30 different species of shrubs. Other future projects are a 2,600 square metre car park for about 250 vehicles and the use of the whole City Park area (100,000 square metres) will be available to the companies in our areas mainly for recreational and sport activities and cultural events."

From now towards the future: in the Consorzio ZAI mission, the value of a strategy becomes a winning challenge...

"The Consorzio ZAI model has won the challenge by clearly refusing – despite the crisis – closure, that particularistic mental form, typical of rigid individualism that only leads to isolation. The innate strength of our mission, especially facing the present economic situation that characterises this historical moment, necessarily opens up to an efficient series of intentions. From here, our continual progress in accordance with ever-developing orientation criteria. On the Consorzio ZAI agenda, a busy calendar of appointments for reciprocal exchange includes taking the Verona system to the other important European freight villages – Nuremberg, Saragozza – and, at the Quadrante Europa, the arrival of people from foreign institutions (for example, the recent visit by the Ambassador of the Netherlands). The continual request from international commissions means that, now more than ever before, we have to be increasingly informed through a mutual exchange of respective know-how, forgetting the spiral of competition, in order to monitor, with farsightedness, the various opportunities for growth within the globalisation process. The current challenge, that difficult moment we are now crossing, is, in truth, a path to be taken with greater security towards new horizons which serves to opportunely evaluate the importance of our confrontation with other large operational organisations".

rausforderung...

"Das Modell Consorzio ZAI, das die Herausforderung gemeistert und strikt – und zwar aus Trotz gegenüber der Krise – das Schließen jener etwas besonderen 'forma mentis' typisch für steifen Individualismus, der zur Isolierung führt, abgelehnt hat. Die Kraft, die unserer Mission innewohnt, vor allem bei einer Wirtschaftskonjunktur, die diesen historischen Augenblick informiert hat, öffnet notwendigerweise einer Synergie von Absichten: unser ständiges Fortschreiten nach den Kriterien einer immer aufgeklärteren Orientierung. Der Kalender von Consorzio ZAI, voll von Terminen für den gegenseitigen Austausch: die Besuche von Sistema Verona bei



den europäischen Interporti – Nürnberg, Saragozza – und am Quadrante Europa, der Besuch ausländischen Beamter (beispielsweise kürzlich der Besuch des niederländischen Botschafters). Die ständige Nachfrage von Seiten internationaler Kommissionen verlangt, heute mehr denn je, informiert heranzuwachsen und zwar durch den gegenseitigen Austausch des jeweiligen Know-how und dabei die 'Spirale der Konkurrenz vergessend, um die verschiedenen Wachstumsmöglichkeiten mit Weitblick zu erkennen, die dem Globalisierungsprozess innewohnen. Die derzeitige Herausforderung, jene schwierige Phase, die wir durchmachen, ist in Wirklichkeit ein Weg, der mit größerer Sicherheit zu neuen Horizonten führt, was dazu dient, sofort die Bedeutung unserer Konfrontation mit den entsprechend vielfältigen Arbeitsrealitäten bewerten zu können."

Le modifiche normative del luglio '75

Aumentano le competenze territoriali del Consorzio ZAI: Basson, Quadrante Europa e Marangona

Una nuova grande tappa ed altre sono rese possibili dall'evoluzione normativa che interessa il Consorzio Zai. Il decreto istitutivo del 1948 viene modificato, infatti, dalla legge 26 luglio 1975 n. 378. Con essa rientrano nelle competenze del Consorzio tre nuove zone per cui si comincia a parlare di "comprensorio Zai". Ai 4 milioni di mq. della Zona agricola industriale, che da questo momento si comincia anche a chiamare "Zai storica" o ZaiUno, si aggiungono il milione di mq. di una seconda zona produttiva, il Basson o ZaiDue, i 4 milioni di mq. dell'area del Quadrante Europa (2,5 dei quali diventeranno l'Interporto), il milione 300 mila mq. della Marangona (destinata all'innovazione e all'ultima sfida: il Parco scientifico e tecnologico).



La legge del 1975 identifica con esattezza le tre nuove zone e dichiara di pubblica utilità le opere occorrenti per attrezzarle. Stabilisce inoltre che "il Consorzio ha altresì lo scopo di contribuire allo sviluppo economico del comune di Verona favorendo il sorgere di nuove iniziative nell'am-

storia

The July '75 modifications to the law

The Consorzio ZAI's territorial responsibilities increase: Basson, Quadrante Europa and Marangona

Development in the laws that concern the Consorzio ZAI made it possible to achieve yet another new target and even more after that. The institutive decree of 1948

was, in fact, modified by law number 378 of 26th July 1975. In this way three new areas fell under the Consorzio's responsibility and people began to speak of the "Zai territory". The one million square metres of the second productive area, known as Basson or ZaiDue, the 4 million square metres of the Quadrante Europa (2.5 of which were to become the Interporto) and the 300 square metres of the Marangona area (to be used for innovation and the latest challenge: the Scientific and technological Park) were added to the original 4 million square metres of the Industrial Agricultural Zone (ZAI), which then became known as "Zai storica" or ZaiUno.

The 1975 law precisely outlined the three new areas and stated the public use of the work needed to equip them. It also established that "the aim of the

Die normativen Änderungen von Juli 1975

Erweitern die territorialen Zuständigkeiten von Consorzio ZAI: Basson, Quadrante Europa und Marangona

Eine neue, große Etappe und weitere wurden durch die normative Entwicklung möglich, die Consorzio Zai betrifft. Das Gründungsdekret von 1948 wird durch das Gesetz vom 26. Juli 1975 Nr. 378 geändert. Damit fallen unter die Zuständigkeiten des Consorzio drei neue Gebiete, weshalb man den neuen Ausdruck "comprensorio Zai" (deutsch Zai-Gebiet) verwendet. Zu den 4 Millionen Quadratmetern des Agrar- und Industriegebietes, das von diesem Zeitpunkt ab als "historisches Zai" oder als ZaiUno bezeichnet wird, kommen eine Million Quadratmeter eines zweiten Produktionsgebietes hinzu, Basson oder ZaiDue, die 4 Millionen Quadratmeter des Geländes, wo sich der Quadrante Europa (2,5 davon sind für den Interporto geplant) befindet, eine Million 300 tausend Quadratmeter von Marangona (zur Innovation bestimmt und als letzte Herausforderung: der wissenschaftliche und technologische Park).

Das Gesetz von 1975 identifiziert mit Genauigkeit die drei neuen Gebiete und erklärt die zum Ausbau des Gebietes nötigen Vorhaben als gemeinnützig. Ferner legt das Gesetz fest, dass das Consorzio außerdem zum Ziel hat, an der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde von Verona beizutragen indem neu entstehende Initiativen innerhalb seiner Zuständigkeitsgebiete gefördert werden.



CONSorzio ZAI

bito delle zone” di sua competenza. I membri del consiglio direttivo, che dura in carica cinque anni, vengono portati da tre a nove, tre per ognuno degli enti fondatori, in modo da alleggerire la rappresentatività di un organismo consortile che vede crescere la sua importanza. Sugli espropri la legge stabilisce: “le esportazioni necessarie per l'esecuzione delle opere avranno luogo su istanza del consorzio, anche per conto delle imprese interessate. Il consorzio provvede all'assegnazione delle aree, espropriate o acquistate, a singole imprese per l'impianto di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali e di opere annesse e può applicare un sopraprezzo sul valore di esproprio o di acquisto nella misura che sarà stabilita dal consiglio direttivo dell'ente, tenuto conto del grado di utilizzazione dei singoli lotti, della loro ubicazione e del costo delle necessarie infrastrutture”.

Antonio Felice

(La storia continua nel prossimo numero...)

Consorzio is also to contribute towards the economic development of Verona, favouring the setting up of new businesses within the areas” under its responsibility. The number of board members, a position held for five years, was increased from three to nine, three for each of the founding bodies, in order to bind their representation to one single consortium organism whose importance was growing. The law also stated: “the necessary exportations for carrying out the work will be decided by the consortium including those on behalf of interested companies. The consortium will be responsible for assigning the areas, whether expropriated or purchased, to individual businesses to set up industrial, craft or commercial establishments, and all connected works and can apply a surcharge on the expropriation or purchase value to a measure which will be established by the Board, in consideration of how each lot is to be used, its location and the cost of any necessary infrastructure.”

Antonio Felice

(The story continues in the next edition)

Die Zahl der Mitglieder des Vorstands mit einer Amtszeit von fünf Jahren, wird von drei auf neun erhöht, drei der jeweiligen Gründerverbände, und zwar so, dass die Repräsentativität eines genossenschaftlichen Organismus gerechtfertigt ist, der seine Bedeutung steigen sieht. In Bezug auf die Enteignungen legt das Gesetz fest: “die zur Umsetzung der Arbeiten notwendigen Ausführen geschehen auf Gesuch des Consorzio, auch auf Rechnung der interessierten Unternehmen. Das Consorzio sorgt für die Zuteilung der enteigneten oder erworbenen Gebiete an einzelne Unternehmen für die Entstehung von Industrien, Handwerksbetrieben und Handelsunternehmen und den damit verbundenen Bauten, und kann einen Aufpreis auf den Enteignungswert oder Kaufwert in einer Höhe erheben, die vom Vorstand des Verbandes unter Berücksichtigung des Benutzungsgrades der einzelnen Lose, des Standortes und den Kosten der notwendigen Infrastrukturen festgelegt wird”.

Antonio Felice

(Die Geschichte wird in der kommenden Ausgabe fortgesetzt ...)

L'inaugurazione del QE Terminal Gate

Giornata storica. Doppia celebrazione, per il terminale ferroviario e per il raddoppio della Bologna-Verona

Il 1° ottobre 2009, la Frecciargento delle Ferrovie dello Stato entra all'Interporto di Verona, fermandosi nel piazzale del Quadrante Europa Terminal Gate, per celebrare, nello stesso momento e contesto, l'inaugurazione di due opere fondamentali e all'avanguardia per il trasporto e la logistica nazionali ed europei.

Il primo viaggio dell'ETR 600 ha tagliato il nastro del nuovo raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, crocevia nevralgico dei due principali assi ferroviari europei: il Corridoio 1 Berlino-Palermo e il Corridoio 5 Lisbona-Kiev; mentre l'approdo del treno a Verona ha inaugurato il terminale ferroviario nel più moderno hub merci europeo per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale.

Il convoglio inaugurale, partito alle 14 dalla stazione centrale di Bologna, ha impiegato un'ora per raggiungere Verona, dove è stato accolto dal Presidente del Consorzio ZAI Flavio Zuliani, dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Altero Matteoli, dal Sindaco di Verona Flavio Tosi, dall'Assessore alle Politiche della Mobilità del Veneto Renato Chisso e da Silvio Rocca, Presidente di Quadrante Europa Terminal Gate.

Sul treno, l'Assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna Alfredo Peri, il Presidente della Provincia di Bologna Beatrice Draghetti e il Presidente della Provincia di Verona Giovanni Miozzi, accompagnati dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Mauro Moretti, dal Presidente FS Innocenzo Cipolletta e dal Vice Presidente della Commissione Europea Antonio Tajani.

Una giornata storica, che ha sancito il tanto atteso potenziamento sia del trasporto verso il Centro Europa, sia di quello nazionale, consegnando contestualmente all'Italia una struttura all'avanguardia nell'ambito della inter-



Inauguration of the QE Terminal Gate

A historical day. A double celebration for the rail terminal and the Bologna-Verona switch-line

On 1st October 2009, the Ferrovie dello Stato's (State Railways) "Frecciargento" – Silver Arrow train – went to the Verona Interporto stopping in the Quadrante Europa Terminal Gate square to celebrate two events at the same time – the inauguration of two fundamental and avant-garde projects for national and European transport and logistics.

The pioneer journey of the ETR 600 cut the ribbon of the new switch line of the Bologna-Verona railway line, a crucial crossroads of the two main European

Einweihung des QE Terminal Gate

Ein denkwürdiger Tag. Gleich zwei Feiern auf einmal: für das Eisenbahnterminal und die zweispurige Gleisanlage Bologna-Verona

Am 1. Oktober 2009 hielt Frecciargento der Italienischen Staatseisenbahn Einzug in den Interporto von Verona mit Endstation an der Esplanade des Quadrante Europa Terminal Gate, um die Einweihung zweier Projekte im selben Augenblick und Kontext zu vollziehen, die für den nationalen und europäischen Transport und die Logistik grundlegend und bezeichnend für den Fortschritt sind.

Das Band wurde zur Einweihung der zweispurigen Strecke Bologna-Verona bei der ersten Fahrt des ETR 600, zerschnit-

portualità e trasporto su rotaia.

Nel luglio 2009 fu aperto il secondo ponte sul fiume Po, terminando di fatto i lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico per il raddoppio della linea Bologna-Verona, che, a fronte di un investimento di 1.100 milioni di euro, consente prestazioni e vantaggi nel collegamento tra le due realtà urbane in grado di dare una svolta decisiva, sia nel presente ma soprattutto in prospettiva dei sicuri sviluppi futuri, nell'interazione economica e logistica sia a livello interregionale sia nelle tratte a lunga percorrenza.

La linea è attrezzata con un sistema tecnologico che consente la circolazione, in sicurezza, su entrambi i binari nei due sensi di marcia e una maggiore fluidità dei flussi di traffico, con treni in grado di viaggiare a 200 chilometri orari. Tutti gli apparati e le tecnologie delle stazioni e di linea sono gestiti a distanza dal Sistema di Comando e Controllo (SCC) della circolazione, con Posti centrali a Bologna e Verona. Tali sistemi permettono di incremen-

rail axes: Corridor 1 Berlin- Palermo and Corridor 5 Lisbon-Kiev. The docking of the train in Verona also inaugurated the new rail terminal in the most modern European goods hub for national and international road, rail and air transport.

The inauguration train, which left the central station in Bologna at 2 pm, took just one hour to arrive in Verona where it was welcomed by the President of the Consorzio ZAI, Flavio Zuliani; the Minister for Infrastructure and Transport, Altero Matteoli; the Mayor of Verona, Flavio Tosi; the Veneto Region Councillor for Mobility, Renato Chisso and Silvio Rocca, Chairman of the Quadrante Europa Terminal Gate.

Alfredo Peri, the Emilia Romagna Region Councillor for Transport, Beatrice Draghetti, President of the Province of Bologna and Giovanni Miozzi, President of the Province of Verona were on the train accompanied by Mauro Moretti,



ten', einem neuralgischen Knotenpunkt der zwei wichtigsten Eisenbahnstrecken Europas: der Korridor 1 Berlin-Palermo und der Korridor 5 Lisabon-Kiev; während mit dem Eintreffen des Zuges in Verona der Zwischenbahnhof im modernsten europäischen Verkehrsknotenpunkt für den nationalen und internationalen Warentransport auf dem Land-, Bahn- und Luftweg eingeweiht wurde.

Der Einweihungszug, der den Hauptbahnhof in Bologna um 14.00 Uhr verlassen hatte, brauchte bis Verona eine Stunde,





tare la capacità della linea che potrà ospitare fino a 240 treni/giorno con una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 35 minuti rispetto agli attuali.

Il raddoppio della linea potenzia i collegamenti tra Nord e Sud, rendendoli dunque più veloci ed integrati con il resto della rete ferroviaria del Paese. Inoltre, la tratta è parte integrante del Corridoio 1 della rete ferroviaria trans-europea che collegherà il Nord al Sud Europa, attraverso l'asse Berlino – Norimberga – Monaco di Baviera – Verona – Roma – Napoli – Palermo e crocevia con il corridoio 5 Lisbona – Barcellona – Lione – Torino – Milano – Verona – Budapest – Kiev.

Centro nevralgico di tale incrocio, l'Interporto Quadrante Europa, nel quale è stata realizzata la nuova area di 50mila metri quadrati, suddivisa in due settori per lo stoccaggio e la movimentazione di casse mobili e container, dotata di cinque binari, lunghi complessivamente 3 chilometri, serviti da 3 moderne gru a rotazione completa. Il Terminal Gate si aggiunge alle altre aree già operative nell'Interporto, trasformandolo, senza alcun dubbio, nell'hub più all'avanguardia d'Europa.

“Con la missione di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti intermodali dell'interporto – ha spie-

Managing Director of the FS Group, Innocenzo Cipolletta, the FS President and Antonio Tajani, Vice-President of the European Commission.

A historical day that confirmed the much-awaited development in transport towards Central Europe and in Italy itself, concomitantly providing our country with an avant-garde structure in terms of freight inter-exchange and rail transport. In July 2009 the second bridge over the River Po was opened thus bringing the infrastructure and technological development work for the new Bologna-Verona line to a close. This work, with an investment of Euro 1,100 million, leads to such performances and advantages in the connection between the two cities that a decisive improvement for both the present and certain future development prospects in terms of economy and logistics at an inter-regional level and along the rest of the track length is guaranteed.

The line is equipped with a technological system that allows safe circulation on both tracks and in both directions and a greater fluidity of traffic flow with trains able to travel at a speed of 200 kilometres an hour. All the station and line devices and technologies are managed remotely by the circulation Command and Control System (CCS) with central positions in Bologna and Verona.

wo das Empfangskomitee ihn bereits erwartete: Flavio Zuliani – Präsident des Consorzio ZAI, Altero Matteoli – Minister für Transport und Infrastrukturen, Flavio Tosi – Bürgermeister von Verona, Renato Chisso – Landesbeigeordnete für Verkehrspolitik und Mobilität der Region Venetien und Silvio Rocca – Präsident des 'Quadrante Europa Terminal Gate'.

Im Zug befanden sich der Beigeordnete für das Transportwesen der Region Emilia Romagna Alfredo Peri, der Präsident der Provinz Bologna Beatrice Draghetti und der Präsident der Provinz von Verona Giovanni Mozzi in Be-

gleitung des Geschäftsführers der Gruppe FS Mauro Moretti, des Präsidenten der FS Innocenzo Cipolletta und des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Antonio Tajani.

Ein historischer Tag, an dem sich der den sehnstlich erwarteten Ausbau sowohl der Transportwege in das Zentrum Europas als auch der nationalen bestätigt und Italien gleichzeitig im Rahmen der Erweiterung der Warenumschnagplätze und des Schienentransports eine hochmodern ausgerüstete Struktur übergeben werden konnte.

Im Juli 2009 wurde eine zweite Brücke über dem Fluss Po eingeweiht. Damit konnten die Arbeiten zum infrastrukturellen und technologischen Ausbau der zweispurigen Strecke Bologna-Verona fertig gestellt werden, eine Investition von 1.100 Millionen Euro, die mit der Verbindung zweier Städte erhebliche Leistungen und Vorteile erschließt und, sei es in der Gegenwart, vor allem aber in Aussicht auf sichere zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten für die gegenseitig aufeinander wirkenden Schwerpunkte Wirtschaft und Logistik sowohl auf interregionaler Ebene als auch bei den langen Streckenabschnitten, eine ausschlaggebende Wende bringt. Die Linie ist mit einem technologischen System ausgestattet, das den Zugverkehr von Zügen mit 200 Stundenkilometern

gato il Presidente del Consorzio ZAI, Flavio Zuliani – nel 2005 abbiamo dato vita, assieme a Rete Ferroviaria Italiana, alla società Quadrante Europa Terminal Gate, partecipata in modo paritario al 50 per cento”.

La società ha il compito di svolgere e integrare i servizi di terminalizzazione e di supporto all'attività logistica e di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti intermodali.

“Il mandato affidato alla società – ha aggiunto Silvio Rocca, Presidente di Quadrante Europa Terminal Gate – è molto ambizioso: creare in un corridoio di soli 66 metri di lunghezza un terminal efficiente che possa raddoppiare la capacità terminalistica dell'Interporto, con un basso impatto ambientale”. L'attenzione all'ambiente è stato uno dei fattori principali durante la fase di realizzazione dell'infrastruttura. L'intera piattaforma ferroviaria su cui transiteranno i convogli, lunga 550 metri, è l'unica in Italia protetta lungo la sua

These systems will be able to increase line capacity and 240 trains per day will be able to run with the current rate of travel time being reduced by up to 35 minutes.

The new line improves links between North and South making connections faster and better integrating the rest of the country's railway network. Furthermore, this tract is an integral part of the trans-European Corridor 1 rail network which will link North and South Europe with connections through Berlin – Nuremberg – Munich – Verona – Rome – Naples – Palermo and a junction with Corridor 5 that will connect Lisbon – Barcelona – Lyon – Turin – Milan – Verona – Budapest – Kiev.

The crucial point of this junction is the Interporto Quadrante Europa, where a new 50,000 square metre area has been built, subdivided into two sectors for the storage and movement of mobile cranes and containers and equipped with five sets of tracks to a total length of 3 kilometres all supplied with 3 modern, fully

unter sicheren Bedingungen auf der zweispurigen Strecke in beide Fahrtrichtungen und mehr Beweglichkeit des Verkehrsflusses ermöglicht.

Sämtliche Geräte und die Technologien der Bahnhöfe und Linien sind durch ein SCC Steuer- und Kontrollsystem der Fahrtrichtung ferngesteuert. Die Hauptstandorte befinden sich in Bologna und Verona.

Mit diesen Systemen können die Kapazität der Linie mit bis zu 240 Zügen/täglich gesteigert und die herkömmlichen Zeiten um maximal 35 Minuten reduziert werden.

Die zweispurige Strecke erhöht die Zugverbindungen zwischen dem Norden und dem Süden, verkürzt die Zeiten und integriert sie in das übrige Eisenbahnnetz des Landes. Darüber hinaus ist die Tratte Bestandteil von Korridor 1 des transeuropäischen Eisenbahnnetzes, das den Norden mit Südeuropa über die Achse Berlin – Nürnberg – München – Verona – Rom – Neapel – Palermo verbindet und sich mit dem Korridor 5 Lisbon – Barcelona – Lyon – Turin – Mailand – Verona – Budapest – Kiev kreuzt.

Knotenpunkt dieser Kreuzung ist der 'Interporto Quadrante Europa', wo ein neues 50tausend Quadratmeter großes in zwei Sektoren aufgegliedertes Areal für die Lagerung und Bewegung von Wechselaufbauten und für Containerumschlag realisiert worden. Durch das Areal verlaufen fünf Gleise von insgesamt 3 Kilometer Länge. 3 Auslegerkräne mit ganzer Umdrehung dienen zum Be- und Entladen. Der Terminal Gate hat eine direkte Anbindung an die anderen bereits in Betrieb genommenen Areale innerhalb des Interporto an, wodurch er zweifelsohne zum modernsten Knotenpunkt Europas geworden ist.

“Angesichts der Aufgabe, die Entwicklung der Infrastrukturen und der intermodalen Transporte des Interporto zu fördern – erläuterte der Präsident von Consorzio ZAI, Flavio Zuliani – haben wir 2005 gemeinsam mit Rete Ferroviaria Italiana, und der Gesellschaft Quadrante Europa Terminal Gate zu gleichen Teilen von 50 Prozent ins Leben gerufen”.

Das Aufgabengebiet der Gesellschaft umfasst die Dienstleistungen und entsprechenden Supportarbeiten im Terminal,



superficie, capace di accogliere qualsiasi tipo di merce pericolosa ed evitare che, in caso di fuoriuscita accidentale, si verificano danni ambientali. E' infatti dotato di grandi vasche di sicurezza nella quali sono anche raccolte e depurate le acque piovane prima di

rotating cranes. The Terminal Gate is an addition to the other currently operative areas of the Interporto, thus undoubtedly making it into the most avant-garde hub in Europe.

“With our mission to promote the development of infrastructure and intermodal

essere inviate al sistema fognario. L'attenzione all'ambiente è stato uno dei fattori di attenzione anche durante la fase di realizzazione dell'infrastruttura: il treno è stato infatti protagonista nel trasporto di circa 1.450 tonnellate di carichi eccezionali sottratti alla già congestionata rete autostradale.

“Si tratta di un esempio unico – ha concluso Rocca – e di provata eccellenza, per lo sviluppo dei servizi intermodali in Europa. Il progetto adottato è innovativo dal punto di vista della governance societaria tra RFI e Consorzio ZAI e del modello gestionale di riferimento. Oggi abbiamo fornito alcuni dati riferiti allo sviluppo che tale opera porta in dote, ma potremmo anche spingerci più avanti, pensando ad un terminale che movimenterà 90 coppie di treni al giorno, lunghi fino a un chilometro, in un'area di circa un milione di metri quadrati coperti”.

“Quadrante Europa Terminal Gate – ha affermato nel suo intervento l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti – è la risposta delle Ferrovie Italiane nel settore merci alle crescenti esigenze della logistica industriale, nonché la risposta alla saturazione della capacità ferroviaria dell'Interporto di Verona. Può essere paragonato all'avvio dell'alta velocità nel campo del trasporto passeggeri. Una porzione più che consistente del Corridoio 1 percorre il territorio italiano, al servizio di alcune fra le più importanti città del Nord Est e dell'Italia centrale. Se diamo uno sguardo alle infrastrutture sull'asse che sta al di là delle Alpi, non troviamo interventi di così ampia portata e rilevanza. Si potranno risparmiare 45 minuti, per viaggiare tra Verona e Roma, mentre dal 2010, grazie all'Alta Velocità, per la stessa tratta ci si impiegheranno 3 ore e 15 minuti e da Bologna a Firenze ci si impiegherà mezzora. Sul resto del percorso Bologna – Brennero, posso anticipare che dalla parte italiana stiamo già lavorando al tunnel esplorativo e l'auspicio è che anche in territorio austriaco inizino a fare altrettanto nel più breve tempo possibile”. Per quanto riguarda la progettazione del Terminal Gate, essa frutto della collaborazione fra professionisti italiani,

transport in the Interporto,” said Flavio Zuliani, President of the Consorzio ZAI, “in 2005, together with Rete Ferroviaria Italiana and a 50 per cent share each, we founded the Quadrante Europa Terminal Gate company.”

The company's duty was to develop and integrate terminal services, to support logistics activities and to promote the development of infrastructure and intermodal transport.

“The task with which the company was entrusted,” added Silvio Rocca, Chairman of Quadrante Europa Terminal Gate, “was very ambitious. We needed to create, in just one 66-metre long corridor and with low environmental impact, an efficient terminal that could double the Interporto's terminal capacity.” Environmental care was one of the main factors during the construction stage. The entire rail platform, where 550-metre long trains will transit, and which can accept any type of dangerous goods, is the only one in Italy whose surface is protected should any accidental spillage occur thus avoiding any environmental damage. In fact, it is equipped with large safety vats where rain water is also collected and purified before being deviated to the sewers. Environmental care was also one of the factors as the infrastructure was being built: trains do, in fact, transport about 1,450 tons of exceptional loads thus removing them from the already over-congested motorway network.

“It is a unique example,” Rocca concluded, “and of proven excellence, for the development of intermodal services in Europe. The project adopted is innovative from the point of view of the shared governance between RFI and the Consorzio ZAI and should be a managerial model of reference. Today we have given some figures on the development that a construction like this leads to, but we could go even further, thinking of a terminal that will be dealing with 90 pairs of one-kilometre long trains a day in a covered area of about one million square metres.”

“Quadrante Europa Terminal Gate,” the Managing Director of the FS Group, Mauro Moretti, affirmed, “is the Ferrovie Italiane's goods sector answer to the growing needs for industrial logistics as well as the answer to the saturation of

die Integration dieser in die Logistik, und die Entwicklungsförderung von Infrastrukturen und intermodalem Verkehr.

“Dieser Auftrag, der der Gesellschaft übertragen wurde – fügte Silvio Rocca, Präsident von Quadrante Europa Terminal Gate – ist sehr ehrgeizig: und zwar auf einem nur 66 Meter in der Länge betragenden Korridor einen effizienten Terminal zu schaffen, der die Kapazitäten des Terminals im Interporto verdoppelt und umweltfreundlich ist.” Die Rücksicht auf die Umwelt war bei der Realisierungs-



phase der Infrastruktur einer der wesentlichen Faktoren. Die gesamte Eisenbahnplattform (550 Meter lang), auf der die Züge fahren ist die einzige in Italien, die über die gesamte Fläche geschützt ist und für jede Art gefährlicher Ware geeignet ist, wodurch bei versehentlichem Leck das Entstehen von Umweltschäden verhindert wird. Sie ist mit großen Sicherheitsbecken ausgestattet, in denen auch Regenwasser aufgefangen und geklärt wird, bevor es an das Kanalisationsnetz abgegeben wird. Die Rücksicht auf die Umwelt war bei der Realisierungsphase der Infrastruktur einer der wesentlichen Faktoren: der Zug war tatsächlich Protagonist beim Transport von ca. 1.450 Tonnen außerordentlicher Ladungen, die den bereits stockenden Verkehr auf dem Autobahnnetz entlastet hat.

svizzeri, austriaci e tedeschi, ed è durata tre anni – dal 2005 al 2008 – mentre la realizzazione è stata compiuta in un tempo record di 11 mesi, con un investimento complessivo di 35 milioni di euro. “Tempi che caratterizzano quello che va considerato un grande successo – ha commentato Flavio Zuliani -. Qui a Verona, grazie al Consorzio ZAI, risiedono le idee e le strategie e il Terminal Gate, con il suo modello di esercizio che prevede di ricevere fino a 20 coppie di treni al giorno, lavorando 24 ore

railway capacity in the Verona Interporto. It can be compared to the activation of high speed trains for passenger transport. A rather consistent part of Corridor 1 will pass through Italian territory at the service of some of the most important cities in the North East and Central Italy. If we take a look at the infrastructure along the axis on the other side of the Alps, no other projects are as big or as relevant. We will be able to save 45 minutes travelling time between Verona and Rome, while from 2010 on the High Speed Train, the same

“Es handelt sich um einziges Beispiel – schließt Rocca – und von erwiesener Vortrefflichkeit – für die Entwicklung der intermodalen Leistungen in Europa. Das übernommene Projekt ist aus der Sicht der gesellschaftlichen Governance zwischen RFI und Consorzio ZAI und des bezüglichen Verwaltungsmodells innovativ. Heute haben wir einige Bezugsdaten zur Entwicklung angeführt, die dieses Werk ‘als Mitgift einbringt’, wir könnten aber auch weiter nach vorn stoßen, indem wir uns einen Terminal vorstellen, der 90 Paar

Züge täglich bis zu einem Kilometer Länge auf einem Areal von ca. einer Million Quadratmeter überdachter Fläche bewegt.”.

“Quadrante Europa Terminal Gate –begründete der Geschäftsführer der Gruppe FS, Mauro Moretti in seinem Beitrag – ist die Lösung von Seiten der italienischen Staatseisenbahn für die Warenbranche hinsichtlich der steigenden Bedürfnisse der industriellen Logistik sowie die Antwort auf die Sättigung der Eisenbahnkapazitäten des Interporto von Verona, vergleichbar mit der Hochgeschwindigkeit im Fahrgasttransport. Ein äußerst beträchtliches Stück von Korridor 1 durchquert italienisches Territorium



su 24, per una movimentazione annua di circa 300mila unità di carico, è solo l'ultima delle eccellenti dimostrazioni di tale incontrovertibile realtà. Da oggi Verona guarda al mare e non si tratta, come potrebbe apparire, di una battuta d'effetto, ma la pura e semplice verità: ora il collegamento con il Tirreno non è solo possibile ma anche funzionale”. All'evento, come detto, non ha voluto mancare il Ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Altero Matteoli, che ha sottolineato come “la realizzazione del raddoppio della Bologna-Verona e del Quadrante Europa Terminal Gate rappresentano atti concreti, azioni virtuose e lungimiranti, frutto di impegni precisi assunti dal Governo, la cui attenzione verso il rilancio del trasporto ferroviario

journey will take 3 hours and 15 minutes and Bologna to Florence will take just half an hour. As for the rest of the Bologna – Brenner Pass route, I can say that, for the Italian part, we are already working on an exploratory tunnel and we hope that the Austrians will soon be doing the same.”

The design of the Terminal Gate is the result of a 3-year collaboration, from 2005 to 2008, between Italian, Swiss, Austrian and German experts while construction was completed in a record 11 months with a total investment of Euro 35 million. “Timing that characterises what is to be considered as a great success,” said Flavio Zuliani. “Here in Verona, thanks to the Consorzio ZAI, we have the ideas and the strategies, and the Terminal Gate, with

im Dienst einiger der wichtigsten Städte des Nordostens und Mittelitaliens. Wenn wir einen Blick auf die Infrastrukturen an der Achse jenseits der Alpen werfen, werden, finden wir keine Maßnahme von einer solchen Tragweite und Bedeutung. Auf der Fahrt zwischen Verona und Rom können 45 Minuten gespart werden. Ab 2010 fährt man dieselbe Strecke mit Hochgeschwindigkeit in nur 3 Stunden und 15 Minuten und von Bologna nach Florenz nur eine halbe Stunde. Ich kann bereits jetzt schon vorwegnehmen, dass von italienischer Seite auf der Strecke Bologna – Brenner am Erkundungstollen gearbeitet wird und der Wunsch ist, das auch auf österreichischem Boden innerhalb kürzester Zeit ebenso mit den Arbeiten begonnen wird.”.

rio non può essere messa in dubbio e da esso è considerata come una modalità vincente. Il trasferimento su rotaia del trasporto su gomma è un nostro obiet-

its service model that is expected to receive up to 20 pairs of trains daily, working 24 hours a day to shift about 300,000 loads a year, is just the latest excellent demonstra-

Die Projektierung des Terminal Gate war ein Ergebnis aus der Zusammenarbeit von italienischen, schweizerischen, österreichischen und deutschen Experten, und dau-



tivo. Questo è un grande giorno, non solo per Verona ma per tutta l'Italia, che deve guardare a queste due nuove realtà tra loro inscindibili come alla pompa cardiaca della rete di comunicazione tra i corridoi 1 e 5".

Il Ministro Matteoli ha anche anticipato tempi e strategie del Governo per la TAV sulla Milano-Venezia. "Entro i primi sei mesi del 2010 sarà completata la linea ad alta velocità per la tratta Verona-Padova, sbloccando così una situazione di cronica carenza di infrastrutture rispetto al resto del Paese, che per il Nordest, prima area economica e locomotiva di sviluppo a livello nazionale, non è più tollerabile. Per quanto concerne il percorso veneto della Tav, contiamo sulla collaborazione degli Enti locali, il cui apporto è ovviamente determinante".

Il ruolo strategico di Verona per il Veneto, il Nord Est e il Paese, è stato sottolineato dall'Assessore regionale alle Politiche della Mobilità Renato Chisso, per il quale "gli interventi inaugurati confermano e valorizzano, eliminando da un lato una penalizzazione storica incomprensibile, dall'altro arricchendo

tion of undisputable organisation. As of today, Verona overlooks the sea, and this isn't the joke that it might appear to be, but the pure and simple truth since now the link to the Tyrrhenian sea is not only possible but also functional."

As previously mentioned, the Minister of Transport and Infrastructure, Altero Matteoli, did not want to miss the event which he underlined as "the construction of the new Bologna-Verona line and the Quadrante Europa Terminal Gate are solid acts, far-sighted and virtuous actions, the result of the Government's clear and precise efforts to re-launch rail transport and can only be seen as a winning modality. Our objective is the transfer of goods transport from road to rail. This is a great day, not only for Verona but for the whole of Italy, which must look on these two new and inseparable openings as the pumping heart of the communication network between Corridors 1 and 5."

Minister Matteoli also spoke about the Government's timing and planning for the Milan - Venice High Speed Train. "The high-speed line between Verona and Padua will be complete within the first half of 2010, thus unblocking the chronic

erte drei Jahre – von 2005 bis 2008 – während der Bau in einer Rekordzeit von 11 Monaten realisiert werden konnte bei einer Gesamtinvestition von 35 Millionen Euro. "Zeiten, die das kennzeichnen, was als ein großer Erfolg betrachtet werden kann – kommentierte Flavio Zuliani -. Hier in Verona sind dank Consorzio ZAI die Ideen und Strategien zu Hause und das Terminal Gate, mit seinem Anwendungsmodell, das bis zu 20 Paare Züge täglich vorsieht und rund um die Uhr arbeitet, mit einer Warenbewegung von ca. 300tausend Ladeeinheiten pro Jahr, ist nur die letzte der hervorragenden Bezeugungen dieser unbestreitbaren Realität. Ab heute schaut Verona aufs Meer, und es handelt sich dabei nicht, wie es scheint, um Effekthascherei, sondern um die reine Wahrheit: jetzt ist der Anschluss an das Tyrrhenische Meer nicht nur möglich, sondern funktioniert auch".

Diesen Anlass, wie bereits erwähnt, wollte der Minister für Verkehrswesen und Infrastrukturen Altero Matteoli sich nicht entgehen lassen und unterstrich, auf welche Weise "die Realisierung der zweispurigen Strecke Bologna-Verona und des 'Quadrante Europa Terminal Gate' konkrete Taten, exzellente und mit Weitblick ausgeführte Handlungen, und das Ergebnis von Verpflichtungen darstellt, die die Regierung übernommen hat, und deren Aufmerksamkeit gegenüber dem Aufschwung des Eisenbahntransports nicht in Zweifel gestellt werden kann und von derselben als eine siegreiche Modalität betrachtet wird. Die Umstellung vom Landtransport auf den Bahntransport ist unser Ziel. Das ist ein bedeutender Tag, nicht nur für Verona, sondern für ganz Italien, das diese beiden neuen voneinander untrennbaren Realitäten betrachten muss wie eine Herzpumpe des Kommunikationsnetzes zwischen

quella straordinaria intuizione intermodale che è il Quadrante Europa, uno dei gangli del nuovo Veneto che vuole costruire il proprio futuro. Il comple-



tamento del raddoppio della linea ferroviaria Verona – Bologna, dopo una gestazione fin troppo lunga, era ormai doveroso, mentre il Quadrante Europa Terminal Gate rappresenta una concreta risposta alle crescenti esigenze di quella logistica industriale che rappresenta il futuro del trasporto merci. Per quanto riguarda la movimentazione



situation in the infrastructure towards the rest of the country which, especially for the North East, the primary economic and most important area of development in

the country, is no longer tolerable. As for the High Speed Train route in the Veneto Region, we are counting on the collaboration of local bodies whose contribution is obviously a determining factor."

Verona's strategic role in the Veneto Region, the North East and Italy was emphasized by Renato Chisso, the Regional Councillor for Mobility who said, "the constructions we have inaugurated today confirm and increase the value of mobility, eliminating on the one hand the incomprehensible penalty of the past, and on the other, enriching that extraordinary intermodal intuition that the Quadrante Europa, one of the nerve centres of the new Veneto that wants to build its own future, represents. The completion of the new Verona – Bologna railway line, after being left on hold for way too long, was absolutely necessary, while the Quadrante Europa Terminal Gate is a concrete reply to the growing needs of industrial logistics which is the future of goods transport. As for goods transport by rail, the Veneto Region will make a substantial contribution with the combined company that we will establish within the first half of 2010 with Trenitalia through our Sistemi Territoriali company."

"Today's events are interventions in the name of true balance and interconnection between transport modalities," Councillor Chisso added. "A route that the Galan Committee has been following since its setting up and that also involves sea and river transport. Today we are talking about high speed, about new and fast Verona – Rome connections and about

den Korridoren 1 und 5".

Minister Matteoli hat auch die Zeiten und Strategien der Regierung für TAV auf der Strecke Mailand-Venedig vorverlegt. "Innerhalb der ersten sechs Monate 2010 wird die Hochgeschwindigkeitslinie auf dem Abschnitt Verona-Padua vollendet und damit ein Zustand des Mangels an Infrastrukturen gegenüber dem Rest des Landes gelöst, der für den Nordosten, führendes Wirtschaftsgebiet und Lokomotive der Entwicklung auf nationaler Ebene, nicht mehr tragbar war. Was die Hochgeschwindigkeitsstrecke Venetien betrifft, zählen wir auf die Zusammenarbeit mit örtlichen Einrichtungen, deren Unterstützung offensichtlich ausschlaggebend ist".

Die strategische Rolle von Verona für Venetien, den Nordosten und das Land wurde vom Landesbeigeordnete für Verkehrspolitik und Mobilität der Region Venetien Renato Chisso erläutert, anhand der eingeweihten Maßnahmen wurde einerseits eine unverständliche historische Benachteiligung eliminiert, und andererseits jene hervorragende intermodale Intuition bereichert, die der Quadrante Europa darstellt, einer der Lebensnerven des neuen Venetien, das seine eigene Zukunft bauen will. Die Fertigstellung der zweispurigen Eisenbahnstrecke Verona – Bologna nach einer zu langen Wartezeit ist inzwischen gebührend, während der Quadrante Europa Terminal Gate eine konkrete Antwort auf die wachsenden Anforderungen der Industrielogistik darstellt, die die Zukunft des Warentransports ist. Bezüglich der Güterbewegung per Bahn leistet die Region Veneto ihren wesentlichen Beitrag mit der gemischten Gesellschaft, die wir bis zur ersten Hälfte 2010 mit Trenitalia mittels unserer Gesellschaft Sistemi Territoriali gründen".

"Die heutigen sind Maßnahmen, die im Zeichen wahrer Ausgewogenheit und der Verbindung zwischen den Transportmodalitäten stehen – meinte der Beisitzende Chisso –, eine Straße, die der Rat Galan seit seiner Einsetzung im Amt verfolgte und die auch den Transport auf dem See- und Binnengewässer-Weg betrafen. Heute spricht man von Hochgeschwindigkeit von neuen schnellen Verbindungen Verona – Rom und von Logistik, aber wir schauen auf Verona als Westtor eines



delle merci su ferro, il Veneto darà un contributo sostanziale con la società mista che costituiamo entro la prima metà del 2010 con Trenitalia, tramite la nostra società Sistemi Territoriali”.

“Quelli odierni sono interventi che vanno nel segno del riequilibrio vero e della interconnessione tra le modalità di trasporto – ha aggiunto l’Assessore Chisso –, una strada che la Giunta Galan ha perseguito dal suo insediamento e che ha riguardato anche il trasporto via mare e per vie d’acqua interne. Oggi si parla di alta velocità, di nuovi collegamenti rapidi Verona – Roma e di logistica, ma noi guardiamo a Verona come Porta Ovest di un Veneto che ha bisogno come il pane anche di infrastrutture ferroviarie e di alta capacità, sia verso il cuore dell’Europa sia lungo l’asse Est – Ovest. E dobbiamo realizzarle in fretta, molto più in fretta di quanto non sia stato fatto per il raddoppio di una linea di valenza nazionale come quella che congiunge il capoluogo scaligero con Bologna e il Sud Italia”.

Visibilmente soddisfatto il Sindaco di Verona Flavio Tosi, che ha parlato di “giornata storica per la città. Queste strutture erano attese dai cittadini e dalle imprese, e oggi è stata scritta la parola fine, almeno per quel che riguar-

logistics, but we see Verona as the Western Gate to a Veneto Region that also has a basic need for a high capacity railway infrastructure both towards the heart of Europe and the East – West axis. And we have to build it quickly, much more quickly than the new and valuable national line like the one that links the Veronese capital to Bologna and South Italy.”

The Mayor of Verona, Flavio Tosi, was visibly satisfied as he spoke of “a historic day for the city. Our citizens and businesses have been long awaiting these structures, and the last word, at least in terms of the new railway line, was written today at the end of a very long story. Twenty years are obviously too long and we hope that the High Speed Train and the Verona link will not turn out the same. But today, we would like to express our appreciation and thanks to the Consorzio ZAI and its President Flavio Zuliani, on opening the Quadrante Europa Terminal Gate, the capacity figures of which have already been illustrated.”
The President of the province of Verona, Giovanni Miozzi, also spoke of “a memo-

Venetien, das auch Eisenbahninfrastrukturen von hoher Kapazität wie Brot braucht sowohl zum Herzen Europas als auch entlang der Achse Ost – West. Wir müssen sie in kürzester Zeit realisieren, und zwar noch weitaus schneller als bei den zweispurigen Strecken von nationaler Bedeutung, wie jener, die Verona mit Bologna und dem Süden Italiens verbindet”.

Sichtbar zufrieden der Bürgermeister von Verona Flavio Tosi, der von einem “historischen Tag für die Stadt sprach. Auf diese Strukturen warteten die Bürger und Unternehmen, und heute wurde das Wort Ende, zumindest, was die zweispurige Strecke betrifft, am Schluss auf die letzte Seite eines sehr langen Romans geschrieben. Zwanzig Jahre sind offensichtlich zu viel und wir hoffen, dass das nicht der Fall für die Hochgeschwin-



digkeit und die Transitstrecke für Verona sein wird. Heute möchten wir auch dem Consorzio ZAI und seinem Präsidenten Flavio Zuliani für die Eröffnung des Quadrante Europa Terminal Gate Danke sagen. Nachfolgend die Zusammenfassung von Daten”.

Auch der Präsident der Provinz von Verona, Giovanni Miozzi, hat in seinem Beitrag von einem ‘unvergesslichen Ereignis’ gesprochen und hervorgehoben, wenn auch aus einer privilegierten Position, die er erst seit kurzer Zeit innehat, die Führungs-

da il raddoppio della linea ferroviaria, in fondo all'ultima pagina di un romanzo lunghissimo. Vent'anni sono evidentemente troppi e ci auguriamo che una simile gestazione non riguardi anche l'Alta Velocità e il passante per Verona. Ma oggi vogliamo anche rendere merito al Consorzio ZAI, e al suo presidente Flavio Zuliani, per l'apertura del Quadrante Europa Terminal Gate, del quale sono giù stati esposti i dati che ne riassumono la portata".

Anche il Presidente della Provincia di Verona, Giovanni Miozzi, nel suo intervento ha parlato di "evento da ricordare", sottolineando come, pur da una posizione privilegiata ma che sta occupando da relativamente poco tempo, dopo la sua recente elezione alla guida del governo provinciale, "sto vedendo come, in questi ambiti strategici per l'economia locale, regionale e nazionale, si stia operando in un clima di grande entusiasmo, con un nuovo modo di intendere i rapporti tra pubblico e privato. Se qualcuno cerca il significato della parola 'lungimiranza' venga pure qui a Verona".



“I am seeing, in this strategic environment for the local, regional and national economy, people are working within a climate of great enthusiasm with a new way of understanding the relations between the public and private sectors. If anyone is looking for the meaning of 'farsightedness', they should come to Verona.”

spitze der Provinzregierung nach dem Wahlergebnis, "ich sehe, wie man sich in diesem strategischen Umfeld der örtlichen, regionalen und nationalen Wirtschaft in einem Klima großer Begeisterung engagiert, in einer Weise, die die Beziehung zwischen öffentlichen und privaten neu interpretieren. Wenn jemand die Bedeutung des Begriffs 'Weitblick' sucht, dann soll er hier nach Verona kommen".





Bertani: “La presenza a Verona è stata un fattore di crescita fondamentale”

Lo sviluppo della Bertani Trasporti SpA dagli anni '30 ad oggi

Bertani: "Our presence in Verona has been a fundamental growth factor"

The development of Bertani Trasporti SpA from the 1930s to today

From the haulage of all products in general in the 1930s to becoming one of the most famous and important carrier and service companies in the road transport sector. Bertani Trasporti SpA, with head offices in Castiglione delle Stiviere, in the province of Mantua, established its own fundamental space inside the Interporto Quadrante in Verona in consideration of its project for expansion which, since its very founding to the present day, has been the company's constant aim.

"It all began with my grandfather's business," says Sergio Bertani, the company's Vice-Chairman, "who, with a horse and cart during the war, supplied traders with general goods. His sons helped him and carried on the business. In the 1950s the horse was replaced by a motor vehicle and a van and the company began to deal in the transportation of livestock until 1960. In the meantime, in 1954, the Bertani family decided to run one of the classic risks that every businessman experiences when he decides to start up or transform his business. At that time the automobile market was developing in Italy as the most widely demanded elite asset ever up to that moment in time and the company decided to fit itself out for car haulage."

Bertani Trasporti's core business came from this courageous decision and the company is now managed by three branches of the family with Renato Bertani as the Chairman and Sergio as Vice-Chairman. Over the years the company has constantly increased in importance by following the development of the market and the car, and adapting to the availability of services for the needs of its leading clients, i.e. car manufacturers, with which the company began what can now, improperly but just to give the idea, be called a partnership,

Bertani: "Die Anwesenheit in Verona war ein ausschlaggebender Faktor für das Wachstum"

Die Entwicklung der Gesellschaft Bertani Trasporti SpA von den 30er Jahren bis heute

Seinen Anfang nahm das Unternehmen in den 30er Jahren mit dem Transport von Waren allgemeiner Art, was im Lauf der Zeit zur Herausbildung eines der bekanntesten und bedeutendsten Transport- und Dienstleistungsunternehmen in der Automotive Branche führte. Die Aktiengesellschaft 'Bertani Trasporti SpA' mit Sitz in Castiglione delle Stiviere in der Provinz von Mantua hat im Rahmen eines Wachstumsprojekts ihren wesentlichen Raum auf dem Gelände des 'Interporto Quadrante Europa' von Verona gewählt. Von dem Gründungsgedanken an bis zum heutigen Tag hat das besagte Projekt nie eine Unterbrechung in seiner Durchführung kennen gelernt.

"Alles begann sich aus der Tätigkeit meines Großvaters herauszuentwickeln, – erzählt Sergio Bertani, Vizepräsident der Gesellschaft –, der während des Krieges mit einem Pferdewagen die Händler mit Waren jeder Art belieferte. Bei dieser Tätigkeit waren ihm seine Kinder behilflich, die das Unternehmen dann weiterführten. In den 50er Jahren wurde das Pferd dann durch einen Dreiradlieferwagen und einen Kleintransporter ersetzt und man konnte damit bis 1960 auch Viehtransporte ausführen. In der Zwischenzeit beschloss Familie Bertani, man schrieb das Jahr 1954, eines der klassischen Risiken einzugehen, vor dem jeder Unternehmer einmal steht, und zwar dann, wenn er sich entschließt, eine neue Tätigkeit anzubahnen oder Änderungen an der bestehenden vorzunehmen. In jenen Jahren befand sich der Automobilmarkt in Italien in einer bedeutenden Entwicklungsphase. Das Fahrzeug generell – bis dahin identifizierbar als ein der Elite als Zielgruppe

Dal trasporto di prodotti generici negli anni '30 allo sviluppo come una delle più note e importanti aziende di trasporto e servizi nel settore automotive. La Bertani Trasporti SpA, con sede a Castiglione delle Stiviere, in provincia di Mantova, ha scelto un suo fondamentale spazio all'interno dell'Interporto Quadrante Europa di Verona e lo ha fatto nell'ambito di un progetto di crescita che, dall'idea di fondazione ad oggi non ha mai conosciuto sosta.

"Tutto è iniziato dall'attività di mio nonno – racconta Sergio Bertani, Vi-



cepresidente della società -, il quale, durante la guerra, con un carretto e un cavallo riforniva di merci generiche i commercianti, venendo aiutato in questa attività dai figli, che poi portarono avanti l'impresa. Negli anni '50 il cavallo fu sostituito da un motocarro e da un camioncino e si passò al trasporto bestiame fino al 1960. Nel frattempo, nel 1954, la famiglia Bertani decise di correre uno dei classici rischi che ogni imprenditore conosce nel momento in cui decide di avviare o trasformare un'attività. In quegli anni, in Italia, si stava sviluppando il mercato dell'automobile come bene di più ampia diffusione rispetto all'elitario target identificabile fino a quel momento, e la scelta fu proprio quella di attrezzarsi per il trasporto di auto".

Da quella decisione coraggiosa il core business della Bertani Trasporti, che oggi coinvolge tre rami della famiglia, con Renato Bertani alla presidenza e Sergio alla Vicepresidenza, si confermò negli anni, seguendo lo sviluppo del mercato e le evoluzioni dell'auto, adattando la disponibilità di servizi alle esigenze di una clientela di grandi dimensioni, ossia le case automobilisti-

even if not an exclusive one.

What services are you able to offer?

"In recent years," replies Sergio Bertani, "we have expanded the services we offer to both national and international car manufacturers. We therefore don't just supply transport and storage, but we wash and polish new cars, carry out all pre-delivery operations and inspections, bodywork and mechanical repairs, assembly and various restoration practices, and even special finishings or vehicle customization, both on instructions from the car producer and their clients, to give certain dimensional values, for example, to the Forces of Law and Order, car rental companies or large company fleets. I would lastly like to mention our logistics service offer for motorcycles."

Who are your most important customers?

"Being specialised as we have for decades in the haulage of vehicles, spare parts and accessories, we have solid market relations with the leading international car manufacturers like Fiat, BMW, the Volkswagen-Audi-Porsche Group, Mercedes, Rover, Iveco, Daimler-Crysler, Jaguar and many others. We are able to supply this clientele because of the enormous pro-

vorbehaltenes Mittel - wurde zum weit verbreiteten Allgemeingut. Und angesichts der Wandlungen wurde der Beschluss gefasst, sich für den Transport von Fahrzeugen auszurüsten".

Die Richtigkeit dieser mutigen Entscheidung, die das Kerngeschäft des Unternehmens Bertani Trasporti darstellt, in das heute drei Zweige der Familie einbezogen sind (Renato Bertani als Vorsitzender und Sergio als stellvertretender Vorsitzender), bestätigte sich mit der Zeit. Äußerst aufmerksam wurde die Marktentwicklung und im einzelnen jene der Automobilbranche verfolgt, um so das Angebot an Dienstleistungen den Anforderungen eines umfangreichen Kundenpakets anzupassen, oder auch die Automobilhersteller, mit denen damals das in die Wege geleitet wurde, was heute (fälschlicherweise), aber trotz dessen ganz und gar die Vorstellung davon wiedergibt, was als Partnerschaft definiert werden kann, wenn auch nicht mit Exklusive.

Welche Dienstleistungen sind Sie in der Lage zu bieten?

"In den letzten Jahren - so die Antwort von Sergio Bertani - haben wir das Angebot der den in- und ausländischen Automobilherstellern zur Verfügung gestellten

che, con le quali venne avviata quella che oggi, impropriamente ma rendendo pienamente l'idea, può essere definita una partnership, anche se non in esclusiva.

Quali i servizi che siete in grado di offrire?

“Negli ultimi anni – è la risposta di Sergio Bertani – abbiamo ampliato l'offerta di servizi messi a disposizione delle case automobilistiche, sia nazionali che internazionali. Non più, dunque, i soli trasporto e stoccaggio, ma anche operazioni di lavaggio e laccatura dei veicoli nuovi, l'esecuzione di ogni intervento e ispezione pre-consegna, le riparazioni di carrozzeria e meccanica, i montaggi e i ripristini vari, fino alla realizzazione di allestimenti speciali o personalizzazioni di veicoli su indicazione sia delle case automobilistiche e sia dei loro clienti in grado di esprimere valori dimensionali di un certo rilievo, come ad esempio le Forze dell'Ordine, gli autonoleggi o le grandi flotte aziendali. Infine, vorrei citare anche la nostra offerta di servizi di divisione logistica per le motociclette”.

Quali sono i vostri clienti più importanti?

“Specializzati, come siamo già da decenni, nel trasporto di autovetture, ricambi e accessori, i rapporti di mercato si sono consolidati con le maggiori case automobilistiche internazionali, come ad esempio Fiat, Bmw, Gruppo Volkswagen-Audi-Porsche, Mercedes, Rover, Iveco, Daimler-Crysler, Jaguar e molti altri. Riusciamo a seguire una simile clientela grazie alla grande professionalità dei nostri collaboratori, che selezioniamo con attenzione in ogni settore aziendale. A questo proposito, va detto che la Bertani Trasporti conta circa 550 dipendenti diretti, ai quali vanno aggiunti circa 350 addetti indiretti. Oltre 900 persone che operano nelle nostre strutture di stoccaggio dislocate in punti strategici per le tratte di trasporto che utilizziamo, percorse, almeno per quanto riguarda il territorio Italiano, da una flotta di 480 bisarche per il trasporto auto”.

Dove sono situate le vostre strutture e filiali?

“Alla sede centrale di Castiglione Delle

professionalism of our collaborators who are carefully selected for every aspect of the company. At this point I should mention that Bertani Trasporti has about 550 direct employees and a further 350 indirect operators. More than 900 people working in our warehousing structures located in strategic points for the transport routes we use, routes which, at least in Italy, involve a fleet of 480 two-level car transporter vehicles.”

Where are your head offices and branches?

“Our head offices are in Castiglione Delle Stiviere but, on a national level, we also have offices in Lonato in the province of Brescia, Civitavecchia, Salerno, Palermo and, obviously, in Verona at the Interporto Quadrante Europa. In short, we cover the whole national territory by depending on strategically important macro-areas. We are also directly present in Europe with branches in Poland, Germany and France, thus consolidating our international business which has been ongoing for many years.”

Why did you decide to set up in Verona?

“In regard of the project for further growth and development, which was idealised in the 1980s, we decided that our presence



Dienstleistungen erweitert. Also nicht allein Transporte und Lagerung, sondern auch Waschen und Lackieren neuer Fahrzeuge, die Durchführung von Eingriffen und Überprüfungen vor der Lieferung, Reparaturen an der Karosserie und Mechanik, Montage und verschiedene Instandsetzungsarbeiten, bis zur Realisierung von Spezialausstattungen oder Personalisierungen von Fahrzeugen nach Angaben sowohl der Automobilhersteller als auch derer Kunden, die dimensionale Werte von einer gewissen Bedeutung ausdrücken, wie zum Beispiel Polizeikräfte, Autoverleih und große betriebseigene Fahrzeugflotten. Und schließlich möchte ich auch unser Dienstleistungsangebot der für die Motorräder zuständigen Logistikabteilung erwähnen”.

Wer sind Ihre potentiellen Kunden?

“So spezialisiert, wie wir bereits seit Jahrzehnten im Transport von Personenkraftwagen, Ersatzteilen und Zubehör sind, haben sich die Beziehungen mit den größten internationalen Automobilherstellern, wie beispielsweise Fiat, Bmw, Konzern Volkswagen-Audi-Porsche, Mercedes, Rover, Iveco, Daimler-Chrysler, Jaguar und viele mehr, konsolidiert. Wir schaffen es dank der großen Professionalität unserer Mitarbeiter, die aus jedem Betriebsbereich sorgfältig auserwählt werden, sich um eine solche Kundschaft zu kümmern. Diesbezüglich muss gesagt werden, dass Bertani Trasporti eine Belegschaft von etwa 550 Direktangestellten hat. Hinzu kommen etwa 350 indirekte Mitarbeiter. Mehr als 900 Personen arbeiten in unseren Lagerhallen, die sich in verschiedenen strategischen Punkten an der von uns genutzten Transport-Teilstrecken befinden, die, zumindest was das italienische Hoheitsgebiet betrifft, von einer Flotte von 480 Auto-transportern für den Transport von Autos befahren werden”.

Wo befinden sich Ihre Strukturen und Zweigstellen?

“Neben dem Hauptgeschäftssitz in Castiglione Delle Stiviere befinden sich auf nationaler Ebene die Materiallager von Lonato in der Provinz von Brescia, von Civitavecchia, Salerno, Palermo und eben von Verona, am Interporto Quadrante Europa’. Kurz gesagt decken wir das gesamte inländische Territorium und orientieren uns auf Makrogebiete von stra-

Stiviere, a livello nazionale vanno aggiunti i depositi di Lonato in provincia di Brescia, di Civitavecchia, di Salerno, di Palermo e, per l'appunto, di Verona, all'Interporto Quadrante Europa. In definitiva, copriamo l'intero territorio nazionale affidandoci a macro-aree di rilevanza strategica. Ci siamo spinti direttamente anche in Europa, con sedi in Polonia, in Germania e in Francia, consolidando la nostra operatività internazionale che ormai da decenni è una realtà".

Perché avete scelto di approdare a Verona?

"Nel progetto di ulteriore crescita e sviluppo studiato negli anni '80, abbiamo ritenuto la presenza nella città scaligera un fattore fondamentale. E' ormai innegabile e lapalissiano come Verona sia il fulcro di un crocevia logistico e di comunicazioni di primaria importanza. Proprio in quell'epoca, verso la metà di un decennio caratterizzato da una grande vitalità economica, abbiamo trovato posto al Quadrante Europa, incontrando nel Consorzio ZAI un interlocutore prezioso e disponibile. Non per piaggeria, ma per reale riconoscimento, posso dire che la Bertani Trasporti è grata alla città di Verona e al Consorzio ZAI: entrambi ci hanno dato la possibilità di crescere, fornendo e mantenendo molti posti di lavoro e avviando investimenti che oggi, proprio nel deposito situato nell'Interporto che consideriamo uno dei più importanti d'Europa, ci permettono di ricevere circa 300 mila automobili all'anno, caratterizzandoci come uno dei più grossi operatori di settore del Quadrante Europa. Nella struttura scaligera, operativa su una superficie di oltre 450mila metri quadrati, lavorano circa 200 persone, che vorrei cogliere l'occasione di ringraziare per il lavoro che stanno svolgendo con fedeltà e professionalità".

Cosa auspica per il futuro?

"Confidiamo che il nostro rapporto con ZAI e con Verona possa non solo consolidarsi ulteriormente, ma evolversi ed implementarsi, continuando nel trend di sviluppo registrato in questi oltre vent'anni di collaborazione. Con il Consorzio e con le Istituzioni scaligere abbiamo sempre trovato grande



in the city of Verona was a fundamental factor. It is now undeniable and evident that Verona is the fulcrum of a logistics and communication crossroads of primary importance. Back in the 80s, about half-way through a decade of great economic vitality, we set up in the Quadrante Europa and found the Consorzio ZAI to be a valuable and very helpful interlocutor. Not to be flattering, but as an honest compliment, I can say that Bertani Trasporti is grateful to Verona and the Consorzio ZAI. Both have given us the chance to grow, providing and maintaining a lot of jobs and activating investments that, nowadays, at our warehouse inside the Interporto, which we consider to be one of the most important in Europe, allows us to deal with about 300 vehicles a year and makes us one of the largest operators in the Quadrante Europa. The Verona branch, which extends for more than 450,000 m², employs about 200 people and I would like to take the opportunity to thank all of them for the work they are doing so loyally and professionally."

What are your wishes for the future?

"We trust that our relations with ZAI and Verona will not only become more solid but also evolve and become even more useful, thus continuing the development trend that we have seen in these last twenty years of collaboration. The Con-

tegischer Bedeutung. Wir sind direkt nach Europa vorgestoßen mit Geschäftssitzen in Polen, Deutschland und in Frankreich, wodurch wir unsere internationale Operativität konsolidieren, die inzwischen seit Jahrzehnten eine Realität darstellt."

Was hat Sie dazu geführt sich in Verona niederzulassen?

"In dem in den 80er Jahren erarbeiteten Projekt für ein weiteres Wachstum und Entwicklung hielten wir unsere Anwesenheit in der Stadt der Skaliger für einen ausschlaggebenden Faktor. Es ist inzwischen unleugbar und auf der Hand liegend, dass Verona der Dreh- und Angelpunkt eines Kreuzwegs für die Logistik und Kommunikation von primärer Bedeutung darstellt. Genau in jener Epoche, in der Hälfte eines Jahrzehnts, gekennzeichnet durch eine starke wirtschaftliche Vitalität, haben wir im 'Quadrante Europa' unseren Platz gefunden und im Consorzio ZAI einen wertvollen und entgegenkommenden Ansprechpartner. Nicht aus Schmeichelei, sondern als aufrichtige Anerkennung kann ich sagen, dass Bertani Trasporti der Stadt Verona und dem Consorzio ZAI dankbar ist: beide haben uns die Möglichkeit zum Wachsen gegeben und viele Arbeitsplätze geschaffen und erhalten und Investitionen eingeleitet, genau in die Lagerhalle im Interporto, und die wir heute als eine der wichtigsten Europas ansehen und uns

disponibilità all'ascolto e al dialogo, soprattutto in favore della realizzazione dei nostri progetti di crescita".

Ci sono criticità di settore che andrebbero affrontate con un diverso approccio?

"Il mondo dell'autotrasporto, in genere, è caratterizzato da un'alta competitività, che spesso sfocia in concorrenza governata da pratiche non proprio ortodosse. Le aziende strutturate adeguatamente sono poche e i rapporti di mercato positivi vengono annientati da chi non conosce i propri costi di gestione, avviando meccanismi di vera e propria slealtà che hanno portato l'autotrasporto italiano in una pericolosa situazione di precarietà. Ci auguriamo che per il futuro si riesca a studiare strumenti di verifica e regolamentazione che correggano i meccanismi di concorrenza, mettendo le imprese di settore, sia per scelta che per obbligo, nelle condizioni di competere nella legalità. Un altro punto del quale vorrei sottolineare la rilevanza è l'adeguamento delle strutture e delle infrastrutture, sia locali che nazionali, in riferimento all'evoluzione che il mondo e il mercato dell'autotrasporto affrontano ciclicamente".

sorzio and the Veronese Institutions have always been of great help, ready to listen and talk, especially when it comes to carrying out our growth projects."

Are there any critical points in the sector that need to be approached differently?

"The world of vehicle haulage in general is naturally highly competitive and this often results in competition governed by rather unorthodox practices. There are only a few companies that are adequately structured and positive relations with the market are destroyed by those who do not know their own management costs and who activate truly disloyal mechanisms which have led the Italian car haulage sector into a very dangerous and precarious situation. We hope that in the future controls and regulations will be enforced to correct competition conditions, thus placing the sector's companies, either by choice or obligation, under the conditions to be able to compete legally. Another point that I would like to underline the importance of is the adequacy of the facilities and infrastructure, whether locally or nationally, in reference to the changes that the world and the vehicle haulage market have to face periodically."

die Möglichkeit gibt etwa 300 tausend Fahrzeuge im Jahr aufzunehmen, und uns damit als einen der größten Dienstleister der Branche im Quadrante Europa kennzeichnet. In der Skaligner-Struktur mit einer Fläche von mehr als 450tausend Quadratmetern sind etwa 200 Personen tätig. Ich möchte hiermit die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen für ihre mit Recht-schaffenheit und Professionalität ausgeübte Tätigkeit zu danken".

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

"Wir vertrauen darauf, dass sich unsere Beziehung mit ZAI und Verona nicht nur noch weiter konsolidiert, sondern sich weiterentwickelt und implementiert und ihren Entwicklungstrend fortsetzt, der in diesen mehr als zwanzig Jahren Zusammenarbeit zu verzeichnen ist. Sowohl das Consorzio als auch die Skaligner Behörden und Einrichtungen zeigten uns gegenüber immer großes Entgegenkommen und Bereitschaft für Gespräche, vor allem zugunsten der Realisierung unserer Wachstumsprojekte".

Gibt es kritische Punkte in der Branche, die mit einem anderen Ansatz in Angriff genommen werden müssten?

"Die Welt des Autotransportwesens ist im Allgemeinen durch hohe Wettbewerbsfähigkeit gekennzeichnet, die oft auf eine Konkurrenz hinausläuft, die durch nicht unbedingt 'rechtgläubige' Praxen beherrscht wird. Angemessen strukturierte Unternehmen gibt es wenige und die positiven Marktverhältnisse werden von denjenigen nichtig gemacht, die keine Kenntnisse ihrer eigenen Verwaltungskosten haben, und somit Mechanismen von Unlauterkeit auslösen, die den italienischen Autotransport in eine gefährliche Lage von Unsicherheit gebracht haben. Wir wünschen uns für die Zukunft, dass Mittel zum Prüfen und Reglementieren erarbeitet werden, die den Konkurrenzmechanismus korrigieren und die Unternehmen der Branche in die Lage versetzen, sowohl aus eigenem Willen als auch als Pflicht, in aller Legalität Konkurrenz zu machen.. Ein weiterer Punkt, dessen Bedeutung ich hervorheben möchte, ist die sowohl örtliche als auch nationale Anpassungen der Strukturen und Infrastrukturen in Bezug auf die Entwicklungen, mit denen sich die Welt und der Markt des Autotransports zyklisch auseinanderzusetzen hat."





I passaggi storici nello sviluppo del Gruppo Cailotto

Fausto Sorio: "Siamo cresciuti assieme al Consorzio ZAI"

The important steps in the Cailotto Group's development

Fausto Sorio: "We have grown up together with the Consorzio ZAI"

The Cailotto Group's decision in the year 2000, based on the foundations of consolidated experience built up over the past but with an eye to the future, to set up premises inside the Interporto Quadrante Europa, was crowned by the construction of the Services Platform for the so-called "vehicle transportation area" opened in 2007.

"That was an important moment for our company group," said Fausto Sorio, Business Manager for Officine Cailotto, "The Service Platform where we are located in the Interporto, comprises 6,600 square metres of covered space, 22,000 square metres of parking space and road systems, 2,983 square metres of garden area and also hosts some of the Cailotto Group's allied activities that have come into being over the last fifty years. These companies supply services to the automobile and transport sector and began to develop when the first company bearing the Cailotto name was founded at the beginning of the 1960s. These activities concern industrial vehicle repair, the sale and repair of isothermal vans and refrigerator groups, industrial vehicle rental and fork-lift truck rental."

An extremely articulate business organisation that sprung from the same seed.

"That's right. Everything started from one single company founded in 1961 by Silvio Cailotto, the present Owner and General Manager, who took the first steps from a small lot in the original ZAI industrial area and operated in the field of industrial and commercial vehicle assistance for local clients. Later, with the growth of the Veronese fruit and vegetable export market, the company specialized in emergency assistance abroad with its own staff in order to help companies from Verona working

Entscheidende Momente im Wachstum der Gruppe Cailotto

Fausto Sorio: "Wir sind zusammen mit Consorzio ZAI gewachsen"

Eine zukunftsorientierte Wahl auf den Grundlagen einer konsolidierten und aus der Vergangenheit erworbenen Erfahrung traf die Gruppe Cailotto damit, sich ab 2000 im Interporto Quadrante Europa niederzulassen. Verwirklicht wurde diese Entscheidung durch die Realisierung einer Dienstleistungsplattform, die im Dezember 2007 im Rahmen des sogenannten "Bereichs für Lkw-Fahrer" eingeweiht wurde. "Das war ein wichtiger Augenblick – bekräftigt Fausto Sorio, kaufmännischer Leiter von Officine Cailotto – für unseren Betrieb. Die Dienstleistungsplattform im Interporto, wo wir uns niedergelassen haben erstreckt sich auf einer überdachten Fläche von 6.600 Quadratmetern, 22.000 Quadratmeter werden als Parkplatz genutzt und für die Fahrbarkeit verwendet und 2.983 Quadratmeter für Grünfläche und zur Unterbringung einiger Tätigkeiten, die mit der Gruppe Cailotto in Verbindung stehen und in beinahe fünfzig Jahren das Licht der Welt erblickten. Es handelt sich um Gesellschaften, die der Automotive- und Transportbranche Dienstleistungen erbringen, und die sich durch die Erfahrung mit dem ersten Betrieb, der den Namen Cailotto trug und Anfang der sechziger Jahre gegründet wurde, herausentwickelt haben. Die Tätigkeiten umfassen die Reparatur von Industriefahrzeugen, den Verkauf und die Reparatur von isothermischen Lieferwagen und Kühleinheiten, den Verleih von Industriefahrzeugen, und den Verkauf und Verleih von Hubwagen."

Eine sehr gegliederte Unternehmensrealität, die aus einem einzigen Samenkorn entstand.

"Und so war es. Alles begann mit einem Ein-Personen-Unternehmen, das die ersten Schritte von einer kleinen Ansiedlung im ZAI storica aus machte, die 1961 von Silvio Cailotto geschaffen wurde, dem derzeitigen Inhaber und Generaldirektor,

Una scelta basata sulle fondamenta di una consolidata esperienza costruita nel passato, ma proiettata al futuro, quella del Gruppo Cailotto di inserirsi, a partire dal 2000, all'Interporto Quadrante Europa, poi coronata con la realizzazione della Piattaforma Servizi inaugurata nel dicembre 2007, nell'ambito della cosiddetta "area autotrasportatori".

"Quello fu un momento importante –

afferma Fausto Sorio, Direttore Commerciale delle Officine Cailotto – per il nostro gruppo aziendale. La Piattaforma Servizi dell'Interporto, sulla quale ci siamo insediati, consta di 6.600 metri quadrati di superficie coperta, 22.000 metri quadrati adibiti a parcheggio e viabilità e 2.983 metri quadrati dedicati al verde ed ospita alcune delle attività collegate al Gruppo Cailotto, che hanno visto la luce nell'arco di quasi cinquant'anni. Si tratta di società che forniscono servizi nel settore automotive e trasporti, sviluppatosi a partire dalla prima azienda che portava il nome di Cailotto, fondata nei primi anni '60. Le attività riguardano la riparazione di veicoli industriali, la vendita e riparazione di furgoni isotermitici e gruppi frigo, il noleggio di veicoli industriali, la vendita e il noleggio di carrelli elevatori”.

Una realtà imprenditoriale molto articolata, ma nata da un unico seme.

“Infatti. Tutto ebbe inizio da un'impresa individuale che mosse i primi passi da un piccolo insediamento nella ZAI storica, creata nel 1961 da Silvio Cailotto, l'attuale Titolare e Direttore Generale, che operava nel campo dell'assistenza sui veicoli industriali e commerciali della clientela locale. In seguito, con la crescita dell'export ortofrutticolo veronese, l'azienda si specializzò nel servizio assistenziale di emergenza all'estero, gestito con proprio personale, a supporto delle aziende di Verona operanti in tale settore. Il servizio venne ben presto esteso a livello nazionale”.

Ci fu uno step fondamentale nella crescita dell'attività?

“Non uno, ma molti. Nel 1972 prese il via la collaborazione con la ditta statunitense Thermo King, leader mondiale nel settore della costruzione di impianti frigoriferi destinati all'installazione sugli autocarri e semirimorchi, utilizzati per il trasporto di qualsiasi tipo di derrate deperibili. L'area di primaria responsabilità che ci venne affidata, per la vendita e la riparazione, fu quella del Triveneto, oltre alle province di Ferrara e Mantova. Attraverso la crescita del proprio servizio di assistenza '24 ore' e all'ampliamento dei settori di carrozzeria e refrigerazione, si intensificò il

in that sector. The service was soon extended on a national level.”

Was there a fundamental step in the growth of the business?

“Not just one, but many. In 1972 collaboration began with the North American company Thermo King, world leader in the construction of refrigeration systems to be installed in lorries and semi-trailers and used for transporting all types of perishable goods. The main area that we were responsible for the sales and repairs of was the Triveneto (3 main regions of north-east Italy) as well as the provinces of Ferrara and Mantua. With the growth of our 24-hour assistance service and the expansion of the body shop and refrigeration sector, relations with our national clientele, which mainly operated in international re-



frigerated transportation, became more intense. Sales and assistance services were progressively extended to semi-trailers and new and second-hand refrigerated vehicles as well as isothermal vans, goods loading vehicles and all the necessary accessories for commercial and industrial vehicles.”

Another and very important collaboration effort came about just a few years later.

“In 1975, to be exact, by creating Veneta Carrelli, we became the dealers for Linde fork-lift trucks. We initially began in the province of Verona but this work later spread to the provinces of Trento, Mantua and Brescia. Linde is a German brand that is synonymous of high technology. Later, in 1976, following the acquisition of the Mercedes-Benz dealer contract for the sale and assistance of industrial vehicles,

der sich um den Kundendienst an Industrie- und Geschäftsfahrzeugen der örtlichen Kundschaft kümmerte. Anschließend, durch den steigenden Export von Obst und Gemüse in Verona, spezialisierte sich der Betrieb auf den Kundendienst für Notsituationen im Ausland, der mit eigenem Personal ausgeführt wurde, als Support für die Veroneser Betriebe, die in dieser Branche tätig sind. Diese Dienstleistung wurde bald auf die nationale Ebene erweitert”.

Gab es einen entscheidenden Schritt bei dem Wachstum dieser Tätigkeit?

“Nicht nur einen, sondern viele. 1972 begann die Zusammenarbeit mit der amerikanischen Firma Thermo King, weltweit führend im Bau von Kühlanlagen, die zum Einbau in die Lkws und Sattelanhänger bestimmt und für den Transport jeder Art verderblicher Lebensmittel verwendet wurden. Das Gebiet, wofür wir die primäre Verantwortung trugen und das uns für den Verkauf und die Reparatur anvertraut wurde, war der Triveneto, neben den Provinzen Ferrara und Mantua. Durch das Wachstum unseres Kundenservice “rund um die Uhr” und den Ausbau der Karosserie- und Kühlanlagenbereiche verstärkte sich die Beziehung mit den nationalen Kunden, die vorwiegend im internationalen Kühltransportwesen tätig waren. Die Dienstleistungen auf kommerzieller Ebene und im Kundendienst erweiterten sich allmählich auf Sattelanhänger und Kühlfahrzeuge, neue und gebrachte, neben isothermischen Lieferwagen, hydraulischen Lastaufzügen und dem gesamten Zubehör für Industrie- und Nutzfahrzeuge”.

Wenige Jahre später entsteht eine zweite und wichtige Zusammenarbeit.

“Genau 1975, da wurde Veneta Carrelli gegründet. Wir wurden Vertragshändler von Linde Hubwagen, zuerst für die Provinz von Verona und anschließend für die Provinzen Trient, Mantua und Brescia. Linde ist eine deutsche Marke und Synonym für hohe Technologie. Anschließend, das war 1976, infolge des Erwerbs einer Vollmacht als Vertragshändler von Mercedes-Benz für den Verkauf und den Kundendienst für Industriefahrzeuge, wurde die Gesellschaft Car Diesel gegründet, in die auch der Verkauf und der Kundendienst für Linde-Hubwagen übernommen wurde. Die Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz erweiterte sich auch auf die Fahrzeugbranche und so entstand die

rapporto con la clientela nazionale che operava principalmente nel trasporto frigorifero internazionale. I servizi commerciali e assistenziali vennero progressivamente estesi ai semirimorchi e ai veicoli frigoriferi nuovi e usati, oltre alle furgonature isoterme, alle sponde montacarichi e a tutta l'accessoristica per i veicoli commerciali e industriali".

Pochi anni dopo vide la luce una seconda e importante collaborazione.

"Esattamente nel 1975, creando la Veneta Carrelli, diventammo concessionari della Linde carrelli elevatori prima per la provincia di Verona e in seguito nelle province di Trento, Mantova e Brescia. Linde è un marchio tedesco, sinonimo di alta tecnologia. Successivamente, nel 1976, a seguito dell'acquisizione del mandato di concessionaria Mercedes-Benz per la vendita e assistenza dei veicoli industriali fu costituita la società Car Diesel nella quale confluì anche la vendita e assistenza dei carrelli elevatori Linde. La collaborazione con la Mercedes-Benz si estese anche al settore autovetture e fu così costituita la società Car Due. Dal 1996, la precedente collaborazione con la Thermo King si ampliò anche al settore dei condizionatori d'aria e climatizzatori applicabili sui veicoli in versione minibus e sugli autobus urbani, interurbani e gran-turismo, mentre nel 1999 avviammo il rapporto commerciale con la ditta francese Chereau, che ci affidò in esclusiva su tutto il territorio italiano la vendita e l'assistenza dei propri veicoli frigoriferi".

Fu in quell'anno che si arrivò a un altro momento significativo.

"Infatti, perché a seguito di tale partnership venne costituita la divisione Cailotto Trailer, dedicata in modo specifico al settore dei semirimorchi frigoriferi, anche attraverso l'individuazione di collaborazioni tecnico-commerciali nelle principali aree della penisola".

Come detto, nel corso del 2000 venne completata la costruzione della nuova sede, collocata, in posizione strategica, all'interno dell'Interporto Quadrante Europa.

"Una ubicazione che scelse accuratamente Silvio Cailotto, in prossimità del

the Car Diesel company was founded, which included the sale and assistance of Linde fork-lift trucks. Collaboration with Mercedes-Benz then expanded to the automobile sector and so the Car Due company was set up. Since 1996, our previous collaboration with Thermo King has expanded into the air conditioning sector and air conditioning systems installed in minibuses and city bus transport, inter-city and tourist bus transport, while in 1999, we began commercial relations with the French company, Chereau, which granted us an exclusive contract for the sale and assistance of its refrigerated vehicles throughout Italy."

That year saw yet another significant moment.

"That's right. Due to this relationship, the Cailotto Trailer division was set up, specifically dedicated to the refrigerated semi-trailer sector, which includes identifying technical and commercial collaboration possibilities in the most important areas of the peninsula."

As already mentioned, in 2000 con-

Gesellschaft Car Due. Ab 1996 nahm die Zusammenarbeit mit Thermo King zu und erweiterte sich auf Luft- und Klimaanlage, die in Fahrzeuge eingebaut werden, für Ausführungen wie Minibusse und Busse für den Nah- und Fernverkehr und Reisebusse. 1999 knüpften wir Geschäftskontakte mit der französischen Firma Chereau, die uns die Exkluve für den Verkauf und den Kundendienst ihrer Kühlfahrzeuge auf dem gesamten italienischen Territorium anvertraut."

In jenem Jahr war dann ein weiterer bedeutender Augenblick.

"Infolge dieser Partnerschaft wurde die Division Cailotto Trailer gegründet, die spezifisch für Kühlsattelanhänger zuständig ist, auch durch die Individualisierung von Möglichkeiten einer technisch-kaufmännischen Zusammenarbeit in den wichtigsten Gebieten der Halbinsel."

Wie bereits erwähnt, wurde 2000 der Bau eines neuen Firmensitzes fertiggestellt, der sich in einer strategischen Lage innerhalb des Interporto Quadrante Europa befindet.

"Ein Standort, den Silvio Cailotto in der



struction of the new premises, strategically located inside the Interporto Quadrante Europa, was completed.

"A location that Silvio Cailotto chose extremely well next to the Verona Cen-

Nähe des Centro Agroalimentare von Verona mit Sorgfalt wählte, das anschließend eingeweiht werden sollte. Unsere Strukturen liegen auf einem Besitz von 26 tausend Quadratmetern, 4 tausend davon sind

Centro Agroalimentare di Verona che sarebbe stato inaugurato successivamente. Le nostre strutture si estendono su una proprietà di 26 mila metri quadrati, dei quali 4 mila coperti, ai quali



venne aggiunta un'ulteriore area di 31 mila metri quadrati, di cui circa 6 mila coperti, ottenuta in concessione dal Consorzio ZAI e destinata al progetto 'multiservizi' per casse mobili, semirimorchi e autocarri frigoriferi operanti nell'area veronese. Proprio l'avvio delle strutture di Verona Mercato diede un fondamentale impulso alle attività del nostro gruppo, perché in tutti gli ambiti manutentivi, commerciali e di servizio, lavoravamo e lavoriamo in maniera funzionale rispetto alle imprese che in esso operano. Per non parlare del fatto che fu proprio la scelta strategica originaria, ossia quella di legarsi alle aree di sviluppo industriale, logistico ed economico create dal Consorzio ZAI, approdando infine all'Interporto Quadrante Europa, a risultare vincente sia per il medesimo motivo, sia per la posizione geografica dello stesso e sia per i canali di comunicazione diretta che in esso confluiscono e da esso ripartono".

La nuova struttura si aggiunse alle sedi preesistenti, entrambe ubicate nella ZAI storica di Verona. Ciò significa che il rapporto con il Consorzio ZAI è molto stretto e datato.

"Noi la consideriamo un'ottima collaborazione, iniziata fin dagli esordi di quell'idea imprenditoriale pensata dal fondatore, Silvio Cailotto. Lo sviluppo

tro Agroalimentare (Agro-industrial Centre), which was opened a little later. Our premises cover an area of 26,000 square metres, 4,000 of which are covered, and to which a further 31,000 square metres have been added, with about 6,000 square metres covered, obtained in concession from the Consorzio ZAI and which is used for the 'multi-service' project for mobile crates, semi-trailers and refrigerated vehicles operating in the Verona area. It was the setting up of the Verona Mercato structures that gave our group the fundamental boost, because we worked, and continue to work, in all the maintenance, commercial and service areas in a functional manner with all the companies operating within it. Not to speak of the fact that it was exactly the original strategic decision, that is, to work in the areas of industrial, logistic and economical development created by the Consorzio ZAI, and setting up inside the Interporto Quadrante Europa, that has led to the winning result in terms of development, geographical position and the direct communication channels that come in and out of the area."

The new structure was added to the pre-existing premises in Verona's original industrial area. This means that your relations with the Consorzio ZAI are very close and long-standing.

"We consider our relations as a perfect collaboration that began right at the beginning with the founder, Silvio Cailotto's, business venture. The Consorzio ZAI's development and the growth of our company have practically taken parallel lines. From that original single company we have now become a group that employs about 300 people directly, 80 in Officine Cailotto alone. I would like to underline the importance we place on our workers. They are the true patrimony of the Cailotto Group companies. We expect them to be professional and skilled and offer continual company training. Our objective is, and always has been, to supply an increasing number of services and products with the best possible price-quality ratio. We aim to do this with real team spirit that involves all of us in the Cailotto Group

überdacht, hinzu kommt ein weiteres Gebiet von 31 tausend Quadratmetern, wovon ca. 6 tausend überdacht sind, das von Consorzio ZAI verliehen und für ein Multi-Dienstleistungsprojekt für Wechsellaufbauten, Satellanhänger und Kühl-Lkw's im Veroneser Gebiet vorgesehen ist. Die Eröffnung der Strukturen von Verona Mercato waren die entscheidende Triebfeder für die Tätigkeit unserer Gruppe, da wir in allen Bereichen, wie Wartung, Kundendienst, aber auch kommerziell, gegenüber anderen Unternehmen derselben Branche äußerst funktionell und koordiniert arbeiteten und arbeiten. Ganz davon zu schweigen, dass es genau die ursprüngliche Wahl war, bzw. jene sich an die von Consorzio ZAI geschaffenen Gebiete mit industrieller, logistischer und wirtschaftlicher Entwicklung zu binden, und schließlich im Interporto Quadrante Europa zu landen, und das mit Erfolg sowohl aus demselben Grund als auch wegen der direkten Kanäle und Quellen der Kommunikation, die dort mündet und von dort aus starten".

Die neue Struktur kommt zu den bereits bestehenden Sitzen hinzu. Beide befinden sich in Gebiet ZAI storica von Verona. Das bedeutet, dass das Verhältnis mit Consorzio ZAI sehr eng und konsolidiert ist.

"Wir betrachten es als eine optimale Zusammenarbeit, die mit den Anfängen jenes Unternehmereinfalles begann, den der Begründer, Silvio Cailotto, hatte. Die Entwicklung von Consorzio ZAI und das Wachstum unseres Betriebes sind Wege gegangen, die man als parallel bezeichnen könnte. Von einem Ein-Mann-Unternehmen zu Beginn sind wir eine Gruppe geworden, die ca. 300 direkte Beschäftigte hat, 80 davon arbeiten bei Officine Cailotto. Ich möchte die Bedeutung unterstreichen, die unsere Mitarbeiter für unseren Betrieb haben. Für die Betriebe der Gruppe Cailotto verkörpern sie einen Bestand, dem durch einen ständigen innerbetrieblich Lernprozess durch Schulungen Professionalität und Können abverlangt wird. Unser Ziel bleibt, immer mehr Dienstleistungen und Produkte zu liefern, die durch ein ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis gekennzeichnet sind. All das innerhalb eines tatsächlichen Mannschaftsspiels, bei dem wir alle der Gruppe Cailotto und die Kunden mitwirken. Darin liegt unsere Unternehmensphilosophie, die wir auch weiterhin bestätigen sehen möchten".

del Consorzio ZAI e la crescita della nostra azienda hanno percorso strade che potremmo definire parallele. Dall'impresa individuale d'esordio, siamo arrivati ad un gruppo che occupa un totale di circa 300 addetti diretti, 80 dei quali solo all'interno delle Officine Cailotto. Vorrei sottolineare l'importanza che rivestono per la nostra azienda i collaboratori, che costituiscono veramente un patrimonio per le aziende del Gruppo Cailotto, ai quali richiediamo professionalità e competenza, attraverso una continua formazione aziendale. Il nostro obiettivo resta quello di fornire sempre più servizi e prodotti caratterizzati dal miglior rapporto possibile tra la qualità e il prezzo. Tutto questo, all'interno di un vero gioco di squadra che veda coinvolti noi tutti del Gruppo Cailotto e i clienti. Questa è la nostra filosofia imprenditoriale che vogliamo continuare a riaffermare".

Si possono intravedere margini di crescita nel vostro settore?

"Decisamente e non solo nel nostro. Il motivo è semplice: in Verona e nella sua provincia si possono intravedere ancora grandi potenzialità di sviluppo e di attrattiva industriale e questo, se gestito come solo il Consorzio ZAI sa fare, basandosi sulla grande esperienza maturata, e se le scelte politiche e infrastrutturali andranno nella giusta direzione, porterà solo benefici al territorio e al suo tessuto imprenditoriale. Al fianco delle aziende che hanno scelto e che sceglieranno la nostra città e la nostra provincia, il Gruppo Cailotto intende continuare la sua importante presenza con tutti i servizi a disposizione. Proseguiamo la preparazione alle nuove sfide, compresa quella che maturerà con l'implementazione del traffico merci su rotaia che al Quadrante Europa è già una realtà avviata e che ci auguriamo diventi, in breve tempo, l'ennesimo punto di forza. Se i trasporti merci deperibili su ferrovia non hanno preso piede sino ad ora il motivo è chiaro: carenza di infrastrutture e servizi. Un ritardo che il nostro Paese sta cercando di recuperare, speriamo in fretta, anche grazie agli esempi e all'iniziativa di aziende vitali come la nostra e ai modelli d'eccellenza come il Consorzio ZAI".

and the clients. This is the business philosophy that we want to continue to impose."

Can you see growth margins in your sector?

"Definitely, and not only in ours. The reason is very simple: in Verona and its province, one can still see great potential for development and industrial appeal and this, if managed in the way that only the Consorzio ZAI knows how to do, based on the enormous experience it has, and, if the political and infrastructure decisions go in the right direction, can only be advantageous for our territory and the business network. Alongside the companies that have already decided and those that will decide to set up in our city and province, the Cailotto Group intends to continue its important role with the services it has to offer. We are continuing to pre-

Können Sie in Ihrer Branche Wachstums-margen erkennen?

"Aber sicher und nicht nur in unserer. Der Grund dafür ist einfach: in Verona und seiner Provinz lassen sich noch große Potentiale in der Entwicklung und in der industriellen Attraktivität erkennen und das - verwaltet, wie nur Consorzio ZAI es kann, gestützt auf die gesammelten Erfahrungen, und wenn die politischen und infrastrukturellen Entscheidungen in die richtige Richtung laufen, kann das unserem Territorium und seinem industriellen Gewebe nur Nutzen bringen.

An der Seite von Betrieben, die unsere Stadt und unsere Provinz gewählt haben und wählen werden, beabsichtigt die Gruppe Cailotto ihre wichtige Anwesenheit mit all den zur Verfügung stehenden Leistungen fortzusetzen. Bereiten wir uns auf neue Herausforderungen vor, einschließlich jener, die mit der Implementierung des Waren-



pare for new challenges, including the forthcoming one involving the use of rail traffic which is already an ongoing reality at the Quadrante Europa and which we hope will shortly become yet another strong point. If perishable goods transport has not yet taken off in rail transport, it is for one obvious reason: the lack of infrastructure and services. A delay that our country is trying to recover, and we hope quickly, through vital company activities like ours and the work of excellent models like the Consorzio ZAI."

verkehrs auf Schienen heranreift, was im Quadrante Europa bereits eine Realität in vollem Gange ist. Wir hoffen, dass das für uns ein weiterer Pluspunkt sein wird. Wenn sich die Transporte von verderblichen Lebensmitteln auf dem Bahnweg sich bisher nicht durchgesetzt haben, liegt der Grund auf der Hand: Mangel an Infrastrukturen und Dienstleistungen. Eine Verspätung, die unser Land aufzuholen versucht, wir wünschen uns nur so schnell wie möglich, auch dank der Beispiele und Initiativen vitaler Betriebe, wie unserer, und hervorragender Modelle, wie Consorzio ZAI."



Un connubio umanitario Croce Rossa di Rovigo e Corsorzio Zai di Verona

L'Ente si è impegnato a fornire aiuti per l'Abruzzo dopo il sisma



A humanitarian union between the Croce Rossa in Rovigo and the Consorzio ZAI in Verona

The Organisation helped to supply aid to Abruzzo after the earthquake

Among the series of excellent achievements that have made Verona Interporto into a national leader following the important objectives it has reached, the privilege of playing a prime role in the network of an initiative of great solidarity can also be added. The Consorzio ZAI, by immediately accepting a request from the Croce Rossa Italiana (Italian Red Cross) to support the Organisation in aiding the "Abruzzo Earthquake Emergency 2009" project, granted free usage of two modules at the logistics platform in the Rovigo Interporto.

We interviewed the director of the Rovigo Croce Rossa Italiana, Fabio Bellettato, who is already the Organisation's Provincial Commissioner, as well as being charged with the position of manager of the Veneto Region's Civil Protection for the Croce Rossa Italiana following the tragic event of April 22nd.

How did you approach the Consorzio ZAI about the Abruzzo emergency?

"Considering the seriousness of the earthquake and the great number of homeless people, the Croce Rossa Italiana decided to act immediately with a lot of volunteers and means, particularly camp kitchens, advanced medical positions, dog units and special emergency rescue teams. But, with the need to have a long-term response as well, the Organisation had to start a project for collecting goods. It is for this reason that I went to the Consorzio ZAI and, thanks to the support of a Rovigo businessman, who was well aware of the solid operational organisation of the Consorzio in our territory, and on the advice of the Civil Protection Regional Managers Mr. Carraro and Mr. De Sabata, the immediate urgency of finding a large and avant-garde logistics space was evalu-

Ein humanitärer Bund Das Rote Kreuz von Rovigo und Consorzio Zai von Verona

Der genossenschaftliche Verband hat sich dafür engagiert, nach dem Erdbeben Hilfeleistungen für die Abruzzern aufzubringen

Im Rahmen der Vorzüge, die dem Umschlagplatz 'Interporto von Verona' ein nationales Primat bei der Erreichung der wichtigsten Zielstellungen zuerkennen, ist das Privileg hinzugekommen, federführend in das Netz einer Initiative von großer Solidarität einzusteigen. Consorzio ZAI, das der Anfrage des zes rechtzeitig nachkommt, um die Organisation bei den Hilfsaktionen "Notstand Erdbeben Abruzzern 2009" zu unterstützen, hat den kostenlosen Gebrauch zweier Module der logistischen Plattform innerhalb des Interporto von Rovigo in Form eines unentgeltlichen Leihvertrags gewährt.

Wir haben die Berichte des Verantwortlichen für das Italienische Rote Kreuz von Rovigo, Fabio Bellettato - bereits Provinzkommissar der Organisation - , im Anschluss an das tragische Ereignis am 22. April zusammengestellt, wo er als Verantwortlicher für das Italienischen Rote Kreuz der Region Veneto mit dem Zivilschutz betraut war.

Wie gestaltete sich Ihr Vorsprechen bei dem Consorzio ZAI für die Hilfeleistungen in den Abruzzern?

"In Anbetracht der Schwere des Erdbebens und der großen Zahl an Obdachlosen hat das Italienischen Rote Kreuz beschlossen, ab sofort mit vielen Freiwilligen und Mitteln zur Hand zu gehen, im Einzelne mit Feldküchen, gut ausgerüstetem medizinischen Dienst, mit Spürhunden und Sondereinheiten zur Bergung Verletzter. Da aber die Notwendigkeit besteht, auch auf lange Sicht den Bedürfnissen zu entsprechen, musste die Organisation ein Projekt zur Sammlung von Material starten. Aus diesem Grund hatte ich mich an das Consorzio ZAI gewendet. Dank der Unterstützung eines Unternehmers aus Rovigo, dem die konsolidierte Tätig-

Nel quadro delle eccellenze che riconoscono all'Interporto di Verona un primato nazionale per il raggiungimento di importanti obiettivi, si è aggiunto il privilegio di entrare in primo ruolo nella rete di un'iniziativa di grande solidarietà. Il Consorzio ZAI, aderendo tempestivamente alla richiesta della Croce Rossa Italiana per sostenere l'Organizzazione negli aiuti "Emergenza Sisma Abruzzo 2009" ha concesso in comodato d'uso gratuito due moduli della piattaforma logistica

nell'Interporto di Rovigo.

Abbiamo raccolto la testimonianza del responsabile della Croce Rossa Italiana di Rovigo, Fabio Bellettato, già Commissario Provinciale per l'Organizzazione, oltre che a seguito del tragico evento del 22 Aprile, incaricato quale Responsabile di Protezione Civile per la Croce Rossa Italiana della Regione Veneto.

Qual è stata la modalità del vostro approccio al Consorzio ZAI per l'emergenza Abruzzo?

“In considerazione della gravità del sisma e del grande numero di senza tetto, la Croce Rossa Italiana ha deciso di rispondere da subito con molti Volontari e mezzi, nello specifico con cucine da campo, posti medici avanzati, unità cinofile e squadre di soccorso speciale. Ma per la necessità di dare anche una risposta a lungo termine, l'Organizzazione ha dovuto avviare un progetto di raccolta materiali. Per questo motivo mi sono rivolto al Consorzio ZAI e grazie al supporto di un imprenditore di Rovigo che conosceva la ben consolidata realtà operativa dell'Ente nel nostro territorio, anche con il parere dei Responsabili Regionali della Protezione Civile gli ingegneri Carraro e De Sabata si è valutata l'urgenza immediata di individuare un grande spazio di logistica all'avanguardia: un'area di stoccaggio, un nucleo segreteria, una rete di registrazione, che consentisse grazie ad un collaudato “know how” e alla sinergia tra esperienza e strumenti di lavoro di ultima generazione, l'ottimale sincronismo tra tempi, modalità di evasione di ordini e chiamate provenienti dal magazzino centrale di Avezzano. Il magazzino di Avezzano già dal primo momento, è stato coordinato direttamente da Bertolaso Protezione Civile Nazionale e da Rocca Commissario Nazionale CRI. I dirigenti del Consorzio ZAI mi hanno chiesto quali fossero le nostre necessità e ho replicato di contribuire liberamente, secondo la disponibilità dell'Ente. All'immediata concessione in comodato d'uso gratuito di due moduli siti presso l'Interporto di Rovigo per un volume di circa 2.000 metri quadrati, sono rimasto dapprima incredulo. Commosso, ho constatato

ated. A space for storage, a secretarial head quarter, a registration network, that would allow for optimal timing and dispatching of the orders and calls from the central warehouse in Avezzano, thanks to the proven know-how and perfect collaboration between experience and latest generation instruments. Right from the start the warehouse in Avezzano had been coordinated by Mr. Bertolaso from the National Civil Protection and Mr. Rocca, the CRI's National Commissioner. The Consorzio ZAI managers asked me what we needed and I told them to contribute freely according to their possibilities. When they gave me immediate free usage of two modules at the Rovigo Interporto consisting of 2,000 square metres, I was initially astounded. Moved, I observed the efficient and united humility of those who want to help without any hint of publicity. An emotion that turned into happiness: the certainty of being able to organise, with first-rate parameters, the emergency procedure.”

So your operational effort for Abruzzo began here...

“The chance of having this immense space at our disposal was the starter engine for creating a goods collection centre for the CRI offices around the Veneto Region and neighbouring regions. A real regional support centre was created at Rovigo to work alongside the Veneto Region's operational office and in direct contact with the National U.R.P. The volunteers were organised into three continual shifts: 8 to 1, 2 to 8 and night shifts whenever necessary. The warehouse at the Interporto, together with the refrigerated cells at the Malvi Cervati Company and the Rosolina central fruit and vegetable warehouse, became the sites for the preparation and dispatch, according to necessity, of aid to the camps and the tent city. An operational effort of no trifling matter in terms of the aims of the donations from our benefactors.”

How was your planning outlined?

“Every weekend, as of 22nd April, a convoy of about 30 male and female volunteers departed for Abruzzo and remained in one of the sixteen camps for ten days. The Veneto CRI therefore put into play a turnover system of about 120 volunteers every month. We always had to refer to the base camp at L'Aquila and the central

keit des Vereins auf unserem Territorium gut bekannt war, wurde zusammen mit den Meinungen der auf regionaler Ebene Verantwortlichen des Zivilschutzes, die Ingenieure Carraro und De Sabata, die sofortige Dringlichkeit festgestellt, einen komfortablen großflächigen logistischen Raum zu individualisieren: ein Lagerräum, ein Sekretariat, ein Registriernetz, wo dank eines erprobten “Know-How” und einer Synergie aus Erfahrung und modernsten Arbeitsinstrumenten einen optimalen Synchronismus von Zeiten, Auftrags erledigungen und Anrufen aus dem Hauptlager von Avezzano gewährleistet ist. Das Lager von Avezzano wurde von Beginn an direkt von Bertolaso Zivilschutz und von Rocca Nationalkommissar des CRI koordiniert. Die Führungskräfte von Consorzio ZAI hatten mich gefragt, was wir benötigen, und ich habe geantwortet, je nach Verfügbarkeit des Verbandes mit einer nicht festgelegten Summe am Hilfswerk beizutragen.. Der umgehenden kostenlosen Gewährung zweier Module im Interporto von Rovigo von ca. 2.000 Quadratmetern stand ich anfangs ungläubig gegenüber. Gerührt lernte ich die tatkräftige und solidarische Bescheidenheit derjenigen kennen, die mit dabei sein wollen, ohne von sich Reden zu machen.

Die Rührung wandelte sich in große Freude darüber, den Gang der Rettungsarbeiten nach den besten Parametern organisieren zu können”.

Ab hier beginnt euer operatives Engagement gegenüber den Abruzzern ...

“Die Möglichkeit, über diesen riesigen Raum zu verfügen, war der Antrieb, ein Sammelzentrum für Material von den Außenstellen des CRI des Veneto und der nahe liegenden Regionen zu schaffen.. In Rovigo entstand ein regionales Hilfszentrum, das von einem venetischen Operativabteilung unterstützt wurde, die direkt mit U.R.P. Nazionale in Verbindung stand. Das Freiwilligenhilfswerk wurde in Schichten organisiert – 8-13, 14-20 und Nächte je nach Notwendigkeit – : das Lager des Interporto und die Kühlzellen der Firma Malvi Cervati und der Obst- und Gemüsezentralstelle von Rosolina wurden die Standorte zur Vorbereitung der folgenden Lieferungen je nach anstehenden Notwendigkeiten zur Unterstüt-

l'umiltà fattiva e solidale di chi desidera essere partecipe, rifuggendo ogni eco pubblicitaria. Un'emozione che si è trasformata in felicità: la certezza di poter organizzare, secondo parametri d'eccellenza, l'iter dei soccorsi”.

Inizia, da qui, il vostro impegno operativo nei confronti dell'Abruzzo...

“La possibilità di avere questo immenso spazio a disposizione è stato il motore d'avvio per creare un centro di raccolta materiali dalle sedi periferiche CRI del Veneto e delle regioni vicine. A Rovigo è nato proprio un centro regionale di sostegno affiancando la sala operativa veneta e in diretto contatto con l'U.R.P. Nazionale. Il lavoro dei volontari veniva organizzato in turni continuativi, 8-13, 14-20 e notturni secondo necessità -: il magazzino dell'Interporto insieme alle celle frigo della ditta Malvi Cervati e della centrale ortofrutticola di Rosolina sono diventati le sedi di preparazione e di successiva spedizione, in base alle necessità, di aiuti ai campi e alle tendopoli. Modalità operativa, quest'ultima, non secondaria da affrontare, rispetto all'obiettivo delle donazioni da parte dei nostri benefattori”.

Lo schema tipo del vostro planning?

“Ogni fine settimana, dalla data del 22 Aprile, partiva per l'Abruzzo una colonna mobile comprendente 30 dei nostri Volontari e Volontarie che si fermavano in uno dei sedici campi per dieci giorni. Era dunque predisposta, dalla CRI del Veneto, una turnazione di circa 120 volontari ogni mese. Noi dovevamo fare riferimento sempre al campo base de L'Aquila e al magazzino centrale di Avezzano. Abbiamo scelto i fine settimana per il trasporto dei materiali, perché gli autisti dei TIR erano liberi dal loro consueto lavoro con le aziende. Riepilogando, i vettori di trasporto gratuitamente hanno portato più di 600 tonnellate di materiali in genere lavorati. E, tornando al magazzino dell'Interporto, vorrei sottolineare l'importanza della lavorazione e dello stoccaggio dei materiali, che per i Volontari e per i donatori pur non essendo in prima linea, è stato un contributo fondamentale dell'iter dei soccorsi.”

Al momento attuale, i moduli offerti dal Consorzio ZAI sono ancora attivi?

warehouse in Avezzano. We decided to dispatch our goods at the weekend because the lorry drivers were then free from their normal job in their various companies. To recapitulate, transport vehicles took 600 tons of processed goods completely free of charge. And, going back to the warehouse

zung der Rettungsmannschaften und der Zeltstadt. Letztere ist eine Arbeitsmodalität, die in Hinblick auf die Zielstellung der Spenden von Seiten unserer Wohltäter nicht zweitrangig in Angriff zu nehmen ist“.

Das Standardschema Ihres Planning?



at the Interporto, I would like to point out the importance of the processing and storage of goods that, for the volunteers and donors, even if they were not at the immediate front, were a fundamental contribution to the aid procedure.”

Are the Consorzio ZAI's modules still being used at the moment?

“We vacated and returned the warehouses to the Consorzio ZAI just a week ago and the agreement between the parties has

“Jedes Wochenende ab dem 22. April startete eine Fahrzeugkolonne mit 30 unserer Freiwillige und Freiwilligen, die dann in einem der sechzehn Zeltlager zehn tage lang blieb. Das Italienische Rote Kreuz – CRI – der Region Veneto hatte für einen Schichtbetrieb von ca. 120 Freiweilligen monatlich gesorgt. Unser Bezugspunkt war immer das Hauptlager von L'Aquila und das Zentralmagazin von Avezzano. Für den Materialtransport haben

“Abbiamo restituito proprio una settimana fa i magazzini al Consorzio ZAI e il comodato tra le due parti si è concluso”.

Valutando la sua esperienza in ambito C.R.I., potrebbe tracciarne un profilo evolutivo relativo a questi ultimi anni?

“La Croce Rossa Italiana ha registrato senza dubbio un'evoluzione negli ultimi anni. Consolidato il profilo originario di “primo soccorso e trasporto infermi”, cioè l'aspetto sanitario, oggi l'Organizzazione ha allargato il raggio d'azione e di intervento. Si è specializzata ed ha conquistato alcuni spazi importanti, quali l'educazione sanitaria, la divulgazione del Diritto Internazionale Umanitario, l'assistenza socio-sanitaria mirata al reinserimento di soggetti deboli, quali tossicodipendenti, portatori di handicap fisico e mentale, indigenti e poveri. Parlando nello specifico dell'operazione “Emergenza Abruzzo 2009” per esempio, la destinazione del nostro ruolo ausiliario delle Forze

now come to a close.”

Evaluating your experience in the C.R.I., could you trace a development profile over the last few years?

“Without doubt the Croce Rossa Italiana has certainly developed in the last few years. Having consolidated its original profile as “first aid and transportation for the sick”, in other words the medical aspect, nowadays the Organisation has expanded its radius of action and intervention. It has specialized and acquired some important roles, for example, health education, the diffusion of International Human Rights, social-medical assistance aimed at reintegrating unfortunate people, like drug addicts, the physically and mentally handicapped, the poor and needy. Speaking specifically of the “Abruzzo Emergency 2009” project, for example, our auxiliary role to the Armed Forces and other Institutions working to help the people in the tent city, placed us alongside the Coordinators by delegating us with the job of logistics.”

What do you actually mean by “logistics”?



Armate e la collaborazione con le altre Istituzioni impegnate nell'assistenza agli sfollati nelle tendopoli, ci ha collocati al fianco dei Coordinatori, delegandoci anche compiti di logistica”.

Cosa intende per “logistica”, nello specifico?

“Come già in precedenza per altre emergenze, ad esempio per la campa-

“Just like with other emergencies in the past, for example the aid campaign for Kosovo, we drew up a logistics programme for Abruzzo that everyone could recognise and use. The goods collected – the only condition being that the goods had a longer than six months’ expiry date – were catalogued by category: health and medical goods were marked in green; clothing

wir immer das Wochenende gewählt, weil die Fahrer der TIR dann frei hatten. Ich möchte betonen, dass diese Fahrer Materialtransporte kostenlos von mehr als 600 Tonnen Produkte gefahren haben. . Und, nochmals auf das Magazin im Interporto zurückzukommen, möchte ich die Bedeutung der Materiallagerungsarbeiten hervorheben, womit die Freiwilligen und Spender hinter den Kulissen einen wesentlichen Beitrag zum Ablauf der Hilfsabläufe geleistet haben.”

Sind die vom Consorzio ZAI zur Nutzung gebotenen Module noch aktiv?

“Letzte Woche wurden die Magazine dem Consorzio ZAI übergeben und der Leihvertrag zwischen den beiden Partner ist beendet“.

Wenn Sie Ihre Erfahrungen im Rahmen des C.R.I. bewerten, könnten Sie anhand der letzten Jahre ein Entwicklungsprofil geben?

“Das Italienische Rote Kreuz konnte in den letzten Jahren zweifellos eine Entwicklung verzeichnen. Nachdem das ursprünglich Profil der Ersten Hilfe und des Krankentransports, d.h. der sanitäre Aspekt konsolidiert werden konnte, hat die Organisation heute ihren Wirkungs- und Eingriffsbereich erweitert. Sie hat sich spezialisiert und hat einige wichtige Bereiche hinzu erworben, wie die Ausbildung von Sanitätern, die Verbreitung des Internationalen Menschenrechts, Sozialfürsorge und Fürsorge auf medizinischem Gebiet zur Wiedereingliederung problematischer Personen, wie Drogenabhängige, körperlich und geistig Behinderte, Notleidende und Arme. Wenn wir beispielsweise spezifisch auf den “Notfall Abruzzo 2009” eingehen, hat uns die Aufgabe unserer Rolle zur Unterstützung der Streitkräfte und die Zusammenarbeit mit den anderen Einrichtungen, die mit dem Beistand der Obdachlosen in der Zeltstadt engagiert waren, an die Seite der Koordinatoren gebracht, die uns auch logistische Aufgaben übertragen haben”.

Was verstehen Sie unter Logistik im spezifischen Fall?

“Wie schon bei anderen Notfällen, beispielsweise die Hilfskampagne für den Kosovo, haben wir für die Abruzzo ein logistisches Programm für Hilfen vorbereitet, das von allen anerkannt und interpretiert werden kann. Das gesammelte

gna di aiuti destinata al Kosovo abbiamo predisposto per l'Abruzzo un programma logistico di aiuti che può essere riconosciuto e interpretato da tutti. I materiali raccolti – condicio sine qua non, l'indicazione di un termine di scadenza ultra semestrale – sono stati catalogati per categoria: materiale sanitario e medicale con colore verde; abbigliamento con colore azzurro; alimenti con colore rosso. Poi ci sono altre sotto-classificazioni, con contrassegni di codice "a figurina" per garantire maggiore accessibilità e identificazione anche dal personale volontario proveniente da altre Associazioni e da altri Paesi. Con questo sistema nulla va perso o sprecato: i materiali, tenuto conto della loro origine e della loro tracciabilità, vengono trasformati e qualora in esubero, possono essere destinati altrove per fini assistenziali, rispettando quindi la volontà dei Donatori. Un programma organizzativo dalla duplice valenza, che riesce a dare risposte esaustive e sussidiarie non solo al quadro di emergenza ma anche ai bisognosi della nostra realtà locale.

Commissario Bellettato, il 2009 sta per chiudere, con un bagaglio di ricordi difficili, dolorosi. Per la vostra esperienza, di grande impatto sociale, si è tracciato un bilancio?

“E' una domanda che mi torna utile. Infatti ho già cominciato ad organizzare, proprio nella sede dell'Interporto di Rovigo, una giornata di verifica e di studio dove interverranno personalità istituzionali, quali il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei Ministri, Letta, il commissario della Protezione Civile Nazionale Bertolaso, il Commissario Nazionale CRI Rocca, una rappresentanza dei Giovani Industriali, la presidente di Confindustria Marcegaglia, assieme ai donatori, 'piccoli e grandi' cui andrà il nostro riconoscimento. Fedele all'impegno del suo fondatore, Henry Dunant, la Croce Rossa Italiana ha dato prova, come sempre, di continuare a portare avanti i suoi Principi Fondamentali estendendoli ad un progetto, quello del risposto all'“Emergenza Abruzzo 2009” dalla grande valenza socio-umanitaria”.

in blue; food in red. Then there were other sub-classifications marked with a "picture" code to guarantee greater access and to be more easily identifiable by the volunteers from other associations and other countries. Nothing gets lost or is wasted with this system: the goods, bearing in mind their origin and traceability, were processed and, if in excess, were redirected to other places in need of aid thus respecting the wishes of the donors. An organizational programme that has a double value and that manages to give thorough and subsidiary response not only in terms of an emergency but also to the needy around us.

Commissioner Bellettato, 2009 is coming to a close and leaving us with a whole series of difficult and painful memories. For your experience of great social impact, has a balance been drawn up?



“That's a question that could be very useful to me. In fact, I have already started organising, right here at the Interporto in Rovigo, a day dedicated to verifying and studying the experience which will be attended by institutional representatives like Mr. Letta, the Undersecretary to the Council of Ministers; Mr. Bertolaso, the National Civil Protection Commissioner; Mr. Rocca, the CRI National Commissioner; a member of the Young Entrepreneurs Association and Ms. Marcegaglia, the President of Confindustria as well as “large and small” donors who will receive our recognition. Ever faithful to the efforts of its founder, Henry Dunant, the Italian Red Cross has proved, as always, that it is able to continue to carry forward its Fundamental Principles by extending them further into a project of such great social and humanitarian value like “Abruzzo Emergency 2009.”

Material– condicio sine qua non (unerlässliche Bedingung) – die Angabe einer Fälligkeitsfrist von sechs Monaten und darüber hinaus, wurden nach Kategorie katalogisiert: sanitäres und medizinisches Material in Grün, Kleidung Blau; Nahrungsmittel Rot. Dann gibt es weitere Unter-Klassifizierungen, die mit einem Abbildungskode gekennzeichnet sind, damit bessere Zugänglichkeit und Identifizierung auch von Seiten der Freiwilligen anderer Verbände oder Länder gewährleistet ist. Bei diesem System geht nichts verloren und nichts wird verschwendet: das Material unter Berücksichtigung seiner Herkunft und Auffindbarkeit wird verarbeitet, und falls in Überschuss, wird es woanders hin befördert zu Fürsorgezwecken unter Berücksichtigung des Willens der Spender. Ein Organisationsprogramm von zweifacher Bedeutung, das nicht nur im Rahmen von Notfällen erschöpfende und hilfreiche Antworten gibt, sondern auch den Notleidenden unserer örtlichen Realität.

Kommissar Bellettato, 2009 neigt sich seinem Ende entgegen mit schmerzlichen Erinnerungen. Wurde aus Ihrer Erfahrung von großer Wirksamkeit besonders auf sozialem Gebiet Bilanz gezogen?

“Das ist eine Frage, die für mich nützlich ist. Ich habe diesbezüglich damit begonnen, genau am Standort von Interporto in Rovigo einen Tag zu organisieren, der Prüfungen und Untersuchungen gewidmet ist und an dem Persönlichkeiten von Einrichtungen ihren Beitrag leisten, wie der Untersekretär im Präsidium des Ministerrates Letta, der Kommissar für den nationalen Zivilschutz Bertolaso, der Nationalkommissar des CRI Rocca, ein Vertreter des Verbandes der jungen Industriellen, die Vorsitzende des Industriellenverbandes Confindustria Marcegaglia gemeinsam mit den kleinen und großen Spendern, denen wir unseren Dank zum Ausdruck bringen möchten. Das Italienische Rote Kreuz, getreu der Verpflichtung seines Begründers Henry Dunant, hat wie immer gezeigt, seine Grundprinzipien weiterzubringen und diese auf ein Projekt zu erweitern, wie eben jenes “Notstand Abruzzo 2009”, das durch seinen großen sozialen und humanitären Gehalt gekennzeichnet ist.

Piattaforma V2 in sintesi

Le caratteristiche tecniche

L'edificio è realizzato con materiali di pregio e gradevoli: copertura con travi e pannelli in legno lamellare, rivestimento esterno con murature in c.a. e pannelli coibentati a superficie metallica color grigio alluminio; zona uffici con ampia vetrata continua strutturale per tutta la profondità degli stessi; pensilina sulla zona di accesso agli uffici e muratura in blocchi di calcestruzzo splittati di colori sfumati dal grigio scuro al bianco.

- **Superficie coperta:** 9.240 mq
- **Area parcheggi e piazzali:** 14.717 mq
- **Piazzali:** pavimentati in calcestruzzo in zona di maggior cimento e in conglomerato bituminoso nelle altre zone
- **Superficie a verde:** 6.733 mq, piantumata e dotata di impianto di irrigazione.
- **Dimensioni esterne:** 72x120
- **Altezza esterna:** 15 m
- **Altezza sottotrave:** 10,42 m
- **Altezza sotto assito:** 12,10 m
- **Pilastrini interni:** passo di 7,50 m con una sola fila centrale
- **Banchina di carico:** lungo il



The V2 platform in short

The technical characteristics

The building has been constructed using good quality and tasteful materials: roofing with beams and laminated wood panels, external facings in reinforced concrete and aluminium-grey metal-surfaced insulated panels; the office area has large windows all along its length; the access area to the offices is covered and the brickwork is in rough concrete bricks in colours ranging from dark grey to white.

- **Surface area:** 9,240 m²
- **Parking area and square:** 14,717 m²
- **Square:** concrete pavement in the areas of greater use and tar mix in the other areas
- **Garden area:** 6,733 m², planted and including an irrigation system
- **External dimensions:** 72x120
- **External height:** 15 m

Plattform V2 in Kurzfassung

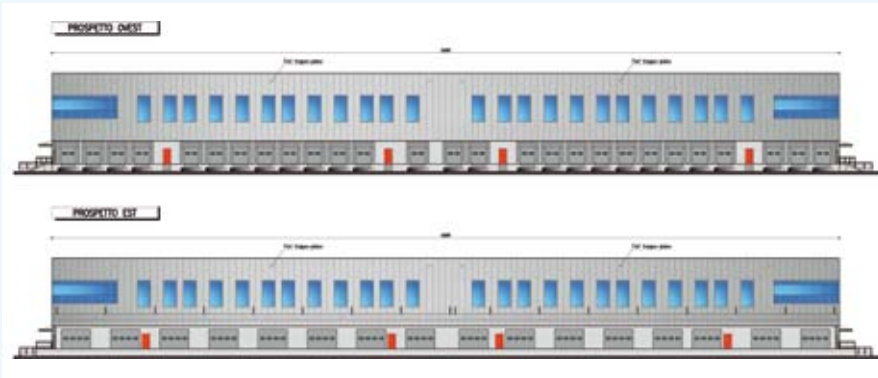
Technische Merkmale

Zur Realisierung des Gebäudes wurden wertvolle und umweltfreundliche Materialien eingesetzt: Bedachung mit Querbalken und Stäbchenplatten aus Holz, Außenverkleidung Stahlbeton und isolierten Paneelen mit Metalloberfläche, Farbe Alu-Grau; Bürobereich mit durchgehender Fensterfassade über die gesamte Tiefe derselben; Schutzdach am Eingang zu den Büros und Mauerwerk aus Betonblöcken mit unregelmäßiger Oberfläche in nuancierten Farben von Dunkelgrau bis Weiß.

- **Überdachte Fläche:** 9.240 m²
- **Parkareal und Esplanaden:** 14.717 m²
- **Esplanaden:** Betonfußboden in Bereichen mit größerem Risiko und Bitumenkonglomerat in den anderen Bereichen
- **Grünfläche:** 6.733 m², bepflanzt und mit Bewässerungsanlage
- **Außenabmessungen:** 72x120
- **Höhe Außenbereich:** 15 m

fronte est, larga 4 m, rialzata 120 cm rispetto al piazzale, protetta da pensilina metallica che sporge 5 m

- **Portoni:** 16 lungo la banchina, con serramento sezionale automatizzato, 4 uscite di sicurezza pedonali
- **Bocche di carico (per autoarticolati o furgoni):** 27 dotate di portoni e disposte lungo il fronte ovest, attrezzate con pedana mobile elettroidraulica di raccordo tra pavimento interno e pianale nel mezzo, con portata statica pari a 9.000 kg. C'è un



portale isothermico e vi sono 4 uscite di sicurezza pedonali con pianerottolo esterno e scala di raccordo al piazzale esterno.

- **Capacità portante pavimento:** 1.000 Kg/mq
- **Compartimentazioni interne:** pareti e porte REI 120
- **Servizi/uffici interni:** 4 blocchi ubicati sui fronti nord e sud di tipo open space, suddivisi con pareti REI 120 da 360 mq cadauno, dotati di impianto di riscaldamento e condizionamento, con sdoppiamento di spogliatoi e servizi igienici (per personale maschile e femminile).
- **Zone riposo/relax:** 4 previste al piano rialzato (ovvero piano magazzino)
- **Sistemi attivi:** impianto Sprinkler ESFR / impianto di rilevazione fumi con cupole smoke-out / anello esterno antincendio

- **Height to roof beams:** 10.42 m
- **Height to flooring:** 12.10 m
- **Internal columns:** 7.50 m pitch with one single central row
- **Loading bay:** along the east side, 4 m wide, 120 cm higher than the square and protected by metal covering that juts out 5 m.
- **Doors:** 16 along the loading bay with automatic sectional locking, 4 emergency exits for workers.
- **Loading exits (for articulated lorries or vans):** 27 with big doors and all along the west side, all equipped with an electro-hydraulic mobile platform to connect the internal floor

to vehicle level and a static load of 9,000 kg. There is one isothermal door and 4 emergency exits for workers with an external landing and stairs to the square outside.

- **Floor load capacity:** 1.000 Kg/m²
Internal compartment division: REI 120 walls and doors
Internal facilities/offices: 4 blocks located on the north and south sides with an open space layout, subdivided by REI 120 walls. Each area is 360 m² and all have central heating and air conditioning, with separate men and women's changing rooms and toilets.
- **Rest/relax areas:** 4 areas on the mezzanine floor (warehouse floor)
- **Active systems:** ESFR Sprinkler system/ smoke detector system with smoke-out domes/external fire protection ring
- **Security devices:** anti-burglar and video-surveillance systems for offices and warehousing.

- **Höhe Unterzug:** 10,42 m
- **Höhe unter Diele:** 12,10 m
- **Pfeiler Innenbereich:** Schnitt 7,50 m mit nur einer zentralen Reihe
- **Laderampe:** entlang der Ost-Fassade, Breite 4 m, um 120 cm erhöht gegenüber der Esplanade, geschützt durch ein Metallschutzdach, das 5 m übersteht
- **Tore:** 16 entlang der Laderampe mit automatisierten Türabschnitten, 4 Sicherheitsausgänge
- **Ladeöffnung (für Sattelzüge oder Lieferwagen):** 27 mit Toren versehen entlang der Westfassade, ausgerüstet mit elektrohydraulischem Trittbrett als Verbindung zwischen dem internen Boden und der Pritsche im Fahrzeug, statische Tragfähigkeit 9.000 kg. Ein Tor ist isothermisch. Es gibt 4 Sicherheitsausgänge mit Treppenabsatz im Außenbereich und eine Verbindungstreppe zur Esplanade außerhalb.
- **Tragfähigkeit Boden:** 1.000 kg/m²
- **Aufteilungen im Innenbereich:** Wände und Türen REI 120
- **Sanitäre Einrichtungen/Büros im Innenbereich:** 4 Blöcke an den Nord- und Südseiten Typ open space, getrennt durch Wände REI 120 von jeweils 360 m², mit Heizungs- und Klimaanlage, Trennung der Umkleieräume und sanitären Einrichtungen (für männliches und weibliches Personal).
- **Ruhezone/ Relax:** 4 vorgesehen in Hochparterre (bzw. auf der Magazin-Etage)
- **Aktivierete Systeme:** Sprinkler-Anlage ESFR / Anlage zur Erkennung von Rauchentwicklung mit Sprinkler-Element / Wasserverteiler außen
- **Sicherheitsvorrichtungen:** zur Einbruchverhütung und mit Videoüberwachung für Büros und Lagerhalle



Il Consorzio ZAI presente alla prima rassegna Geo-Oikos



La prima edizione della rassegna espositiva dei progetti territoriali, urbanistici, edilizi e ambientali del territorio veneto GEO-OIKOS, tenutasi in Fiera a Verona, è stata ideata dalla Regione del Veneto in collaborazione con le Province del Veneto e Veronafiere.

Si è trattato di un'iniziativa tesa ad incentivare il confronto e la collaborazione tra diverse istituzioni e centri di produzione e ricerca.

Tre sono stati i settori di interesse: urbanistica, pianificazione territoriale e architettura; grandi opere, infrastrutture della mobilità; ambiente, natura ed energia.

In effetti, il Veneto è una Regione che si sta trasformando e si è trattato di un momento di riflessione sullo stato attuale e sullo sviluppo, fornendo lo stimolo per un confronto sulle diverse progettualità territoriali. Il futuro della Regione è legato anche alla competitività del territorio, rappresentata da un giusto equilibrio tra sviluppo e qualità della vita.

Anche il Consorzio ZAI ha partecipato con un proprio spazio espositivo per presentare la progettualità relativa allo sviluppo ed espansione dell'Interporto, il "Masterplan del Quadrante Europa".

Inoltre, il 12 novembre nel corso del Convegno sul tema "Verona, nodo logistico europeo", il Presidente del Consorzio ZAI, Flavio Zuliani, ha potuto illustrare e spiegare ampiamente l'attività dell'ente e l'importanza dell'infrastruttura interportuale e della logistica a servizio dell'imprenditoria nel territorio veronese e nel lombardo-veneto.

The Consorzio ZAI attends the first Geo-Oikos exhibition

The first edition of the GEO-OIKOS exhibition, where territorial, urban, building and environmental projects for the Veneto area were displayed, was held at Verona Fair and organised by the Veneto Region in collaboration with the Veneto Provinces and Veronafiere. The event was an initiative aimed at encouraging confrontation and collaboration between the various institutions and production and research centres.

There were three principal sectors: town planning, territorial planning and architecture; large construction works, mobility infrastructure; environment, nature and energy.

In fact, Veneto is a Region that is undergoing a transformation and the event was an occasion to reflect on the present situation and development and a way to provide the stimulus to make a confrontation between the various territorial projects. The future of the Region is also linked to territorial competition represented by the right balance between development and the quality of life.

The Consorzio ZAI was also in attendance with its own stand where it was able to present its "Masterplan for the Quadrante Europa" project which regards the development and expansion of the Interporto.

Furthermore, on 12th November, during the Convention on "Verona, a European logistics hub", the Consorzio ZAI President, Flavio Zuliani, was able to fully illustrate and explain the consorzio's activities and the importance of the Interporto infrastructure and logistics services for the entrepreneurial class in the Veronese and Lombardy-Veneto areas.

Consorzio ZAI nimmt an der ersten Veranstaltung Geo- Oikos teil

Die erste Veranstaltung der Ausstellung zu territorialen und städtebaulichen Projekten, zu Bau- und Umweltprojekten auf venetischem Gebiet. GEO-OIKOS, die auf dem Messegelände von Verona stattfand, wurde von der Region Venetien in Zusammenarbeit mit der Provinz Venetien und Veronafiere ins Leben gerufen.

Bei dieser Initiative soll die Konfrontation und Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Einrichtungen und Produktions- und Forschungszentren gefördert werden.

Die Ausstellung betraf im Einzelnen drei Branchen: Städtebau, territoriale und architektonische Planung; große Werke, Infrastrukturen der Mobilität; Umwelt, Natur und Energie.

Venetien ist eine Region, die im Wandel begriffen ist. Es hat sich hierbei um einen Augenblick des Nachdenkens über den derzeitigen Stand und die absehbare Entwicklung gehandelt. Dabei sollten Anregungen für eine Konfrontation verschiedener territorialer Projektierungskonzepte gegeben werden. Die Zukunft der Region ist auch an die Wettbewerbsfähigkeit des Territoriums gebunden, die durch die Ausgewogenheit von Entwicklung und Lebensqualität verkörpert ist.

Consorzio ZAI hat mit einem Stand an der Ausstellung teilgenommen, um seine im "Masterplan del Quadrante Europa" zusammengefassten Projekte für die Entwicklung und den Ausbau des Interporto zu präsentieren.

Am 12. November konnte Flavio Zuliani, Präsident des Consorzio ZAI, im Zuge eines Kongresses zum Thema "Verona, logistischer Knotenpunkt Europas" ausgiebig die Tätigkeiten des Verbandes und die Bedeutung der Infrastrukturen des Interporto und der Logistik im Dienst der Unternehmenschaft des Veroneser Territoriums und des Gebiet Lombardo Venetien erläutern.

Assegnato a ZAI il ventunesimo Premio Marco Polo



Venerdì 13 novembre presso la Camera di Commercio di Treviso, presente Federico Tessari, Presidente della Unioncamere del Veneto (nonché vice-Presidente di Unioncamere Italiana), e le autorità del Centro Estero Camere di Commercio del Veneto, è stato assegnato il Premio Marco Polo, arrivato alla XXI^a edizione.

Tale Premio è stato istituito da Unioncamere del Veneto e dal Centro Estero delle Camere di Commercio, quale riconoscimento a 14 imprese venete, due per provincia, distinte nel corso del 2008 per il contributo fornito allo sviluppo dell'interscambio internazionale del Veneto nei settori di industria, artigianato, agroalimentare, turismo e servizi.

Tra le 14 aziende venete premiate da Unioncamere per il loro impegno sui mercati esteri, le due veronesi sono state: il Consorzio ZAI e Redoro srl.

Il Consorzio, che ha ricevuto il premio dal Presidente della Camera di Commercio di Verona Alessandro Bianchi, ha registrato un fatturato di 12 milioni di euro nel 2008.

In tale occasione è stato anche presentato il rapporto "Veneto Internazionale 2009", realizzato dal Centro Studi di Unioncamere del Veneto in collaborazione con le CCIAA del Veneto da cui è risultato che le esportazioni del Veneto nel 2008 sono rimaste in linea con il 2007 (+1,1%), mentre il primo semestre 2009 ha fatto registrare una contrazione del 20%, pari a 4,7 miliardi di euro.

ZAI receives the twenty-first Marco Polo award

The 21st edition of the Marco Polo Award took place on Friday 13th November at the Treviso Chamber of Commerce in the presence of Federico Tessari, Chairman of Unioncamere del Veneto – Veneto Chamber Association (as well as Vice-Chairman of Unioncamere Italiana – Italian Chamber Association), and leading representatives from the Centro Estero Camere di Commercio del Veneto (Veneto Chamber of Commerce Foreign Department).

This prize is awarded by the Unioncamere del Veneto and the Centro Estero delle Camere di Commercio, in recognition of 14 Veneto Region companies, two from each province, for their great efforts during 2008 in contributing to the development of the region's international exchange in the industrial, craft, agro-industrial, tourism and service sectors.

The two Veronese companies among the 14 Veneto businesses that received awards for their work on foreign markets were the Consorzio ZAI and Redoro Srl.

The Consorzio, whose prize was presented by Alessandro Bianchi, Chairman of the Verona Chamber of Commerce, had registered a turnover of Euro 12 million in 2008.

The "Veneto Internazionale 2009" report, drawn up by the Centro Studi di Unioncamere del Veneto (Veneto Chamber Association Research Centre) in collaboration with the Veneto CCIAA was also presented at this event. This report shows that Veneto Region exports in 2008 were substantially in line with those of 2007 (+1.1%) while the first six months of 2009 had registered a 20% fall-off to the amount of Euro 4.7 billion.

Der einundzwanzigste Marco-Polo-Preis ging an ZAI

Am Freitag, 13. November wurde in der Handelskammer von Treviso, im Beisein von Federico Tessari, Vorsitzender von Unioncamere der Region Venetien (sowie Vorsitzender von Unioncamere Italiens) und Persönlichkeiten des Auslandszentrums der Handelskammer Venetiens zum 21. Mal der Marco-Polo-Preis verliehen.

Dieser Preis wurde von Unioncamere der Region Venetien und vom Auslandszentrum der Handelskammern als Anerkennung der 14 besten Unternehmen der Region (jeweils zwei Unternehmen einer Provinz) eingeführt, die sich 2008 für ihren zur Entwicklung des internationalen Handelsaustauschs der Region Venetien in den Branchen Industrie, Handwerk, Agrar-Nahrungsmittel, Tourismus und Dienstleistungen geleisteten Beitrag hervorgetan haben.

Unter den 14 von Unioncamere mit dem Preis für ihr Engagement in den ausländischen Märkten ausgezeichneten Unternehmen waren zwei Veroneser dabei: Consorzio ZAI und Redoro srl.

Das Consorzio, dem der Preis vom Präsidenten der Handelskammer von Verona, Alessandro Bianchi, überreicht bekam, konnte 2008 einen Umsatz von 12 Millionen Euro verzeichnen.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Bericht "Veneto Internazionale 2009", präsentiert, der vom Centro Studi von Unioncamere del Veneto in Zusammenarbeit mit den CCIAA Venetiens realisiert worden ist, woraus hervorgeht, dass der Export der Region 2008 gegenüber 2007 so gut wie unverändert (+1,1%), geblieben ist. Im ersten Halbjahr 2009 war ein Rückgang von 20% zu verzeichnen, was 4,7 Milliarden Euro entspricht.

Convegno Censis sull'interportualità italiana e i modelli del NordEst

Il 18 dicembre 2009 alle ore 09.30 alla ex Chiesa di Santa Marta presso l'Autorità Portuale di Venezia, si è tenuto un Convegno sul tema "Il disegno dell'Interportualità italiana - il Sistema Nord Est. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali" organizzato dal Consorzio ZAI con la collaborazione del Porto di Venezia che ha ospitato l'iniziativa.

A fare gli onori per il Porto di Venezia era presente il Presidente Paolo Costa insieme all'Assessore alle Politiche della Mobilità della Regione Veneto Renato Chisso; sono seguiti gli interventi del Presidente UIR - Alessandro Ricci, del Responsabile Area Analisi Economica del Censis - Francesco Estrafallaces, dei Rappresentanti degli interporti del Nord Est, a partire dal Quadrante Europa di Verona, Padova, Rovigo, Venezia, Trento, Cervignano e infine Portogruaro. Hanno chiuso i lavori il Rappresentante del Metadistretto Logistico Veneto - Gian Michele Gambato e il Sottosegretario a Infrastrutture e Trasporti - Bar-

The Censis Convention on Italian freight villages and the North-East models

On 18th December 2009 at 9.30am in the ex Santa Marta Church at the Venice Port Authorities, the Convention was held on the theme "The Design of Italian Freight Villages - The North-East System. Factors of growth, logistics development and territorial dynamics" organized by the Consorzio ZAI in collaboration with the Port of Venice, which is hosting the initiative.

Doing the honours for the Port of Venice was its President, Paolo Costa and Renato Chisso, the Veneto Region Councillor for Mobility. They were followed by further interventions from the Chairman of UIR, Alessandro Ricci, the Censis Economic Analysis Manager, Francesco Estrafallaces and Representatives from the North East freight villages of Verona, Padua, Rovigo, Venice, Trento, Cervignano and Portogruaro. The Metadistretto Logistico Veneto representative, Gian Michele Gambato and the Infrastructure and Transport Undersecretary, Bartolomeo Giachino

Censis Konferenz über den Ausbau italienischer Güterverkehrszentren-interporti - und die Modelle des Nordostens

Am 18. Dezember 2009 um 09.30 Uhr fand in der ehemaligen Kirche Santa Marta bei der Hafenbehörde von Venedig ein Kongress zum Thema "Projekt italienischer Interporti - System Nordost Wachstumsfaktoren, Entwicklung der Logistik und territoriale Dynamiken" statt. Veranstalter: Consorzio ZAI in Zusammenarbeit mit der Hafenbehörde von Venedig, die für die Beherbergung der Initiative gesorgt hat. Präsident Paolo Costa zusammen mit dem Beisitzenden für Mobilitätspolitik der Region Venetien Renato Chisso erstattete dem Hafen von Venedig die Ehre. Darauf folgten die Referate des Präsidenten UIR - Alessandro Ricci, des Verantwortlichen für Wirtschaftsanalysen Censis - Francesco Estrafallaces, der Vertreter der Interporti Nordost, beginnend mit dem Quadrante Europa von Verona, Padua, Rovigo, Venedig, Trient, Cervignano und letztendlich Portogruaro. Der Vertreter Metadistretto Logistico Veneto - Gian

Michele Gambato und der Untersekretär für Infrastrukturen und Transporte - Bartolomeo Giachino beschlossen die Veranstaltung.

Der Kongress war nicht nur auf örtlicher Ebene von Relevanz, sondern auch auf nationaler von ausschlaggebender Bedeutung. Bei der von Censis ausgeführten Untersuchung in Zusammenarbeit mit UIR

hat man sich zum Ziel gestellt die Leistungsfähigkeit des Wachstums, die kritischen Punkte und den Kontext, in dem die italienischen Interporti arbeiten, zu analysieren.

Die von den Interporti gewonnene Bedeutung für die Entwicklung der Branchen Logistik und intermodaler Verkehrs lädt, den Stand der Dinge in Bezug auf die Netzprojekte, die in Italien Form annehmen, und die Tauglichkeit dieser Infrastrukturen festzustellen, die als Wachstumsmotor und als qualifizierendes Element in jenem Gebiet fungieren, wo sie sich niedergelassen haben.



IL DISEGNO DELL'INTERPORTUALITA' ITALIANA IL SISTEMA NORD-EST

Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali

Venezia, 18 dicembre 2009
Autorità Portuale di Venezia
ex chiesa di Santa Marta

www.quadranteeuropa.it
consorzio.zai@quadranteeuropa.it
Tel. +39 045 8622060






tolomeo Giachino.

Si è trattato di un convegno rilevante non solo a livello locale, ma decisamente nazionale. Lo studio del Censis, realizzato in collaborazione con UIR, si è posto l'obiettivo di analizzare le potenzialità di crescita, le criticità e il contesto in cui operano gli interporti italiani. L'importanza assunta dagli Interporti per lo sviluppo dei settori della logistica e dell'intermodalità invitano a fare il punto della situazione sui progetti di rete che stanno prendendo forma in Italia e sulla capacità di queste infrastrutture di fungere da motore di crescita e da elemento qualificante del territorio in cui sono insediate

closed the meeting.

It was an important convention, not only in local terms but also nationally. The Censis report, carried out in collaboration with UIR, posed the objective of analyzing growth potential, criticality and the context in which Italian freight villages operate. The importance that these "Interports" have for the development of the logistics sector and transportation intermodality urge a study of the situation of the network projects which are taking shape in Italy and the ability of these infrastructures to act as a growth engine and qualifying element for the territory in which they are to be found.

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Bilancio Sociale 2008



www.consorziozai.it

Magazine
Consorzio ZAI

CONSORZIO ZAI MAGAZINE Proprietario ed editore:
Consorzio ZAI - Via Sommacampagna 61 - Verona
Tel. +39 045/8622060 - Fax +39 045/8622219
consorzio.zai@quadranteeuropa.it
www.quadranteeuropa.it
www.consorziozai.it