

# Magazine Consorzio ZAI

2011



**Con Venezia,  
un domani  
verso il mare**

**With Venice, a future  
towards the sea**

**Venedig, eine Zukunft  
in Richtung Meer**



**Flavio Zuliani**

**"Non solo la città dei fatti, ma dei primati"**

**"Not just the city of facts, but also the city of firsts"**

**"Nicht nur die Stadt der Tatsachen, sondern der Rekorde"**

## **AZIENDE ED ASSOCIAZIONI**

**Alessandro Bianchi per Camera di Commercio Di Verona**

**Giacomo Turazza per Interporto di Rovigo**

**Raffaele Bonizzato per UIRNet**

# IL MONDO DEL TRASPORTO HA IL SUO NUOVO CENTRO DI ECCELLENZA.



Presso l'Interporto ZAI, ti aspettano oltre 30.000 m<sup>2</sup> di servizi specializzati:

- vendita
- postvendita
- Truck Station
- revisioni
- servizio 24 ore
- Assistenza Camper
- Assistenza bus
- veicoli a gas
- Service Chrono

**NUMERO VERDE 800.320.555**

**IVECO**  
TRANSPORT IS ENERGY

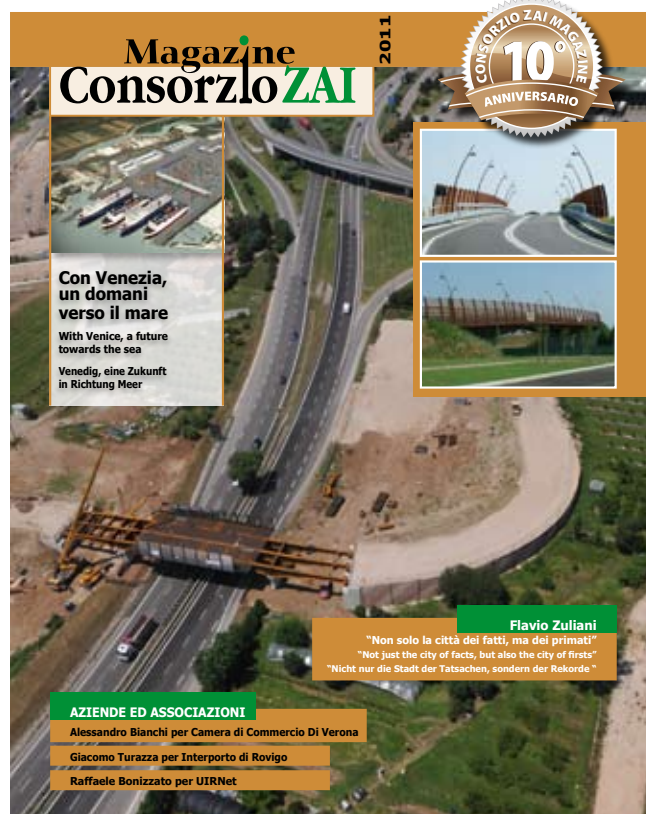
[www.officinebrennero.it](http://www.officinebrennero.it)

**IVECO OFFICINE BRENNERO - VIA MANTOVANA 158/B, 37137 VERONA.**

# 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** "Non solo la città dei fatti, ma dei primati"  
"Not just the city of facts, but also the city of firsts"  
„Nicht nur die Stadt der Tatsachen, sondern der Rekorde“
- 12** Consorzio ZAI e Università di Verona  
Consorzio ZAI and Verona University  
ZAI und Universität von Verona
- 14** Dieci anni di "Consorzio ZAI Magazine"  
Ten years of the "Consorzio ZAI Magazine"  
Zehn Jahre „Consorzio ZAI Magazine“
- 18** Con Venezia, un domani verso il mare  
With Venice, a future towards the sea  
Venedig, eine Zukunft in Richtung Meer



**Flavio Zuliani**  
Presidente President

## INDICE INDEX INDEX Maggio 2011

- "Verona è un'isola felice. Guai cullarci sugli allori"** **28**  
"Verona is a happy island. But we cannot sleep on our laurels"  
„Verona ist eine glückliche Insel. Wehe selbstzufrieden sein“
- L'Artigianato veronese chiede maggiore spazio e più considerazione** **34**  
The Veronese craft trade demands greater space and more consideration  
Das Handwerk Verona fordert mehr Raum und mehr Rücksicht
- Interporto di Rovigo: dopo la semina, arrivano i frutti** **42**  
Rovigo Interporto: after sowing comes the fruit  
Rovigo Interporto: Nach der Saat kommen die Früchte
- Il futuro della logistica è già presente** **48**  
The future of logistics is already here  
Die Zukunft der Logistik ist bereits anwesend

### 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,  
Paolo Costa, Alessandro Bianchi, Ferdinando Albini,  
Giacomo Turazza, Raffaele Bonizzato, Maddalena Faedo,  
Stefano Nava

Progetto Grafico e Realizzazione:  
www.uesst.it

Foto:  
Archivio Consorzio ZAI, Archivio Advertime  
comunicazione Registrazione Tribunale di  
Verona n° 1423 del 31.01.2001  
Finito di stampare: Maggio 2011

# “Non solo la città dei fatti, ma dei primati”

Zuliani e il bilancio di fine mandato: “Tutti i progetti studiati e avviati sono stati portati a termine”



Luglio 2006, luglio 2011. Cinque anni di mandato che il Presidente del Consorzio ZAI di Verona, Flavio Zuliani, ripercorre con l'entusiasmo del primo giorno trascorso nel proprio ufficio situato al Centro Direzionale dell'Interporto Quadrante Europa, quando comprese quanto fosse fondamentale dare risposte immediate, maturando la convinzione di doversi dedicare alla ricerca di soluzioni a breve e lunga scadenza per arrivare a risultati di grande rilevanza per il presente e il futuro dell'Ente.

“Quando iniziai questa avventura – spiega Zuliani – stilai un programma, individuai dei progetti da avviare e concludere, dei traguardi da raggiungere. Per indole, mi considero una persona a cui piace farsi trovare puntuale agli appuntamenti, con la tendenza a considerare fondamentale il portare a termine ciò che si prefigge. A conclusione di un percorso di cinque anni alla guida del Consorzio ZAI, credo di poter meritare, quantomeno, che mi venga riconosciuto il fatto di essere un uomo di parola. La migliore testimonianza la scorgo nei risultati che abbiamo ottenuto, riguardanti tutti, ribadisco tutti, progetti che sono stati conclusi e consegnati all'operatività”.

Un bilancio che potrebbe diventare un lungo elenco, ma che il Presidente

## “Not just the city of facts, but also the city of firsts”

Zuliani and the end of term balance: “All the projects studied and started have been finished”

*July 2006, July 2011. Five years of mandate that the Consorzio ZAI President, Flavio Zuliani, has carried out with enthusiasm since the very first day he took office in the Managerial Centre at Interporto Quadrante Europa where he understood how fundamental it was to be able to give immediate answers and where his growing conviction that he should dedicate himself to looking for quick and lengthy solutions in order to achieve important results for the Consortium's present and future actually came about.*

*“When I set out on this adventure,” Zuliani explains, “I drew up a programme, I identified the projects to be started and finished, and the targets to be reached. I consider myself by nature as a person who likes to be on time for appointments and with the tendency to believe that finishing what I started is fundamental. Now, coming to the end of my five-year position at the head of the Consorzio ZAI, I think I at least deserve to be recognised as a man of my word. The best evidence can be seen in the results that we have obtained in all – and I repeat, all – the projects that have been finished and are now up and running.”*

*A balance that could become a long list, but which President Zuliani limits to the last eighteen months of mountains climbed and conquered, starting with the inauguration of the Quadrante Europa Terminal Gate.*

## Nicht nur die Stadt der Tatsachen, sondern der Rekorde,,

Zuliani und das Budget am Ende des Mandats: „Alle Projekte werden untersucht und abgeschlossen“

*Juli 2006, Juli 2011. Fünf Jahren im Amt, dass der Präsident des Consorzio Zai Verona Flavio Zuliani, erzählt mit der Begeisterung des ersten Tages in seinem Büro im Management Centre Europe Interporto, als er verstand, wie wichtig war, sofortige Antworten zu geben, indem er die Überzeugung entwickelte, daß er der Suche nach Lösungen für kurz- und langfristig sich widmen sollte um zu Ergebnissen von großer Bedeutung, für die Gegenwart und die Zukunft der Messe zu erreichen.*

*„Als ich dieses Abenteuer begann, sagt Zuliani, machte ich ein Programm und fand ich Projekte zu starten und zu beenden, und Ziele zu erreichen. Für Temperament, betrachte ich mich eine pünktliche Person, und ich halte es für wichtig, ihre Ziele zu erreichen. Am Ende eines Durchlaufs von fünf Jahren, am Steuer des Consorzio ZAI, denke ich, ich kann wenigstens zu verdienen, wie ein Mann seines Wortes erkannt zu werden. Ich sehe das beste Zeugnis in den Ergebnissen, die wir auf alle abgeschlossen und übermittelt Projekte, erhalten haben.“*

*Ein Haushalt, der eine lange Liste werden könnten, aber das der Präsident Zuliani, auf den letzten achtzehn Monaten angegebener un und erreichter Ziele beschränkt, ausgehend von der Einweihung von Quadrante Europa, Terminal Gate. „Wir präsentierten es im Oktober 2009,“*

Zuliani limita agli ultimi diciotto mesi di vette scalate e raggiunte, a partire dall'inaugurazione del Quadrante Europa Terminal Gate.

“Lo abbiamo presentato nell'ottobre 2009 – racconta – con la consapevolezza, già allora, di aver dato alla luce il miglior terminale ferroviario a livello europeo, per tecnologie utilizzate, per l'idea di terminale compatto, per il concetto di nuova gestione delle merci che lo anima, grazie a caratteristiche che sono al tempo stesso dei risultati. Se si parla del Terminal Gate di Verona si deve pensare alla velocità di movimentazione, alla sua fruibilità, alla fluidità nello scambio ferro-gomma, con l'obiettivo raggiunto di eliminare lo stoccaggio e una meta ormai vicina: l'ottimizzazione, ossia arrivare ad un lasso di tempo di 30 minuti tra l'ingresso di un mezzo all'Interporto e la sua uscita, carico, senza soste forzate, senza attese nei parcheggi. Un obiettivo reale, non più virtuale, da raggiungere in tempi brevi: una sfida già partita”.

*“We introduced it in October 2009,” he says, “in the knowledge, even then, of having created the best rail terminal on a European level in terms of the technologies used, the idea of a compact terminal, the concept of a new and different way to manage goods, all of which have brought the terminal to life and are, at the same time, results. When one speaks of the Terminal Gate at Verona, one thinks of its speed in moving goods, its facilities, the fluidity of its rail-road exchange, with the achieved purpose of eliminating storage and yet another goal which is nearing achievement: optimisation, i.e. having a 30-minute time lapse between vehicle entry into and exit from the Interporto, including loading, with no unnecessary stops and no waiting in the parking bays. A real objective, no longer a virtual one, that must shortly become reality: a challenge that has already begun.”*

**How do you count on winning it?**

*“Logistic operation management will have to be extremely precise and professional and depend on technology. On this*

*sagt er, „mit dem Wissen schon damals, den besten Bahn-Terminal auf europäischer Ebene erstellt zu haben, für die verwendete, Technologien für die Idee eines kompakten Terminal, für sein neues Konzept der Verwaltung der Güter durch Kennzeichen, die auch Ergebnisse sind. Wenn wir von der Gate-Anschluss von Verona sprechen mit muss man denken an die Geschwindigkeit Handhabung, seiner Benutzerfreundlichkeit, seine Fluidität in den Austausch Reifen-Eisen, mit dem erreichten Ziel, den Beseitigung der Lagerung zu löschen, und ein schließenes Ziel: eine Optimierung, die auf einen Zeitraum von 30 Minuten zwischen dem Eingang Hälfte an den Container und dessen Ausgang eine Last ohne gezwungene Unterbrechung Last, anstatt, in den Parkplätzen zu warten. Ein reelle-Ziel nicht mehr virtuelle, das in kurzen Zeiten zu erreichen ist : schon eine schon gestartete Herausforderung.“*

**Wie gewinnen Sie die Herausforderung an?**

*„Das Management von Logistik-Ope-*



**Come contate di vincerla?**

“La gestione delle operazioni logistiche dovrà essere molto curata e professionale e affidata alla tecnologia. A questo proposito potrei già citare il progetto UIRNET, un altro traguardo del quale andiamo particolarmente fieri, che ci permetterà, tra i tanti vantaggi, di



potenziare il ruolo della ferrovia, che già oggi siamo riusciti ad avviare verso una parabola ascendente. Ciò risponde ad una strategia precisa, basata su uno dei punti principali della nostra mission aziendale: per l'appunto, riuscire a spostare l'ago della bilancia che segna il valore della logistica applicata al trasporto su gomma verso quello applicato al trasporto su ferro”.

**Proseguendo cronologicamente, quali sono i risultati che si sono susseguiti?**

“Nel mese di maggio del 2010 è stata inaugurata la piattaforma V2, che con i suoi 30 mila metri quadrati di superficie, dei quali 8 mila coperti, accoglie l'insediamento della Kuhne Nagel, già presente al Quadrante Europa, ma alla quale abbiamo fornito un'ampia disponibilità di spazi, migliorando la presenza di questo grande marchio della logistica, secondo a livello europeo per capacità”.

**Due mesi più tardi il Consorzio ZAI ha compiuto un passo importante.**

“Decisamente, visto che nel luglio 2010, abbiamo approvato le linee guida riguardanti l'Area della Marangona, consegnate nelle mani dei tre soci del Consorzio ZAI, Comune, Provincia e Camera di Commercio di Verona, come un progetto concreto in termini di contenuti. Linee guida di tale portata, a quanto mi risulti, in Italia e per un'area riguardante 1 milione e mezzo di metri quadrati, sono state studiate

*subject I can already mention the UIRNET project, another target that we are particularly proud of, which, among many other benefits, will allow us to develop the role of the railways, that even now, we have managed to give a boost. The project has a precise strategy based on one of the main points of our company mission: to move the needle on the scales that indicates the value of logistics applied to road transport towards rail transport.”*

**What results have you achieved in chronological order?**

*“The V2 platform was inaugurated in May 2010 which, with its 30,000 square metre surface area, of which 8,000 are covered, houses Kuhne and Nagel, a company that was already operative in Quadrante Europa, but to which we have supplied ample space thus improving the presence of this leading logistics company in terms of European capacity.”*

**Two months later, the Consorzio ZAI made a very important step.**

*“Exactly, seeing that in July 2010, we approved the guidelines regarding the Marangona Area which was placed in the hands of three Consorzio ZAI partners – the City Council, the Province and the Verona Chamber of Commerce – and has become a concrete project in terms of content. Such important guidelines, as far as I know, in Italy and for an area of one and a half million square metres, have only been drafted for two places: the Milan Expo and the Marangona Area in Verona. I don't want to make a comparison but would rather work on a parallel based on the size of the area and on the opportunities that it could provide, as in the case of the Milan Expo, on the promotion and development of the logistics platform for Italy and the North. The content of our guidelines is extraordinary. It took us two years just to do the research which we finished and consider as a gift to the city and province of Verona. Once built, it will offer new and enormous opportunities for setting up new, top class companies, able to create employment and new economy to the advantage of the Veronese territory and even more. The project also includes the possibility for some companies in the original ZAI area to move there as well as the chance to build residential areas. The Marangona Guidelines contain complete*

*rationen müssen sehr vorsichtig sein und professionell sein und Technologisch.*

*In dieser Hinsicht zitiere ich UIRNET Projekt eine andere Leistung, auf die wir besonders stolz sind, die uns erlauben wird ein weiteres Ziel zu erreichen, und wird es uns ermöglichen die Rolle der Eisenbahn zu stärken, die schon am Wachstum gestartet ist.*

*Was entspricht einer präzisen Strategie, die sich auf einer der wichtigsten Punkte unserer Mission basiert: gerade in der Lage zu sein, die Spitze der Skala zu bewegen die den Wert der Logistik markiert, die an den Straßenverkehr auf den Schienenverkehr angewandt ist.“*

**Wenn wir chronologisch weitergehen welche sind die Ergebnisse, die darauf folgten?**

*„Im Mai 2010, ist die Plattform V2 eröffnet worden, die mit ihren 30 tausend Quadratmetern, von denen 8000 abgedeckt sind, begrüßt die Einrichtung des Khune+Nagel, bereits in den Quadrante Europa, und auf die wir, soweit eine breite Verfügbarkeit des Raumes geben haben, indem wir die Präsenz des großen Marke der Logistik, nach europäischer Ebene die Kapazitäten verbessert haben.“*

**Zwei Monate später hat Zai-Konsortium einen wichtigen Schritt gemacht.**

*„Sicher, da im Juli 2010 wir die Leitlinien für den Bereich der Marangona, in die Hände der drei Mitglieder des Consorzio Zai, Stadt, Provinz und der Handelskammer von Verona geliefert haben, als ein konkretes Projekt im Hinblick auf Inhalt.*

*Die Leitlinien dieser Größenordnung, wie ich es verstehe, sind in Italien und für eine Fläche von etwa eineinhalb Millionen Quadratmetern nur für zwei Realitäten untersucht worden : der Expo in Mailand und die Umgebung von Verona Marangona.*

*Ich möchte nicht, einen Vergleich zu machen, aber eine parallele betrachten, die auf die Dimensionierung der Bereiche und von deren Möglichkeiten basiert ist, wie die Mailänder Expo im Hinblick auf die Förderung und Entwicklung als logistische Plattform für Nord-Italien. Unsere Richtlinien außerordentlichen besitzen außerordentlichen Inhalte: nur für die Durchführung dieser Studie haben wir zwei Jahren beschäftigt und wir haben*

per due sole realtà: l'Expo di Milano e proprio l'area della Marangona di Verona. Non desidero impegnarmi in un paragone, ma in un parallelo basato sul dimensionamento delle aree e sulle opportunità che quest'ultima potrebbe avere, alla stregua dell'Expo di Milano, sul piano della promozione e dello sviluppo come piattaforma logistica per l'Italia del Nord. Le nostre Linee Guida possiedono contenuti straordinari: soltanto per la realizzazione dello studio abbiamo impiegato due anni, concludendolo come un regalo da consegnare alla città e alla provincia di Verona. Una volta realizzato offrirà nuove e grandi opportunità di insediamento di nuove aziende con caratteristiche di eccellenza, in grado di creare occupazione e nuova economia in favore del territorio veronese e non solo. Tra le caratteristiche del progetto vi sono anche la possibilità di trasferire alcune aziende dalla ZAI Storica e l'opportunità di insediare quartieri residenziali. Le Linee Guida per la Marangona contengono studi completi e altamente professionali sulla viabilità, sulle sue conseguenze, sulla sostenibilità, su valutazioni geologiche e tecniche legate all'ipotesi di creare energia attraverso il recupero del gradiente termico delle falde acquifere delle quali l'area è ricca. L'abbiamo pensata anche volgendo lo sguardo ad un prossimo futuro che la veda trasformarsi in fermata dell'alta velocità ferroviaria: in soli 40 minuti si viaggerebbe da Verona a Milano”.

**Tutti aspetti che un'azienda valuta con attenzione prima di decidere di insediarsi in una nuova area territoriale.**

“Le valutazioni sono ampie e di diversa natura, su numerosi aspetti, e il nostro studio sull'Area della Marangona li contempla tutti in maniera approfondita. Verranno realizzati 400mila mq di superficie coperta, condizione con la quale si possono stimare 15/20 mila nuovi posti di lavoro potenziali. Si pensi che le Linee Guida approntate dal Consorzio ZAI prendono in considerazione persino le questioni legate all'acquisizione dei terreni e le tempistiche ad esse legate: se il Comune arrivasse alla loro approvazione

*and highly professional studies on road networks, the consequences, sustainability, the geological and technical evaluations linked to the possibility of creating energy by capturing geothermal gradients from the groundwater tables that abound in the area. We have also taken a long-term look since it could, in the future, become a stop for the high-speed train: the journey between Verona and Milan would then only take 40 minutes.”*

**All aspects that a company carefully evaluates before setting itself up in a new area.**

*“Evaluations are broad and of different kinds and concern many aspects, and our Marangona Area study takes all of them into profound consideration. 400,000 square metres of covered surface area will be built providing an estimated 15-20,000 potential jobs. The Consorzio ZAI Guidelines even take into consideration questions linked to buying land and the time it might take to do so. If the Council approves it and gives the go-ahead to the initial Town Planning Scheme, ZAI could guarantee, within 72 months, programming purchases throughout the entire Marangona surface area, and they*

*mit einem an der Stadt und der Provinz Verona gelieferten Geschenk beendet.*

*Einmal realisiert wird sie neue Siedlung Möglichkeiten anbieten, um neue Unternehmen anzuziehen, mit hervorragenden Eigenschaften, in der Lage, Arbeitsplätze und neue Wirtschaft für die Veneto Region und nicht nur anzubieten.*

*Zu den Merkmalen des Projekts sind auch die Möglichkeiten einige Unternehmen von der historischen Zai umzuziehen und die Gelegenheit Wohn-Bezirken zu besiedeln. Leitlinien für die Marangona enthalten hoch professionelle und umfassende Studien über die Durchführbarkeit deren Auswirkungen über die Nachhaltigkeit, über geologischen und technischen Beurteilungen im Zusammenhang von der Idee einer Energie Schaffung durch die Rückgewinnung der thermischen Gradienten der Grundwasserleiter von denen die Region reich ist. Wir dachten auch daran, im Blick auf die nahe Zukunft, sie in Hochgeschwindigkeitszüge Station zu machen: in nur 40 Minuten Fahrzeit wird möglich von Verona nach Mailand fahren.“*

**Viele Aspekte, die ein Unternehmen sorgfältig prüft, bevor es beschließt, in**



*are, in fact, already at a good point. We are working on it, guided by the desire to be concrete. Another example in this sense, is a 9-megawatt, photovoltaic solar energy system which has been installed in*

**einem neuen geographischen Gebiet niederzulassen.**

*„Die Überlegungen sind viele unterschiedlicher Natur, für vielen Aspekte, und unser Studium über die Marangona*

e desse il via al primo Piano Urbanistico Attuativo, ZAI potrebbe garantire, nell'arco di 72 mesi, di essere in grado di programmare le acquisizioni sulla totalità della superficie dell'area della Marangona, che tra l'altro sono già a buon punto. Lavoriamo sui fatti, guidati dalla volontà di essere concreti. Un altro esempio, in questo senso, è stata la realizzazione al Quadrante Europa dell'impianto fotovoltaico, con una capacità di 9 megawatt, posizionato su una superficie di 70.000 mq di copertura di edifici. In pochi mesi siamo

*Quadrante Europa covering an area of 70,000 square metres on the roofs of the buildings. In just a few months, we went from project presentation to its inauguration in December 2010. Soon after, in April 2011, we cut the ribbon on the new Migross platform: 12,000 square metres of covered cold storage warehousing built in the area known as Quadrante Europa's 'P Sector'.*

**What are the most recent results?**

*"At the end of May 2011 a new access into the Interporto's intermodal terminal was opened, A high-tech solution which will*

*fast sie alle um. Es wird eine 400 Tausend Quadratmeter überdachte Fläche gemacht die uns erlaubt zu 15/20 tausend neue Arbeitsplätze zu schaffen.*

*Man kann z.b denken, dass die vorbereitete Leitlinie von dem Consorzio ZAI auch die Fragen des Grunderwerbs und der Zeitpunkt mit ihnen verbundenen prüfen: wenn die Gemeinde sie zustimmen würde, und den Start der ersten städtischen Plan Umsetzung abgeben würde, würde Zai im Zeitraum von 72 Monaten in der Lage sein, die Akquisitionen der gesamten Oberfläche des Marangona zu programmieren, die unter anderem bereits in vollem Gange sind.*

*Ein anderes Beispiel hierfür war die Schaffung in Europa der Photovoltaik-Zifferblatt mit einer Kapazität „von 9 Megawatt auf einer Fläche von 70.000 Quadratmetern Gebäudefläche festgelegt. In wenigen Monaten sind wir von der Öffnung zur Präsentation umgezogen, im Dezember 2010. Bald nach, im April 2011 haben wir das Band für die neue Plattform MIGROSS geschnitten: 12.000 Quadratmeter überdachte Lagerfläche gewidmet für frische Lebensmittel, die in dem Bereich namens "P" Quadrante Europa entstanden sind.“*

**Welche waren die aktuelleren erreichten Ergebnisse ?**

*„Am Ende des Mai 2011 ist ein neues Tor zur intermodalen Terminals Zugang Interporto geöffnet: Eine High-Tech-Lösung, die die Schlangen von Fahrzeugen, dank der Planung eines Storage Area mit einem Fassungsvermögen von 120 beseitigen Mittel erlaubt.“*

**Es fehlt nicht viel, auch an einem Wendepunkt für die italienische Logistik zu kommen**

*„Wir sind am Vorabend der Geburt des National Logistics, Gesetz deren Text weitgehend durch die direkte Intervention des Consorzio Zai gezogen wurde, und das es auch einer der Promotoren war.*

*Zu dieser haben wir die neue Gesetze für die Interporti zusammengesetzt, auf fortschrittlichen Richtlinien durch das Consorzio ZAI basiert. Wir werden die Reorganisation der nationalen Logistik- und Verkehrssektor zuschauen, durch die man mit Kraft sagen wird, braucht man in dieser Italien von großen Unwirtschaftlichkeit gemacht, die Schaffung wirt-*



passati dalla presentazione all'inaugurazione, avvenuta nel dicembre 2010. Poco dopo, nell'aprile 2011, abbiamo tagliato il nastro della nuova piattaforma Migross: 12 mila metri quadrati coperti di magazzini dedicati al 'fresco', sorti nell'area denominata "Comparto P" del Quadrante Europa".

**Quali sono stati i risultati più recenti ottenuti?**

"Alla fine di maggio 2011 verrà inaugurato un nuovo varco accessi ai terminali intermodali dell'Interporto. Una soluzione ad alta tecnologia che permetterà di eliminare le code di veicoli in ingresso, anche grazie alla predisposizione di un'area di accumulo capace di accogliere circa 120 mezzi".

**Non manca molto anche ad una svolta storica per la logistica italiana.**

"Siamo alla vigilia della nascita del Piano Nazionale della Logistica, legge

*lead to eliminating vehicle queues at the entrance also due to the setting up of an area with space for about 120 vehicles."*

**It won't be long before Italian logistics takes a historical turn for the better.**

*"We are on the threshold of the birth of the National Logistics Scheme, a law, a good part of whose text was drafted with the direct intervention of the Consorzio ZAI, which is also one of the promoters. We have combined this law to the new one on Freight Villages, again based on direct collaboration with the Consorzio ZAI. We will help with the national rearrangement of logistics and the world of transportation, through which it will be strongly affirmed that, in this Italy of such great diseconomies, there is a need to create economy in a functional and organised way, by identifying good and leading territorial platforms. At the moment there are seven such similar organizations*



il cui testo è stato redatto in buona parte con l'intervento diretto del Consorzio ZAI, che ne è anche stato uno dei promotori. Ad essa abbiamo affiancato anche la nuova Legge sugli Interporti, basata sempre su direttive avanzate dal Consorzio ZAI. Assisteremo al riassetto nazionale della logistica e del mondo del trasporto, tramite il quale si affermerà con forza che, in questa Italia fatta di grandi diseconomie, c'è bisogno invece di creare economia, in modo funzionale ed organico, attraverso l'individuazione di grandi piattaforme territoriali. Oggi, di realtà simili, sul territorio nazionale, se ne contano sette, ma l'obiettivo è di limitarle a due o tre, da affiancare ai porti marittimi, ad Est e a Ovest, con il potenziamento della capacità e dei collegamenti con le stesse piattaforme territoriali. Tutte queste realtà logistiche, guidate da una regia nazionale, saranno appoggiate dai

*but the aim is to get them down to two or three, to combine them with sea ports to the East and West, to develop volumes and connections between these same territorial platforms. All these logistic realities, guided by national organisation, will be supported by their natural sub-hubs, i.e. the freight villages that are now classified as second level and which, with territorial direction, will gyrate around the strategic distribution hubs and will work for them. This is a simplification of a complex law which is of great strategic importance and which will lead to a national development that can no longer be deferred, especially if we want to do away with the old logic that has always limited our potential. As an example, and with a glance at Europe, in Germany the logistic world employs 2 million people, while in Italy, this figure is only 100,000. The gap is enormous and needs to be filled immediately. With the Logistics Scheme we aim at increasing*

*schaftlichen Tätigkeit, funktionelle und organische durch die Identifizierung von regionalen Hubs. Wie diese Realität, sind heute Italien ca. 7, aber das Ziel ist, um zwei oder drei zu beschränken, zu den Häfen im Osten und Westen zu begleiten, mit dem Aufbau von Kapazitäten und Verbindungen mit den gleichen territorialen Plattformen. Alle diese logistische Realitäten werden durch eine nationale Regie, von ihren natürlichen Sub-Hub unterstützt, die Interporti die heute im jetzt nach zweiten Niveau klassifiziert sind, werden um die strategischen Binnenschifffahrt zentriert und sie werden in deren Funktion arbeiten.“*

*Dies ist ein Beispiel für ein komplexes Stück Gesetzgebung und von großer strategischer Bedeutung, die uns führen wird, um eine nationale nicht mehr verschobene Entwicklung, insbesondere wenn wir mit der Logik, die immer unser Potential begrenzte, schließen wollen.*

*Zum Beispiel wenn wir an Europa denken, arbeiten in Deutschland in der Welt der Logistik, 2 Millionen Menschen während in Italien nur 100 Tausend :die Lücke ist groß und muss durch das Abfangen dieser Waren, die derzeit gerade in unserer Nachbarschaft passieren gefüllt werden, und die keine Wirtschaft für unser Land erstellen und keine Arbeit Möglichkeiten anbieten.*

*Ich denke dass man sollte nicht immer in einer Position der Unterordnung stehen, so dass die Fracht Dorf von Verona als die wichtigste in Europa erkannt worden, aber in Anbetracht dessen, halte ich es für entscheidend von unseren eigenen Stärken die Rolle von Italien zu neuen Horizonten des Wachstums zu beleben.“*

***Eine Entwicklung, die im Hinblick auf das Consorzio ZAI, wird ständig weiterentwickelt.***

*„Es gibt Projekte, die einen Schritt weg von der anderen sind una andere schon fertig, die nur auf die Einweihung warten. Im Juni 2011 wird die Plattform IVECO, schon fertig, während am Ende 2011 startet definitiv die UIRNET Technologie-Plattform, die wir schon im Hinblick auf die Ziele im Zusammenhang mit Quadrante Europa Terminal Gate erwähnt haben.“*

***Was ist das?***

*„UIRNET ist ein einzigartiges Projekt*



loro sub-hub naturali, ossia gli interporti che oggi vengono classificati di secondo livello, i quali, con regia territoriale, quindi regionale, graviteranno attorno agli Interporti strategici e opereranno in loro funzione. Si tratta di una esemplificazione di un testo di legge complesso e di grande rilevanza strategica, che ci condurrà verso uno sviluppo nazionale non più differibile, soprattutto se vogliamo chiudere con le logiche che da sempre limitano le nostre potenzialità. Per fare un esempio con lo sguardo rivolto all'Europa, in Germania nel mondo della logistica lavorano 2 milioni di persone, mentre in Italia arriviamo a 100 mila: il divario è enorme e va colmato a partire da subito.

*the volume of our sector and to be able to intercept those goods that currently simply transit near us but do not create economy for the System-Country or even the chance of supplying jobs. I don't think it is right to consider ourselves in a position of subjection. In fact, the Verona Interporto has been recognized as one of the most important in Europe. But in light of this question, I think that a determining factor is to start from our strong points in order to re-launch the role of Italy towards new growth horizons.“*

***Development which, as far as the Consorzio ZAI is concerned, is continually happening.***

*“Some projects are one step away from termination and others are ready and only*

Con il Piano della Logistica si punta ad aumentare la nostra capacità di settore, arrivando ad intercettare quelle merci che, attualmente, transitano semplicemente nelle nostre vicinanze, ma non creano economia per il Sistema-Paese e nemmeno opportunità in termini di occupazione. Non ritengo sia il caso di considerarci sempre in posizione di sudditanza, tant'è che l'Interporto di Verona è stato riconosciuto come il più importante d'Europa, ma a fronte di ciò, credo che sia determinante partire proprio dai nostri punti di forza per rilanciare il ruolo dell'Italia verso nuovi orizzonti di crescita”.

**Uno sviluppo che, per quanto riguarda il Consorzio ZAI, è in continuo divenire.**

“Ci sono progetti che sono ad un passo dalla conclusione e altri già pronti, in attesa solo dell'inaugurazione. A giugno 2011, verrà inaugurata la piattaforma IVECO, già terminata, mentre alla fine del 2011 si darà il via definitivo alla piattaforma tecnologica UIRNET, della quale abbiamo già accennato in relazione agli obiettivi legati al Quadrante Europa Terminal Gate”.

**Di cosa si tratta?**

“UIRNET è un progetto unico a livello europeo, le cui condizioni di realizzazione sono partite proprio dal Consorzio ZAI di Verona, avviato verso la fase conclusiva della sperimentazione. Il periodo di prova verrà concluso entro la fine del 2011 e dal 2012 inizieremo a cogliere i frutti generati dalla creazione di questa rete del trasporto, facendo guadagnare all'Italia il primato di Paese all'avanguardia in Europa. È una piattaforma tecnologicamente avanzata, basata sull'info-telematica, che garantisce una significativa riduzione dei tempi e dei costi, aumentando al contempo produttività, celerità, sicurezza e qualità di lavoro. Un contenitore di informazioni qualificate che vengono rielaborate in maniera costante, in grado di dialogare con i mezzi in movimento e con la base operativa, in automatico, analizzando indici che a loro volta si ritrasformano in nuove, preziose informazioni per le operazioni di carico e scarico, per gli arrivi e le partenze, per le soste. UIRNET è un progetto molto

*awaiting inauguration. In June 2011, the IVECO platform, which has been completed, will be inaugurated, while at the end of 2011, the UIRNET technological platform will be given its final go-ahead. We have already mentioned this in rela-*



*tion to the aims of the Quadrante Europa Terminal Gate.”*

**What is it?**

*“UIRNET is a project that is unique on a European level and whose creation started off from the Verona Consorzio ZAI. It is coming to the end of its experimental phase. The testing period will end within 2011 and we will begin to reap the benefits generated by this transport network in 2012 which will earn Italy first place in terms of avant-garde European countries. It is a technologically advanced platform, based on on-line information, that guarantees a significant reduction in times and costs, contemporarily increasing productivity, speed, safety and quality. A container of useful information that will be constantly re-processed. The network will automatically converse with moving vehicles and, with an operative base, will analyse indexes which will, in turn, be transformed into valuable information to assist loading and unloading operations, arrivals and departures and stopovers. UIRNET is a very ambitious and complex project but it will put the logistics and haulage world into a really top and*

*in Europa, wo sind die Regeln für die Realisierung von ZAI Verona, in Richtung der letzten Phase der klinischen Prüfung gestartet sind. Die Probezeit wird bis Ende 2011 abgeschlossen sein und bis 2012 werden wir beginnen, die Vor-*

*teile der Schaffung dieses Netzwerks von Transport, zu sammeln indem wir Italien verdienen lassen die Unterscheidung der führenden Länder in Europa. Es ist eine technologisch fortschrittliche Plattform, auf der Telematik Information-basiert, die eine signifikante Reduktion von Zeit und Kosten bietet, während die Steigerung der Produktivität, Schnelligkeit, Sicherheit und Qualität der Arbeit. Ein Container von qualifizierten Daten sind laufend überarbeitet, und sie ist in der Lage sich, mit bewegenden Fahrzeugen und Operationsbasis, automatisch zu kommunizieren, durch die Analyse von Indizes, die ihrerseits wieder in neue, wertvolle Informationen für die Be- und Entladen für Ankunft und Abflug für die Anschläge umgewandelt sind. UIRNET ist ein sehr ehrgeiziges und komplexes Projekt, aber es wird die Welt der Logistik und Transport vor eine echte positive Revolution bringen“.*

**In dieser endliche Phase des Mandats gibt es auch Platz für ein Traum?**

*„Es war ein Traum schon am Anfang, als wir dachten, wie bei allen guten Ideen es passiert, aber jetzt kann ich sagen, dass*

ambizioso e complesso, ma che porrà il mondo della logistica e del trasporto di fronte ad una vera e propria rivoluzione positiva”.

**In questa fase di fine mandato c'è spazio anche per un sogno?**

“Sogno lo è stato all'inizio, quando si è iniziato a ragionarne, come accade per tutte le grandi idee, ma ora credo di poter dire che si tratti di qualcosa che può abbandonare il piano onirico, per avviarsi verso un domani di concretezza: mi riferisco all'accesso al mare. Da tempo il Consorzio ZAI di Verona sta dialogando con Venezia per trovare piani di sviluppo per l'accesso al mare delle merci provenienti dalla nostra area interportuale. È un progetto che, quando verrà avviato, vedrà coinvolta l'Italia intera, perché lo stiamo studiando con un dimensionamento di rilevanza europea, non solo nazionale, come grande opportunità per l'Europa di avere, nel nostro Paese, un grande accesso al Mare Mediterraneo, che ci permetterà di aprire nuovi orizzonti logistici e di trasporto continentali. Pensare ad un nuovo sviluppo verso il mare, con piani dedicati a porti off shore al largo della laguna di Venezia, e accostargli il ruolo del Consorzio ZAI e la rilevanza dell'Interporto Quadrante Europa è un meccanismo automatico”.

*revolutionary position.”*

***At this final stage of your mandate, is there room for a dream?***

*“The dream was at the beginning when I began to think ahead, as happens with all big ideas, but now I think I can say that it is something that can leave the dream plane and look towards a real tomorrow. I'm referring to sea access. The Consorzio ZAI has been having talks with Venice for some time about finding development plans for sea access for goods coming from our distribution hub area. It is a project that, when it starts, will involve the whole of Italy because we are designing it to such a scale as to be of European and not only national importance. Europe would then have the enormous opportunity, in our country, of having great access to the Mediterranean Sea, which will lead to new logistic horizons and continental transportation. Thinking about new development towards the sea, with specific off-shore ports in the Venice lagoon, and accompanying it with the role of the Consorzio ZAI and the importance of Interporto Quadrante Europa, is an automatic mechanism.”*

***Structures, projects, services, development, all in the worst moment for the world economy.***

*“I know. We know. Looking at the last two or three years inside the Consorzio*

*dies etwas konkret und reel sei, und man kann sich auf eine Zukunft aus Beton zu bewegen: Ich beziehe mich auf den Zugang zum Meer. Seit langem ist das Consorzio zai von Verona im Gespräch mit Venedig ist um Entwicklung Plänen für den See-Zugang von Waren aus unserer Region Interport zu finden. Es ist ein Projekt, das wenn es gestartet wird, wird ganz Italien beteiligen, denn wir studieren es mit einer Größe von europäischer Bedeutung, und nicht nur national, sondern auch als eine große Chance für Europa, einen großen Zugang zu Mittelmeer zu haben, der uns erlauben wird die neue Horizonte der kontinentalen Transport und Logistik zu eröffnen. Nachdenken über eine neue Entwicklung in Richtung Meer, mit gewidmeten Offshore-Ports Etagen aus der Lagune von Venedig, und sich sich der Rolle und Relevanz des Interporto Quadrante Europa nähern ist ein automatischer Mechanismus.“*

***Strutture, progetti, servizi, sviluppo, tutto nel momento peggiore per l'economia mondiale.***

*„Ich weiß, wir wissen : indem wir die Verabschiedung der letzten zwei oder drei Jahren ab dem Consorzio ZAI sehen es scheint, dass die Krise dort gewesen ist, und was vielen unglaublich erscheint. Wir haben gezeigt, dass unsere, nicht nur eine "TatsachenStadt" sondern eine Stadt*



**Strutture, progetti, servizi, sviluppo, il tutto nel momento peggiore per l'economia mondiale.**

“Lo so, lo sappiamo: guardando lo scorrere degli ultimi due o tre anni dall'interno del Consorzio ZAI sembra che la crisi non ci sia stata e ciò a molti appare incredibile. Abbiamo dimostrato che la nostra non è solo la città dei fatti, ma è la città dei primati, grazie ad un'oculatezza e attenzione che ci hanno consentito, pur nella congiuntura negativa globale, di realizzare tutti i nostri progetti senza perdere di vista l'integrità dei bilanci. Anzi, addirittura migliorando costantemente le nostre performance finanziarie, considerato che il bilancio 2010 risulta essere il migliore di sempre, nella storia più che sessantennale del Consorzio ZAI, nonostante non sia stato venduto un solo metro quadro di terreno. Ciò che abbiamo messo in campo, com'è nel nostro patrimonio genetico, sono capacità gestionale, fantasia, idee, competenze professionali, lungimiranza, dimostrate dall'intera struttura. Il miglior risultato di sempre non riguarda solamente il bilancio economico: sono stati raggiunti altri traguardi di rilievo, come miglior occupazione di treni in termini di capacità ferroviaria, per una quota di utilizzo vicina all'80%; maggior numero di treni transitanti, ossia, in media, 609 coppie di treni al mese; massima occupazione logistica all'interno delle nostre piattaforme, con il raggiungimento del 100% del totale. Non è un caso, quindi, che il Quadrante Europa si sia aggiudicato la palma di primo Interporto d'Europa”.

**Qual è il progetto, dei numerosi elencati, che le sta più a cuore?**

“Il progetto che più mi sta a cuore è quello che non è ancora stato realizzato. Non è una semplice frase fatta, ma il principio sul quale si è sempre fondata l'attività di pianificazione del Consorzio ZAI. Inoltre, essendo una realtà in divenire, posso aggiungere di sentirmi molto legato al futuro accesso al mare, al quale stiamo lavorando. Personalmente credo molto in questo 'sogno', perché fornirà opportunità di sviluppo che, sinceramente, al momento fatico ad immaginare, semplicemente perché

*ZAI, it is as if the crisis never happened and that seems incredible to many people. We have shown that our city is not only one of facts, but one of firsts, thanks to the wisdom and care that have allowed us, even under negative global circumstances, to realise all our projects without losing sight of our economic balance. We have, in fact, actually been constantly improving our financial performances, considering that the 2010 balance was the best ever in the over sixty years of the Consorzio ZAI's existence, despite not selling even one square metre of land. What we have put into play, as is in the nature of our genetic patrimony, is managerial skills, im-*



*agination, ideas, professional competence within the entire structure and farsightedness. The balance is not the only best ever result. Other significant targets have been reached like a better use of trains in terms of railway volumes which now stands at almost 80%; a greater number of transiting trains, or rather, on average, 609 pairs of trains a month; maximum logistic employment within our platforms which has now reached 100%. It isn't a coincidence then that Quadrante Europa was awarded the prize for best European Interporto.”*

**Which of the many projects listed is the one that means more to you?**

*“The project that means most to me is the one that is still to be done. It is not just a cliché, but the principle on which the planning activities at Consorzio ZAI have always been based. Furthermore, since it is a future certainty, I might add that I feel extremely close to the sea access project we are currently working on. Personally I firmly believe in this 'dream' because it*

*der Premieren ist, dank einer Aufmerksamkeit, die uns erlaubt hat, trotz der globalen Wirtschaftskrise für alle unsere Projekte zu erreichen ohne die Integrität der Abschlüsse zu verlieren. In der Tat, haben wir unsere finanziellen Performance ständig verbessert, und die 2010 Bilanz, scheint die besten von immer in der sechzigjährigen Geschichte der ZAI, obwohl es keinen einzigen Quadratmeter Land verkauft wird. Was wir im Feld haben, ist es unsere genetischen Erbe, sind Managementfähigkeiten, Phantasie, Ideen und Fähigkeiten durch die gesamte Struktur gezeigt, Weitsicht. Das beste Ergebnis von immer nicht nur über die wirtschaft-*

*liche Situation: man hat weitere wichtige Meilensteine wie die besten Zug in Bezug auf die Beschäftigung von Bahnkapazität erreicht, mit einer Gebühr zu nutzen fast 80%, mehr Züge im Transit, dh im Durchschnitt, 609 Zugpaare pro Monat, maximale Belegung innerhalb unserer Logistik-Plattformen und 100% der Gesamtkosten erreicht. Es ist kein Zufall also, dass Quadrante Europa den Preis für den ersten Interporto von Europa gewonnen hat.“*

**Was ist das Projekt der vielen aufgeführt, die seinem Herzen am nächsten ist?**

*„Das Projekt, dass die meisten mich beunruhigt, ist, was noch nicht realisiert werden. Es ist nicht nur ein Klischee, sondern das Prinzip, das immer auf die Planung der ZAI basiert wurde. Und auch da eine im Gange Realität ist, kann ich mich fühlen sehr viel auf den zukünftigen Zugang zum Meer gebunden, denen wir arbeiten. Ich glaube persönlich, in diesem „Traum“, denn es wird Entwicklungsmöglichkeiten*

non preventivabili nella loro eccezionalità. Con lo sbocco in mare riusciremo a far gravitare a Verona la grande logistica del trasporto merci marittimo europeo, divenendo una, anzi 'la' grande porta verso l'intero continente. Questo, secondo me, è il futuro. Credo nei grandi progetti: questo lo è e si concretizzerà, ne sono certo. Lo abbiamo pensato, lo abbiamo costruito come idea e, pur con tempi che al momento non sono preventivabili, lo realizzeremo”.

**Un bilancio, dunque, che a fine mandato non può che vederla soddisfatto?**

“Decisamente. Ritengo che mai, nella storia del Consorzio ZAI, si sia fatto così tanto come in questi ultimi anni. Non è una mia pretestuosa convinzione, ma lo dicono i dati, la struttura e la considerazione da primato europeo con la quale abbiamo impreziosito la già eccezionale immagine vantata dalla nostra città. ZAI è un organismo che crea economia e porta sviluppo, come testimoniano i 150 milioni di euro investiti per progetti terminati, conclusi, finiti, negli anni di piena crisi economica. Avendo a disposizione i presupposti, gli strumenti, il via libera politico, se, su qualsiasi progetto da noi studiato, ci venisse chiesto: ‘Quando lo realizzerete?’, la nostra risposta sarebbe senza alcun dubbio: ‘Subito!’. L'Italia non può più permettersi di perdere altro tempo inseguendo parole e ipotesi irrealizzabili”.

**Qual è il suo messaggio conclusivo?**

“Mio padre mi ha insegnato che, consapevoli di morire domani, si deve vivere come se non si morisse mai. Per l'appunto, sono consapevole di essere alla fine del mio mandato quinquennale alla presidenza del Consorzio ZAI, ma proprio perché i risultati ottenuti sono stati di grande rilevanza, posso senz'altro dirmi compiaciuto per essere riuscito a dare attuazione alle linee programmatiche che mi ero prefissato. Sono soddisfatto del mio mandato, dell'operatività della struttura, dell'impegno dei collaboratori e sono convinto che, se il nostro lavoro dovesse essere valutato sul piano dei numeri e del merito, potremmo dormire sonni tranquilli”.

*would provide development opportunities that, quite honestly, I find difficult to imagine at the moment, simply because their exceptionalness cannot be foreseen. With a sea outlet, we would be able to attract to Verona an enormous amount of European maritime goods transportation logistics and thus become, 'the' biggest port of the entire continent. This, in my opinion, is the future. I believe in big projects: this is one and it will become a reality. I'm sure of it. We thought it up, we have built it up as an idea and, even though the times are not yet foreseeable, we will do it.”*

***A balance then that, at the end of your mandate, can only be termed as satisfying?***

*“Absolutely. I think, that never, in the whole history of the Consorzio ZAI, has so much been done as in these last few years. It isn't just my presumptuous conviction. The figures, the structure and being recognised as a European leader, with which we have further enhanced the image of our city, prove it. ZAI is an organism that creates economy and brings about development and the 150 million Euros invested into finished, complete and constructed projects during years of total economic crisis are the proof. Having the requirements, the tools, the political freedom at our fingertips, should anyone ask the question concerning any of the projects we have prepared “When will you actually do it?” our reply would undoubtedly be, “immediately!” Italy can no longer afford to waste further time chasing promises and impossible ideas.”*

***What is your final message?***

*“My father taught me that, even if you know that you will die tomorrow, you have to live as if you were immortal. In fact, I'm well aware of coming to the end of my five-year mandate as the Consorzio ZAI President, but, because the results achieved have been so very important, I can certainly say that I am pleased to have been able to activate the programmatic lines I had set myself. I'm extremely satisfied about my mandate, about the organisation's work, the effort that my collaborators have made and I'm sure that, if our work were to be evaluated in terms of numbers and merit, we could all sleep very well.”*

*anbieten die, offen gesagt, im Moment ich mich schwer vorstelle, einfach weil ich nicht in ihrer Einzigartigkeit vorhersehen kann. Mit dem Zugang zum Meer werden wir in der Lage in Verona die große europäischen maritimen Transportlogistik gravitieren zu lassen, indem wir zu einem der großen Tor zum Kontinent. Meiner Meinung nach, ist das die Zukunft. Ich denke in großen Projekten: es ist, und es wird realisiert, bin ich sicher. Wir dachten es, wir haben als eine Idee gebaut, und wir werden es mit Zeiten, die derzeit nicht budgetiert sind, erreichen.“*

***Eine Bilanz, die also, am Ende des Mandats nur Sie zufrieden sieht?***

*„Definitiv. Ich glaube, dass nie in der Geschichte der ZAI hat so viel wie in den letzten Jahren getan. Mein Glaube ist nicht ein Vorwand, aber angesichts der Daten, die Struktur und die Berücksichtigung von europäischen Rekord, mit denen wir die bereits außergewöhnliches Bild von unserer Stadt, verbessert haben. ZAI ist eine Organisation, die Wirtschaft schafft und Hafentwicklung bringt, wie zeugen die 150 Millionen Euro in abgeschlossenen, beendet und realisierten Projekten investiert, in den Jahren der Wirtschaftskrise. Mit der Verfügbarkeit der Räumlichkeiten, Instrumenten, die politische grüne Licht, wenn an irgendeinem Projekt die wir untersucht r, werden wir gefragt: Wann werdet ihr es realisieren? „wäre unsere Antwort ohne Zweifel sein:“ Jetzt! „. Italien kann nicht leisten, noch mehr Zeit zu verlieren und Worte und unrealistische Annahmen jagen.“*

***Was ist Ihre endliche Nachricht?***

*„Mein Vater lehrte mich, dass, denn wir wissen dass, morgen zu sterben müssen, müssen wir leben, als wir nie sterben sollten. Das ist richtig, weiß ich es schon am Ende meiner fünfjährigen Amtszeit als Präsident des Consorzio ZAI, und da die Ergebnisse von großer Bedeutung sind, kann ich mich sicher stolz fühlen, dem Programm umzusetzen Leitlinien gegeben zu haben. Ich bin mit meinem Mandat, den Betrieb Anlage, des Engagement der Mitarbeiter sehr zufrieden und bin überzeugt, dass ob unsere Arbeit in Zahlen und Verdienst bewertet werden sollte, könnten wir ruhig schlafen.“*

# Consorzio ZAI e Università di Verona

Negli anni Novanta prende il via una collaborazione dimostratasi fondamentale per il futuro

Nel '93 i ricercatori di Nomisma scrivono: "Verona inizia gli anni Novanta con una sottile ma diffusa sensazione di disagio" che traspare soprattutto nella "crisi visibilissima della rappresentanza politica e delle istituzioni di governo della città". Nello stesso anno un dibattito ampio sulla città, attraverso una serie di incontri sotto il nome "Ridisegnare Verona – Scenari per lo sviluppo futuro", prossimi dal Cueim e da istituti dell'Università, conferma da una parte il disagio del settore industriale per le incertezze e le lungaggini della politica, sottolinea che Verona si sente "orfana di un'élite", ma dall'altra getta il seme di una nuova speranza di sviluppo condivisibile. Innanzitutto entra in scena, per la prima volta un modo così attivo e propositivo, proprio dell'Università. Il rettore Mario Marigo dirà a un incontro del maggio 1993: "L'Università vuole essere un soggetto che si propone per lo sviluppo di questa collettività". Non è proprio del tutto un caso che Verona si ritrovi, a metà degli anni Novanta, con un sindaco, Michela Sironi, e un presidente della Provincia, Antonio Borghesi, entrambi vicini a



## storia

### Consorzio ZAI and Verona University

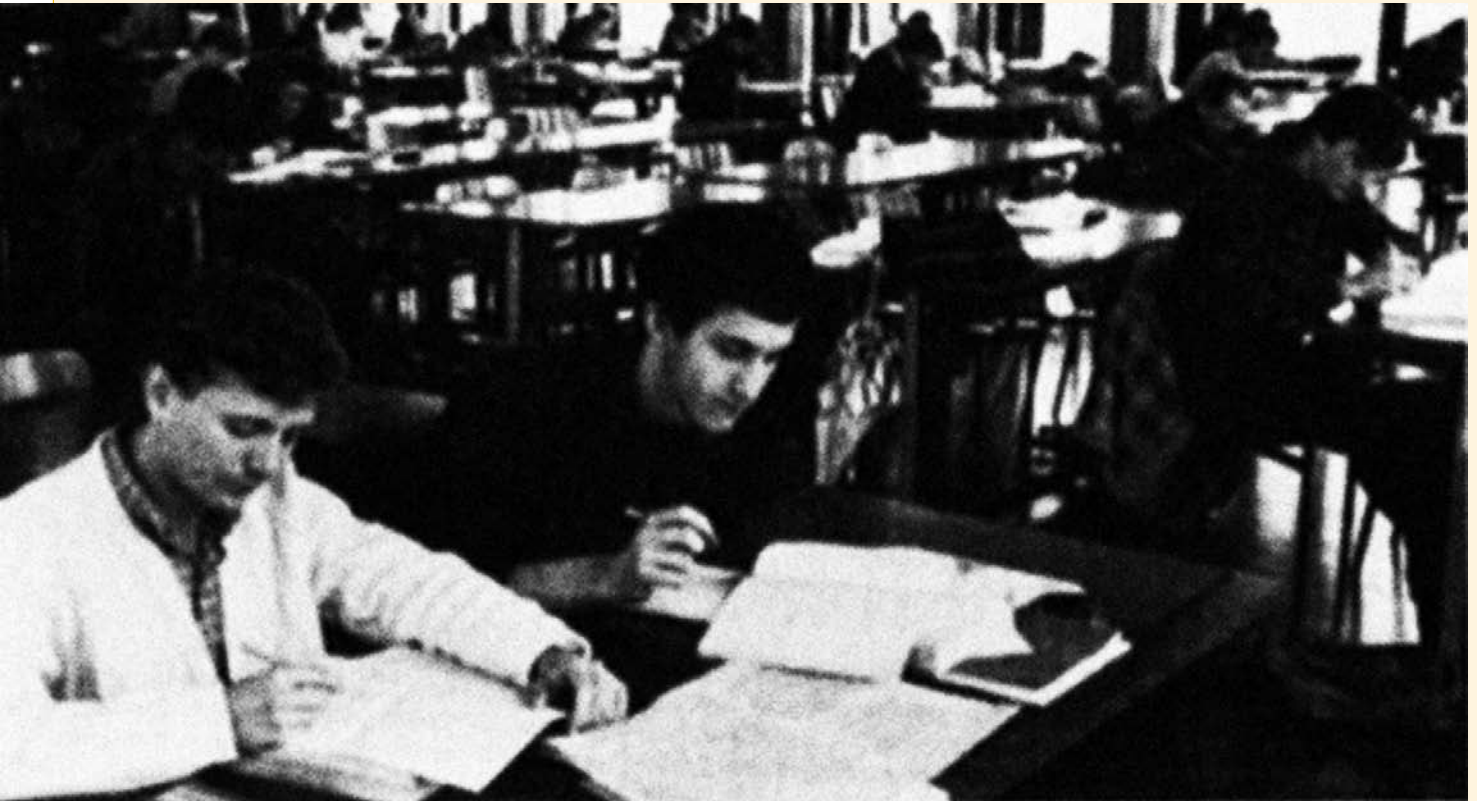
The 1990s saw the start of a collaboration that proved fundamental for the future

*In '93 Nomisma researchers wrote: "Verona starts the 1990s with a subtle but widespread sense of unease" which mainly appears in the "extremely evident crisis in the political and institutional representation that governs the city." In the same year a broad debate on the city through a series of meetings that went under the name of "Redesign Verona – Propositions for future development," promoted by Cueim and University institutes, confirmed this unease in the industrial sector due, on the one hand, to political uncertainties and red tape, emphasising that Verona felt like "an orphan of the elite", and sowed the seed of new hope for mutual development on the other. Above all, a very active and forthcoming manner came onto the scene in the form of the University. At a meeting in May 1993, the Rector, Mario Marigo, said, "The University wants to put itself forward for the development of this community." It was not really any coincidence that, in the mid 1990s, Verona found itself with Michela Sironi as its Mayor and Antonio Borghesi as President of the Province, both of whom had close relations with new political forces, but above all, came from the university world. In this delicate phase,*

### ZAI und Universität von Verona

In den neunziger Jahren startet eine grundlegende Kooperation für die Zukunft

*In '93 Nomisma Forscher schreiben: „Verona begann die neunziger Jahre mit einer dünnen, aber weit verbreitetem Unbehagens Gefühl, das meist in der unübersehbaren Krise der politischen Repräsentation und staatlichen Institutionen in der Stadt durchsickert“. Noch im demselben Jahr eine breite Debatte über die Stadt, durch eine Reihe von Sitzungen unter dem Namen „Neugestaltung Verona – Szenarien für die zukünftige Entwicklung“, bestätigt aus CUEIM und Einrichtungen der Universität, auf einer Seite die Unruhe der Industrie für die Unsicherheiten und die Länge der Politik, betont dass diese Stadt „fühlt sich als Waise von der Elite, aber auf der anderen Seiten streut die Samen einer neuen Hoffnung für die Entwicklung. Zuerst wird auf die Szene zum ersten Mal eine so aktive Weise und genau auf der Universität. Der Rektor Mario Marigo wird während einem Treffen im Mai 1993 sagen: „Die Universität will eine Person, die für die Entwicklung dieser Gemeinschaft vorgeschlagen wird.“ Es ist nicht nur ein Zufall, dass Verona, sich in der Mitte der neunziger Jahre sich wiederfindet, mit einem Bürgermeister, Michela Sironi, und ein Präsident der Provinz, Antonio Borghesi, sowohl in der Nähe von neuen politischen Kräften, aber besonders beide sind auch Ausdruck der Welt der Universität. In dieser zarten Phase hat das Consorzio*



## CONZORZIO ZAI

forze politiche nuove ma soprattutto entrambi espressioni del mondo universitario. In questa fase delicata il Consorzio Zai non ha ripercussioni negative se non quella di veder rallentata la progettualità del Parco scientifico e tecnologico, quella “frontiera dell’innovazione” intorno alla quale a Verona si ragiona fin dalla metà degli anni Ottanta senza pervenire a risultati concreti. Su questo terreno nasce tuttavia, oltre alla consapevolezza della necessità di agire “in rete” con la realtà regionale veneta che ha iniziative simili a Padova e a Venezia, anche un dialogo costruttivo tra Consorzio e Università di Verona, dialogo che porterà proprio ai risultati concreti che mancavano nel 1997, con la messa a punto dello statuto della Società per il Parco scientifico e tecnologico che opererà sull’area Zai della Marangona.

**Antonio Felice**

*(La storia continua nel prossimo numero...)*

*the Consorzio Zai had no negative repercussions except to see a slowing down in the Scientific and Technological Park project, which was the “frontier of innovation” that Verona had been discussing since the mid 80s without ever coming to any concrete results. However, apart from the awareness of having to act “on-line” with those Veneto Region organisations that have similar initiatives in Padua and Venice, this atmosphere brought about constructive dialogue between the Consorzio and Verona University, which would later lead to the concrete results that were missing in 1997 with the setting up of the statute for the Scientific and Technological park which will operate in the Marangona Industrial Zone.*

**Antonio Felice**

*(The story continues in the next edition)*

*Zai keine negative Auswirkungen, aber es sieht nur die Planung des wissenschaftlichen und technologischen Park an der Grenze der Innovation verlangsamt; das ist die Erneuerung Grenze worüber man in Verona seit Mitte der achtziger Jahre ohne dass es zu konkreten Ergebnissen spricht. Aus diesem Grund kommt aber neben dem Bewusstsein dass notwendig ist im Netz mit der region Veneto Realität zu handeln, die ähnliche Initiativen in Padua und Venedig hat, auch ein konstruktiver Dialog zwischen dem Consorzio und der Universität Verona, ein Dialog, der, der durch die Entwicklung der Satzung der Gesellschaft für Wissenschafts- und Technologiepark auf dem betriebenden Gebiet der Marangona Zai, konkrete Ergebnisse bringen wird, die im Jahr 1997 fehlten.*

**Antonio Felice**

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

# Dieci anni di "Consorzio ZAI Magazine"

Celebriamo, anche se solo con qualche parola, l'anniversario della nostra pubblicazione

Celebrare gli anniversari a qualcuno potrebbe non piacere: si segna il tempo che scorre, si evidenziano gli anni che passano, si accendono e spengono candeline legate ai ricordi. Punti di vista, perché, in realtà, quando l'anniversario riguarda un traguardo, il celebrarlo, anche solo con qualche parola, riporta l'attenzione sull'eccezionalità del lavoro svolto per raggiungerlo. Inoltre, i compleanni sono certo più gioiosi quando le fiammelle da estinguere con un soffio sono ancora relativamente poche e, magari, rimandano al pensiero di avere ancora strada da percorrere, occasioni per migliorare, tempo per crescere.

Il "Consorzio ZAI Magazine" compie dieci anni. Una pubblicazione che vide la luce nella primavera del 2001, con un numero dedicato alle sfide che attendevano un Ente proiettato nel nuovo mil-

## Ten years of the "Consorzio ZAI Magazine"

We are celebrating, if only with a few words, the anniversary of our publication

*Celebrating anniversaries might not be everyone's cup of tea. Anniversaries mark the passing of time, they highlight the years as they go by, they light and blow out candles linked to memories. These are just points of view because, in reality, when the anniversary involves a target, celebrating it, even with just a few*

## Zehn Jahre "Consorzio ZAI Magazine"

Wir feiern, wenn auch nur mit ein paar Worten, den Jahrestag unserer Veröffentlichung

*Jubilare jemand nicht mag: Es markiert das Vergehen der Zeit, es zeigt, dass die Jahre vergehen, leuchtet und erlischt Kerzen mit Erinnerungen gebunden., Diese sind nur Aussichtspunkte, denn in Wirklichkeit, wenn das Jubiläum ein Meilenstein deckt, feiert es mit wenigen Worten, gibt die Aufmerksamkeit auf die*







lennio da poco iniziato, all'evoluzione del territorio e dell'economia veronese. Si decise di accendere un riflettore internazionale, tradotto in tre lingue oltre all'italiano, sull'immagine e la sostanza di una realtà che divenne, e si conferma, costantemente, cardine di riferimento di enorme valore strategico per

*words, focuses one's attention on the exceptional-ity of the work done in achieving it. Moreover, birthdays are certainly more joyful when the flames to be blown out are still relatively few and they can perhaps be a reminder that there is still a long way to go, many more occasions for improvement and plenty of time to*

*außergewöhnliche Arbeit geleistet, um es zu erreichen. Darüber hinaus sind Geburtstage sicherlich mehr Freude, wenn die Flammen mit einem Knall zu löschen immer noch relativ wenige sind, und vielleicht, bezogen wir auf den Gedanken, dass er noch viel zu tun, Chancen zu verbessern, Zeit zu wach-*





lo sviluppo dei servizi logistici e delle attività industriali a livello europeo. Il punto di forza del “Consorzio ZAI Magazine”, alla stregua del suo “genitore”, è sempre stata un’operatività agile e tempestiva, accattivante, al passo con i tempi, capace di far convivere, accanto al ruolo di chiaro e puntuale strumento informativo, quello di mezzo di approfondimento che incarnasse altri aspetti vocazionali, come la promozione delle attività e delle eccellenze interpretate da ZAI, e ancora l’apertura di ampie finestre affacciate sul qualificante panorama di aziende, operatori, realtà nazionali o internazionali, che nell’Italia, nel Veneto, in Verona, nel Consorzio ZAI hanno creduto e credono, da anni. Raccontiamo la storia, per comprendere presente e futuro, apriamo pagine trasparenti e chiare su ciò che sta alla base di ogni grande e insindacabile successo ottenuto dal Consorzio nell’alveo scavato dalla sua missione statutaria. Siamo lente d’ingrandimento che scruta la mappa sul quale si distende, via via, l’impetuoso fiume che, dal 1948, rende fertile l’economia e il territorio veronese, con i conseguenti e ovvi benefici ricadenti sull’intero sistema-Paese. L’occasione per celebrare questi primi dieci anni è anche quella di ringraziare tutti coloro che alla nascita e crescita del “Consorzio ZAI Magazine” hanno contribuito e lavorato, con dedizione e impegno.

**Alessandra Piubello**  
Direttore Responsabile

grow.

The “Consorzio ZAI Magazine” has just turned ten. It is a publication that first saw the light in the spring of 2001 with an issue dedicated to the challenges that awaited an Association that had just been projected into the new millennium, the development of the territory and the Veronese economy.

It was decided to light an international floodlight, translated into three languages as well as Italian, onto the image and substance of a reality that has become, and has constantly been confirmed, a reference point of enormous strategic value for the development of logistics services and industrial activities on a European level.

The strong point of the “Consorzio ZAI Magazine”, in the same way as its “parent”, has always been its quick and timely effectiveness. It is winning, modern, able to create cohabitation, accompanied by its clear and precise role as an informative tool, a means of in-depth study that embodies other vocational aspects like the promotion of the activities and excellent results interpreted by ZAI, and the opening of very wide windows onto a prestigious array of companies, operators, national and international organisations that, for years, have believed, and still do believe, in Italy, in the Veneto Region, in Verona and in Consorzio ZAI.

We tell the story in order to understand the present and the future. We open clear and transparent pages onto what is at the base of every great and unquestionable success that the Consorzio has achieved in the riverbed dug by its statutory mission. We are magnifying glasses that scrutinise the map on which, bit by bit, the impetuous river flows. A river that, since 1948, has made the Veronese economy and territory fertile, with subsequent and obvious benefits for the entire Country system. The celebration of these first ten years is also a chance to thank all those who have contributed and worked, with dedication and commitment, to the birth and growth of the “Consorzio ZAI Magazine”.

**Alessandra Piubello**  
Managing Editor

sen sind

Das „Consorzio ZAI Magazine“ ist zehn Jahre alt. Eine Publikation, die im Frühjahr 2001 ans Licht kamen, ein Thema gewidmet, um die Herausforderungen eines Körpers in das neue gerade begonnene Jahrtausend projiziert, auf wirtschaftlichen Entwicklungen auf dem Gebiet von Verona.

Es wurde beschlossen, eine internationale Rampenlicht, die in drei Sprachen neben Italienisch übersetzt ist, auf das Bild und Inhalt einer Realität, die wurde, ständig, der Angelpunkt der Verweis von enormer strategischer Bedeutung für die Entwicklung von Logistik-Dienstleistungen und von industriellen Aktivitäten in Europa.

Die Stärke von „Zai-Magazin“, wie seine Eltern, war immer die rechtzeitige Bedienbarkeit, in Schritt mit der Zeit und die in der Lage ist neben der Rolle des klaren und präzisen Werkzeug Informationenzu leben, ein tiefer Mittel, die andere Aspekte Berufungen verkörpert, wie die Förderung von Aktivitäten und ausgezeichnete Künstler aus ZAI, und auch die Eröffnung des großen Fenstern mit Blick auf die Ansichten des Qualifyings, Betreiber, nationale und internationale Gegebenheiten, die in „Italien, in Veneto, in Verona, ZAI glauben und schon seit Jahren geglaubt.

Wir erzählen die Geschichte um Gegenwart und Zukunft zu verstehen, wir offenen transparenten und klare Seiten darüber, was hinter jedem großen und unbestreitbaren Erfolg des Consorzio ist. Wir sind Lupe, die die Karte prüft, auf denen entspannt, langsam, der ungestüme Fluss, die seit 1948, die Wirtschaft und fruchtbare Gebiet von Verona macht, mit offensichtlichen Vorteilen und der daraus folgenden Sturz auf das ganze Land Systems.

Die Gelegenheit, die ersten zehn Jahre zu feiern, ist auch um ein Dank zu sagen allen diejenigen, die bei der Geburt und des Wachstums „ZAI Magazine“ beigetragen und gearbeitet mit Hingabe und Engagement haben.

**Alessandra Piubello**  
Managing Editor



# Con Venezia, un domani verso il mare

Costa: “Potremo tornare ad essere una base portuale di rilevanza nazionale ed europea”



Paolo Costa è nato a Venezia nel 1943 e si è laureato in Economia e Commercio all'Università Cà Foscari di Venezia. Professore ordinario di Economia urbana e regionale all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia dal 1980 al 1982 e poi, a Ca' Foscari, di Economia politica dal 1982 al 1984, di Programmazione economica dal 1984 al 1995; è stato inoltre rettore dell'Università di Ca' Foscari dal 1992 al 1996. Dal 1996 al 1998 è stato ministro dei Lavori Pubblici. Nel 1999 e nel 2004 è stato eletto per il Nord Est deputato al Parlamento Europeo dove è stato presidente della Commissione per i trasporti e il turismo dal 2003 al 2009. È stato sindaco di Venezia dall'aprile 2000 fino all'aprile 2005. Da settembre 2009 è membro dell'Advisory Board

## With Venice, a future towards the sea

Costa: “We could become an important national and European port again”

*Paolo Costa was born in Venice in 1943 and graduated in Economy and Business at Cà Foscari University in Venice. He was professor of Urban and Regional Economy at Venice University of Architecture from 1980 to 1982 and then at Ca' Foscari, teaching Political Economy from*

## Venedig, ein Zukunft in Richtung Meer

Costa: „Wir werden wieder eine nationale und europäische Hafen-Basis sein können“

*Paolo Costa wurde in Venedig im Jahre 1943 geboren und studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Cà Foscari in Venedig. Professor für Stadt- und Regionalökonomie an der Universität Institut für Architektur in Venedig*

dell'International Transport Forum - OECD, presidente del gruppo di esperti numero 4 "Ten T e connessioni al di fuori della UE", e da febbraio 2010 è membro del gruppo di esperti numero 5 "Finanziamento e prospettive finanziarie per le Ten T", entrambi istituiti dalla Commissione Europea nel quadro della revisione delle reti di trasporto europee. È stato nominato Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia il 1 luglio 2008.

**Qual è l'importanza strategica del Porto di Venezia attualmente?**

"Il Porto di Venezia ha tutte le carte in regola per poter tornare ad essere una base portuale rilevante tanto a livello italiano, quanto a livello europeo. La sua collocazione geografica infatti lo pone quale cerniera naturale fra le economie mondiali più dinamiche e con più prospettive di sviluppo - quelle del Far east - e i mercati italiani - la pianura padana - ed europei - la Germania - più ricchi e storicamente più votati all'export. Una prospettiva che, per diventare realtà, deve poter contare su infrastrutture e servizi adeguati. Per questo il porto di Venezia ha avviato numerosi interventi. A partire dal terminal delle autostrade del mare, in fase di realizzazione, che sarà operativo dal 2013 e offrirà 4 accosti simultanei per il traffico ro-ro e ro-pax.

Tuttavia già oggi, mettendo in valore il patrimonio infrastrutturale dell'area di Porto Marghera, il porto di Venezia può recuperare - nell' "intorno" di soli



*1982 to 1984 and Economic Planning from 1984 to 1995; he was also rector at Ca' Foscari University from 1992 to 1996. Between 1996 and 1998 he was the Minister of Public Works. In 1999 and in 2004 he was elected as a member of the European Parliament for the North East where he was Chairman of the Commission for transport and tourism from 2003 to 2009. He was Mayor of Venice from April 2000 until April 2005. Since September 2009 he has been a member of the Advisory Board of the International Transport Forum - OECD, President of the number 4 "Ten T and connections outside the EU" team of experts, and since February 2010, he has been a member of the number 5 "Financing and financial prospects for the Ten T" team of experts. Both teams were set up by the European Commission within the context of the European transport network review. He was nominated President of the Venice Port Authorities in July 2008.*

**What is the strategic importance of Venice port at the moment?**

*Venice port has all the right cards for becoming an important port again on both an Italian and European level. Its geographic location, in fact, makes it a natural hinge between those world economies that are the most dynamic and have the most development prospects - such as the Far East - and Italian markets - the Po Plain - and European markets - Germany - that are richer and traditionally more dedicated to exportation.*

*A prospect that, in order to become a reality, must be able to count on suitable infrastructure and services. For this reason, Venice port has activated a large number of projects, starting with the sea motorway terminal, which is under construction and will be up and running from 2013 and will offer 4 simultaneous docking piers for ro-ro and ro-pax traffic.*

*However, by taking advantage of the infrastructure in the Marghera port area, Venice port could already recoup - in a "neighbourhood" of just 150 km, i.e. the Po Plain - a market which involves 4 million containers a year and which, at present, has elected to use the ports of the North Tyrrhenian, and even the North Sea, for its base. This has happened because of logistic deformities that we are trying*

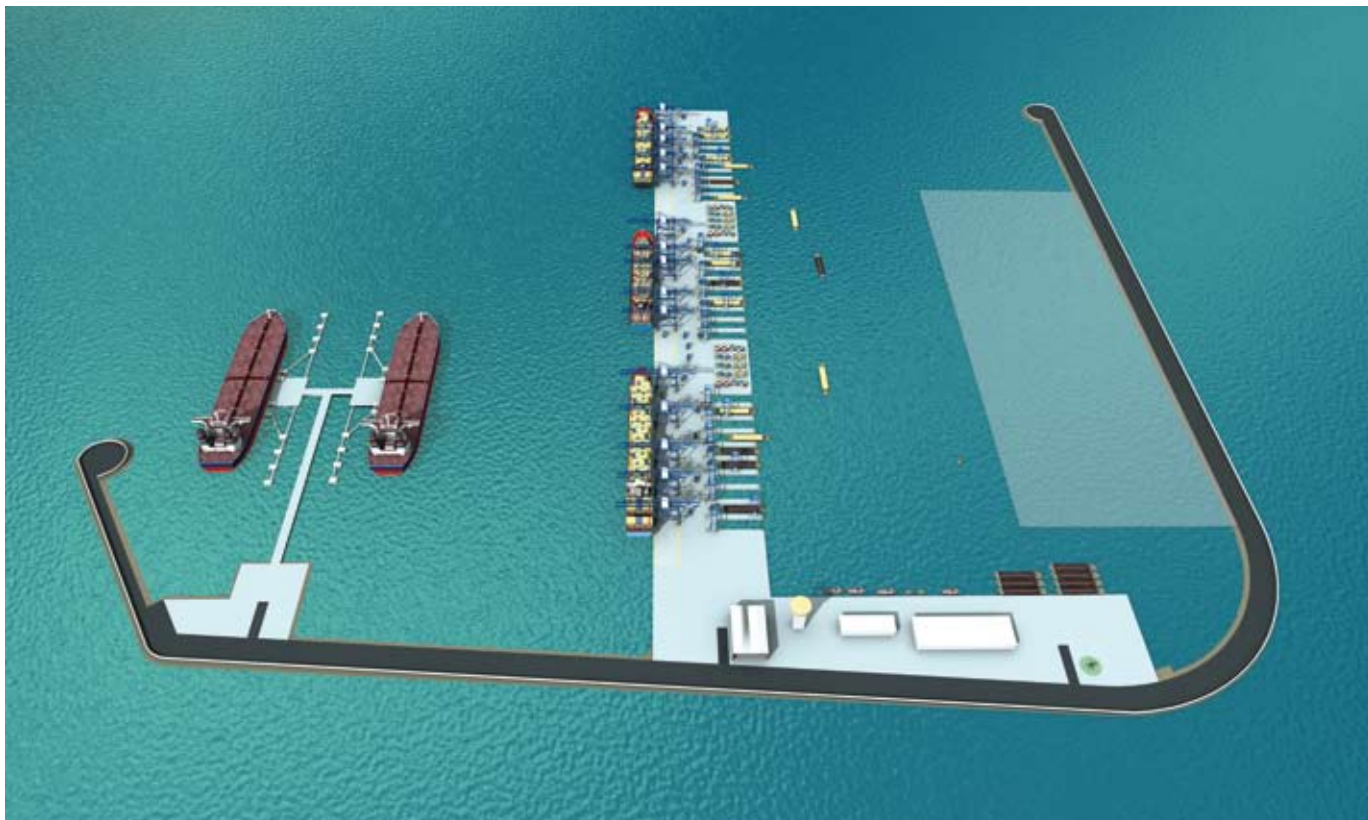
*von 1980 bis 1982 und dann Ca' Foscari für Wirtschaft von 1982 bis 1984 war die wirtschaftliche Planung von 1984 bis 1995 auch Rektor der Universität Ca' Foscari Universität von 1992 bis 1996. Von 1996 bis 1998 war er Minister für öffentliche Arbeiten. In den Jahren 1999 und 2004 war er Abgeordneter für North East an das Europäische Parlament gewählt, wo er Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr war von 2003 bis 2009. Er wurde Bürgermeister von Venedig im April 2000 bis April 2005. Ab September 2009 Mitglied des Advisory Board des International Transport Forum - OECD, Vorsitzender der Expertengruppe Nr. 4 „TEN T und Verbindungen außerhalb der EU“, im Februar 2010 und ist Mitglied der Expertengruppe Nr. 5 „Finanzierung und finanziellen Perspektiven für die TEN-T“, beide von der Europäischen Kommission in ihrer Überprüfung der transeuropäischen Verkehrsnetze festgelegt. Er wurde zum Präsidenten des Hafens von Venedig am 1. Juli 2008 benannt.*

**Was ist die strategische Bedeutung des Hafens von Venedig jetzt?**

*Der Hafen von Venedig hat alle Voraussetzungen um zurück ein bedeutender Basishafen an der italienischen und der europäischen Ebene zurück zu gehen. Seine geographische Lage macht es als Bindeglied zwischen dem Natürlichen und dem dynamischsten Volkswirtschaften der Welt mit mehr Wachstumsaussichten - die in den Fernen Osten - und den italienischen Märkten - die Po-Ebene - und Europa - Deutschland - die reichste und historisch gestimmt exportieren.*

*Eine Vision, die Wirklichkeit wird, sollte auf Zugang zu angemessenen Dienstleistungen und Infrastrukturen zählen. Aus diesem Grund hat Venedig Hafen zahlreiche Interventionen durchgeführt. Von den Autobahnen des Meeres-Terminal im Bau, die ihre Arbeit im Jahr 2013 und wird werden vier Liegeplätze für die gleichzeitige Angebot Ro-Ro-und Ro-Pax.*

*Doch heute, womit das Erbe Wert der Infrastruktur von Porto Marghera, dem Hafen von Venedig erholen kann - in der „runde“ von nur 150 km, dh die Po-Ebene - ein Markt im Wert von 4 Millionen auf Container „Jahre und jetzt wählt*



150 km, vale a dire la pianura padana – un mercato che vale 4 milioni di container all'anno e che oggi sceglie come base portuale i porti del nord Tirreno e addirittura i porti del Mare del Nord. Ciò avviene a causa di storture logistiche che stiamo cercando di eliminare con interventi già in atto che mirano a riportare il pescaggio dei canali di grande navigazione alla quota prevista – 12 metri – dal Piano regolatore portuale del 1965, rendere più efficiente l'accessibilità all'area portuale sia attraverso la ferrovia, sia attraverso la strada e recuperare a fini portuali e logistici le aree che vengono dismesse dalle industrie chimiche.

Se a questo si aggiunge la prossimità del porto di Venezia ai principali corridoi multimodali europei – il corridoio 5 verso l'Europa orientale, il corridoio 1 verso Berlino e il corridoio Adriatico-Baltico – diventa evidente che il Porto di Venezia ha potenzialità molto elevate”.

**Quali sono i punti di forza del Porto di Venezia, rispetto alla ritrovata centralità dell'Adriatico?**

“L'Alto Adriatico si trova lungo la rotta più corta – quella che assicura il mi-

*to eliminate with on-going interventions that aim at returning the draught of the great navigation channels to 12 metres, the measure foreseen by the 1965 Port Planning Scheme, which would make access to the port area more efficient, both by rail and road, and would recoup, for port and logistics purposes, the areas where the chemical industries used to be.*

*If you also add the fact that Venice port is so close to the main multi-modal European corridors – corridor 5 towards East Europe, corridor 1 towards Berlin and the Adriatic-Baltic corridor – it is obvious that Venice port has extremely high potential.*

***What are Venice port's strong points compared to the newly-recovered centrality of the Adriatic?***

*The North Adriatic lies on the shortest route – the one which ensures the best transit time and the least amount of polluting emissions – between Asia and Europe. A geographical advantage that goes hand in hand with the objectives set by Europe – to reduce emissions in the transport sector by at least 60% – which implies the need to have “on the coasts (...) more efficient access points to the European markets so that traffic does not cross Europe unne-*

*als Basishafen im Norden Tyrrhenischen Häfen und sogar Häfen der Nordsee. Das passiert wegen logistischer Verzerrungen, die wir löschen wollen, durch Maßnahmen, die schon bereits in Kraft sind, und die das Ziel haben, wieder die Fahrinne Entwurf des hohen Anteils geplant – 12 Meter – von der Port-Masterplan 1965, um zur effizienteren Zugang zum Port zu führen, durch die Schiene, und durch die Straße, und wieder für Hafen- und Logistik Gründen die Bereiche zu, wiederherstellen die von der chemischen Industrien angeordnet sind.*

*Wenn Sie diesen den Hafen von Venedig zu den wichtigsten europäischen multimodalen Korridore hinzufügen, – Korridor 5 Gang nach Osteuropa, Korridor 1 nach Berlin und der Ostsee-Adria-Korridor – wird deutlich, dass der Hafen von Venedig ein sehr hohes Potenzial hat.*

***Was sind die Stärken des Hafens von Venedig, für die Wiederentdeckung der Zentralität der Adria?***

*Der nördlichen Adria ist auf dem kürzesten Weg gelegt – eine, die beste Laufzeit und der niedrigste Volumen der Schadstoffemissionen sorgt – zwischen Asien und Europa. Ein Standortvorteil im Einklang mit den Zielen von Europa*

gior tempo di transito e il minor volume di emissioni inquinanti – tra l'Asia e l'Europa. Un vantaggio geografico in sintonia con gli obiettivi fissati dall'Europa – riduzione del 60% almeno delle emissioni del settore dei trasporti – che implica la necessità di avere “sulle coste (...) più punti efficienti di accesso ai mercati europei per evitare inutili traffici di attraversamento dell'Europa”.

Un vantaggio in termini competitivi che sta già producendo in tutto l'Alto adriatico effetti positivi in termini di traffici.

Per quanto riguarda Venezia, il traffico container, che più di ogni altro misura la capacità competitiva di ogni scalo nell'economia globalizzata, ha trainato l'uscita dalla crisi con un incremento nel 2010 (+8.3% rispetto al 2009) che le ha consentito, come già detto, di segnare il proprio record storico, ma soprattutto di superare del 3.6% il valore massimo registrato nel 2008 prima dell'inizio della recessione globale.

Un risultato positivo destinato a migliorare ulteriormente e a caratterizzare Venezia come porto d'esportazione (più 10.000 TEU nel 2010) verso l'Estremo Oriente e il Mediterraneo Orientale. Buone le performance anche per quanto riguarda l'importazione (più 7000 TEU) provenienti soprattutto dall'Estremo Oriente.

Risultati positivi e incoraggianti dovuti alla capacità degli operatori veneziani di cogliere l'evoluzione dei traffici containerizzati transoceanici verso servizi diretti, non più quindi necessariamente legati ai modelli prevalenti di “hub and spoke”.

L'esempio più rappresentativo è quello del servizio diretto per l'Estremo Oriente gestito dal consorzio HANJIN, YML, UASC, HMM operativo da luglio 2010.

Ma il porto di Venezia ha altre peculiarità. Ad esempio si è confermato anche quest'anno come porto leader nel settore crocieristico. I numeri già straordinari del 2010, gli oltre un milione e seicentomila passeggeri e le 629 toccate sono destinati ad essere superati da un 2011 che dovrebbe segnare un'ulteriore crescita fino ad oltre 1.800.000 crocieristi.



*cessarily.”*

*A competitive advantage which is already producing positive effects in terms of traffic throughout the North Adriatic area.*

*As for Venice, container traffic, which is the best measure of competitive capacity at every port of call in the globalised economy, led the way out of the crisis with an increase in 2010 (+8.3% compared to 2009) which has allowed it, as I already said, not only to achieve its own historical record, but above all, to exceed by 3.6% the maximum value recorded in 2008 before the world recession set in.*

*A positive result that will improve further and will give Venice the reputation as a port of exportation (10,000 TEUs more in 2010) towards the Far East and the Eastern Mediterranean. Importation performances are also good (7,000 TEUs more) with goods coming mainly from the Far East.*

*Positive and encouraging results due to the ability of the Venetian operators to take the development of trans-ocean container traffic towards direct services that are no longer necessarily linked mainly to “hub and spoke” models.*

*The best example is the direct service for the Far East managed by the HANJIN, YML, UASC, HMM consortium and operative since July 2010.*

*But Venice port has other peculiarities. For example, it was recognized again this year as the leading port for the cruise sector. The already extraordinary figures of 2010 with over one million, six hundred thousand passengers and 629 dockings, will be exceeded in 2011 which should see a fur-*

*festgelegt – mindestens 60% ige Reduktion der Emissionen aus dem Verkehr – das impliziert die Notwendigkeit für „vor der Küste (...) die effizientesten Möglichkeiten des Zugangs zu den europäischen Märkten zu unnötigen Verkehr vermeiden in ganz Europa.“*

*Ein Wettbewerbsvorteil, produziert bereits in der ganzen Alto Adriatico positive Effekte in Bezug auf Verkehr.*

*Wie für Venedig, der Containerverkehr, der mehr als alle anderen Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der jedem Flughafen in der globalisierten Wirtschaft, zog er aus der Krise mit einer Erhöhung im Jahr 2010 (+8,3% gegenüber 2009), die aktiviert Wie bereits erwähnt, zu markieren seinen historischen Rekord, sondern auch auf den Maximalwert von 3,6% im Jahr 2008 vor der globalen Rezession zu überschreiten.*

*Ein positives Ergebnis soll weiter zu verbessern und zu charakterisieren Venedig als Hafen der Ausfuhr (mehr als 10.000 TEU im Jahr 2010) in den Fernen Osten und östlichen Mittelmeerraum. Gute Leistung auch für die Höhe (7000 TEU) kommen vor allem aus dem Fernen Osten.*

*Diese sind positive und ermutigende Ergebnisse durch die Fähigkeit von den Venezianern Betreiber, die Entwicklung der Ozean Containerverkehr auf direkte Dienstleistungen erfassen, die nicht mehr unbedingt an die vorherrschenden Modelle „Hub and Spoke“ verbunden sind.*

*Das repräsentivste Beispiel ist, dass die unmittelbare Zustellung in den Fernen Osten geschafft, von dem Konsortium*

Infine va ricordata l'eccellenza del Porto di Venezia per quanto riguarda i traffici connessi ai project cargo. Avendo alle spalle infrastrutture prive di gallerie, salvo un collo di bottiglia a Vicenza, Venezia è il porto di riferimento per l'import/export di carichi eccezionali.

**Nell'Associazione Porti del Nord Adriatico (NAPA, North Adriatic Ports Association) che ruolo ha Venezia?**

La costituzione dell'associazione NAPA – North Adriatic Port Association –, promossa dai porti di Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume, ha consentito non solo di promuovere l'Alto Adriatico come un unico sistema portuale oltre Suez e oltre Gibilterra, ma soprattutto di far riconoscere la potenzialità del sistema portuale alto Adriatico sia al grande shipping sia all'Unione Europea.

Il grande shipping ha risposto con il lancio dei primi due servizi "diretti" Nord Adriatico-Estremo Oriente (quello gestito da Maersk-CGA CGM che tocca i porti di Capodistria Trieste e quello gestito dal consorzio Hyundai-Hanjin-YangMing-UASC che scala anche Venezia e Fiume).

A livello europeo la potenzialità del NAPA ha riscosso un primo risultato. L'Unione Europea ha valutato il progetto "ITS Adriatic multi-port gateway" molto rilevante ai fini del potenziamento delle infrastrutture portuali a servizio dei mercati europei, tanto da assegnare ai porti NAPA un finanziamento del progetto pari al 50% del valore complessivo.

Ma gli obiettivi dell'Associazione NAPA non si sono esauriti a fronte del successo ottenuto con il progetto ITS. È al fine di esprimere con ancora più forza il bisogno di cambiamenti radicali rispetto all'attuale assetto sia organizzativo sia infrastrutturale che il 22 marzo 2011 gli scali adriatici hanno sottoscritto un Memorandum d'Intesa comune in cui promuovono le priorità strategiche in materia di connessioni ferroviarie con le reti trans-europee in corso di discussione a livello europeo. Si tratta di un documento che sancisce il "supporto di tutti allo sviluppo di tutti" con particolare riferimento al

*ther increase and amount to 1,800,000 cruise passengers.*

*Lastly, I would like to remind you of Venice port's pre-eminence in terms of traffic connected to cargo projects. Since it has an infrastructure behind it without tunnels, except for one bottle neck at Vicenza, Venice is the port of reference for the import and export of wide loads.*

**What role does Venice play in NAPA, the North Adriatic Port Association?**

*The setting up of the NAPA association – North Adriatic Port Association –, promoted by the ports of Ravenna, Venice, Trieste, Capodistria and Fiume, has not only led to the promotion of the North Adriatic area as a unique port system beyond the Suez and beyond Gibraltar, but above all has made the potential of the North Adriatic port system known both to big shipping and the European Union.*

*Big shipping has replied by launching its first two North Adriatic- Far East "direct" services (one managed by Maersk – CGA CGM, which docks at the ports of Capodistria and Trieste, and one managed by the Hyundai-Hanjin-YangMing-UASC consortium, which also docks at Venice and Fiume).*

*On a European level, NAPA's potential has had its first result.*

*The European Union has assessed the "ITS Adriatic multi-port gateway" project as one that is extremely important for developing the infrastructure of those ports that can serve Europe. It was so impressed that it has allocated financing worth 50% of the total value of the project to the NAPA ports.*

*But the objectives of the NAPA association do not stop at the success obtained with the ITS project.*

*On 22nd March 2011, with the aim of even more strongly expressing the need for radical changes in regard to the current structure, both in terms of organisation and infrastructure, the Adriatic ports signed a mutual Memorandum of Intent which promotes the strategic priorities for rail connections with the trans-European network that are under discussion at a European level.*

*It is a document that establishes "everyone's support for everyone's development" with particular reference to strengthening the internal railways and the connection*

*HANJIN, YML, UASC, HMM verwaltet und im Kraft seit Juli 2010.*

*Aber der Hafen von Venedig hat andere Eigenheiten. Zum Beispiel haben wir auch dieses Jahr die führende Kreuzfahrthafen bestätigt. Die Zahlen schon außerordentlich bis 2010, die mehr als 1,6 Millionen Passagiere und 629 betroffen sind, und sie im 2011, einen weiteren Anstieg auf über 1,8 Millionen Kreuzfahrtpassagiere markieren sollten*

*Schließlich sollten wir die Exzellenz der Hafen von Venedig auf den Fall des Handels-Projekt Fracht erinnern. Nachdem hinter Infrastrukturen ohne Galerien, es sei denn, ein Engpass in Vicenza, Venedig ist die Schnittstelle für den Import / Export Ladung.*

**In dem Verband der Nord-Adria-Häfen (NAPA, Nord-Adria-Häfen Association), welche Rolle spielt Venedig?**

*Die Bildung der NAPA – Nordadria Port Association – gefördert von den Häfen von Ravenna, Venedig, Triest, Koper und Rijeka, hat es nicht nur auf der nördlichen Adria Port-System sowie eine über Suez und Gibraltar, und besonders es für die System Potentialität der nördlichen Adria Hafen und der allgemeinen Schifffahrt und der Europäischen Union anzuerkennen.*

*Die große Versand reagierte mit der Einführung der ersten beiden Dienste „direkte“ nördlichen Adria-Far East (der von Maersk-CGA CGM betrieben Berühren der Häfen Koper und Triest-Hyundai-Konsortium von der Hanjin-Yangming UASC-Skala, die auch geschafft Venedig und River).*

*In Europa das Potenzial der NAPA hat ein erstes Ergebnis gewesen.*

*Die Europäische Union hat geprüft, das Projekt „Adriatic ITS Multi-Port-Gateway“ sehr relevant für den Ausbau der Hafeninfrastruktur zu den europäischen Märkten Diensten, so wie zu den Häfen zu einer NAPA Projektförderung von 50% des Gesamtwerts zuweisen.*

*Aber die Ziele der NAPA haben nicht in das Gesicht der Erfolg der ITS-Projekt ausgeschöpft.*

*Das ist nur um die Notwendigkeit für eine radikale Änderung der derzeitigen Struktur und organisatorische Infrastruktur auszudrücken als die heutige Organisation und Struktur die den 22. März 2011*



potenziamento della rete ferroviaria interna e alla connessione fra i porti e la rete europea Ten-T per raggiungere le regioni a più alto potenziale di crescita: Nord Italia, regione alpina, Baviera,

*between ports and the European Ten-T network in order to reach those regions with the highest potential for growth: North Italy, the Alpine areas, Bavaria, the Czech Republic, Slovakia, Hungary*

*eine gemeinsame Adria Flughäfen Vereinbarung Memorandum unterschrieben haben, wo sie die strategischen Prioritäten in Bezug auf Verbindungen unterzeichnet Bahn mit der transeuropäischen Netze in der Diskussion auf europäischer Ebene fördern*

*Dies ist ein Dokument, das die „Unterstützung aller Entwicklung aller“ mit besonderem Bezug auf das Schienennetz und die interne Verbindung zwischen den Häfen und des europäischen Netzes TEN-V auf die Regionen mit dem höchsten Wachstumspotenzial erreichen legt: Norditalien, die Alpen, Bayern, Tschechien, Slowakei, Ungarn und dem Balkan, etabliert.*

*„Die Unterstützung aller und die Entwicklung aller“ auch im Hinblick auf die ehrgeizigen Investitionsplan – über 5 Milliarden Euro – Nordadria Anlaufhäfen die gewährleistet soll, mit 10 Mio. TEU in den fünf Jahr gehandhabt Blei-Dimension Maßstab der letzte Hafenbetriebs in Europa.*

*Wenn wir beschränken uns uns zu rüsten um für einander 1 oder 2 Millionen zusätzliche TEU zu konkurrieren, wird das Ziel erreicht. Wir konnten nicht an die Mindestgröße erforderlich, bequeme Alternative zu den großen Versand Adria zu machen und die EU davon zu überzeugen, ein klares Bekenntnis sein – in sein Netz zu vorrangigen TEN-T im Berichtsjahr sind – auf dem Schienen- und Straßeninfrastruktur für den Zugriff durch Mittelmeer-Häfen der mitteleuropäischen Märkten. Um den Häfen Adria wettbewerbsfähig zu machen, um wieder einen signifikanten Anteil an „ihren“ Gang bis zum Markt wiederherstellen muss man sich ausstatten um mindestens 6 Millionen TEU pro Jahr Ziel für den italienischen Häfen Ravenna, Venedig und Triest und Monfalcone mehr möglicherweise, weitere 4 Millionen TEU in Koper (Koper) und Fiume (Rijeka) zu erreichen.*

*Das ist die Summe von 10 Millionen TEU in diesem Jahr für die nördliche Adria bis in einem Jahrzehnt zu erreichen, und die Kontrolle zwischen 20 und 30% der europäischen damit erreichen – die Mindestgröße, um die Alternative Mittelmeer nach Nordeuropa vorteilhaft, zu machen. Und es ist offensichtlich, dass Venedig, wie*



Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e regione balcanica.

Il “supporto di tutti allo sviluppo di tutti” anche per quanto concerne l’ambizioso piano di investimenti – oltre 5 miliardi di euro – degli scali del Nord Adriatico che mira a garantire –con 10 milioni di TEU anno gestiti nei cinque porti- una dimensione di scala delle operazioni portuali finalmente significativa a livello europeo.

Se ci limitassimo ad attrezzarci per contenderci l’un l’altro 1 o di 2 milioni di TEU aggiuntivi non raggiungeremo lo scopo. Non riusciremmo a raggiungere la scala minima necessaria per rendere conveniente l’alternativa adriatica al grande shipping e per convincere l’Unione Europea a puntare decisamente – includendola nella sua rete prioritaria TEN-T in corso di revisione – sulla infrastrutturazione ferroviaria e

*and the Balkan regions.*

*“Everyone’s support for everyone’s development” also involves a very ambitious investment plan – more than five billion Euros – from the North Adriatic ports which are aiming to guarantee – with 10 million TEUs a year being managed between the five ports – an amount of port operations whose scale would, at last, be significant on a European level.*

*If we limited ourselves just to preparing to deal with another 1 or 2 million additional TEUs, we would not achieve the objective. We are not able to reach the minimum scale necessary to make the Adriatic alternative convenient for big shipping and to convince the European Union to focus decisively – including the TEN-T priority network which is being reviewed – on building the railway and road access infrastructure into the Mediterranean ports near the Central European markets.*

stradale di accesso dai porti mediterranei dei mercati centroeuropei. Per rendere competitivi i porti dell'Alto Adriatico in misura tale da recuperare una quota significativa del "loro" mercato occorre attrezzarsi per puntare ad almeno 6 milioni di TEU all'anno per i porti italiani di Ravenna, Venezia e Trieste con Monfalcone, più, possibilmente, altri 4 milioni di TEU a Capodistria (Koper) e Fiume (Rijeka).

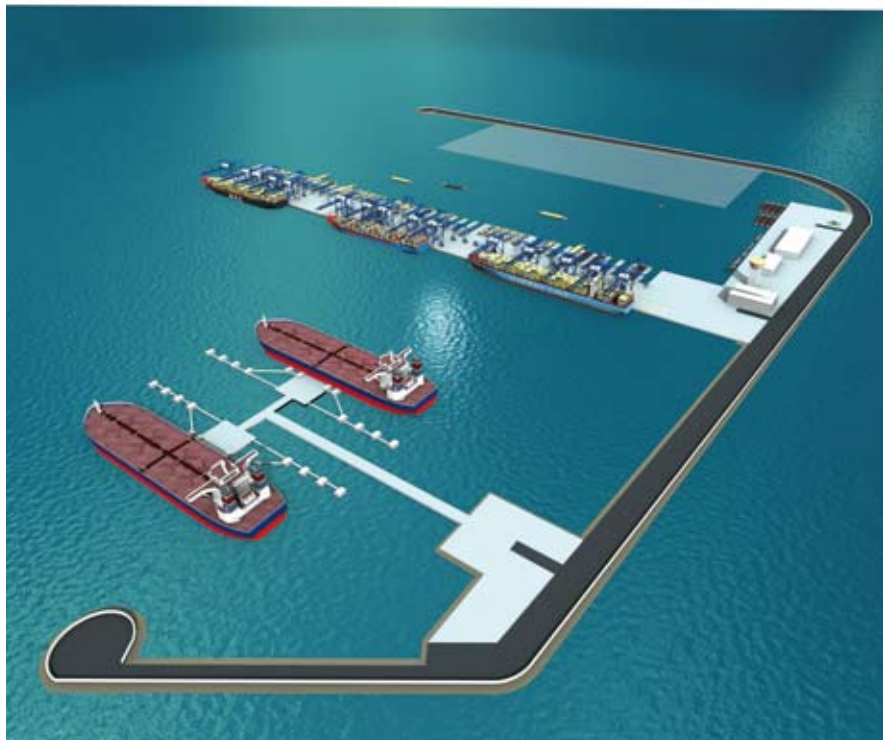
È questa -10 milioni di TEU anno per l'Alto Adriatico da raggiungere in una decina d'anni per arrivare a controllare tra il 20 e il 30% del mercato europeo da esso con-tendibile - la dimensione minima per rendere stabilmente conveniente l'alternativa mediterranea a quella del Nord Europa. Ed è ovvio che Venezia, come tutti gli altri porti del NAPA, deve fare la sua parte per portare a compimento il proprio piano di investimenti infrastrutturali.

#### **Cos'è il progetto Piattaforma Offshore?**

Un progetto ambizioso che assieme al recente acquisto delle aree ex industriali dismesse di Marghera (più di 90 ettari) e alla loro riconversione a fini portuali, rappresenta il contributo del Porto di Venezia alla realizzazione di una innovazione logistica, ambientale ed economica di interesse italiano ed europeo.

Il progetto del terminal d'altura, realizzato da una delle più importanti società di ingegneria al mondo, la Halcrow di Londra, presenta la prima struttura portuale off shore mai realizzata nel Mediterraneo. Le sue caratteristiche tengono conto di fornire adeguata capacità ricettiva ai traffici marittimi generati dal commercio globalizzato ma anche della necessità di salvaguardare la particolare conformazione geofisica del territorio lagunare.

La piattaforma si posiziona a 8 miglia nautiche, circa 14 chilometri, dalla costa (dove la legge 798 dd. 29/11/84 aveva già previsto la nascita del terminal petrolifero) e ha fondali con una profondità naturale di meno 20 metri adatti ad ospitare le grandi navi oceaniche. Una diga foranea avvolgente protegge il terminal e le imbarcazioni dai venti e dalle onde, garantendo la piena



*In order to make the North Adriatic ports competitive enough to recoup a significant share of "their" market, we have to fit them out and aim at at least 6 million TEUs a year for the ports of Ravenna, Venice and Trieste with Monfalcone, and, if possible, another 4 million TEUs at Capodistria (Koper) and Fiume (Rijeka).*

*And this -10 million TEUs a year for the North Adriatic - should be achieved within about ten years in order to be able to control between 20 and 30% of that part of the European market which the North Adriatic ports should be contending for - the minimal amount to make the Mediterranean alternative solidly more convenient than the North European one. And it is obvious that Venice, like all the other NAPA ports, must do its part to realise its infrastructure investment scheme.*

#### **What is the Offshore Platform project?**

*An ambitious project that, together with the recent purchase of the abandoned ex-industrial area at Marghera (more than 90 hectares) and their conversion for port use, is the contribution that Venice port is making to create a logistics, environmental and economic innovation of Italian and European interest.*

*The deep-sea terminal project, designed by Halcrow of London, one of the most*

*alle anderen Häfen der NAPA, muss ihren Teil an seinem Plan für Investitionen in die Infrastruktur komplett zu tun.*

#### **Was ist Offshore-Plattform-Projekt?**

*Ein ehrgeiziges Projekt, das zusammen mit der kürzlich erfolgten Übernahmen des ehemaligen Industriegebieten aufgegeben Marghera (mehr als 90 Hektar) und deren Umsetzung für Hafen, war der Beitrag der Hafen von Venedig, die Schaffung eines Logistik-Innovation, ökologische und wirtschaftliche Interesse der italienischen und der Europa.*

*Die Offshore-Terminal Projekt, das von einem der größten Engineering-Unternehmen der Welt unternam, präsentiert Halcrow, London, die erste Struktur jemals Offshore-Hafen im Mittelmeer gebaut. Seine Eigenschaften erlauben ausreichende Kapazitäten, um Unterkunft zu Seeverkehr durch globalisierten Handel erzeugt, sondern auch die Notwendigkeit, die besondere Form der Lagune Geophysik zu wahren.*

*Die Plattform ist auf 8 nautische Meilen positioniert, etwa 14 km von der Küste (wo das Gesetz 798. 29/11/84 bereits die Geburt des Öl-Terminal erwartet hatte) und natürlichen Gewässern mit einer Tiefe von 20 Meter weniger geeignet zur Aufnahme große Seeschiffe hat. Ein Wel-*

operatività con tutte le condizioni atmosferiche.

All'interno della diga si posizionano i terminal per le navi petroliere e per le portacontainer. Le banchine di ormeggio e le strutture operative di carico e scarico dei containers, grazie ad una completa automazione, saranno in grado di ridurre al minimo i tempi del trasbordo da nave a chiatta e viceversa. Una volta che la gru avrà scaricato il container dalla nave madre, si procederà infatti al trasferimento diretto su chiatte – evitando quindi la “rottura di carico” e i connessi costi aggiuntivi – che potranno raggiungere non solo il nuovo terminal container di 90 ettari a Porto Marghera, dove i container verranno riordinati per essere rispediti alle destinazioni dell'entroterra, ma anche altre “basi portuali” come Chioggia, Porto Levante e Mantova – attraverso il sistema fluviale Fissero-Tartaro-Canal Bianco – dove, nel Porto di Valdarò, sorgerà un centro di ricezione/smistamento della merce in arrivo dal Porto di Venezia.

Dalle basi portuali – soprattutto dall'Area di Porto Marghera – i container potranno raggiungere, collegati via ferrovia e via strada alle principali arterie di comunicazione da/per il Nordest, tutto il Veneto ma anche la Lombardia Orientale e i mercati dell'Europa Centrale e Orientale.

L'area dedicata all'imbarco/sbarco dei container sarà in grado di movimentare da 1.5 a 3 milioni di Teu e potrà quindi ospitare navi oceaniche di capacità compresa tra i 6 mila e i 14 mila Teu.

A questo si aggiungono una serie di servizi accessori a supporto dell'operatività del terminal (impianto di desalinizzazione, eliporto per le emergenze, centro medico, strutture per il personale, mense, alloggi, uffici) il tutto alimentato con energia elettrica derivata anche da fonti rinnovabili.

Il terminale d'altura con le connesse strutture a Marghera potrà essere operativo entro 5 anni dall'avvio della progettazione.

### Quali saranno gli effetti sul Nord Est?

Ridare base portuale e logistica a Venezia e al Veneto. È ormai consolidato

*important engineering companies in the world, will be the first off-shore port structure ever to be built in the Mediterranean. Its characteristics have not only been calculated to supply the appropriate capacity to receive the maritime traffic generated by globalised trade but also the need to safeguard the particular geophysical conformation of the lagoon area.*

*The platform will be 8 sea miles, about 14 kilometres, from the coast (where law no. 798 of 29/11/84 had already foreseen the founding of an oil rig) and the sea will be at least 20 metres deep in order to host large ocean vessels. A surrounding off-shore dam will protect the terminal and the ships from wind and waves, thus guaranteeing operability in all weathers.*

*Oil tankers and container carriers will be positioned at terminals on the inside of the dam. The docking bays and operative container loading and unloading structures, due to total automation, will be able to reduce the to and fro ferrying times of barges to a minimum.*

*Once the crane has unloaded the containers from the mother ship, they will, in fact, be transferred directly to barges – thus eliminating a “broken load” and the connected additional costs. They will then not only be able to arrive at the new 90 hectares of container terminals at Marghera port, where the containers will be sorted in order to be sent on to their inland destinations, but also the other “port bases” like Chioggia, Porto Levante and Mantua – by means of the Fissero-Tartaro-Canal Bianco waterway system – where, at Porto di Valdarò, a reception/sorting centre for goods arriving from Venice port will be built.*

*From the port bases – especially the Marghera area – the containers, linked by rail and road, will be able to reach the main communication arteries from and for the North East, all the Veneto Region, East Lombardy and the markets of Central and East Europe.*

*The area dedicated for loading and unloading the containers will be able to move 1.5 to 3 million TEUs and will therefore be able to host ocean vessels with a capacity of 6 thousand to 14 thousand TEUs.*

*A series of accessory services to support terminal operations can be added to this (desalination systems, emergency heliport,*

*lenbrecher schützt die Anschlussklemmen und Schiffe aus Wind und Wellen, indem sie die einen voll funktionsfähigen Bedienbarkeit mit allen Wetterbedingungen garantiert.*

*Im Inneren der Staumauer sind die Terminals für Öltanker und Containerschiffe. Die Liegeplätze und die operativen Strukturen, von Be- und Entladen von Containern, werden in der Lage sein dank einer Vollautomatisierung, von Schiff zu Schiff die Zeiten zu verkürzen.*

*Nachdem die Kräne der Container von der Mutter Schiff entladen hat, wird man einen direkten Transfer zum Schiff unternehmen – somit wird „Nachladen“ und damit verbundenen zusätzlichen Kosten – die nicht nur die 90 Hektar neuen Containerterminals in Porto Marghera erreichen, auf denen die Container angeordnet werden, wo die Empfänger im Hinterland zurückgegeben werden, sondern auch andere „Hafen Basis“ als Chioggia Porto Levante und Mantua – durch das Flusssystem Fissero Tartaro-Canal Bianco – wenn in den Hafen von Valdarò, ein Anstieg Empfangen Zentrum / Sortierung der eingehenden Waren aus dem Hafen von Venedig, geboren wird.*

*Aus den Hafen Basis – vor allem aus dem Porto Marghera – kann der Container, durch Schiene und Straße zu den wichtigsten Ausfallstraßen von und nach Nordosten erreichen, in der ganzen Veneto, Lombardei und den östlichen Märkten Zentral- und Osteuropa .*

*Der Bereich für Verpflegung / Entladen von Containern kann die 1,5 bis 3 Millionen TEU verschieben und wird deshalb Seeschiffe mit einer Kapazität zwischen 6 000 und 14 000 TEU unterbringen..*

*Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Hilfsdiensten für den Betrieb von Terminal-Unterstützung (de-Versalzung Pflanze, für Notfälle, medizinisches Zentrum, Sozialräume, Kantine, Wohnungen, Büros Hubschrauberlandeplatz), alle von dem Strom abgeleitet, der auch aus erneuerbaren Quellen kommt.*

*Die Offshore-Terminal mit den damit verbundenen Strukturen in Marghera werden innerhalb von 5 Jahren nach ihrer Konstruktion in Betrieb.*

**Welche Auswirkungen wird es auf dem**

che efficienti collegamenti logistici ed organizzativi sono una fondamentale leva di competitività per il territorio e stimolo di crescita per nuovi investimenti. Per il Veneto e l'intero Nord Est in quanto enorme mercato sia di produzione che di consumo è pertanto fondamentale poter contare su di un collegamento diretto ed efficiente con i flussi mondiali che attualmente consistono principalmente nelle relazioni Europa-Estremo oriente. Un collega-

*medical centre, staff facilities, canteens, accommodation, offices), all powered by electricity from renewable sources.*

*The deep-sea terminal with its connected structures at Marghera, could be up and running within 5 years of the project go-ahead.*

**What will the effects be on the North East?**

*It will give port bases and logistics back to Venice and the Veneto Region. It is now evident that efficient logistic and organi-*

**Nord-Osten?**

*Dem Veneto und Venedig Hafen- und Logistikstandort wiedergeben. Es ist schon seit langem etabliert, dass eine effiziente Logistik und organisatorische Beziehungen sind ein wichtiger Werkzeug für das Gebiet und Grund für das Wachstum von neuen Investitionen. Für das Veneto und die gesamte Nord-Ost als ein riesiger Markt für die Produktion und Konsum, ist daher unerlässlich, auf eine direkte und effiziente Verbindung mit der globalen*



mento di cui tutto il mondo produttivo veneto beneficerebbe.

Il Veneto è attualmente nella situazione paradossale in cui i due terzi dei propri prodotti continuano a transitare attraverso porti non adriatici. Il sistema veneto non sfrutta la propria naturale base logistica marittima, ma si trova a dover pagare per ogni spedizione un "sovrapprezzo" per indirizzare le merci verso altri scali geo-graficamente molto più lontani, con conseguenti oneri finanziari, ambientali e di congestione stradale.

Tali costi costituiscono di fatto una vera e propria "tassa logistica" che le aziende venete sono costrette a pagare a fronte di un non adeguato sistema logistico regionale.

Le potenzialità per invertire questa tendenza e per far tornare il Veneto ad utilizzare la propria naturale base portuale sono molte e passano attraverso la collaborazione fra un efficiente sistema di interporti di consolidata esperien-

*zational connections are a fundamental lever towards competition for any area and stimulates the growth of new investments. For the Veneto Region and the whole of the North East, being an enormous market both in terms of production and consumption, it is therefore fundamental to be able to count on a direct and efficient link with world flows that currently consist mainly in Europe-Far East relations. A link that the entire productive world would benefit from.*

*The Veneto Region is currently in a paradoxical situation in which two thirds of its own products continue to transit through non-Adriatic ports. The Veneto system does not take advantage of its own natural maritime logistics bases. Instead, it is paying excess for every shipment in order to send its goods to other ports that are geographically much further away, with subsequent financial, environmental burdens and road congestion.*

*These cost are a real "logistics tax" that the Veneto companies are forced to pay due to*

*Ströme, die derzeit bestehen in erster Linie in den Beziehungen zwischen Europa und dem Fernen Osten verlassen. Eine Verbindung auf der, der ganze produktive venezianische Welt profitieren würde.*

*Veneto befindet sich derzeit in der paradoxen Situation, in der zwei Drittel seiner Produkte weiterhin die Adria-Häfen nicht passieren. Das venezianische System seine natürliche maritime Logistik Basis ausnutzt, sondern muss es für jede Sendung einen Zuschlag bezahlen um die Waare nach anderen Häfen geographisch weiter entfernt zu richten, mit folgenden finanziellen, Umwelt- und Verkehrsbelastung Kosten.*

*Diese Kosten stellen in der Tat ein echter „Logistik Gebühr“, die die venezianischen Unternehmen gezwungen sind, gegen einem regionalen un nicht angemessenem Logistik-System.*

*Die Möglichkeiten um diesen Trend umzukehren und um das Veneto zu seinem natürlichen Hafen Grundlagen zurückzukehren sind zahlreiche und gehen über*

za – Verona e Padova su tutti - e una base portuale efficiente che offra servizi puntuali in grado di incontrare la domanda logistica.

In tal senso, il Porto di Venezia ha definito una strategia comune con gli interporti di Padova e di Verona nel reciproco interesse.

Superata la crisi e con il rilancio di nuove infrastrutture, i terminali logistici del Veneto e del Nordest devono poter contare sullo sviluppo della base portuale di Venezia.

A partire dal terminale portuale d'altura che tuttavia costituisce di fatto la sola punta dell'iceberg di un intero sistema logistico veneto.

**Quali sono le sinergie attualmente in essere con il Consorzio ZAI e quali i futuri progetti?**

Sul lato terra è fondamentale il ruolo degli interporti. Tramite collegamenti diretti e dedicati, anche tramite treni navetta, costituiranno dei veri e propri centri di consolidamento della base portuale. Con la preziosa esperienza maturata nell'intermodalità e le già efficienti infrastrutture, gli interporti veneti in primis potranno garantire in modo efficace e vantaggioso non solo in termini ambientali, il trasferimento modale verso la ferrovia limitando così emissioni in atmosfera e congestione stradale.

In questo modo si potrà avviare un processo di ottimizzazione del sistema logistico veneto teso a recuperare la dimensione economica di una propria base portuale, quella di Venezia, già oggi vincente sotto il profilo ambientale e di transit time rispetto agli scali del Nord Europa per le merci da e per l'Estremo Oriente.

Proprio in questi giorni, attraverso Venezia Logistics, società partecipata dell'Autorità Portuale di Venezia, è in fase di studio avanzato un collegamento ferroviario fra gli interporti di Padova e Verona e il porto di Venezia. Un progetto molto importante dato che il Porto di Venezia, grazie ai numerosi collegamenti italiani ed europei che offre l'interporto di Verona, potrà raggiungere sempre più efficientemente mercati storici e nuovi.

*an unsuitable regional logistics system.*

*The chances of inverting this trend and allowing the Veneto Region to go back to using its own natural bases are numerous and they need the collaboration between an efficient system of experienced and consolidated distribution hubs - above all Verona and Padua - and an efficient port base that can offer punctual services able to satisfy the logistic demand.*

*In this sense, Venice port has defined a strategy of mutual interest with the Padua and Verona freight terminals.*

*Once the crisis is over and with the launching of new infrastructures, the logistics terminals of the Veneto Region and the North East must be able to count on the development of the Venice port area, starting with the deep-sea terminal, which is, however, only the tip of the iceberg of the whole Veneto logistics system.*

***What are the understandings you currently have with the CONSORZIO ZAI and what are the future projects?***

*On the land side, the role of the distribution hubs is fundamental. Through direct and special connections, including shuttle trains, specific port support centres will be built. With the valuable experience gained in intermodality and the already efficient infrastructure, the Veneto freight terminals will be able to guarantee, effectively and advantageously and not only in environmental terms, the modal transfer to rail, thus limiting emissions into the atmosphere and road congestion.*

*In this way, an optimisation process of the Veneto logistics system aimed at recouping the economic size of its own port base, i.e. Venice, which is already winning in terms of environment and transit times compared to the ports of North Europe for goods from and for the Far East, could be activated.*

*Just recently, in fact, Venezia Logistics, a company in which the Venice Port Authorities have a share, has been making an advanced study into a railway link between the Padua and Verona distribution hubs and the port of Venice. A very important project given that Venice port, due to its numerous Italian and European connections that it offers to the Verona freight terminal, will be able to reach old and new markets with ever increasing efficiency.*

*die Zusammenarbeit zwischen einem effizienten System der Fracht mit langjähriger Erfahrung - Verona und Padua in allem - und eine Basis, die eine effiziente punktliche Schnittstelle anbietet, und die, die Nachfrage der Logistik befriedigen kann.*

*In diesem Sinne hat der Hafen von Venedig eine gemeinsame Strategie mit der Fracht von Padua und Verona im beiderseitigen Interesse definiert.*

*Die Krise und die Wiederbelebung der neuen Infrastruktur, Klemmen und Logistik der Region Venetien im Nordosten sollten auf die Entwicklung der Basis des Hafens von Venedig zählen.*

*Und es Vom Tiefsee-Hafen, die in Wirklichkeit nur die Spitze des Eisbergs einer ganzen Logistik der Veneto ist.*

***Was sind die heutigen Synergien mit dem Konsortium ZAI und welche sind die zukünftigen Projekte?***

*Auf dem Boden ist wichtig, die Rolle der Interporten durch den direkten und engagierten, Verbindungen und auch durch Shuttle-Züge, echte Zentren der Konsolidierung der Basishafen werden konsolidiert. Mit der wertvollen Erfahrung in der Intermodalität und effizienter Infrastrukturen, vor allem venezianisches Hinterland, werden effektiv und nutzbringend, nicht nur in ökologischer Hinsicht, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wodurch Emissionen in die Luft und Verkehrsstaus, garantieren.*

*Auf diese Weise können Sie beginnen, einen Prozess der Optimierung der Logistik von der Veneto, die wieder die wirtschaftliche Dimension einer eigener Hafens Basis- herstellen will, die Basis von Venedig, Gewinner in der Umwelt- und Transit-Zeit im Vergleich zu den Häfen in Nordeuropa für Waren für und aus dem Fernen Osten ist.*

*Gerade in dieser Woche durch Venedig Logistik, Tochtergesellschaft der Hafenbehörde von Venedig, unter fortgeschrittener Studie, ist eine Bahnverbindung zwischen Padua und Verona und der Hafen von Venedig. Ein sehr wichtiges Projekt dan der hafen von Venedig, dank den zahlreichen talienischen und europäischen Verbindungen, die der Interport von Verona bietet, kann immer besser, neue und historische Märkte erreichen.*

# “Verona è un’isola felice Guai cullarci sugli allori”

Il Presidente della Camera di Commercio, Alessandro Bianchi, riconosce al Consorzio ZAI il merito di aver fatto fruttare al meglio la posizione geografica e la propensione all’interscambio di Verona

Alessandro Bianchi è Presidente della Camera di Commercio di Verona da marzo 2009 ed è il prossimo presidente designato di Unioncamere del Veneto. Accanto all’attività di gestione delle aziende di famiglia, Bianchi porta avanti con convinzione l’attività associazionistica in Confindustria Verona: è stato vice presidente dell’associazione scaligera e presidente della Piccola Industria. In rappresentanza degli industriali scaligeri è stato nel board di numerosi enti e aziende pubbliche: da Veronafiore, all’aeroporto Valerio Catullo. È consigliere del Consorzio ZAI in rappresentanza della Camera di Commercio di Verona dal 2006.

**Quali sono, secondo il suo parere, i temi di stringente attualità economica e di sviluppo che coinvolgono direttamente il Consorzio ZAI e la Camera di Commercio?**

“Le nuove aree della Marangona, lo sviluppo dell’intermodalità, l’ampliamento dell’attività del nuovo terminale e la costruzione del nuovo casello autostradale. Le imprese veronesi sono sempre più orientate all’internazionalizzazione e sempre maggiore sarà la richiesta di servizi chiavi in mano di logistica. Le aree del Consorzio ZAI sono in una posizione strategica e progettate con la sapienza di chi movimentava merci da decenni. Lo sviluppo delle attività del Quadrante Europa, unitamente ad una logistica viaria e ferroviaria adeguata, rappresentano le fondamenta del futuro sviluppo di tutti i settori produttivi, non solo veronesi ma di tutto il bacino dell’area del Garda. Per questo la Camera di Commercio ritiene strategica la partecipazione nel Consorzio ZAI.”

**Come vede la situazione della logistica, in Italia e a Verona?**

**“Verona is a happy island  
But we cannot sleep on our laurels”**

The President of the Chamber of Commerce, Alessandro Bianchi, praises the Consorzio ZAI for having taken best advantage of its geographical position and Verona’s talent for visible trade

*Alessandro Bianchi has been the President of the Verona Chamber of Commerce since March 2009 and will be the next President Designate of the Veneto Unioncamere (Chamber Union). Besides managing his family businesses, Bianchi also firmly promotes association activities in Confindustria Verona: he was Vice Chairman of the Veronese association and President of Small Industry. As a representative of Veronese industrialists, he has been on the Board of many public bodies and companies from Veronafiore to Valerio*

**“Verona ist eine glückliche Insel. Wehe selbstzufrieden sein”**

Der Präsident der Handelskammer, Alessandro Bianchi erkennt dem Consorzio ZAI das Verdienst, am Besten die geografische Lage und die Neigung dem Austausch von Verona gefruchtet zu haben

*Alessandro Bianchi ist der Präsident der Handelskammer von Verona ab März 2009 und ist als benannt der nächste Präsident der Unioncamere Veneto benannt. Neben dem Management von Familienunternehmen, trägt Bianchi überzeugt die verbandlichen Aktivitäten in Confindustria Verona: er war Vice Präsident und Präsident der scaligere Vereinigung der Small Businesses. Er war ein Vertreter der Industrie-Verona, und er war im Team von mehreren Institutionen und öffentlichen Unternehmen wie zb. Verona-*



Camera di Commercio  
Verona



“32mila e 800 chilometri su 183mila e 700, 52 chilometri di strade ogni 100 chilometri quadrati contro i 63 del Nord ovest e i 61 italiani. Questa è la dotazione infrastrutturale del Nordest che ospita solo il 19% di strutture aeroportuali italiane contro il 38% del Mezzogiorno, anche se ha 2,85 chilometri di rete ferroviaria per abitante, contro la media nazionale del 2,76. A livello italiano, la carenza infrastrutturale è cronica. Verona è un'isola felice ed ha saputo valorizzare al meglio la propria fortunata posizione geografica. Il nostro interporto è decisamente uno dei fiori all'occhiello della logistica europea. Ora, però, rischiamo di perdere il treno: in Veneto, la tratta Brescia-Padova per il completamento dell'alta velocità sul corridoio 5 non è ancora stata finanziata. La rete della logistica italiana è ancora a maglie troppo larghe. C'è ancora, non certo qui a Verona, ma a livello di sistema italiano, poca attenzione per il trasporto su ferro e via acqua.”

**Come Presidente designato di Unioncamere del Veneto, ha avuto modo di**

*Catullo Airport. He has been a Consorzio ZAI councillor representing the Verona Chamber of Commerce since 2006.*

***What, in your opinion, are the current most pressing economic and development themes that directly involve the Consorzio ZAI and the Chamber of Commerce?***

*“The new areas in Marangona, the development of intermodal transportation, the expansion of activities at the new terminal and the construction of a new motorway tollbooth. Veronese companies are increasingly more orientated towards internationalisation and the demand for key-in-hand logistics services is ever greater. The Consorzio ZAI areas are in a strategic position and have been designed with the knowledge of those who have been moving goods for decades. Development of the Quadrante Europa's activities, together with suitable road and rail logistics, are the foundations for the future development of all productive sectors, not only the Veronese ones, but all those in the entire Garda area. This is why the Chamber of Commerce considers the Consorzio ZAI's participation as strategic.”*

***How do you view the logistics situation in Italy and in Verona?***

*“32,800 kilometres out of 183,700. Fifty-two kilometres of roads for every 100 square kilometres compared to 63 in the North West and 61 in Italy. These are the infrastructure figures for the North East which only contains 19% of Italian airports compared to 38% in the South, even if it has 2.85 kilometres of railway track pro capita compared to a national average of 2.76. On a national level, the lack of infrastructure is chronic. Verona is a fortunate island and has known how to take advantage of its lucky geographic position. Our freight village is decidedly one of European logistics' pride and joys. Now, however, we risk*

*Fiere, Flughafen Valerio Catullo. Er ist Vorstandsmitglied von ZAI und Vertreter der Handelskammer von Verona seit 2006.“*

***Welche sind nach seiner Meinung, die hochaktuellen Themen und wirtschaftliche Entwicklung, die unmittelbar die ZAI und der Handelskammer betreffen?***

*„Die neuen Bereiche der Marangona, die Entwicklung der Intermodalität, der Ausbau des neuen Terminals und der Bau von neuen Autobahnen. Verona Unternehmen sind immer stärker in Richtung Internationalisierung und wachsende wird die Nachfrage nach Dienstleistungen schlüsselfertiger Logistik. Die Bereiche des ZAI sind strategisch gelegen und konzipiert mit der Weisheit eines Menschen, das Waren Griffe seit Jahrzehnten bewegt. Die Entwicklung der Aktivitäten des Quadranten Europa, zusammen mit einer angemessenen Straße und Schiene Logistik bilden die Grundlage für die künftige Entwicklung aller produktiven Sektoren, nicht nur in Verona, sondern in dem gesamten Einzugsgebiet des Gardasees. Aus diesem Grund hält der Handelskammer strategisch die Beteiligung an der ZAI Consorzio.“*

***Wie funktioniert die Situation der Logistik in Italien und Verona?***

*„32.800 Kilometer auf 183.700, 52 Km Straßen pro 100 Quadratkilometer des Nord-West gegen die 63 und 61 Italiens. Dies ist die infrastrukturellen Einrichtungen im Nordosten, die nur 19% der Flughafeneinrichtungen im Vergleich zu 38% des italienischen Mezzogiorno, obwohl es 2.85 km von Schienennetz pro Kopf, im Vergleich der nationalen Durchschnitt von 2,76. An der italienischen Ebene ist die fehlende Infrastruktur chronisch. Verona ist eine glückliche Insel und konnte die meisten ihrer glücklichen geographischen Lage zu machen. Unser Logistikzentrum ist definitiv eines der Juwelen der europäischen Logistik. Jetzt aber, riskieren wir den Zug zu verlieren: im Veneto, ist der Weg Brescia-Padova, für die Vollendung des High-Speed auf der fünften Korridor, noch nicht finanziert. Die italienischen Logistik-Netzwerke sind noch zu weitmaschig. Es gibt immer noch, schon gar nicht hier in Verona, sondern auf der Ebene des ita-*





**cogliere le opinioni e la considerazione riguardanti l'attuale situazione del Sistema-Verona a livello regionale?**

“Mi pare che negli ultimi anni Verona soffra meno della posizione di cerniera con il Trentino Alto Adige e la Lombardia e che abbia capito come questa posizione non sia di confine ma, appunto, di cerniera. Possiamo contare su rappresentanze eccellenti nel sistema politico regionale, amministrativo, ed

*missing the boat: in the Veneto region, the Brescia-Padua tract that should complete the number 5 high-speed corridor, has still not been financed. The Italian logistics network still has too many holes. Not here in Verona of course, but on an Italian system level, little attention is still being paid to rail and waterway transportation.”*

**As President Designate of the Veneto Unioncamere, have you been able to put together opinions and considerations re-**

*lienischen Systems, wenig Aufmerksamkeit auf die Schiene und Binnenstraßen.“*

**Als gewählter Präsident der Unioncamere Veneto, könnte er die Ansichten und Überlegungen in Bezug auf die gegenwärtige Situation des Systems-Verona auf regionaler Ebene erfassen?**

„Es scheint mir, dass in den letzten Jahren die Stadt Verona weniger unter der Scharnier Position des Trentino Alto Adige und der Lombardei leidet, und dass sie verstanden hat, dass diese nicht eine Grenze Position verstanden, sondern in der Tat, Scharnier. Wir können zählen auf exzellenten Darstellungen in den regionalen politischen System, und in der administrativen und wirtschaftlichen Entwicklung. Mit meiner Ernennung zum Vorsitzenden der Unioncamere Veneto, dann, nach 25 Jahren Verona, spielt Verona wieder eine führende Rolle im Veneto Kammer-System. Man kann auch beweisen dass, das System Verona funktioniert, wenn man klare und geteilte Ziele hat. Das neue Management-System des Regierens Unioncamere die Grundsätze der Rotation der Präsidentschaft verwendet, kommt aus Verona.“

**Gibt Es kritische Fragen, die dringend in den Weg schneller wirtschaftliche und finanzielle Sanierung angegangen werden sollten?**

„Infrastrukturen, elektronische Verwal-





economico. Con la mia designazione alla presidenza di Unioncamere Veneto, poi, dopo 25 anni Verona, torna ad avere un ruolo di primo piano nel sistema camerale veneto. Dimostrando che il sistema Verona può funzionare, quando si pone degli obiettivi chiari e condivisi. Anche il nuovo sistema di gestione della governance di Unioncamere che applica il principio di rotazione del mandato presidenziale è di matrice veronese.”

**Ci sono delle criticità che andrebbero affrontate con urgenza sulla via di una più rapida ripresa economico-finanziaria?**

“Le infrastrutture, l’amministrazione digitale, maggior accesso al credito e riduzione dei tempi di pagamento nel settore pubblico. Per infrastrutture intendo anche quelle necessarie a mettere in sicurezza il territorio. Le aziende operano di norma in condizioni di incertezza, ma il rischio imprenditoriale di certo non comprende la possibilità di subire inondazioni, come accade spesso e in tutta Italia. Le imprese, poi, hanno bisogno di tempi certi e rapidi: ci stiamo letteralmente “incartando”. Come imprenditore, ma anche come presidente della Camera di Commercio, vorrei ribadire ancora una volta che il Suap comunale, cioè lo sportello unico per le attività produttive on line, dovrebbe essere già operativo. Purtroppo molti comuni sono ancora al palo, capisco le difficoltà amministrative, ma i tempi di evasione delle pratiche non dovrebbero ostacolare lo sviluppo delle attività economiche.”

**Quale potrà essere, nei prossimi anni, il ruolo del Consorzio ZAI nel creare opportunità di crescita?**

“Il Consorzio ZAI ha un ruolo cruciale. L’economia, con luci ed ombre, si va muovendo, ma perdoni il gioco di parole, non potrà certo andare lontano, se non potrà contare su servizi di mobilità adeguati. La mobilità delle merci è una condizione sine qua non per lo sviluppo economico. Come possono le nostre imprese rimanere competitive se devono confrontarsi anche con il problema dell’intasamento della rete viaria? In Giappone è stata ricostruita un’autostrada ad una settimana dal terremoto

**Regarding the present situation of the System-Verona at a regional level?**

“I think that, in the last few years, Verona has suffered less from its position as a hinge between Trentino Alto Adige and Lombardy and has understood that this position is not a boundary but is exactly a hinge. We can count on excellent representatives in the regional, administrative and economic political system. With my designation to the Veneto Unioncamere presidency, after 25 years, Verona has regained its leading role in the Veneto chamber system. This shows that Verona can function well when faced with clear and mutual objectives. Even the new Unioncamere governance management system, which applies the principle of rotating the presidential mandate, is a Veronese idea.”

**Are there any critical points to be faced urgently on the road towards a quicker economic and financial recovery?**

“Infrastructure, digital administration, better access to credit and reduction in payment times in the public sector. By infrastructure, I also mean the necessary measures to make the territory safer. Companies usually operate under uncertain conditions but the business risks certainly do not include the possibility of flooding, which often happens anywhere in Italy. Companies also need definite and fast timing: we are literally bogged down with paperwork. As a businessman, but also as the Chamber of Commerce President, I would like to point out, yet again, that the municipal Suap, i.e. the single on-line counter for productive activity documents, ought to be up and running by now. Unfortunately many city councils are still at the starting post. I understand the administrative difficulties but the time it takes to issue practices should not be a hindrance to the development of economic activities.”

**What might the Consorzio ZAI’s role be in creating growth opportunities in the near future?**

“The Consorzio ZAI plays a critical role. The economy, with its bright and dark moments, is moving, but, forgive the play on words, it certainly won’t go far if it can’t count on suitable mobility services. Goods movement is a condition that is imperative for economic development. How can



tung und einen bessere Zugang zu Krediten und die Verringerung der Zeitpunkt der Zahlung in den öffentlichen Sektor. Infrastrukturen auch bedeuten auch, dass notwendig ist, das Gebiet zu sichern. Die Unternehmen arbeiten in der Regel unter Bedingungen der Ungewissheit, aber sicherlich das unternehmerische Risiko beinhaltet nicht die Möglichkeit, Überschwemmungen zu tragen.

Wie es oft in ganz Italien ist. Die Unternehmen müssen dann mal schnellere und festere Zeiten haben: wir sind buchstäblich „wrap“. Als Unternehmer, und auch als Präsident der Handelskammer, möchte ich noch einmal bekräftigen, dass die Stadt-Suap, also One-Stop-Online-Produktion Aktivitäten funktionsfähig sollte sein. Leider sind viele Gemeinden immer noch auf dem Spiel, ich verstehe die administrativen Schwierigkeiten, aber die Durchlaufzeiten von Verfahren sollten nicht die Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivitäten. behindern

**Was wird in den kommenden Jahren die Rolle der ZAI bei der Schaffung von Wachstum Chancen?**

Die ZAI spielt eine entscheidende Rolle. Die Wirtschaft, mit Licht und Schatten, in Bewegung ist, aber verzeihen Sie das Wortspiel, kann sicherlich nicht weit gehen, wenn Sie nicht über angemessene Mobilitätsdienstleistungen verlassen können. Die Mobilität von Gütern ist eine Bedingung sine qua non für die wirtschaftliche Entwicklung. Wie kann unser



e da noi si realizzano 16 chilometri di autostrada nuova all'anno. In Veneto, poi, la tratta Brescia-Padova per il completamento dell'alta velocità sul corridoio 5 non è ancora stata finanziata. Lo sviluppo dell'intermodalità, incluso l'utilizzo delle vie d'acqua, la messa in rete delle informazioni per la gestione dei flussi di merce in movimento tra interporti contribuirà a sollevare le reti dal traffico. Il Consorzio ZAI ha quindi l'importante funzione di contribuire a rendere più sostenibile l'impatto della mobilità sull'ambiente, contribuendo a migliorare le performance del sistema economico in generale."

**Dal suo punto di vista privilegiato, come presidente della Camera di Commercio, ritiene che le categorie economiche veronesi siano in sintonia sui grandi temi di sviluppo che coinvolgono oggi, e riguarderanno prossimamente Verona?**

"La crisi che abbiamo affrontato in questi ultimi anni, e che tuttora stiamo a lasciarci alle spalle, insegna quanto sia importante operare in sintonia per ottenere risultati. Dai grandi temi, ai piccoli problemi quotidiani. Non si può, però, trovare sintonia ed unità d'intenti solo di fronte alle emergenze e alle calamità, che siano economiche o meteorologiche. È nella natura dell'attività di rappresentanza, il porta-

*our businesses be competitive if they also have to deal with congestion on the roads? In Japan, a motorway was rebuilt one week after the earthquake and yet here, it takes us a year to build just 16 kilometres of new motorway. In Veneto, the Brescia-Padua tract that would complete the number 5 high-speed corridor still hasn't been financed. The development of intermodality, including the use of waterways, putting information on-line in order to manage the flow of goods moving between the distribution hubs, will contribute to easing the traffic on the road network. Therefore the Consorzio ZAI has an important part in contributing to making the impact of mobility more sustainable for the environment by helping to improve the performance of the system in general."*

***From your privileged point of view as President of the Chamber of Commerce, do you think that the Veronese economic sectors are tuned into the important development themes of the times, which will soon also concern Verona?***

*"The crisis we have faced in the last few years, and which we are still finding hard to leave behind, has taught us the importance of working together to achieve results, whether those themes are big ones or just tiny everyday problems. However, synergy and unity shouldn't just come about when facing emergencies and*

*Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben, wenn sie mit dem Problem der Verstopfung der Straßen konfrontiert? Japan war Autobahn zu einer Woche nach dem Erdbeben wieder aufgebaut, und wir werden 16 km neue Autobahn zu erreichen jedes Jahr. In Venetien, dann ist der Brescia-Padova für den Abschluss der High-Speed-Korridor auf der fünften noch nicht finanziert. Die Modal Entwicklung, einschließlich der Nutzung von Wasserwegen, wird die Vernetzung von Informationen für das Management des Warenflusses in Güterverkehr zwischen Netzwerken helfen, um den Verkehr zu erhöhen. Die ZAI hat daher die wichtige Funktion als Beitrag zur Nachhaltigkeit der Auswirkungen der Mobilität auf die Umwelt und hilft, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft im Allgemeinen zu verbessern."*

***Aus seiner Sicht als Präsident der Handelskammer, glaubt, dass die ökonomischen Kategorien von Verona in Harmonie zu den wichtigsten Fragen der Entwicklung heute verfügbar sind und werden demnächst Verona umfassen?***

*„Die Krise, die wir in den letzten Jahren konfrontiert haben, und noch heute immer fällt es schwer, hinter sich zu lassen, zeigt, wie es wichtig ist, in Harmonie zu arbeiten um die Ziele zu erreichen. Von den großen Themen, zu kleinen Probleme des Alltags. Es kann jedoch nicht finden Harmonie und Einheit des Zweckes finden nur für Notfälle und Katastrophen, seien sie wirtschaftlicher oder Wetterbedingungen. Es ist in der Natur der Repräsentation, zu*



re avanti interessi particolari ed è un sacrosanto diritto. Il particolare però si inserisce sempre in un contesto generale che vale per tutti e le categorie economiche ne sono consapevoli. Rilevo maggiori convergenze sui grandi temi e, soprattutto, una maggior apertura al confronto ed alla dialettica costruttiva. Il recente dibattito sull'area metropolitana del Garda, ne è un esempio.”

**Gli ultimi e positivi dati relativi alla movimentazione e al transito di merci all'Interporto Quadrante Europa, soprattutto provenienti dalla Germania e dal Nord Europa, possono essere considerati indicatori attendibili di un miglioramento della situazione congiunturale?**

“La movimentazione delle merci è un indicatore certo della congiuntura, riflette l'aumento degli ordini alle imprese. Che la congiuntura vada migliorando, lo attesta anche il rialzo del 14,6% dell'export scaligero, nel 2010 e la contrazione della cassa integrazione ordinaria, straordinaria e in deroga nel primo trimestre di quest'anno. Purtroppo però i tempi di pagamento delle imprese si allungano a dismisura e l'accesso al credito non è così semplice, soprattutto per le imprese di minori dimensioni. La congiuntura migliora, ma a macchia di leopardo e creando poca occupazione, per il momento. Anche se l'emorragia di posti di lavoro pare si sia fermata: il tasso di disoccupazione veronese è stabile sul 4,7% dal 2009.”

*calamities, whether these be economical or meteorological. It is the nature of representative activities to promote particular interests and it is a sacred right. A particular interest however, is always put into a general context which is valid for everyone and the economic sectors know this. I can see a greater convergence in terms of the important themes and, above all, a greater willingness for confrontation and constructive dialogue. The recent debate on the metropolitan area around Garda is an example.”*

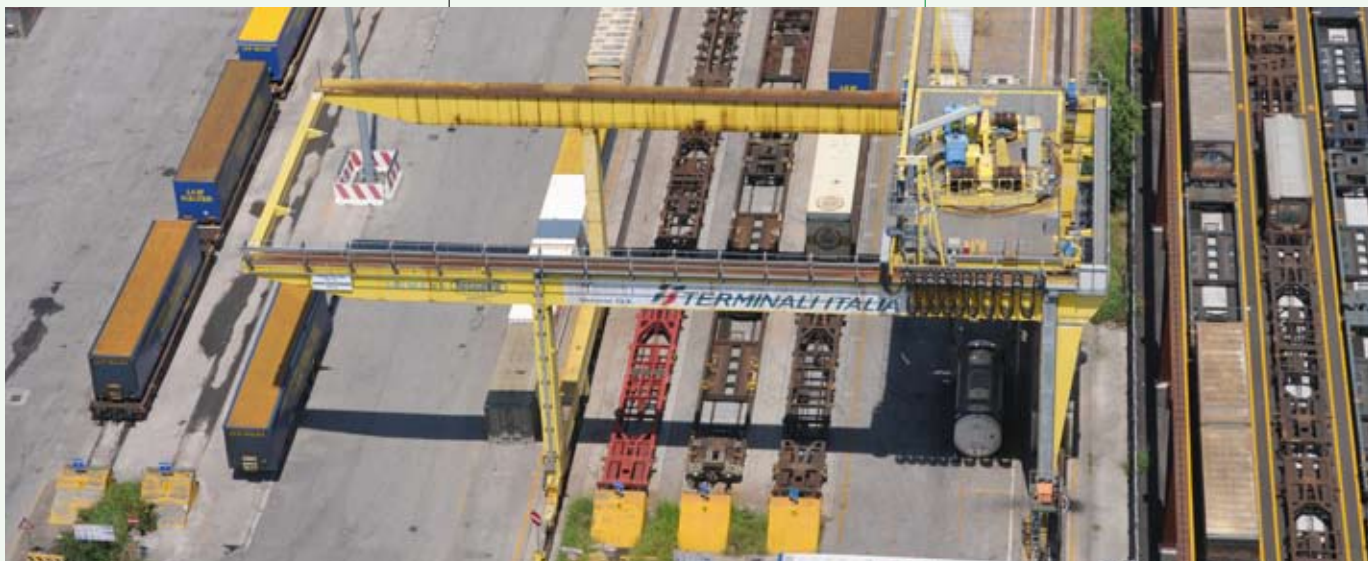
**Can the latest positive figures relating to the movement and transit of goods in the Interporto Quadrante Europa, especially coming from Germany and North Europe, be considered as reliable indicators of an improvement in the business trend?**

*“Goods movement is a definite business trend indicator and reflects an increase in company orders. That the business trend is improving can also be seen by the 14.6% growth in 2010 in Veronese exports and the decrease in ordinary, extraordinary and possible layoffs in the first quarter of the current year. Unfortunately though, company payment times are becoming excessively long and access to credit is not so easy, especially for small companies. The economic situation is improving but only here and there and is not creating enough jobs for the moment, even if the job market seems to have stopped bleeding – the Veronese unemployment rate has been 4.7% since 2009.”*

*besonderen Interessen zu verfolgen und ist ein heiliges Recht. Das Detail, aber passt immer in einen allgemeinen Kontext, dass gilt für alle wirtschaftlichen bekannten Gruppen. Ich stelle fest, eine weitere Annäherung an die wichtigen Fragen und vor allem eine größere Offenheit der Diskussion und konstruktiver Dialektik. Die jüngste Debatte aus dem Stadtgebiet von Garda, ist ein Paradebeispiel.“*

**Die letzte und positiven Umgang mit Daten und Durchfuhr von Waren Interporto Quadrante Europa, vor allem aus Deutschland und Nordeuropa, kann als zuverlässige Indikatoren für eine Verbesserung des wirtschaftlichen Situation sein?**

*„Der Warenverkehr ist ein zuverlässiger Indikator für die Wirtschaft, was die Zunahme der Bestellungen für Unternehmen spiegelt. Diese Situation sollte verbessert, es kommt aus ebenfalls von dem Anstieg der Exporte von 14,6% im Jahr 2010 und aus der Kontraktion der Entlassungen, ordentlicher und außerordentlicher und des ersten Quartals dieses Jahres. 2009 ungeachtet. Leider dehnen die Zahlungszeiten der Unternehmen aus der Proportion und der Zugang zu Krediten ist nicht so einfach, vor allem für kleinere Unternehmen. Die wirtschaftliche Situation verbessert, aber langsam und sie schafft wenige Beschäftigung Möglichkeiten. Obwohl die Blutung von Arbeitsplätzen stehengeblieben zu sein scheint: die Arbeitslosenquote liegt unverändert bei 4,7% in Verona seit 2009.“*





## **L'Artigianato veronese chiede maggiore spazio e più considerazione**

Albini: "Le imprese di piccole dimensioni rappresentano il 94% dell'intero tessuto economico della nostra provincia"



## The Veronese craft trade demands greater space and more consideration

Albini: "Small companies represent 94% of the entire economic fabric of our province"

*Craft businesses, a relevant part of Veronese production, need space. In the structure of the Consorzio ZAI Board of Directors, the handicraft world is represented by Ferdinando Albini, who has recently finished his last mandate as President of the Verona Confartigianato (Craft Traders' Association) and has been nominated Vice President of the Confartigianato Imprese del Veneto (Veneto Region Craft Traders' Association). A position that Albini, whether in the association offices or as Vice President of the Chamber of Commerce and ZAI Director, carries out with an approach that does not indulge in the logic of assistance but privileges, with qualitative growth, the craft trade and, consequently, the whole productive fabric of the Veneto area. "For years," says Albini, "we have been battling to emphasize how the small business world represents more than 94% of the entire Italian economic-productive network and that this 'gigantic' organisation is experiencing the same crisis, if not a greater one, as the productive world of large-scale businesses. It is not a question of making classifications but of recognizing reality. One hears speak of finance, banks, large companies, industry, unemployment and unions, but the economic backbone of our Country, of our Veneto, is remembered only by few. It is my opinion that Craft Trade should no longer be thought of as the productive sector of 'small businesses' but rather the productive sector of 'many'".*

**Traditionally, the Consorzio ZAI has recognised this importance.**

*"Certainly, simply because you could say that even the large companies of today*

L'artigianato, parte rilevante della realtà produttiva veronese, chiede spazio. Nella compagine del Consiglio di Amministrazione del Consorzio ZAI, la rappresentanza del mondo artigiano è interpretata da Ferdinando Albini, che recentemente ha chiuso il suo ultimo mandato come Presidente della Confartigianato di Verona, per venire nominato Vicepresidente vicario della Confartigianato Imprese del Veneto. Un incarico che Albini, sia in sede associativa, sia come Vicepresi-

## Das Handwerk Verona fordert mehr Raum und mehr Rücksicht

Albini: "Die kleinen Unternehmen machen 94% des gesamten wirtschaftlichen Gefüge unserer Provinz "

*Kunsthandwerk, erheblicher Teil der Verona Produktionsfirma, fragt nach dem Raum. In dem team der Zai Verwaltung, ist die Darstellung der Welt des Handwerkers von Ferdinando Albini interpretiert, der vor kurzem seine letzte Amtszeit als Präsident der Confartigianato von Verona beendete, und er zu stellvertretenden Vorsitzenden des Confartigianato Firmen im Veneto ernannt wurde. Eine Zuordnung, die Albini, sowohl in der Mitgliedschaft und als Vize-Präsident der Handelskammer und als Vorstandsmitglied des Consorzio ZAI mit einem Ansatz realisiert, der nicht die Logik der Hilfe aufgibt, um das Wachstums zu begünstigen, des Handwerkers und damit der gesamten Produktin im Veneto.*

*„Seit Jahren - sagt Albini - wir bemühen uns, aufzuzeigen, wie die Welt für kleine Unternehmen über 94% des gesamten Wirtschaftsgefüge-italienischen Produktion darstellt und dass diese gigantische Realität leidet unter einer Krise die gleich, hoher als die weltweite Produktion ist. Es handelt nicht Klassifizierungen zu machen, sondern die Realität zu erkennen: es ist die Rede von Finanzen, Banken, Unternehmen, Industrien, Arbeitslosigkeiten, Gewerkschaften, aber an dem wirtschaftlichen Rückgrat unseres Landes, unserer Veneto, nur wenige sich erinnern. Ich bin der Meinung, dass das Handwerk nicht als den produktiven Sektor der kleinen ist, aber der von vielen“.*

**Das Consorzio ZAI, historisch gesehen, hat diese Bedeutung erkannt.**

*„Zweifello, denn kann man sehr ein-*

dente della Camera di Commercio e in qualità di Consigliere di ZAI, concretizza con un approccio che non si abbandoni alla logica dell'assistenza, per privilegiare quella della crescita qualitativa, a favore dell'artigianato e, conseguentemente, dell'intero tessuto produttivo veneto.

“Da anni – afferma Albini – ci battiamo per sottolineare come il mondo piccolo imprenditoriale rappresenti oltre il 94% dell'intero tessuto economico-produttivo italiano e che tale ‘gigantesca’ realtà sta accusando una crisi uguale, se non superiore, al mondo produttivo di grandi dimensioni. Non si tratta di fare classifiche, ma di riconoscere la realtà: si sente parlare di finanza, di banche, di grandi aziende, di industria, di disoccupazione, di sindacati, ma della spina dorsale economica del nostro Paese, del nostro Veneto, in pochi si ricordano. Sono dell'opinione che l'Artigianato non sia più da considerare il settore produttivo dei ‘piccoli’, ma quello dei ‘tanti’”.

**Il Consorzio ZAI, storicamente, ha riconosciuto tale rilevanza.**

“Indubbiamente, perché in maniera semplicistica si potrebbe affermare che anche le grandi aziende di oggi, anni fa, erano piccole. Nel nostro tessuto socio-imprenditoriale il trend venutosi a consolidare è quello dello sviluppo da dimensioni artigianali verso realtà aziendali più strutturate: raramente un'industria esordisce come tale. Il Consorzio ZAI, più di sessant'anni fa, sviluppò quell'attenzione alla crescita economica del territorio che, in maniera assolutamente lungimirante, gli permise di affiancare le imprese veronesi nella loro proiezione verso il futuro. Oggi, l'Artigianato dovrà essere pronto e attento a cogliere ogni segnale che permetta di scongiurare uno svilimento di un ruolo conquistato con impegno e duro lavoro, anche grazie a chi ha creduto nelle sue potenzialità. Il peso specifico degli artigiani deve essere confermato, soprattutto all'interno degli organismi istituzionali, regionali e provinciali, nei quali è fondamentale la nostra presenza

*were small ones years ago. In our socio-entrepreneurial network, the trend that has set itself up is that of evolving from handicraft dimensions towards more structured company organisations. An industry rarely starts off as an industry. The Consorzio ZAI, more than sixty years ago, developed an attention to the economic growth of the territory which, in an absolutely far-sighted way, led them to accompany Veronese businesses on their path towards the future. Nowadays, Craft Trade must be ready and careful to notice every sign so that the role it has earned through commitment and hard work, and thanks to*

*fach sagen, dass auch die großen heutigen Unternehmen, vor Jahren, kleine waren. In unserer sozio-unternehmerische Stärkung, das konsolidierte Trend das von der Entwicklung von Handwerk Dimensionen zu einer stärker strukturierten Betrieben :seltsam beginnt eine Branche als solche. Das Consorzio ZAI, mehr als sechzig Jahren entwickelte sich die Aufmerksamkeit auf das Wirtschaftswachstum des Gebiets, in einer absoluten visionären Weise, die ihm erlaubte die Verona Unternehmen neben einer zukünftigen Projektion zu setzen. Heute wird das Handwerk bereit*



come garanzia di tutela del mondo economico locale. Se possibile, proprio il Consorzio ZAI potrebbe rilanciare questi concetti, rafforzando le trame sulle quali è stata intessuta la mission originaria, ossia la ricerca e la creazione di spazi e insediamenti sul territorio provinciale nei quali localizzare le attività produttive”.

**Un obiettivo da affidare ad attente valutazioni.**

“Un compito che potrebbe essere affidato proprio al Consorzio ZAI, soggetto altamente qualificato per esperienza e rilevanza riconosciute non solo in Italia, ma a livello europeo. Un Ente al quale dovrebbe essere affidato un ruolo di coordinamento nell’individuazione degli insediamenti dedicati alla localizzazione delle imprese e alla logistica sull’intero territorio provinciale. A fronte di una non saturazione degli spazi esistenti a disposizione, ritengo appropriata l’ipotesi che a ZAI spetti il compito di studiare progetti di fattibilità, effettiva utilità e convenienza, concernenti piani di realizzazione di altre strutture a carattere interportuale o affine sul territorio provinciale. Parcellizzare, quando è ancora possibile ottimizzare risorse e idee di sviluppo, potrebbe non essere la soluzione ideale; arrivare ad una svolta definitiva nell’avvio dei lavori per aree già individuate e adeguate per vocazione, a mio parere, potrebbe rappresentare la migliore conferma di questo concetto”.

**Il riferimento è ad un tema di attualità, qual è quello dell’area della Marangona?**

“É noto che le rappresentanze dell’Artigianato veronese, da anni, sono impegnate nella promozione di necessità ed esigenze legate all’individuazione di aree che possano ospitare aziende di piccole e medie dimensioni. La Marangona è una di queste. Il Consorzio ZAI ne è pienamente consapevole, perché è proprio in quell’area che potrebbero trovare spazio anche imprese artigiane. Uno dei punti di forza del Consorzio è sempre stato quello di fornire risposte concrete in tempi rapidi alle richie-

*those who believed in their potential, does not diminish. The specific weight of craftsmen must be confirmed, especially within institutional, regional and provincial organisms, where our presence is fundamental in safeguarding the local economy world. If possible, the Consorzio ZAI itself could launch these concepts, thus strengthening the fabric on which its original mission was woven, i.e. to identify and create spaces and settlements in the provincial area where productive businesses could be set up.”*

**An aim that needs very careful assessment.**

*“A task that could be assigned to the Consorzio ZAI, which is a highly qualified organisation in terms of its experience and the importance it has been awarded, not only in Italy but also on a European level.*

*und aufmerksam sollen, alle Signale zu ergreifen, um eine Abwertung der Rolle mit Engagement und starker Arbeit erobert, dank denen, die in ihrem Potenzial glaubten. Das spezifische Gewicht des Fahrzeuges muss bestätigt werden, vor allem im institutionellen Organisationen, Regionen und Provinzen, wo unsere Anwesenheit notwendig ist, als eine Garantie für den Schutz der lokalen Wirtschaft. Wenn möglich, könnte ZAI diese Konzepte setzen, mit einer Stärkung der Basis, auf der die ursprünglichen Mission gebildet ist, nämlich die Forschung und die Schaffung von Räumen und Siedlungen in der Provinz, in der Produktion zu finden, wo die Produktion lokalisiert ist.*

**Ein Ziel das wir zu einer sorgfältigen Bewertung gegeben sollen.**



*An Association which should be given a coordination role in identifying particular areas for setting up businesses and logistics throughout provincial territory. In order not to saturate the existing available spaces, I believe that it is right to give ZAI the job to come up with projects on the feasibility and effective use and convenience of areas in which to create other structures*

*Diese Aufgabe könnte von ZAI übertragen werden, hoch qualifizierter und erfahrener Gestalt, nicht nur in Italien sondern in ganz Europa. Jede Einrichtung sollte eine koordinierende Rolle bei der Ermittlung der Lage der Siedlungen gewidmet Wirtschaft und Logistik in der gesamten Provinz gegeben werden. Angesichts keine Sättigung*



ste degli imprenditori, ma, in alcuni casi, quando la questione si sposta sul piano politico, il passo diventa forzatamente lento. Della Marangona si parla ormai da trent'anni, eppure siamo ancora fermi alle intenzioni e a documenti riempiti di formule burocratiche”.

#### **Quali sono le proposte dell'Artigianato?**

“L'area della cosiddetta ‘Marangona’, con una estensione di 140 ettari, è adiacente all'Interporto Quadrante Europa, è situata a ridosso dell'insediamento produttivo della ZAI Storica e compresa tra le linee ferroviarie per Mantova e per Bologna e all'incrocio di due arterie autostradali di assoluta rilevanza nazionale dal punto di vista strategico. La proposta, che in realtà è un progetto di massima già posto all'attenzione delle Istituzioni, è quella di creare insediamenti dedicati ad imprese di piccole dimensio-

*of a distribution hub kind or similar in the province. Apportioning, when it is still possible to optimize resources and development ideas, might not be the ideal solution. Coming to a definitive turning point and starting work on those suitable and already selected areas would, in my opinion, be the best confirmation of this concept.”*

***We are referring to a topic of current affairs, what does the Marangona area have to do with this?***

*“It is well known that, for years, the Veronese Craft Trade Association has been committed to promoting the need and requirements of finding areas for small and medium-sized companies to set up shop. Marangona is one of these. The Consorzio ZAI is totally aware of this because it is exactly in this area that craft trades could find their space. One of the Consorzio's strong points has always been to provide concrete and quick answers to businessmen's requests, but, in some cases, when*

*der vorhandenen Räume zur Verfügung, meine ich gegebenenfalls die Hypothese, dass ZAI verantwortlich für Machbarkeitsstudie für das Projekt, Nützlichkeit und Bequemlichkeit ist, über die Pläne für den Bau von anderen Hotels oder ähnlichen Charakter Interport der Provinz. Eine Fragmentierung, während es noch möglich ist, Ressourcen und Ideen für die Entwicklung zu optimieren, ist vielleicht nicht die ideale Lösung, einen Wendepunkt in der Arbeit an Gebieten erreichen, die bereits die Berufung identifiziert und entspricht, meiner Meinung nach, könnte der beste Beweis für dieses Konzept sein. „*

***Die Bezugsgröße ist ein aktuelles Thema, und was ist fue den Bereich der Marangona?***

*„Es ist bekannt, dass die Darstellungen des Verona Handwerks, seit Jahren für die Förderung der Bedürfnisse und Anforderungen an die Identifizierung von Gebieten, die Platz für kleine bis mittle-*



ni, inserite in un contesto più ampio, composto, certamente, da realtà industriali maggiormente dimensionate e da un'adeguata rete di servizi. Si tratterebbe di creare una vera e propria 'cittadella dell'Artigianato', nella quale localizzare attività impegnate in produzioni di qualità, ad alto contenuto tecnologico, innovative o semplicemente con caratteristiche di eccellenza. Uno spazio costruito con connotati 'urbani', ossia fornito di tutti quei servizi che ne qualificerebbero in maniera particolare la realizzazione. Mi riferisco a sportelli per gli Istituti di Credito, uffici postali, mense, strutture per l'infanzia, attività varie di supporto a disposizione della popolazione di imprenditori e lavoratori che in quell'area si concentrerebbero".

**Un progetto che avrebbe una positiva ricaduta anche sul piano occupazionale.**

"Indubbiamente. Senza dimenticare la possibilità di offrire un'alternativa valida e a costi ridotti a quelle impre-

*the question shifts onto a political plane, progress is obliged to become slower. We have been speaking about Marangona for thirty years now and yet we are still blocked by good intentions and documents full of bureaucratic formulas."*

**What are the Craft Trade's proposals?**

*"The so-called 'Marangona' area, with its 140 hectares, is next to the Interporto Quadrante Europa and close to the original ZAI productive zone. It lies between the Mantua and Bologna railway lines and is at the crossroads of two motorways that are of extreme national importance from a strategic point of view. The proposal, which in reality is a preliminary plan that has already been presented to the Institutions, is to create premises for small businesses, inserted into a wider context that will certainly include larger industrial organisations and an adequate network of services. It actually means creating a real 'Craft Trade stronghold' to house activities that deal in quality production with a high technological content and that are innovative or simply have first class characteristics. An area built*

*re Größe Betriebe, tätig sind. Die Marangona ist einer von ihnen. Die ZAI ist sich durchaus bewusst, denn könnten gerade in diesem Bereich, dass selbst kleine Unternehmen untergebracht werden. Eine der Stärken des Consorzio war es immer, konkrete Antworten liefern schnell auf die Anforderungen der Arbeitgeber, aber in einigen Fällen, wenn die Frage bewegt sich auf der politischen Ebene wird die Tonhöhe zwangsweise langsam. Man spricht schon seit dreißig Jahren über die Marangona, aber wir sind noch still mit den Absichten und Dokumenten mit bürokratischen Formeln gefüllt.*

**Welche sind die Vorschläge des Handwerks?**

*„Der Bereich des sogenannten“ Marangona „ mit einer Fläche von 140 Hektar, grenzt Interporto Quadrante Europa der Nähe der Siedlung der ZAI Historische Produktion und zwischen den Gleisen nach Mantua und Bologna ist und an dem Schnittpunkt zweier Autobahnen von großer nationaler und politiker Bedeutung*

*Der Vorschlag, der eigentlich einen großen Entwurf von den Organen aufmerksam betrachtet, ist der, kleine und große Gesellschaften in einem größeren Kontext, Verbundmaterial, natürlich von Industrieunternehmen zu schaffen. Dies würde zu einer echten „Zitadelle“, die Aktivitäten in der Produktion von Qualitäts-, High-Tech, innovative oder einfach Merkmale der Exzellenz engagiert zu suchen. Ein konstruierter Raum mit Konnotationen „urban“, das alle Dienste, die in einer bestimmten Implementierung qualifizieren bietet. Ich beziehe mich auf für Banken, Postämter, Kantinen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Aktivitäten zu stoppen, Unterstützung zur Verfügung, um die Bevölkerung von Unternehmern und Arbeitnehmern in diesem Bereich konzentrieren würden.“*

**Ein Projekt, das auch einen positiven Effekt auf die Beschäftigung haben würde.**

*„Zweifellos. Ganz ohne zu schweigen von der Möglichkeit eine echte Alternative und Low-Cost-Handwerk an diejenigen Unternehmen anzubieten, die gezwungen sind gegen ihren Willen in*





se artigianali che si trovano costrette, loro malgrado, a rimanere in un centro cittadino che ormai va loro stretto, per tipologia di attività, per questioni economiche o per il profondo cambiamento subito negli anni dal tessuto urbano. Ma c'è di più: la proposta si allarga alla creazione di una scuola dell'artigianato da affiancare alle imprese, nella quale formare nuove professionalità, specializzare le esistenti e innalzare il livello di competenza dei giovani proiettati verso il mondo del lavoro artigianale. Sarebbe davvero un'occasione unica, che sommata agli altri vantaggi che si verrebbero a concretizzare, dovrebbe convincere a superare, con decisione, l'empasse nel quale sta languendo il futuro di quest'area".

**Le risposte a situazioni di crisi dovrebbero essere investimenti e progetti di sviluppo.**

"Sono aspetti fondamentali. La provincia di Verona sta testimoniando, con i propri risultati economici, timidi accenni di ripresa per quanto ri-

*with 'urban' connotations, i.e. supplied with all the services that would make its creation particularly specific. I'm referring to bank branches, post offices, canteens, childcare centres, various activities to support the needs of the businessmen and workers who would be plentiful in that area."*

***A project that would also have a positive effect on employment.***

*"Definitely. Without forgetting the possibility of offering a valid alternative and reductions in costs to those craftsmen who are unfortunately forced to remain in a town centre that, due to their type of work, financial questions or a considerable change in the urban network over the years, has become too cramped for them. But that's not all: the proposal even extends to building a craft trade school where new professional figures could receive training, existing professionals could specialise and young people's level of skills could be projected towards the craft trade world. It would truly be a unique occasion, which, together with all the other advantages concerned, should help unblock, once*

*einer Innenstadt, die jetzt eng bleiben, nach Art der Tätigkeit, aus finanziellen Gründen oder für tiefgreifende Veränderungen. Aber es gibt noch mehr: Der Vorschlag erstreckt sich auf die Schaffung einer Schule neben den Handwerksbetrieben, die neue berufliche Form arbeiten, spezialisieren sich die bestehenden und die Erhöhung der Kompetenz von Jugendlichen mit Blick auf die Welt des Handwerks. Es wäre wirklich eine einmalige Gelegenheit, die zusammen mit den anderen Vorteilen, die zu der Erkenntnis gelangt wäre, und davon überzeugen sollte zu überwinden, durch eine Entscheidung die Sackgasse, die in Zukunft von diesem Bereich schmachttend ist. "*

***Die Reaktionen auf Krisensituationen sollten Investitions- und Entwicklungsprojekte werden.***

*„Diese Fragen sind von grundlegender Bedeutung. Die Provinz Verona ist Zeuge, mit ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, zaghafte Anzeichen einer Erholung in Bezug auf das Handwerk. Die Leistung der zweiten Hälfte*

guarda l'Artigianato. Le performance della seconda parte del 2010, infatti, sono indirizzate ad un andamento positivo per quanto riguarda gli ordini, sia rispetto al semestre precedente, sia in riferimento alla seconda parte del 2009, mentre, nella produzione legata alla domanda e nel fatturato, il trend registrato riflette una situazione meno negativa, ma non si può ancora parlare di ripresa. I segnali ci sono, o meglio, ci sarebbero, se venissero accompagnati da iniziative politiche di sostegno, da trampolini di rilancio. Per il prossimo futuro ci potremmo attendere delle tendenze di crescita, sia nella produzione/domanda, che nel fatturato, gli ordini non dovrebbero registrare particolari incrementi, mentre negativo dovrebbe ancora mantenersi il trend occupazionale. Di fronte a tali scenari, non possiamo che dichiararci primi sostenitori di tutti quegli interventi che sarebbero in grado di aiutare il mondo del lavoro e dell'imprenditoria di piccole dimensioni, per la quale, da sempre, i lavoratori sono una vera risorsa e un patrimonio aziendale, con i quali, spesso, condividere l'attività, le soddisfazioni e le preoccupazioni".

*and for all, the difficult situation in which the future of this area is languishing."*

***The answers to a crisis situation should lie in investment and development projects.***

*"They are fundamental aspects. The province of Verona is witnessing, with its own economic results, shy hints of a recovery in regard to Craft Trade. Performance in the second half of 2010, in fact, was taking a positive trend in terms of orders, both in the previous six months and the second half of 2009, while the trend recorded for production linked to demand and turnover reflected a less negative situation. But it is still too early to speak of recovery. The signs are there, or rather, they would be there, if they were accompanied by supportive political initiatives and launch pads. In the near future we could expect growth trends both in production/demand and turnover. Orders might not register particular increases while employment will still be negative. With such prospects ahead, we can only declare that we will be the first to support all those interventions that might help the world of work and small businesses where workers have always been a real resource and patrimony and with whom activities, achievements and worries have often been shared."*

*des Jahres 2010, in der Tat, einen positiven Trend in Bezug auf Aufträge behandelt, und verglichen mit dem vorangegangenen Semester, und in Bezug auf die zweite Hälfte des Jahres 2009, während in der Produktion an die Nachfrage und Vertrieb, die Entwicklung im Zusammenhang aufgezeichnet spiegelt eine weniger negativ, aber Sie können dennoch über die Genesung zu sprechen. Die Zeichen sind da, oder vielmehr, da sein würde, wenn sie durch politische Unterstützung begleitet wurden, als Sprungbrett für neu zu beleben. Für die nahe Zukunft könnten wir erwarten, dass der Wachstumstrend, sowohl in der Produktion und Nachfrage, die in den Umsatz Aufträge nicht aufnehmen sollten spezifische Schritten sollten, während immer noch erwartet, dass der negative Trend bei der Beschäftigung zu halten ist. Angesichts dieser Szenarien, können wir nicht erklären, dass alle frühen Unterstützern dieser Interventionen, die in der Lage sein die Welt der Arbeit und Unternehmertum von kleinen Dimensionen, für die, wie immer, die Arbeiter eine Ressource und ein Erbe sind, zu helfen wäre, mit denen oft die Arbeit die Befriedigung und Anliegen teilen."*





L'Interporto di Rovigo è stato completato nelle strutture di base e di servizio ed è perfettamente operativo. “I lavori di infrastrutturazione nell’area interportuale, la banchina, i piazzali, i magazzini della logistica, i servizi, sono terminati – conferma Giacomo Turazza, rappresentante del Consorzio ZAI di Verona in

## Interporto di Rovigo: dopo la semina, arrivano i frutti

Turazza: “La struttura oggi ha raggiunto la piena operatività”

### Rovigo Interporto: after sowing comes the fruit

Turazza: “The structure is now fully operative”

*The basic and service buildings at Rovigo Interporto are finished and perfectly operative. “The infrastructure work in the goods distribution centre, the loading dock, the squares, the logistics warehouses and service area, are all finished,” says Giacomo Turazza, the Consorzio ZAI of Verona’s representative on the Rovigo Interporto Board of Directors, “thus making*

### Rovigo Interport: Nach der Saat kommen die Früchte

Turazza: „Die Struktur hat die volle Aktivität erreicht”

*Der Interport von Rovigo wurde in den Grundausstattungen fertig gestellt und es ist perfekt funktionsfähig. Die Infrastruktur Arbeiten im Gebiet des Interporto, die Werft, die Lager, die Logistik Dienstleistungen, sind abgeschlossen – bestätigt Giacomo Turazza ein Vertreter der ZAI Verona im Vorstandsrat von Rovigo Interporto –, Vollbetrieb zu einem multimodalen*



seno al Consiglio di Amministrazione dell'Interporto di Rovigo –, dando piena operatività ad un centro plurimodale in piena fase di sviluppo. Non lo definirei piccolo, bensì lo qualificarei come un Interporto molto specializzato, impegnato in un rapido consolidamento sul mercato della logistica e del trasporto”.

Giacomo Turazza, Vicepresidente del Consorzio ZAI, da nove anni è nel CdA dell'Interporto rovigino per rappresentare il coinvolgimento societario dell'Ente veronese, attestato al 7% delle quote di quella che lo stesso Turazza definisce “realità portuale innovativa, unica in Italia, perché capace di integrare e accogliere tre tipologie vettoriali: stradale, ferroviario e fluvio-marittimo”.

#### **Com'è strategicamente posizionato dal punto di vista geografico?**

“L'Interporto di Rovigo – spiega Turazza – si trova nel fulcro di un quadrante che può essere definito la cerniera di collegamento tra il sistema produttivo del Nord Est ed il Centro Sud, a pochi chilometri dalle direttrici primarie di traffico. La struttura è posizionata lungo l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, aprendo i collegamenti verso l'Adriatico dalle province di Mantova, Cremona e Verona. Inoltre, sfruttando il canale ferroviario gli viene garantito il collegamento con tutto il Nord Europa”.

#### **Quali sono i servizi che mette a disposizione degli operatori?**

“Sia a livello nazionale che internazionale, offre servizi di logistica integrata di elevata qualità, tra i quali: lo scarico da chiatta; il trasbordo diretto della merce su camion o vagoni ferroviari; la gestione depositi e movimentazione delle merci e preparazione ordini; lo scarico e carico convogli ferroviari. Oltre alla plurimodalità dei vettori treno, camion, nave, vanno citate l'economicità nei costi dei servizi, che lo rendono estremamente competitivo, e la disponibilità di ampie aree sulle quali gli operatori possono insediare le loro strutture produttive. L'Interporto di Rovigo ospita 8.000 metri quadrati di piaz-



*this completely overhauled multi-modal centre fully operative. I wouldn't say it is small, I would rather describe it as a very specialized Interporto that is committed to rapidly consolidating itself on the logistics and haulage market.”*

*Giacomo Turazza, Vice President of Consorzio ZAI, has been on the Rovigo Interporto's Board of Directors for nine years representing the participation of the Veronese Association, which holds 7% of the shares of what Turazza himself defines as “an innovative port organisation, one of its kind in Italy, because it is able to integrate and receive three types of vehicle: road, rail and river-sea.”*

#### **How is it strategically placed from a geographical point of view?**

*“The Rovigo Interporto,” Turazza explains, “lies at the fulcrum of a quadrant that might be defined as the joining hinge between the productive system of the North East and the Mid South, just a few kilometres from the main traffic routes. The structure has been built along the Fissero-Tartaro-Canalbianco-Eastern Po waterway, thus opening connections to the Adriatic from the provinces of Mantua, Cremona and Verona. Furthermore, by taking advantage of the railway line, connections to the whole of North Europe are guaranteed.”*

#### **Which services are available to the operators?**

*“On both a national and international*

*Zentrum in den Prozess der Entwicklung zugehend. Ich wäre es nicht klein nennen, aber ich wäre es zu einem sehr speziellen Verkehr machen, in einer schnellen Konsolidierung des Marktes für Transport und Logistik engagiert.*

*Giacomo Turazza, Vizepräsident des Consorzio ZAI, seit neun Jahren ist im Vorstand des Interport von Rovigo um das italienische Engagement des Unternehmens in Verona zu vertreten, mit 7% der Anteile der selben die Turazza als „Hafen innovative Realität, einzigartig in Italien, definiert, weil sie in der Lage ist zu integrieren und zu akzeptieren drei Vektorkomponenten Typen: Straße, Schiene und Fluss-Meer“ zu integrieren und zu akzeptieren.“*

#### **Wie ist es strategisch in geografischer Hinsicht positioniert?**

*„Der Interporto von Rovigo – erklärt Turazza – liegt im Herzen eines Zifferblatt, das definiert als Verbindung Scharnier definiert werden, zwischen dem Produktionssystem im Nordosten und dem Süd Zentrum definiert werden kann, nicht weit von der primären Richtungen des Verkehrs. Die Liegenschaft befindet sich entlang des Wasserweges Fissero Tartaro Canalbianco-Po di Levante, und sie öffnet von Links in die Adria aus den Provinzen Mantua, Cremona und Verona. Darüber hinaus ist die Nutzung des Kanals Bahnverbindung mit ganz Nordeuropa garantiert.“*

zale per autoveicoli, 65.000 metri quadrati di terminal intermodale, 42.000 metri quadrati di magazzini, 5.500 metri quadrati di uffici e 4.900 metri quadrati di strutture ferroviarie. Un'infrastrutturazione che fornisce indiscussi e indiscutibili vantaggi alle aziende che vi si insediano, ai vettori che vi transitano e agli operatori che lo utilizzano, con evidenti benefici per loro e per l'intero sistema economico".

#### **Quali sono i traguardi operativi fino ad ora raggiunti?**

"I magazzini dell'Interporto di Rovigo, per le loro caratteristiche di avanguardia a livello europeo, si sono specializzati nello stoccaggio e movimentazione di merci sfuse bianche commestibili, ossia grano, mais e soia, delle quali accoglie annualmente 100 chiatte, per un totale di 130.000 tonnellate. La media settimanale di ricezione di treni-merci da Paesi come Ungheria e Romania si attesta a 4 convogli, il che significa, globalmente, 120.000 tonnellate di sfusi bianchi all'anno, per un totale, dunque, di 250.000 tonnellate. Per entrare nel dettaglio della fase logistica finale, si può dire che quotidianamente l'Interporto rodigino accoglie oltre 60 automezzi pesanti che caricano gli sfusi e li veicolano verso i principali mangimifici di Verona e Castelmassa, ossia Veronesi e Cargil. Come detto, questi valori confermano la rilevanza dell'infrastruttura, primo porto asciutto a livello nazionale per la logistica che coinvolge gli sfusi alimentari bianchi. L'integrazione con i nodi interportuali di Padova e del Quadrante Europa di Verona consente all'Interporto di Rovigo di inserirsi a pieno titolo in quella che si può definire una vera e propria piattaforma logistica Veneta. Un concetto che sono convinto abbia giocato un ruolo determinante, solo per fare un esempio concreto, in un recente risultato decisamente qualificante. Nel mese di marzo 2011, un importante carico della Bellelli Engineering è partita dall'Interporto di Rovigo, via Canalbianco, per raggiungere l'Oman, in Medio Oriente.

*level, the centre offers high quality integrated logistics services, which include unloading from barges, the direct transfer of goods onto lorries or railway wagons, warehouse management, goods movement and order preparation as well as the unloading and loading of goods trains. Besides the multi-modality of train, lorry and ship carriers, the inexpensiveness of service costs, which makes the centre extremely competitive, and the availability of large spaces where the operators can set up their productive structures, should also be mentioned. Rovigo Interporto has 8,000 square metres of vehicle parking space, a 65,000 square metre intermodal terminal, 42,000 square metres of warehousing, 5,500 square metres of offices and 4,900 square metres of railway structures. It is an infrastructure that provides undisputed and undisputable advantages for the companies that establish themselves within, for the carriers that go through it and the operators who use it, with obvious benefits for all of them as well as the entire economic system."*

#### **Which operative targets have been achieved so far?**

*"The warehouses at Rovigo Interporto, due to their avant-garde European level features, are specialised in storing and moving loose, edible white goods, i.e. wheat, corn and soya, and annually receive 100 barges to a total of 130,000 tons. On average, 4 goods trains arrive weekly from countries such as Hungary and Rumania, which means, globally, 120,000 tons of loose white goods a year bringing the total to 250,000 tons. To go into details of the final logistics phase, the Rovigo Interporto receives more than 60 heavy goods vehicles a day that are loaded up with the loose goods and then sent off towards the most important feedstuff companies in Verona and Castelmassa (Veronesi and Cargil). As I said, these figures confirm the infrastructure's importance as a primary inland port in national terms for logistics that include loose white foodstuffs. Integration with the goods distribution hubs of Padua and the Quadrante Europa in Verona gives Rovigo Interporto full rights to be included in what could be defined as a true Veneto Region logistics platform. A concept that I am convinced played a major role, just by way of a concrete example,*



#### **Welche sind die Dienste die es den Marktteilnehmern zur Verfügung stellt?**

*„Sowohl national wie international, bietet integrierte Logistikdienstleistungen von hoher Qualität, unter anderem: die Entlassung aus dem Kahn, direkte Umladen von Gütern für LKW oder Triebwagen; - Einlagen -Verwaltung und Güterumschlag und Vorbereitung der Aufträgen, die Entlastung und Güterzüge. Zusätzlich zu multi-modale Träger Bahn, LKW, Schiff, können wir erwähnen die Wirtschaft bei den Kosten der Dienstleistungen, die es sehr wettbewerbsfähig macht und die Verfügbarkeit von großen Flächen, wo die Unternehmen ihre Produktionsstätten aufbauen können. Der Interport von Rovigo ist die Heimat auf 8.000 Quadratmetern Parkfläche für Fahrzeuge, 65.000 Quadratmeter intermodale Terminals, 42.000 Quadratmeter Lager-, 5.500 Quadratmeter Büro- und 4.900 Quadratmetern von Bahnanlagen. Eine Infrastruktur, stellt unbestrittene und unbestreitbare Vorteile für die Unternehmen, die hier eingerichtet wurden, und den Trägern hier überfahren, mit offensichtlichen Vorteilen für sie und für das gesamte wirtschaftliche System. „*

#### **Welche sind die operativen Ziele bisher erreicht?**

*„Die Lager im Interporto von Rovigo, für ihre innovativen Kennzeichen auf europäischer Ebene, haben sich in den Speicher spezialisiert, und Bewegung von essbaren weissen w.z.B Weizen, Mais und Sojabohnen*

La Bellelli, che si è insediata logisticamente all'interno della nostra area interportuale, ha realizzato nei suoi capannoni un impianto di trattamento del gas, una commessa da 5 milioni di dollari, per poi caricarlo, per un peso di 20 tonnellate, su una chiatte che è salpata verso Marghera. I container sono arrivati al porto e direttamente imbarcati per la destinazione finale. Un viaggio diretto, che ha fatto risparmiare circa un mese in termini di burocrazia, autorizzazioni e trasporto vero e proprio via terra, tramite mezzi pesanti”.

#### Da quali fondamenta si è partiti per arrivare a questo livello?

“L'idea di base, risalente a circa 20 anni fa, fu quella di inserirsi nella modalità fluvio-marittima per il trasporto delle merci, sfruttando i suoi vantaggi di economicità, competitività e riduzione dell'impatto ambientale. Non si è trattato di un percorso agevole, né semplice, tanto che la vera e propria fase di crescita possiamo dire sia iniziata negli ultimi 7 anni, per arrivare ad obiettivi di operatività concreta e funzionale, accompagnati da risultati economici positivi, solo nell'ultimo triennio. È stato un duro lavoro di preparazione, ricerca di contributi, studio progettuale e promozione strategica, che all'inizio ha determinato passivi di bilancio importanti, anche se fisiologici. Da tre anni a questa parte la gestione aziendale ha iniziato a racco-



*in a recent and decidedly relevant result. In March 2011, an important load from Bellelli Engineering left Rovigo Interporto via Canalbianco, heading for Oman in the Middle East. Bellelli, which has set up its logistics premises in our interport area, had built a 5-million dollar gas processing system weighing 20 tons in its warehouses which was then loaded onto a barge that set sail for Marghera. The containers arrived at the port and were loaded directly aboard ship for the final destination. A direct journey that led to a saving of one month in terms of bureaucracy, authorizations and overland heavy duty vehicle transportation.”*

#### Where did it all start to arrive at this level?

*“The basic idea, going back about 20 years, was to become part of the river-sea goods transportation modality by taking advantage of its inexpensiveness, competi-*

*nen, von denen 100 Lastkähne jährlich für insgesamt 130.000 Tonnen hält. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit Erhalt der Ware Züge aus Ländern wie Ungarn und Rumänien belief sich auf vier Konvois, es bedeutet insgesamt 120.000 Tonnen von weißen Schüttgut pro Jahr für insgesamt also auf 250.000 Tonnen. Um die letzte Einzelheit der Logistik Phase, können wir sagen, dass täglich der Interporto von Rovigo mehr als 60 Lastwagen erhält, die die Rohstoffe, zu den wichtigsten Futtermühlen von Castelmassa und Verona beteiligen, Veronesi und Cargil. Wie bereits erwähnt, bestätigen diese Werte die Relevanz der Infrastruktur, die erste trockene Port auf nationaler Ebene für die Logistik, die die Rohstoffe beinhaltet. Die Integration mit Interporto von Padua und Quadrante Europa von Verona, erlaubt dem Interporto von Rovigo in vollem Umfang, in einer echten Logistik Plattform in Veneto sich zu fügen. Ein Konzept, ich glaube, das eine entscheidende Rolle spielte, nur zu einem konkreten Beispiel, in einem kurzem qualifiziertem Ergebniss. Im März 2011 ist eine erhebliche Belastung der Bellelli Engineering startete von dem Interporto von Rovigo, über Canalbianco nach Oman, um das Nahen Osten zu erreichen. Die Bellelli, die sich in dem Gebiet von unserem Interport logistisch ansiedelte, hat in ihren Lagern einen Gasaufbereitungsanlage, einer Bestellmenge von 5 Millionen Dollar, realisiert, um ihn dann, mit einem Gewicht von 20 Tonnen, auf einem Lastkahn zu gelegen der in Richtung Marghera abgefahren ist. Die Container sind im Hafен angekommen und direkt zu*





gliere i frutti dell'impegno, segnando una significativa inversione di rotta, alla quale ha contribuito in maniera determinante la possibilità di utilizzare tutte le piattaforme logistiche e i magazzini, compreso quello realizzato direttamente dal Consorzio ZAI di Verona. Nel 2009, dunque, il passivo di bilancio si è praticamente dimezzato e nel 2010 siamo giunti ad un saldo positivo, seppur minimo, di quasi 112mila euro, con prospettive di ulteriore crescita per il 2011".

#### **Qual è l'apporto fornito dal Consorzio ZAI?**

"Al di là dell'ingresso diretto nel capitale sociale, il Consorzio ZAI di Verona ha privilegiato azioni di sviluppo della logistica, acquistando un terreno nell'area dell'Interporto di Rovigo, sul quale costruire un capannone logistico attrezzato di circa 8000 metri quadrati, da mettere a disposizione del locale bacino d'utenza. Non possiamo dimenticare, poi, l'esperienza gestionale che il Consorzio è in grado di fornire in qualità di socio".

#### **Sono allo studio progetti di sviluppo infrastrutturale a breve termine?**

"L'interporto è stato realizzato con contributi regionali ed europei per il 65% a fondo perduto e per il rimanente attraverso il credito bancario. Conclusi i lavori, avviata l'operatività della piattaforma, si è giunti al

*tiveness and low environmental impact. It hasn't been a smooth or easy ride. In fact, we can say that the growth phase, and actually managing to achieve concrete and functional objectives, only really began in these last 7 years and we have only seen positive economic results in the last three. It has been hard work to prepare everything, look for contributions, carry out planning studies and strategic promotion, and at the beginning, we were significantly in debt physiologically. In the last three years the company management has started to reap the benefits of its hard work and there has been a notable turn for the better. The possibility of using all the logistics platforms and warehouses, including those directly built by the Consorzio ZAI of Verona, has contributed enormously. Therefore, in 2009, the negative balance was practically halved and in 2010 we managed to reach a positive outcome, even if minimal, of almost Euro 112 thousand, with prospects for further growth in 2011."*

#### **What is the Consorzio ZAI's contribution?**

*"Besides the direct input into the company capital, the Consorzio ZAI of Verona has privileged development actions for logistics by purchasing land in the Rovigo Interporto area on which a logistics warehouse of about 8,000 square metres is to be built and made available to local users. We should also remember the managerial experience that the Consorzio is able to provide in its role as partner."*

*ihrem Bestimmungsort geliefert. Eine direkte Reise, durch die, man ungefähr einen Monat in Bezug auf die Bürokratie, Genehmigungen und realen Verkehr zu Land gerettet hat, mit dem LKW gaspart hat.*

#### **Von welchen Stiftungen hat man gestartet um dieses Niveau zu erreichen?**

*"Die Grundidee geht zurück vor rund 20 Jahren, und sie war die, in Fluss-See-Transport von Waren durch die Nutzung seiner Vorteile der Wirtschaft sich einzufügen, indem sie ihre Wirtschaft Vorteile, Wettbewerbsfähigkeit und Reduzierung aubeutet.*

*Es war kein leichter Weg, noch einfach, so dass die eigentliche Wachstumsphase, können wir sagen, ist in den letzten 7 Jahren begonnen, um konkrete operative und funktionelle Ziele, durch positive wirtschaftliche Ergebnisse zu, nur in den letzten drei Jahre zu erreichen. Es ist eine harte Vorbereitung Arbeit, Forschungsgelder, Werbung und strategische Planung Studie, die zunächst zu erheblichen Kosten auch wenn physiologischen geführt haben. Seit drei Jahren hat das Management begonnen, die Belohnungen für das Engagement zu ernten, und hat einen bedeutenden Umschwung markiert, ;eine wichtige Rolle, spielte die Verwendung aller logistischen Plattformen und Hallen, darunter diejenigen, die direkt von dem Consorzio ZAI Verona realisiert sind. Im Jahr 2009 hat daher der Bilanz Defizit praktisch halbiert und im Jahr 2010 erreichten wir eine positive Bilanz, aber minimal, um fast € 112mila, mit Aussichten auf weiteres Wachstum für 2011."*

#### **Was ist der Beitrag den das Consorzio ZAI gebracht hat?**

*"Neben der direkten Eingabe in der Hauptstadt hat ZAI Verona Handlungen zur Logistik Entwicklung begünstigt, und hat einen Erwerb von Grundstücken in Interporto von Rovigo gekauft, auf dem ein Lagerraum mit ca. 8000 Quadratmetern die zur Verfügung sind der lokalen Einzugsbereich sind. Wir dürfen nicht vergessen, die Management-Erfahrung, die das Konsortium in der Lage ist, als Partner anzubieten."*

#### **Werden die kurzfristige Entwicklung der Infrastruktur Projekte, studiert?**

*"Der Interport wurde mit den regionalen und europäischen Subventionen für 65% Zuschuss und der Rest durch Bankkredite*



completamento della struttura e al suo avvio definitivo. Ora, siamo in attesa degli indiscutibili vantaggi che verranno creati dalla realizzazione della 'banchina a mare' ed è in previsione la costruzione di una piattaforma logistica di circa 40.000 metri quadrati, per una spesa di 20 milioni di euro, dei quali solo 7 spetteranno all'Interporto di Rovigo e gli altri 13 alla Regione Veneto, che verrà data in gestione ad operatori intenzionati ad insediarsi in un'area adiacente a quella interportuale e dalle grandi potenzialità. Un progetto di espansione che porterà in dote notevoli benefici socio-economici, un'operazione importante sul piano occupazionale in favore del territorio polesano, considerato che si ipotizza potrà dare lavoro ad un'ottantina di addetti".

**Si parla anche di un adeguamento dei canali di collegamento per arrivare ad un aumento della portata delle imbarcazioni trasportanti container.**

"Infatti. È stato ipotizzato, ad esempio, un adeguamento del Canal Bianco alla classe 5<sup>a</sup>, che prevede la possibilità di transito di navi fluvio-marittime che fanno cabotaggio in mare. Una volta creato lo spazio verticale, le imbarcazioni potranno caricare container su tre piani, con le ovvie ricadute che ciò avrà sull'economicità dei viaggi. L'Interporto di Rovigo, con lungimiranza, si sta già attrezzando con piazzali adeguati".

***Are there any short-term infrastructure development projects in the pipeline?***

*"The Interporto was built with a 65% unsecured regional and European contribution and with bank credit for the rest. With the work all done and the platform up and running, the structure is now complete and definitively working. Now we are waiting for those undisputed advantages that will be created by the building of the 'sea loading bay' which foresees the construction of a 40,000 square metre logistics platform, to the cost of 20 million Euros, of which only 7 million are to come from Rovigo Interporto and the other 13 million from the Veneto Region. The platform will be managed by operators who intend to set up in the very potential area adjacent to the distribution centre. An expansion project which will bring about considerable socio-economical benefits and will be an important operation in terms of employment in the Po area considering that it is expected to provide about 80 jobs."*

***There is also talk of adjusting the canals so that they are big enough to take container transport.***

*"That's right. A plan to take Canal Bianco to class 5 has been suggested, which would then make it possible to accommodate river-sea ships that carry out coasting trade in the sea. Once the vertical space has been created, the ships would be able to load containers on three levels with an obvious effect on the cost of the journey. Rovigo Interporto, with a farsighted look to the future, is already equipping itself with adequate space."*

*gemacht. Der Abschluss der Arbeit beginnt auf der Plattform, hat es die Fertigstellung des Bauwerks und seiner endgültigen Start gewesen. Jetzt sind wir für die klaren Vorteile, die durch die Umsetzung des „Dock auf See“ erstellt werden, und ist ein Bau eines Logistik-Plattform von rund 40.000 Quadratmetern vorgesehen, zu einem Preis von € 20.000.000, von denen nur sieben zuständig von Interporto Rovigo sein wird, und die anderen 13 von der Region Veneto, die im Management von Betreibern gegeben wird, die in einem Gebiet neben dem Güterverkehrszentrum und mit großem Potenzial niederlassen wollen. Ein Erweiterungsprojekt, das ein erheblicher sozio-ökonomische Vorteile bringen wird, eine große Operation auf die Beschäftigung zu Gunsten des Pula Bereich, da davon ausgegangen wird, um in der Lage sein über achtzig Personen sich beschäftigen."*

***Man diskutiert auch über eine Anpassung der Verbindungskanäle, um eine Erholung von Container - Schiffen zu erreichen***

*In der Tat. Man ist vorgeschlagen worden, zum Beispiel eine Anpassung der Canal Bianco zu der 5. Klasse, die Durchfuhr von Fluss-See-Schiffe erlaubt, die im Küstenmeer sind. Sobald hat man einen vertikalen Raum realisiert, können die Schiffe Container auf drei Etagen laden, mit den offensichtlichen Auswirkungen dies auf die Wirtschaft der Fahrten haben wird. Der Interporto von Rovigo mit Weitsicht, ist bereits mit den entsprechenden Plätzen ausgestattet."*



# Il futuro della logistica è già presente

Con il nuovo anno la piattaforma tecnologica UIRNet uscirà dalla fase di sperimentazione Bonizzato: “Un progetto ambizioso, unico a livello europeo, che rivoluzionerà il settore”



Una piattaforma tecnologica dedicata alla logistica integrata e all'intermodalità, di interesse nazionale e unica nel continente europeo. Questo, in sintesi, è il progetto UIRNet, fondato su una convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la progettazione, realizzazione e l'esercizio di un sistema, aperto e modulare, per la messa in rete dei servizi per i settori del trasporto e della logistica.

“Il sistema – spiega l'Amministratore Delegato di UIRNet Spa, Raffaele Bonizzato – si basa sul diretto coinvolgimento di tutti i protagonisti del settore dell'autotrasporto, dei poli logistici integrati e delle associazioni, per arrivare ad un miglioramento dell'efficienza dei servizi interportuali e all'incremento degli standard di sicurezza nell'intero processo della filiera”.

**Un progetto ambizioso, ma talmente funzionale da aver già abbandonato la fase di studio.**

“Negli ultimi anni ci sono stati altri tentativi di avviare iniziative simili,

## The future of logistics is already here

In the new year, the UIRNet technological platform will no longer be in the experimental phase. Bonizzato: “An ambitious project, one of its kind in Europe, that will revolutionise the sector”

*A technological platform for integrated and intermodal logistics that is of national interest and unique to the European continent. In short, the UIRNet project, founded through a convention with the Ministry of Transport and Infrastructure for the design, creation and activation of an open and modular system for putting*

## Die Zukunft der Logistik ist bereits anwesend

Mit dem neuen Jahr UIRNet Technologieplattform wird die Testphase hinter sich lassen

Bonizzato: "Ein ehrgeiziges einzigartiges Projekt in Europa, das das Gebiet revolutionieren wird"

*Ein Technologie-Plattform für integrierte und Intermodalität Logistik „ von nationalem Interesse und einzige auf dem europäischen Kontinent. Dies ist in Kürze das Projekt Uirnet, auf einer Vereinbarung mit dem Ministerium für Infrastruktur und*

senza successo, perché costruite su iniziativa privata. Per produrre risultati in termini di ottimizzazione è assolutamente necessario un background istituzionale che ne motivi e avalli la realizzazione, perché il sistema, di per sé, deve essere collegato ai cardini del movimento merci italiano. Porti, Interporti, Associazioni di categoria, Agenzia delle Dogane, Amministrazione pubblica, aziende di trasporto, devono essere inserite in una logica di interesse generale. Negli Stati Uniti è già stata avviata un'esperienza simile di ITS, ossia Sistema di Trasporto Intelligente, che lo ha confermato come uno strumento indispensabile per dare attuazione ad obiettivi, tutt'altro che teorici, di modalità, trasporto e logistica sostenibili, dal punto di vista economico, sociale ed ambientale, garantendo, oltretutto una maggiore competitività del settore trasporti. Tanto per citare qualche dato qualificante, negli USA l'introduzione degli ITS ha portato ad una riduzione del 15-20% dei tempi di trasporto e del 15% dell'inquinamento atmosferico e ad un risultato eccezio-



nale sul piano della sicurezza stradale, con un taglio vicino al 45% dei sinistri nelle aree tradizionalmente individuate come ad alta incidentalità. Direi che si tratta di risultati di assoluta rilevanza, dai quali farsi ispirare”.

**Come si inserisce il Consorzio ZAI di Verona in tale progetto?**

*transport and logistics services on-line. “The system,” as UIRNet Spa’s Managing Director, Raffaele Bonizzato, explains, “is based on the direct involvement of all the players in the road haulage transport sector, the integrated logistic poles and associations, in order to improve freight village services and to increase safety standards throughout the entire goods transportation chain.”*

**An ambitious project but yet so functional that the study phase has already been waived.**

*“There have been other attempts to set up similar ideas in recent years but none have been successful because they were based on private initiatives. In order to get results in terms of optimization, it is absolutely necessary to have an institutional background that motivates and supports the creation since the system itself must be connected to the cornerstones of Italian goods movement. Ports, freight villages, sector associations, customs agencies, public administration, transport companies, must all be inserted into a logic of general interest for everyone. A similar ITS experiment, known as Intelligent Transport System, has already been activated in the United States where it has been confirmed as an indispensable tool towards realizing much more than just theoretical objectives in terms of modalities, transportation and logistics that are sustainable from an economical, social and environmental point of view and that guarantee, above all, greater competition in the transportation sector. Just to mention a few qualifying figures, the introduction of the ITS in the USA has led to a 15-20% reduction in transportation times and a 15% decrease in atmospheric pollution as well as an exceptional result in terms of road safety with an almost 45% cut in the number of accidents in those areas traditionally known as high incidence zones. I would say that these results are extremely important and should be taken as inspiration.”*

**How does the Verona Consorzio ZAI come into the project?**

*“It was one of the first promoters,” says Raffaele Bonizzato, member of the UIRNet Board of Directors representing the freight distribution hubs of the North East, “and it has a 4.05% share. Furthermore, in the approval stage prepared by*

*Verkehr gegründet, um die Implementierung und die Realisation eines offenen und modulierten Systems einzuführen, um die Netzwerk-Services für Verkehrssektor und Logistik zu realisieren.*

*Das System, sagt der Geschäftsführer von Uirnet Spa, Raffaele Bonizzato – auf die direkte Einbeziehung aller Akteure im Verkehrssektor basiert, der integrierten Logistik-Zentren und Vereinigungen um eine Effizienzverbesserung der Dienstleistungen und inter-Port Dienstleistungen und Versicherung Standards der gesamten Supply-Chain-Prozess zu erreichen.*

**Dies ist ein so ehrgeiziges Projekt, dass es die Studien Phase schon verlassen hat.**

*In den letzten Jahren wurden andere Versuche um ähnliche Initiativen einzuleiten, aber erfolglos, denn gebildet auf einer privaten Initiative.*

*Zur Herstellung Ergebnisse, im Hinblick auf die Optimierung, ist es absolut notwendigen einen institutionellen Hintergrund der unterstützen die Gründe, die Realisierung motiviert und trägt, denn das System selbst, sollte auf die Säulen der italienischen Warenbewegung verbunden werden. Häfen, Inter-Häfen, Verbände, Zollagenturen, öffentliche Verwaltung, Transport-Betriebe, Logistik müssen im öffentlichen Interesse aufgenommen werden.*

*In den Vereinigten Staaten ist schon eine ähnliche Erfahrung mit ITS gestartet, oder Intelligent Transport System, das ihn als unverzichtbares Instrument bestätigt hat, um nicht nur Modus Ziele umzusetzen, sondern auch vom wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Standpunkt aus, nachhaltige Verkehr und Logistik, indem es auch für eine höhere Wettbewerbsfähigkeit Verkehrssektor bürgt.*

*Nur zu nennen einige qualifizierten Daten, hat die Einführung von IVS in den USA zu einer Reduktion von 15-20% der Transportzeit und 15% der Luftverschmutzung und ein hervorragendes Ergebnis in Bezug auf Sicherheit im Straßenverkehr geführt, mit einem Schnitt fast 45% der Unfälle in Gebieten, die traditionell als hohes Risiko von Unfällen identifiziert sind.*

*Ich würde sagen, dass es ein absolut wichtiges Ergebnis ist, das man als Anregung*

“Ne è stato uno dei promotori della prima ora – afferma Raffaele Bonizzato, presente nel Consiglio di Amministrazione di UIRNet anche in rappresentanza degli Interporti del Nord Est – e ne fa parte con il 4,05% delle quote. Senza dimenticare che, nella fase di collaudo approntata da UIRNet con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l’Interporto Quadrante Europa, per la sua rilevanza nazionale e internazionale, è stato scelto quale nodo intermodale di sperimentazione, in particolare grazie alla sua specializzazione nell’intermodalità ferroviaria”.

**Qual è stata la genesi di UIRNet?**

“UIRNet Spa, società degli Interporti, è stata costituita il 9 settembre 2005 ai sensi del Decreto Ministeriale n°18T del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, emanato il 20 giugno 2005 e registrato alla Corte dei Conti il 22

*UIRNet with the Ministry of Transport and Infrastructure, Interporto Quadrante Europa, due to its national and international importance and particularly because of its specialisation in railway intermodality, was chosen as the intermodal hub for experimenting the system.”*

**What are the origins of UIRNet?**

*“UIRNet Spa, a freight village company, was founded on 9th September 2005 in accordance with Ministry of Transport and Infrastructure Decree no. 18T issued on 20th June and registered in the Court of Auditors on 22nd July 2005 and in relation to the Ministry of Transport and Infrastructure’s own Ministerial Memorandum of 4th August 2005. It is a company with a purpose whose duty is to initially present and then ensure the co-ordinated development and activation of this “e-logistic” project. On 28th December 2006, UIRNet drew up a convention with*

*dienen kann.*

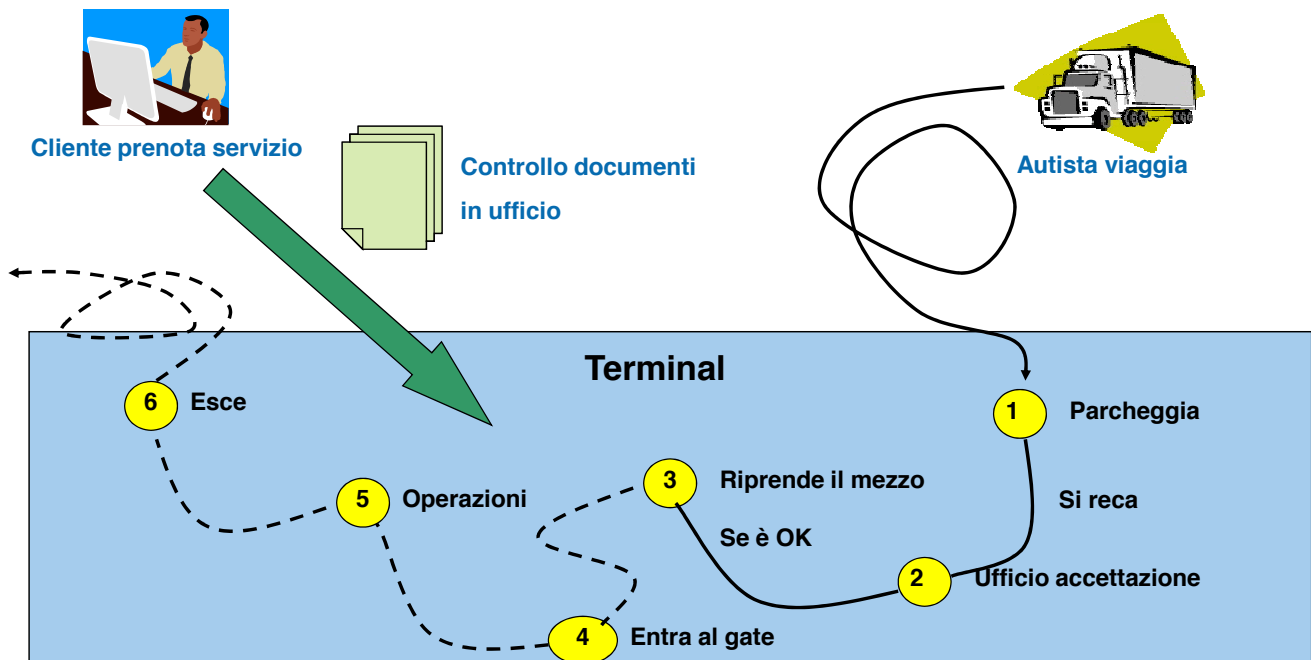
**Wie fügt sich das Consorzio Zai von Verona in diesem Projekt ein?**

*Es ist nicht einer der Initiatoren der ersten Stunde gewesen, sagt Raffaele Bonizzato, der auch in der Kommission dem Verwaltungsrat der UIRNet anwesend ist, auch Vertreter der Nordosten Binnenschifffahrt, und er besitzt 4,05% der Aktien. Ohne zu vergessen, dass in der Testphase UIRNet durch das Ministerium für Transport und Kläranlagenbau, Interporto Quadrante Europa, für seine nationalen und internationalen Bedeutung vorbereitet, als intermodale Drehscheibe des Experimentierens gewählt wurde, insbesondere wegen seiner Spezialisierung in Zug Intermodalität .*

**Welche „war die Entstehung der UIR-Net“?**

*UIRNet Spa, Am 28. Dezember 2006 unterzeichnete UIRNet mit dem Ministe-*

**Accesso al Terminal - Oggi**



luglio 2005 ed in relazione alla successiva Circolare Ministeriale interpretativa del 4 agosto 2005 dello stesso Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Si tratta di una società di scopo il cui compito è quello di presentare prima ed assicurare poi, il coordinato sviluppo e l'attuazione del progetto "elogistic". Il 28 dicembre 2006, UIRNet ha stipulato con il Ministero dei Trasporti una convenzione per la progettazione e la realizzazione di un sistema che permetta la interconnessione dei nodi di interscambio modale (interporti) anche al fine di migliorare la sicurezza nei trasporti. La convenzione prevede che UIRNet, tramite un bando di gara ad evidenza pubblica ed in conformità alle disposizioni comunitarie vigenti, individui un Partner Tecnologico e Industriale in possesso di idonee capacità tecniche, economiche e finanziarie

*the Ministry of Transport for the design and creation of a system that would allow logistic hubs dealing in the international exchange of goods (freight villages) to be inter-connected, also with a view to improving transport safety. The convention foresees that UIRNet, by means of public tender and in accordance with the current European Community provisions, should identify Technological and Industrial Partners with suitable technical, financial and economical characteristics to design and create a hardware and software platform that would be able to manage the national logistic network. They were required to respect the analytically defined system specifications and keep within the relative costs of setting up the system according to specified financial criteria and technological efficiency. The evaluation that led to starting this project was, in itself, extremely simple because the aim*

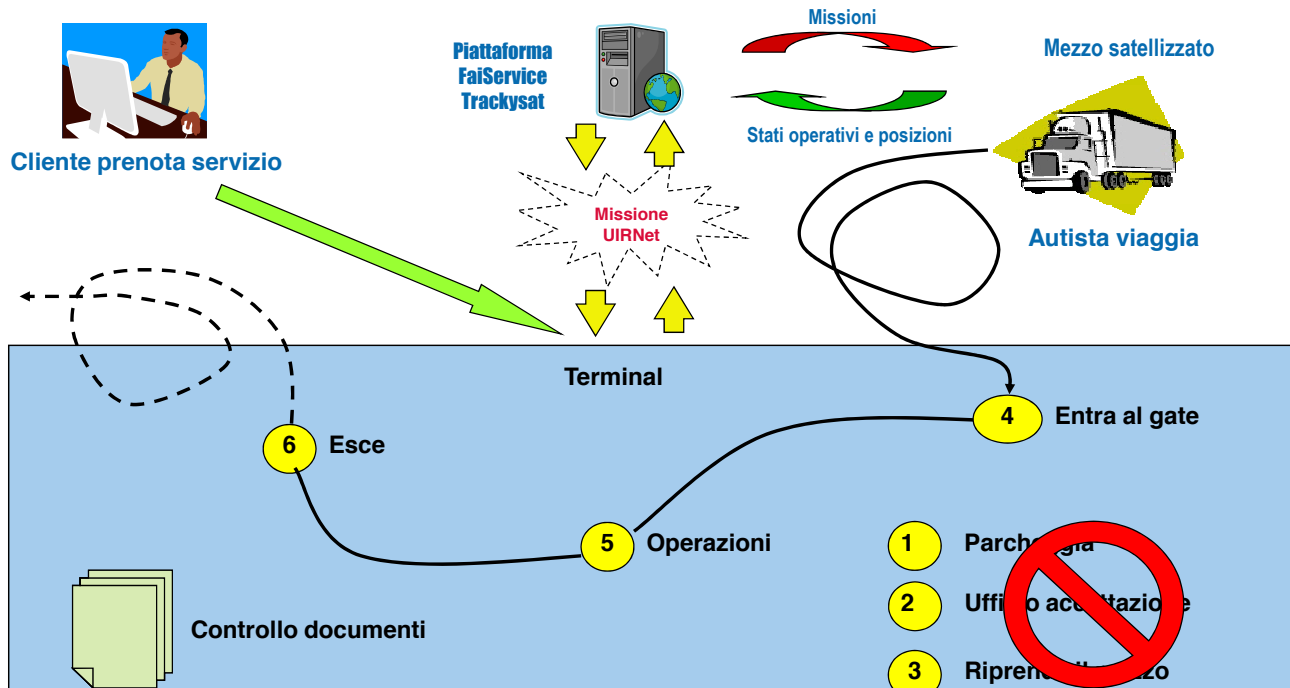
*rium für Verkehr für eine Konvention für die Konzeption und Umsetzung eines Systems, Sicherheitskennungen Unternehmen wurde 9. September 2005 unter Ministerialerlass Nr. 18 des Ministeriums für Infrastruktur und Transport, aufgenommen und 20. Juni 2005 und, beim Rechnungshof 22. Juli 2005, im Hinblick auf die nächste Ministerielle Rundschreiben vom 4 August 2005 Interpretation des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr registriert.*

*Es ist eine Gesellschaft, deren Aufgabe und Zweck „ist zuerst und dann, die koordinierte Entwicklung und Umsetzung des Projekts „elogistic“ vorstellen und versichern.*

*Am 28. Dezember 2006 unterzeichnete UIRNet mit dem Ministerium für Verkehr für eine Konvention für die Konzeption und Umsetzung eines Systems, das den Verbund von intermodalen Schnitt-*

## Accesso al Terminal – Domani

Non è ancora possibile sfruttare al 100% le potenzialità del Prototipo in quanto manca la gestione delle missioni e quindi la parte di controllo documentale



allo scopo di progettare e realizzare la piattaforma hardware e software di gestione della rete logistica nazionale, definendo in modo analitico le specifiche del sistema ed i relativi costi attuativi secondo criteri di economicità e di efficienza tecnologica. La valutazione che



ha portato all'avvio di questo progetto è, di per sé, molto semplice, perché finalizzata alla risoluzione di criticità concrete e reali, anche se costruita su una struttura tecnologica decisamente complessa. Ci si è basati su un dato di fatto sconcertante: l'Osservatorio dell'Albo Trasportatori italiano ha documentato che nel 2006 un autoarticolato con cinque assi e con percorrenza di 100 mila chilometri all'anno aveva un costo di 1,451 euro al chilometro, ossia mediamente il 30% in più dei vicini paesi europei, come Francia (1,340 euro), Germania (1,289 euro), Spagna (1,078 euro) e Romania (0,729 euro). Tenuto conto che uno degli elementi che più pesantemente incide sui costi

*is to resolve real and tangible criticalities even though the technological structure on which it is built is decidedly complex. It is based on a given and disheartening fact: the Observatory of the Italian Haulage Company Board reported that in 2006, one articulated lorry with five axles and*

*covering an annual distance of 100,000 kilometres cost Euro 1.451 per kilometre, that is, 30% more than our neighbouring European countries such as France (Euro 1.340), Germany (Euro 1.289), Spain (1.078) and Rumania (Euro 1.729). Taking into account that one of the elements that mainly effects the cost of road haulage is the average speed, which in Italy, in 2006, was fifty kilometres per hour and more recently, in 2007-2008, this figure was reduced by a further 10 kilometres per hour, it was evident that an effective solution to fill such structural gaps was necessary. The economic crisis of the last few years, unfair competition and excessive costs have considerably penalised the Italian road haulage system. Something had to be*

*stellen (Interporten) erlaubt auch, um den Verkehr Sicherheitskennungen zu verbessern.*

*Das Übereinkommen sieht vor, ein Partner mit technologischen und industriellen Fähigkeiten, über geeignete wirtschaftliche und finanzielle Techniken identifiziert, für das Design und Aufbau der Plattform und Software Hardware nationalen Logistik-Netzwerk-Management durch die Definition der spezifischen Merkmale des analytischen Systems und die Kosten der Umsetzung in einem kostengünstigen „und technologischen Effizienz.*

*Die Bewertung, die zu Beginn dieses Projekts geführt, ist „für sich“ sehr einfach, weil sie als Ziel die Auflösung der konkreten und realen Kritikalität hat, auch wenn sie auf einer sehr komplexen Technologie gebildet ist. Man hat sich „auf der Grundlage einer entmutigenden Tatsache: Die Sternwarte hat dokumentiert, dass das italienische Luftfahrtunternehmen des Registers im Jahr 2006 mit fünf Achsen und Sattelkraftfahrzeuge mit Laufleistung von 100.000 km pro Jahr hatte eine Gebühr von € 1,451 pro Kilometer, was Durchschnitt 30% mehr als die europäischen Nachbarn. Frankreich (1,340 Euro), Deutschland (1,289 Euro), Spanien (1,078 Euro) und Rumänien (0,729 Euro). Da einer der Faktoren, die die stärkerer sich auf die Kosten des Güterkraftverkehrs und Geschwindigkeit Medien wirkt, die in Italien im Jahr 2006 50 Meilen pro Stunde war und vor kurzem in den Jahren 2007-2008, 10 weitere Meilen pro Stunde gesenkt ist, war es notwendig, eine effektive Lösung für uns, diese strukturellen Lücken zu überwinden. In den letzten Jahren haben der Wirtschaftskrise, unlautere Wettbewerb und hohe Kosten das italienische Autotransport System stark bestarft hanben. Etwas war es zu tun war und was wir getan haben, in Anbetracht der dringenden Schaffung eines technologisch fortschrittlichen Informationen basierenden elektronischen Plattform, die eine bezeichnende Kostenreduzierung gewährleisten würde, und nicht nur.*

**Welche sind tatsächlich die Leistungen von UIRNet angeboten?**

*Dienstleistungen der Plattform UIRNet sind so „viel artikuliert, dass ihre soll durch Beispiele vorgehen, auch unter Berücksichtigung, dass es ein offenes System*

dell'autotrasporto merci su gomma è la velocità media, che in Italia nel 2006 era di cinquanta chilometri l'ora, e recentemente, nel biennio 2007-2008, si è abbassata di altri 10 chilometri orari, era necessario pianificare una soluzione efficace in grado di farci superare simili gap strutturali. Negli ultimi anni la crisi economica, la concorrenza sleale, i costi eccessivi, hanno fortemente penalizzato il sistema dell'Autotrasporto italiano. Qualcosa andava fatto e qualcosa abbia fatto, considerando improrogabile la realizzazione di una piattaforma tecnologicamente avanzata, basata sull'info-telematica, che garantisca una significativa riduzione dei costi e non solo”.

#### Quali sono, in concreto, i servizi offerti da UIRNet?

“I servizi erogati dalla Piattaforma UIRNet sono così numerosi e articolati che la loro elencazione deve avanzare per esemplificazioni, anche tenendo conto che, trattandosi di un sistema 'aperto', può essere utilizzato per infinite applicazioni, servizi dedicati ed esigenze, a seconda del loro sviluppo futuro. Ad esempio, sarà possibile ridurre il gap infrastrutturale del nostro Paese, con alert per evitare code e la velocizzazione nei colli di bottiglia del trasporto, come ad esempio la smaterializzazione di documenti e pagamenti in dogana e ai valichi. Si potrà favorire la competitività del sistema trasporti, con la riduzione dei tempi morti, fissando precisi appuntamenti per le operazioni di carico e scarico, fornendo avvisi per code e traffico, riducendo il 'digital divide' che coinvolge, tutt'oggi, la micro-impresa e molti trasportatori italiani, studiando anche iniziative di formazione specifica. UIRNet permetterà di sostenere l'intermodalità con l'integrazione degli attori del sistema dei trasporti con gli operatori di porti, interporti e autoporti; con il miglioramento della pianificazione dei viaggi in ottica intermodale; con una maggiore accessibilità alle strutture nodali tramite fast track; con un accrescimento del ruolo delle strutture intermodali; con il supporto destinato a ridurre i costi e a generare nuovi ricavi per gli interporti. Aspetto da non sottovalutare, si potrà assicurare il ri-

*done and is being done, considering that the creation of a technologically advanced platform, based on telematic information, that would guarantee a significant reduction in costs and produce further benefits, can no longer be put aside.”*

#### *What services does UIRNet offer?*

*“The services that the UIRNet Platform carries out are so many and so articulate that the list can only be expressed by a few examples, also bearing in mind that, since the system is 'open', it can be used for an infinite number of applications, special services and needs, depending on their future development. For example, it will be possible to close the infrastructure gaps in our country by issuing alerts in order to avoid traffic jams and to speed up bottle necks and by removing the need to produce documents and payments at customs and borders. Competition within the transportation system could be facilitated with a reduction in dead times, by fixing precise appointments for loading and unloading, providing warnings about traffic jams and viability conditions, reducing the 'digital divide' that, even today, involves small businesses and many Italian haulage companies and by looking at specific training activities. UIRNet will be able to support intermodality by integrating the players*

*ist, kann“ für unzählige Anwendungen und Dienstleistungen für die Bedürfnisse in Abhängigkeit von ihrer zukünftigen Entwicklung eingesetzt werden.*

*Zum Beispiel ist es möglich, die Infrastruktur Lücke in unserem Land zu verringern, mit Ausschreibungen zu Staus und Engpässe bei der Beschleunigung der Verkehrsmittel, wie die Entmaterialisierung von Dokumenten und Zahlungen für Zoll und Grenzübergängen zu vermeiden. Es wird möglich sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems fordern durch eine Reduktion von Ausfallzeiten durch Vorgabe konkreter Termine für die Be- und Entladen durch Warnungen an Staus und Verringerung bei der Reduzierung des „digital divide“, das immer noch die Kleinunternehmen, und viele italienische Transporter beinhalte, auch bei einem Studium spezifischer Ausbildungsinitiativen. UIRNet wird, die Intermodalität unterstützen erlauben „mit der Integration der Akteuren des Verkehrssystems mit den Betreibern von Häfen und Binnenschifffahrt und Güterterminals, mit der Verbesserung der optischen intermodalen Reiseplanung, mit erhöhter Zugänglichkeit“ Knotenpunkte Strukturen durch fast track mit einer Steigerung in der Rolle der intermodalen*



petto delle regole del trasporto grazie ad una completa tracciabilità dei beni e delle merci, e attraverso una focalizzazione e ottimizzazione dei controlli, colpendo l'autotrasporto abusivo e fuori dalle regole. Si migliorerà, infine, la sicurezza stradale, fornendo segnalazioni di situazioni pericolose e per un rapido intervento, oppure sperimentando dispositivi che possano prevenire colpi di sonno. Un altro progetto che stiamo realizzando riguarda attività nell'ambito della Sicurezza, da svolgere all'interno delle strutture logistiche intermodali di I livello, ossia negli Interporti di Verona, Padova, Bologna, Parma, Rivalta, Nola, Livorno e Marcianise. Stiamo approntando sistemi tecnologici mirati a migliorare la sicurezza del trasporto merci, in funzione delle esigenze delle singole strutture e integrati con i sistemi già operanti, come sistemi di controllo elettronico degli accessi e di tracciabilità dei percorsi interni all'interporto; videosorveglianza e videoanalisi; vigilanza e controllo attivo e passivo del perimetro della struttura; sistemi di protezione di network informatici e siti web e per l'analisi automatizzata dei contenuti delle unità di trasporto intermodali".

#### **Quali sono le caratteristiche principali della piattaforma?**

"Esso gestisce il viaggio di ogni singolo mezzo, accompagnandolo dalla partenza fino a destinazione, valutando e governando variabili come la velocità, le strade del percorso, le soste, il traffico, la congestione all'interno dell'interporto, la scelta delle tempistiche di arrivo del mezzo e di accoglienza da parte della struttura interportuale. Mi piace definire UIRNet come 'la piattaforma delle piattaforme': un contenitore di informazioni qualificate che viene rielaborato costantemente, che dialoga con il mezzo in movimento e con la base operativa, in automatico, analizzando indici che a loro volta si ritrasformano in nuove, preziose informazioni. L'invio della documentazione di carico, ad esempio, nel caso di export, verrà fornita automaticamente alle autorità incaricate del controllo, così da eliminare lunghe soste forzate dei veicoli in attesa delle verifiche, oppure permettendo

*in the transportation system with port, freight village and customs vehicle inspection area operators; by improving route planning in intermodal terms; by making access into the logistics hub areas better with fast track and by promoting the role of intermodal structures. Support will aim at reducing costs and generating new revenues for freight villages. An aspect that should not be underestimated is the assurance that transportation regulations will be respected due to the total traceability of vehicles and goods and, by focusing on and optimising checks, abusive and illegal road haulage will suffer. Lastly, road safety will be improved by providing information on dangerous situations and ensuring rapid intervention or by experimenting devices that can prevent drowsiness and falling asleep at the wheel. Another project that we are working on concerns security inside the Level I intermodal logistic structures of Verona, Padua, Bologna, Parma, Rivalta, Nola, Livorno and Marcianise. We are preparing technological systems aimed at improving goods transportation security according to the requirements of each individual structure and integrated with the existing systems, such as electronic access controls and traceability within the freight village itself; video-surveillance and video-analysis; surveillance and active and passive controls of the structure perimeter; protection systems for computer networks and web sites and the automated analysis of the contents of intermodal transport units."*

#### **What are the platform's main features?**

*"The platform manages the route of every single vehicle, accompanying it from its departure to its arrival at its destination, assessing and governing variables like speed, the roads used, any stops, the traffic, congestion within the freight village, arrival time decisions and admittance into the distribution hub structure vehicle. I like to define UIRNet as 'the platform of platforms': a container of useful information that is constantly reprocessed, that speaks to the moving vehicle and to the operative base automatically, analysing the indexes which, in turn, become new and extremely valuable information. The sending of documents for loading to the controlling authorities, for example, in the case of exportation, will be automatical-*

*Einrichtungen, mit der Unterstützung bestimmt für die Kosten Reduzierung, und neue Einnahmequellen für den Güterverkehr. Nicht zu unterschätzen, können Sie die Einhaltung der Regeln des Transports versichern durch eine lückenlose Rückverfolgbarkeit von Waren und Gütern durch Fokussierung und Optimierung von Kontrollen, beim schlagen das unsachgemäße und außerhalb der Regeln Transport. Schließlich wird sie die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern durch Berichte über gefährliche Situationen und für eine rasche Intervention oder Testgeräte, um die Einschulafenzu zu verhindern.*

*Ein weiteres Projekt, das wir realisieren, ist in Bezug auf Sicherheit Aktivitäten die im Innern der ersten Ebene des intermodalen Logistik Einrichtungen durchgeführt werden, dh im Inland oder in Verona, Padua, Bologna, Parma, Rivalta, Nola, Livorno und Marcianise. / Wir entwickeln technische Systeme zur Verbesserung der Sicherheit der Fracht nach den Bedürfnissen der einzelnen Anlagen und Systeme bereits mit Betriebssystemen integriert wie zB die elektronische Zutrittskontrolle und Verfolgung von internen Strecken nach Binnenhafen, Videoüberwachung und Video-Analyse und Überwachung und aktive Steuerung und Verbindlichkeiten der Umfang der Struktur-, Schutz- und Computer-Netzwerke und Websites für die automatisierte Analyse der Inhalte der Einheiten des intermodalen Verkehrs.*

#### **Was sind die wichtigsten Kennzeichen der Plattform?**





di settare o correggere eventuali documenti errati durante il viaggio”.

A chi si rivolgono i servizi offerti dalla piattaforma?

“UIRNet si propone a cinque tipologie di operatori: i trasportatori, ossia padroncini, piccole, medie e grandi imprese di trasporto, che effettuano servizi di movimentazione sia a livello nazionale che internazionale; le aziende della logistica, che saranno valida-

*ly carried out in order to eliminate lengthy and enforced stops while the vehicles await verification and so that further documents can be drawn up or errors in the papers can be corrected while the vehicle is on the road.”*

**Who are the services offered by the platform aimed at?**

*“UIRNet aims at five types of operator: carriers, i.e. lorry drivers and small, medium and large haulage companies that*

*Sie verwaltet, die Reise jedes einzel Mittel indem sie sie vom Abflug bis zum Ziel begleitet, wenn man bedenkt Variablen wie Geschwindigkeit und Lenkeinschlag „ die Straßen der Route, Haltestellen, Stau innerhalb Interport, die Wahl des Zeitpunkts der Ankunft des Mittels und erhielt durch die Interport Struktur. Ich mag zu UIRNet als Plattform von Plattformen nennen: ein Container für qualifizierten Informationen das ständig*



mente supportate nelle operazioni ed inoltre potranno proporre servizi propri sviluppati per la comunità dei trasportatori; i gestori di interporti, porti, centri e infrastrutture logistiche; le Istituzioni, che potranno godere degli effetti benefici generati dall’incremento della sicurezza e dell’efficienza del trasporto; le aziende produttive, che potranno beneficiare di più funzionali servizi di trasporto e logistica. Vorrei porre l’accento sui destinatari istituzionali, perché grazie a UIRNet si potrà incrementare la sicurezza sulle merci pericolose e sui rifiuti speciali, tanto che il Governo sta operando per collegarlo, assieme all’Albo degli Autotrasportatori, con la gestione del SISTRI, il SISTema di controllo del Tracciamento dei Rifiuti del Ministero dell’Ambiente. L’Italia, inoltre, potrà finalmente rispondere in maniera organica ed efficace agli attacchi della concorrenza internazionale con la qualità, potrà meglio sfruttare determinati finanziamenti europei, riuscirà a migliorare la sicurezza stradale tagliando i costi a carico della collettività e sarà in grado di migliorare l’utilizzo delle infrastrutture esistenti per

*carry out goods transportation services on both a national and international level; logistics companies, which will be effectively supported in their operations and, moreover, will be able to offer their own developed services to the goods carrier community; freight village, port, logistics and infrastructure centre management; institutions that will be able to enjoy the benefits generated by an increase in transport safety and efficiency; productive companies which will benefit from more functional transportation and logistics services. I would like to focus on institutions because, due to UIRNet, dangerous goods and special waste products will be much safer, so much so that the Government is working on connecting it, together with the Road Haulage Company Board, to the SISTRI management – the Ministry for the Environment’s control system for tracing special waste products. Furthermore, Italy will finally be able to respond with quality and in an organised and efficient way to attacks from international competitors and will also be able to take better advantage of European financing as well as improve road safety by cutting the costs to the community and will also be able to*

*überarbeitet wird, das mit dem Fahrzeug in Bewegung und kommuniziert, indem es automatisch Indizes analysiert, die wiederum in neue wertvolle Informationen umgewandelt werden. Die Last der Dokumentation zum Beispiel Absendung, im Fall der Ausfuhr wird automatisch an den für die Kontrolle Behörden geboten, sodass man lange Fahrzeuge Haltestellen vermeiden kann die auf Kontrolle warten oder in dem man fehlerhafte Dokumente festlegen oder korrigieren während der Reise gelöscht worden sind.*

**An wen sind die Dienstleistungen der Plattform angeboten?**

*UIRNet bietet sich an fünf verschiedenen Operatoren Arten; Transporter, nämlich die Besitzer-Betreiber kleinen, mittleren und großen Transport -Unternehmen die sich mit Dienstleistungen sowohl national als auch international beschäftigen; Logistikunternehmen, die effektiv in den die Operationen unterstützt werden und werden auch ihre Dienstleistungen an der Transporter Gemeinschaft anbieten können.*

*Betreiber von Fracht, Hafenanlagen und logistische Infrastrukturen; Institutionen die die positive Wirkungen genie-*

ridurre gli investimenti”.

#### Quali sono i partner?

“I partner di UIRNet per la progettazione, lo sviluppo e la realizzazione della piattaforma, rientrano nel Raggruppamento Tecnologico d'Imprese costituito da Elsag Datamat S.p.A., Telespazio S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A. e Telecom S.p.A. Ricordando che UIRNet è una società per azioni, soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra i soci ci sono ben 24 Interporti a livello nazionale”.

#### Si può realisticamente parlare di tempi brevi per la messa in opera di UIRNet?

“Pensiamo di entrare sul mercato a

*improve the use of existing infrastructure in order to reduce investments.”*

#### Who are your partners?

*“UIRNet's partners for designing, developing and creating the platform are part of the Raggruppamento Tecnologico d'Imprese (Technological Grouping of Companies) set up by Elsag Datamat S.p.A., Telespazio S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A. and Telecom S.p.A. Bearing in mind that UIRNet is a joint stock company, an acting subject of the Ministry of Transport and Infrastructure, a good 24 freight villages on a national level are our partners.*

*Is it realistic to say that UIRNet will be up and running in the very near future?*



partire dal primo semestre del 2012. Il 20% del parco automezzi è già dotato di ‘device’ di bordo, ossia di strumenti tecnologici che, installati sui veicoli, gestiscono il collegamento con basi operative, tale percentuale aumenta di molto per i mezzi pesanti. La nostra piattaforma, come detto, è aperta e può essere consentito l’accesso a organizzazioni che utilizzano già software gestionali della flotta, ma al contempo possiamo fornire il necessario per l’allestimento di un mezzo sprovvisto di qualsiasi dispositivo. Il massimo della qualità nell’ottimizzazione del sistema lo otterremo proporzionalmente alla sua penetrazione e al suo consolidamento sul mercato”.

*“We believe that will we be able to enter into the market in the first six months of 2012. 20% of vehicles already has the ‘device’, i.e. the technological instruments installed on board the vehicles. This ‘device’ manages the connection to the operative bases and this percentage is fast increasing for heavy duty vehicles. Our platform, as I already said, is open and organisations that already use fleet management software can access it but we can also supply all the necessary to fit out a vehicle that does not yet have any kind of device. The maximum quality in optimising the system will be achieved in accordance with the percentage penetration of the service and its consolidation on the market.”*

*sen, von der Erhöhung der Sicherheit und Effizienz des Verkehrs generiert; die produzierenden Unternehmen, die sich aus mehr funktionale Transport und Logistik Dienstleistungen profitieren. Ich möchte die institutionellen Empfänger verursachen, denn dank UIRNet die Erhöhung der Sicherheit auf gefährliche Güter und gefährliche Abfälle möglich wird, so dass die Regierung arbeitet daran, um sie mit der Treiber Einschreibung zu verbinden mit dem Management von Sistri das Management System Tracking Kontrolle des Ministeriums für Umwelt Abfälle. Italien wird auch in der Lage sein, endlich an den Anschlägen von organischen und wirksamen internationalen Wettbewerb mit Qualität zu reagieren“, können Sie „besser bestimmte EU-Mittel nutzen, wird gelingen, die Sicherheit im Straßenverkehr durch Kostensenkungen an die Gemeinde zu verbessern und wird in der Lage, bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu machen, um Investitionen zu reduzieren.*

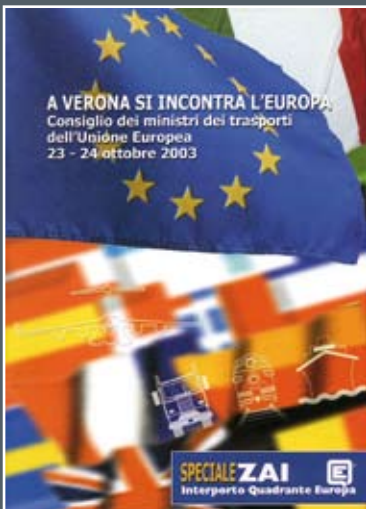
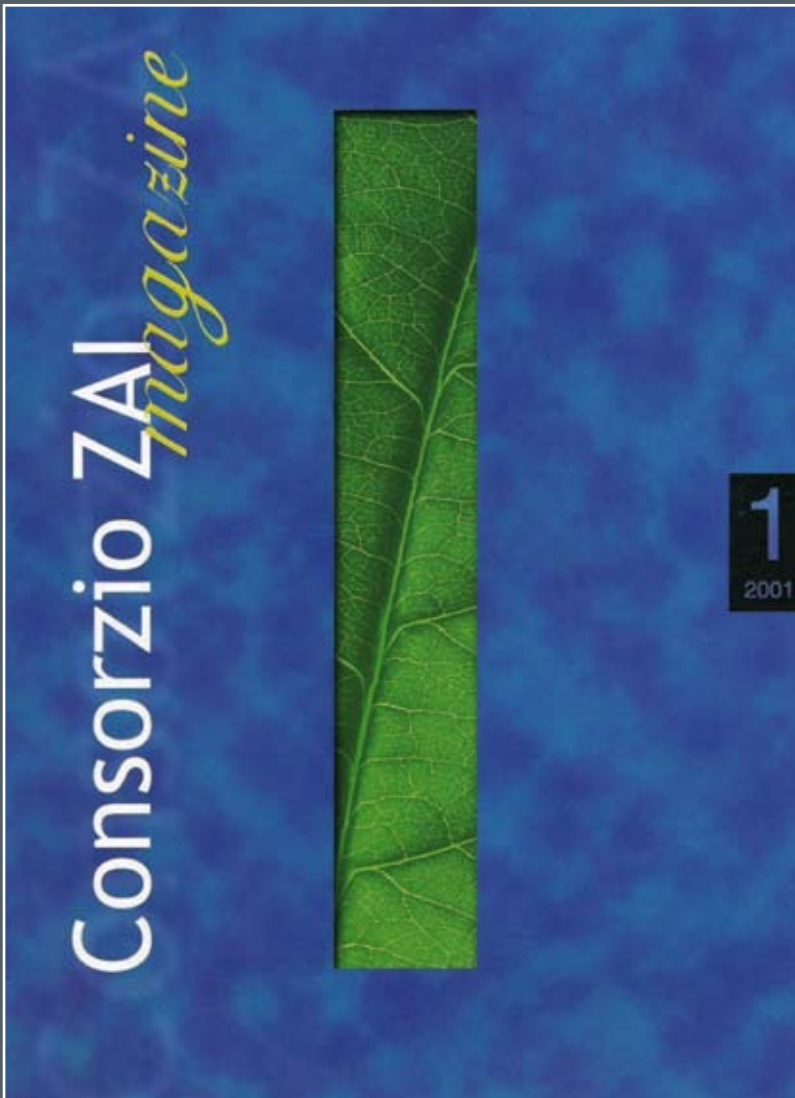
#### Welche sind die Partner?

*Die UIRNet Partner von der Konzeption, Entwicklung und Umsetzung der Plattform sind innerhalb der Gruppe der Technologie-Unternehmen aus Elsag SpA, Telespazio S.p.a, Autostrade SpA und Telecom Italia SpA. Daran erinnern, dass UIRNet ein Aktien Unternehmen, Bauleiter des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr, unter den Mitgliedern gibt es 24 nationale Interporten.*

*Kann man realistisch über eine kurze Zeit für die Umsetzung der UIRNet sprechen? Wir planen, den Markt aus der ersten Hälfte des Jahres 2012 in Kraft .20% der Flotte ist schon mit On-Board-Gerät, dh die Technologie-Tools, dass der Link auf Fahrzeuge mit Operationsbasen installiert verwalten; steigt der Prozentsatz wesentlich für schwere Fahrzeuge.*

*Unsere Plattform wie erwähnt, ist offen und erlaubt man den Zugang zu Organisationen, die bereits “Flottenmanagement-Software benutzen, aber gleichzeitig können wir die Vorbereitung eines ohne jedes Gerät Mittel Vorbereitung bieten. Wir werden die höchste Qualität in der Optimierung des Systems, proportional ihrer Verbreitung und ihrer Konsolidierung im Markt erreichen.*

# Magazine Consorzio ZAI



# 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](mailto:consorzio.zai@quadranteeuropa.it)  
[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)  
[www.consorziozai.it](http://www.consorziozai.it)

