

“Siamo in una fase storica di sviluppo interportuale”

Positività progettuale di Verona secondo il presidente Flavio Zuliani

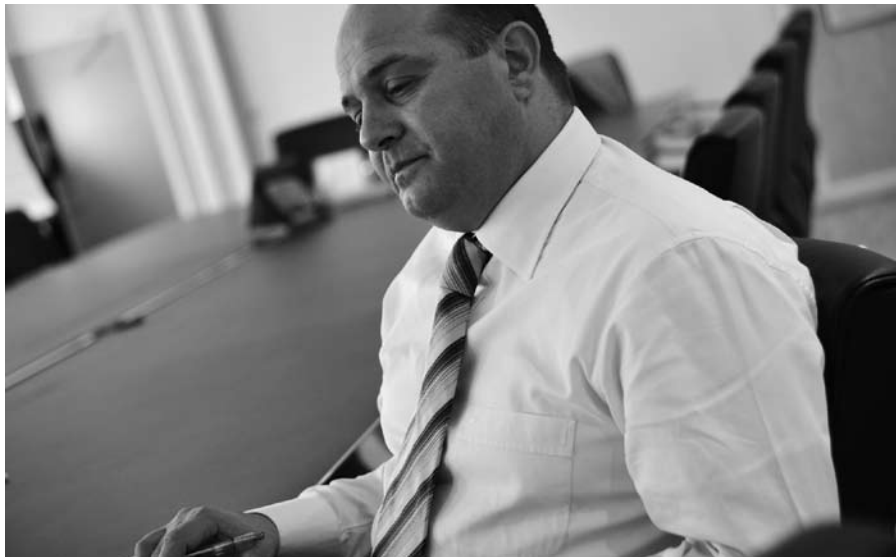
“L’interporto Quadrante Europa sta vivendo un momento di grande espansione e positività progettuale e realizzativa. Non penso di esagerare affermando che a Verona siamo in una fase storica dello sviluppo interportuale e logistico sotto l’egida del Consorzio ZAI”.

Il presidente Flavio Zuliani, impegnandosi in un excursus delle attività che hanno visto, in questi mesi, il Consorzio al lavoro, non nasconde la soddisfazione propria e dell’ente che presiede, per le prospettive che stanno coinvolgendo non solo la struttura di gestione dell’Interporto e delle varie aree industriali del territorio scaligero, ma l’intero sistema economico-finanziario di Verona.

“La logistica, a differenza dei canali in crisi nei vari settori economici, è in forte espansione e lo dimostra il fatto che le richieste di insediamento al Quadrante Europa ci continuino ad arrivare con regolarità, soprattutto da parte di grandi gruppi e società di rilievo internazionale”.

Qual’è, come si suol dire, il segreto del vostro successo?

“La logistica, nell’ambito del Quadrante Europa è gestita in maniera molto specialistica, è fatta di grandi servizi, si riassume nelle potenzialità che il Consorzio ZAI possiede nel proprio DNA e che esprime sovrintendendo il proprio territorio e le proprie infrastrutture e strutture in modo da rispondere alle esigenze di chiunque. La viabilità, l’urbanistica, la possibilità di creare modalità di trasporto ferro-gomma, i nuovi sviluppi dei terminali ferroviari, le tecnologie al servizio della crescita e della sicurezza in tutti i suoi aspetti, il territorio pianificato con cura e lungimiranza, con un giusto impatto tra spazi verdi e servizi logistici, sono solo alcuni degli ambiti in cui siamo in grado di offrire garanzie che altri non riescono ad assicurare. Tutto



“We are in a historical moment of the Interporto development” Projectual positivity in Verona according to President Flavio Zuliani

“The Interporto Quadrante Europa is currently experiencing a great moment of expansion and projectual and constructional positivity. I don’t think I’m exaggerating by saying that we are in a historical interportual and logistics development stage in Verona under the protection of the Consorzio ZAI”.

President Flavio Zuliani, making a brief summary of the activities that have seen the Consorzio at work in recent months, cannot hide his own and the organisations’s satisfaction on the perspectives that not only concern the management structure of the Interporto and the various industrial areas in the Veronese territory, but also the entire economic-financial system of Verona.

“Logistics, unlike other channels in the various economic sectors that are undergoing a crisis, are expanding fast and the

“Wie befinden uns in einer Wendephase, was den intermodalen Verkehr betrifft”

Positive Bereitschaft zur projektausarbeitung in Verona nach Meinung von Flavio Zuliani

“Der Interporto Quadrante Europa erlebt im Augenblick eine sehr positive und erfolgreiche Phase aus jeder Hinsicht, sowohl in Bezug auf die Planung neuer Projekte als auch auf die Inbetriebnahme und Vollendung der alten. Ich bin davon überzeugt, dass wir uns in Verona gerade in einer historischen Phase befinden, die mit der Erweiterung des Interporto unter der Führung des Consorzio ZAI zusammenfällt“.

Der Präsident Flavio Zuliani macht von seiner Freude kein Hehl, bei der Vorstellung der Tätigkeiten und Projekte, die unter seiner Führung gerade durchgeführt werden, denn das gesamte wirtschaftliche System von Verona scheint davon positiv betroffen zu sein, nicht nur die Verwaltungsstruktur des Interporto und die davon betroffenen Firmen und Unternehmen.

questo fa del nostro sistema logistico una realtà molto richiesta dalle imprese di tutto il mondo”.

Il messaggio che oggi si può lanciare è quindi decisamente positivo...

“Senza alcun dubbio. La nuova pianificazione in termini urbanistici e di inediti insediamenti di infrastrutture verrà valutata e considerata per riproporla, dove possibile, in qualsiasi realtà interportuale italiana. Questo non è un sogno, ma una realtà che ci viene confermata dai vari interlocutori istituzionali a livello nazionale con i quali veniamo quotidianamente in contatto. Il Consorzio ZAI offre un’infinita varietà di vantaggi a prezzi calmierati e di sicuro interesse per le aziende: siamo un ente pubblico che lavora per il sistema delle imprese private, le quali traggono valori aggiunti da spendere sui loro mercati di riferimento”.

Una spinta che crescerà in maniera esponenziale con le nuove progettualità che avete in cantiere?

“Stiamo spingendo con convinzione verso la modalità ferroviaria, in essa

fact that requests to set up business in the Quadrante Europa continue to come in regularly, especially from large groups and internationally important companies, is the proof.”

What is, as they say, the secret of your success?

“Logistics in the Quadrante Europa,” says Zuliani, “are managed in a very specialized way. They are made up of high level services, they show the potentialities that the Consorzio ZAI has in its DNA and which it expresses by overseeing its territory and its infrastructures and complexes so as to be able to satisfy the needs of anyone. Road networks, town planning, the possibility of creating rail-road transportation modalities, new developments in railway terminals, technologies at the service of growth and safety in all aspects, the territory mapped out with care and farsightedness, with the right combination of green space and logistics services are just some of the areas in which we are able to offer guarantees that others are not able to ensure. All this makes our logistics system a reality that is much sought-after by companies from

„Im Unterschied zu anderen Sektoren und Kanälen der Wirtschaft, die sich in einer Krise befinden, erlebt die Logistik einen Boom, dies beweist die Tatsache, dass regelmäßig viele Anfragen zur Niederlassung im Quadrante Europa uns erreichen, insbesondere auch von Firmen und Gruppen von internationaler Bedeutung.“

Worin liegt euer Erfolgsgeheimnis?

„Logistik wird im Rahmen von Quadrante Europa – sagt Zuliani – sehr spezialisiert verwaltet, sie besteht aus dem Angebot funktional bedeutender Dienstleistungen, sie trägt in ihrem DNA alle Tugenden von Consorzio ZAI, die sie durch die Organisation und Verwaltung der eigenen Infrastrukturen ausübt, so dass alle Nutznießer davon profitieren können. Die Verkehrslage, Planung der Gebäuden, der Übergang von Schienen- auf Reifentransport, die neuen Entwicklungen der Eisenbahn Terminals, die Technologien zugunsten des Wachstums und der Sicherheit in allen Aspekten, das mit Blick auf die Zukunft besiedelte und planmäßig unterteilte Territorium, das Gleichgewicht



abbiamo investito e stiamo investendo, come testimonia la realizzazione del Terminal Gate, che sarà ultimato nei primi mesi del 2009. Un grande terminale ferroviario pubblico al quale potranno accedere tutte le aziende, alle stesse condizioni: questo è il futuro dei terminali e questa è la grande sfida che il Consorzio ZAI ha intenzione di vincere insieme a Rete Ferroviaria Italiana, che per la prima volta ha investito sulle potenzialità di una realtà territoriale come ZAI, per dare vita al terminale di Verona. Perché lo ha fatto? Perché RFI ritiene che l'Interporto Quadrante Europa sia una base di partenza sulla quale



zwischen Logistikbauten und grünen Flächen, sind nur einige der Bereiche, in denen wir Garantien bieten können, die andere Institutionen nicht haben. All das macht unser System von Logistik bei vielen auch internationalen Firmen sehr begehrt. “

Also lautet ihre Botschaft heute sehr positiv...

“Ohne Zweifel. Wir werden noch einmal die neue urbanistische Planung und die Ansiedlung von Infrastrukturen durchdenken, um sie als Modell für andere Städte und Binnenhäfen vorzuschlagen. Dies ist nicht nur ein Traum, sondern eine nahe Zukunft auf die uns täglich Ansprechpartner auf nationaler Ebene aufmerksam machen.

Das Consorzio ZAI bietet eine unendliche Reihe von Vorteilen zu angemessenen, erschwinglichen Preisen, die von sicherem Interesse für die Firmen sind: wir sind eine öffentliche Struktur, die im Interesse von privaten Unternehmen arbeitet, die daraus finanzielle Stärke schöpfen, um sie neu auf ihrem Gebiet, zum eigenen Vorteil zu investieren.“

Wird es nach der Vollendung der geplanten Projekte eine Bestätigung des Aufwärtstrend geben?

“Wir machen Druck, um das Eisenbahnnetz zu verstärken, denn wie der Bau des Terminal Gates, das Anfang 2009 fertiggestellt wird, bezeugt, haben



sviluppare i futuri progetti terminalistici, anche sul piano tecnologico. Qui si sperimenterà ciò che verrà applicato un domani nello sviluppo, ad esempio, degli altri due moduli ferroviari della Cemat, utilizzando, probabilmente, la doppia connessione al Corridoio 1 e al Corridoio 5. Ciò permetterà di inseguire e raggiungere, nei prossimi trent'anni, una potenzialità di 90 coppie di treni al giorno”.

Vi adeguerete, dunque, alle richieste provenienti dall'Europa?

“Faremo molto di più: risponderemo con efficacia alle richieste avanzate da Karel Van Miert, il quale, in qualità di Coordinatore Europeo dell'Asse

all over the world.”

The message that you can launch today is a decidedly positive one then...

“Certainly. The new projects for town planning and for new infrastructure construction will be assessed and considered so that they might be repropounded, where possible, in any Italian Interporto organisation. This is not a dream but a reality which various institutions, with which we come into contact daily, confirm on a national level. The Consorzio ZAI offers an infinite variety of advantages at controlled prices and of definite interest for companies. We are a public company that is working for a system of private companies, which thus obtain added value to spend on



prioritario n.1, Corridoio Palermo-Berlino, ha auspicato che la potenzialità ferroviaria espressa sul territorio italiano, tra il Brennero e Modena, si sviluppi in 180 treni giornalieri. Il Consorzio ZAI, con le progettualità in itinere nell'ambito dell'Interporto Quadrante Europa, si propone come soluzione a tale problema, addirittura superando le richieste”.



Il Corridoio n.1 Palermo-Berlino costituisce un progetto prioritario



their specific markets.”

A trend that will grow staggeringly with the new projects you have brewing.

“We are seriously pushing for the rail transport modality. We have invested in it, and are still investing, as the creation of Terminal Gate goes to show, which will be finished in early 2009. A large public rail terminal accessible to all companies at the same conditions. This is the future of terminals and this is the great challenge that the Consorzio ZAI intends to beat, together with the Rete Ferroviaria Italiana, which, for the first time, has invested in the potential of a territorial organisation such as ZAI, to bring Verona’s terminal to life. Why did it do it? Because RFI thinks that the Interporto Quadrante Europa is a starting point on which to develop future terminal projects, even on a technological level. Here we are experimenting what will be applied in future development, for example, the other two Cemat rail modules, probably using the double connection at Corridor 1 and Corridor 5. This will allow us, in the next thirty years, to achieve the potential of 90 pairs of trains a day.”

Will you therefore be conforming to the European requirements?

“We will be doing more than that. We will effectively satisfy the advanced requirements of Karel Van Miert, who, in his position as European Coordinator of the Axes with priority for Corridor 1, Palermo-Berlin, has expressed the wish that the rail services on Italian soil between the Brenner Pass and Modena develop and reach 180 trains a day. The Consorzio ZAI, with projects on the itinerary for the Interporto Quadrante Europa, puts itself forward as a solution to this problem and even surpasses the requirements.” Corridor 1, Palermo-Berlin, is a priority project of the Reti Trans europee dei Trasporti (TEN-T), considered of prime importance by the European Commission for the development of the internal market and the cohesiveness of the territory. The legal basis for the TEN-T Network is contained in the Treaty of Maastricht of 1994 which establishes the European Commission’s commitment to support priority projects

wir in der Schienen Modalität viel investiert. Es handelt sich dabei um einen Eisenbahnanschluss, den alle Unternehmen zu gleichen Bedingungen nutzen werden: das ist die Zukunft und die Stärke von Consorzio ZAI, denn zum ersten Mal hat die Bahn AG in einer Infrastruktur wie die unsrige investiert, um das wirtschaftliche Potential von Verona zu fördern. Die Gesellschaft des Italienischen Eisenbahnnetzes, RFI hat uns gewählt um zukünftige Terminalprojekte zu entwickeln und die dafür notwendigen Technologien zu experimentieren, weil sie davon überzeugt ist, dass Interporto Quadrante Europa die Bedingungen erfüllt, um als Startpunkt gut zu funktionieren. Hier wird man das testen, was die Zukunft von Morgen sein wird, wie es das Beispiel der zwei weiteren Eisenbahnmodulen von Cemat zeigt, für die man wahrscheinlich die Eisenbahnkorridore 1 und 5 verbinden wird. Dies wird es uns ermöglichen, in den nächsten 30 Jahren ein Potential von 90 Paaren von Zügen täglich auf die Schienen zu bringen”.

Werdet ihr also den Anforderungen Europas gerecht?

“Wir werden viel mehr tun: Consorzio ZAI will den Anforderungen des europäischen Koordinators Karel Van Miert in Bezug der Prioritätsachse für Schienentransport Nr. 1, also dem Korridor Palermo-Berlin, gerecht werden. Aber während die Europäische Union einen täglichen Zugverkehr von über 180 Zügen auf der Strecke Brenner-Modena, wollen wir durch den geplanten Neuerungen viel mehr erreichen“

Der Korridor Nr.1 Palermo-Berlin ist Hauptbestandteil der Projekte, die von der Europäischen Kommission im Rahmen von TEN-T (Transeuropäisches Transportnetz) gefördert werden, um den europäischen internen Markt und die Kohäsion des Territoriums zu garantieren. Die juristische Basis für TEN-T ist im Maastricht Traktat von 1994 enthalten und verpflichtet die europäische Kommission dazu, den großen Prioritätsprojekten, die von Interesse für die ganze europäische Gemeinschaft sind, zu unterstützen. Korridor Nr. 1 gilt als Prioritätsprojekt bereits seit dem Bericht der Gruppe Christophersen von

delle Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T) considerate di rilevante importanza dalla Commissione europea per lo sviluppo del mercato



interno e la coesione del territorio. La base giuridica per le Reti TEN-T è contenuta nel Trattato di Maastricht del 1994 in cui si è stabilito l'impegno della Commissione europea a dare sostegno ai grandi progetti prioritari d'interesse comunitario. Il Corridorio n.1 è stato inizialmente dichiarato prioritario nel Rapporto del Gruppo Christophersen del 1994 e successivamente indicato come tale dal Consiglio europeo di Essen e confermato dal Consiglio europeo di Cardiff del 1998.

“Stiamo già studiando - continua il presidente del Consorzio ZAI - ciò che sarà il domani della logistica ferroviaria da noi gestita. A giugno saremo alla Fiera internazionale di Shanghai con il Metadistretto Logistico Veneto, confermando il nostro impegno, assieme alla Regione Ve-

of community interest. Corridor 1 was originally declared as a priority in the Christophersen Group Report of 1994 and later indicated as such by the Eu-

ropean Council of Essen and confirmed by the European Council of Cardiff in 1998.

“We are still researching,” continues the Consorzio ZAI President, “into what the rail logistics we manage will be in the future. In June we will be attending the international Fair in Shanghai with the Metadistretto Logistico Veneto, thus confirming our commitment, together with the Veneto Region, to take part in promotional fairs and events in collaboration with the Interporti organisations of Padua, Rovigo and the Port of Venice with whom we are working towards the development of a “Venetian territoriality” and we are always ready to respond to a global system which is watching us from afar and that sees us as a functional management body, ready to accept any challenge. The opinion that the business world and international logistics man-

1994, dann bestätigt durch das Europäische Rat in Hessen und vom Europäischen Rat von Cardiff 1998.

“Wir untersuchen bereits –fährt der Präsident von Consorzio ZAI fort – die Zukunft der von uns verwalteten Eisenbahnlogistik. Im Juni werden wir bei der internationalen Messe von Shanghai mit Metadistretto Logistico Veneto anwesend sein, denn gemeinsam mit der Region Veneto möchten wir systematisch an Promotionsereignissen und Messen teilnehmen, um in Zusammenarbeit mit den Kollegen von Padua, Rovigo und vom Hafen von Venedig, mit denen wir an der Entwicklung des Territorium Venetiens arbeiten, ein Netzwerk zu schaffen, das sich im globalen System einfügen wird, damit man sich von Außen an uns wendet, weil wir ein funktionelles Verwaltungsgebilde sind, das sich jeder logistischen Herausforderung stellen kann. Sehr wichtig ist die Tatsache, dass die Aufmerksamkeit und das Interesse der gesamten Unternehmerwelt und der Verwaltungsgesellschaften im Logistikbereich aus dem Ausland für Consorzio ZAI und für Quadrante Europa zeigen, eine positive Auswirkung auf das gesamte logistische Distrikt Venetiens haben wird.“

Was gibt es an Neuigkeiten in den letzten Monaten?

„Wir haben uns die Präsidentschaft von NET (Nord Est Terminal) gesichert, denn Giacomo Turazza, der ein Mitglied von Consorzio ZAI ist, wurde zum Vorsitzenden gewählt. Innerhalb von Nord Est Terminal, einer Gesellschaft, die von RFI (Italienische Eisenbahnnetz-Gesellschaft) kontrolliert wird, arbeiten wir zusammen mit den Vorständen der wichtigsten Interporti von Padua und Bologna. Die Wahl von Turazza zum Vorstand gibt uns ein weiteres Zeichen, des Vertrauens und der Unterstützung, die uns zuteilt wird.“

Gab es auch interne Entwicklungen bezüglich der Vorstände?

Zusammen mit Quadrante Servizi werden wir ein grundlegendes Projekt weiterführen womit die Basis dargestellt wird, um mit „Rete Ferroviaria Italiana“ und mit Quadrante Europa Terminal Gate die Möglichkeiten auszuwerten, um die Bildung eines europä-

neto, per la partecipazione sistemica a fiere ed eventi promozionali, in rete con i colleghi delle realtà interportuali di Padova, Rovigo e del porto di Venezia, con i quali stiamo lavorando allo sviluppo della 'territorialità veneta', sempre più impegnata a rispondere ad un sistema globale, che ci guarda da lontano e che ci vede come entità di gestione funzionale e pronta ad accettare ogni sfida. Molto importante è il fatto che la considerazione del mondo dell'imprenditoria e degli enti di gestione logistica internazionali nei confronti del Consorzio ZAI e del Quadrante Europa si riflette positivamente sull'intera realtà del distretto logistico veneto".

Tra le altre novità degli ultimi mesi cosa è possibile elencare?

"Abbiamo ottenuto la presidenza di NET (Nord Est Terminal), per la quale è stato nominato Giacomo Turazza, un membro del Consiglio ZAI. In Nord Est Terminal, società controllata da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), operiamo in sinergia con gli enti di gestione di interporti di eccellenza quali Padova e Bologna. La nomina di Turazza ci vede in una posizione di riferimento ulteriormente rafforzata e la consideriamo una sorta di riconoscimento al nostro valore".

Ci sono stati sviluppi organizzativi anche sul piano interno?

Con Quadrante Servizi stiamo portando avanti un progetto di fondamentale importanza per il Consorzio ZAI sulle cui basi, con Rete Ferroviaria Italiana e con Quadrante Europa Terminal Gate, in futuro valuteremo le modalità di creazione del grande hub europeo, nel quale il ruolo di Quadrante Servizi, per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, sarà ancora più forte e più strategico. Su questo argomento posso aggiungere che stiamo valutando l'idea di valorizzare Eurinfra, in maniera potenziata e di concerto con il Comune e la Camera di Commercio. L'obiettivo è quello di valutare una nuova progettualità di connessione al Quadrante Europa da parte dell'alta capacità ferroviaria, come progetto alternativo a quello esisten-

agement bodies have about the Consorzio ZAI and Quadrante Europa is very important and reflects on the entire Venetian Logistics District organisation."

What other new events of recent months could you list for us?

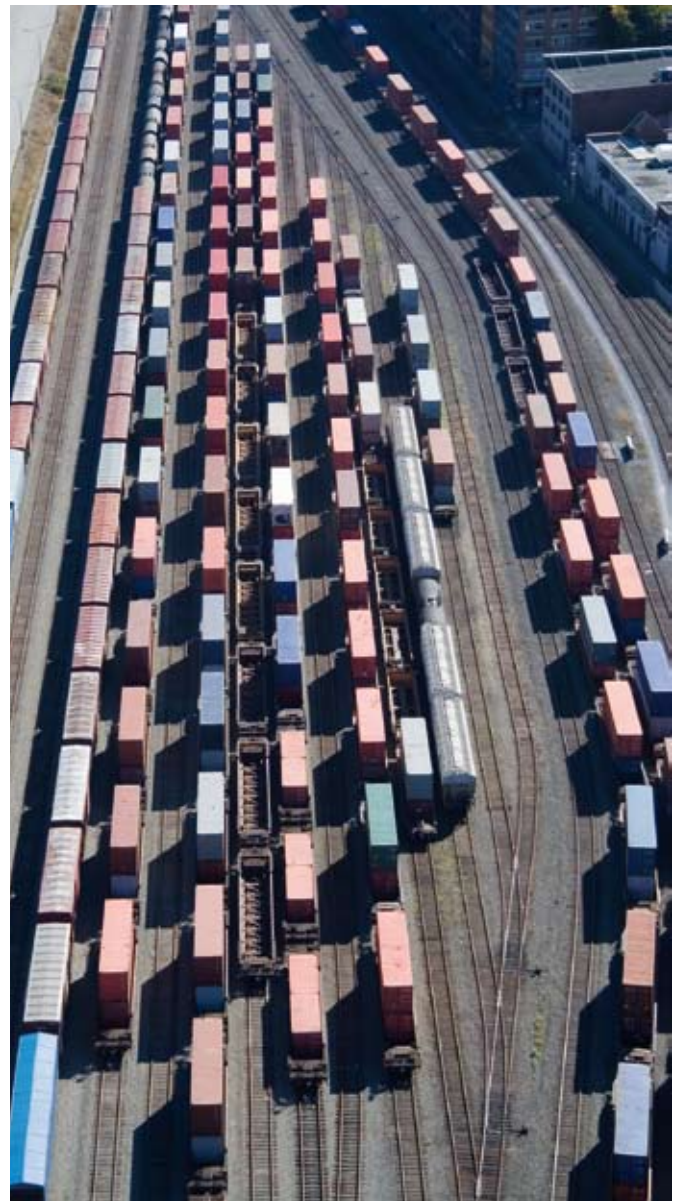
"We have acquired the Presidency of NET (Nord Est Terminal), for which Giacomo Turazza, a member of the ZAI Board, has been nominated. In Nord Est Terminal, an RFI (Rete Ferroviaria Italiana) controlled company, we work in synergy with the main Interports management bodies like Padua and Bologna. Turazza's nomination sees us in an even stronger position and we think of it as a kind of recognition of our worth."

Have there been any organisational developments at an internal level?

"With Quadrante Servizi, which has renewed the positions of its own top managers, we are pushing ahead with a project of fundamental importance for the Consorzio ZAI, on the basis of which, with Rete Ferroviaria Italiana and Quadrante Europa Terminal Gate, we will assess the way to create a great European hub in the future where the role of Quadrante Servizi, in terms of rail goods movement, will be even more powerful and strategic. I can also say that we are evaluating the idea of strongly promoting Eurinfra in collaboration with the Council and the Chamber of Commerce. The aim is



ischen Hubs zu bilden, in dem die Rolle von Quadrante Servizi, in Bezug auf



te. Anche questo è un elemento che ci consente di valutare quanto gli enti locali credano nelle potenzialità e nella rilevanza del Consorzio ZAI come interlocutore. In effetti siamo l'interlocutore per eccellenza di Rete Ferroviaria Italiana, che ringraziamo per aver sempre condiviso con noi le strategie rivolte allo sviluppo terminalistico. Su queste basi, l'ambizione è quella di non fermarci, ad esempio, alla creazione condivisa del Terminal Gate, ma di dare vita, come detto, ad un grande hub europeo, realizzato dal sistema-Verona e RFI”.

Tornando, per l'appunto, al ruolo di Verona nell'ambito del sistema logistico internazionale, quali sono le prospettive?

“L'Interporto Quadrante Europa come realtà fisica e il Consorzio ZAI come ente di gestione, sono parte integrante delle strategie di sviluppo di Rete Ferroviaria Italiana. Strategie che ci vedranno coinvolti, da oggi ad un tempo indefinito nel futuro, per le nostre capacità terminalistiche e per le prospettive in tema di logistica che siamo in grado di garantire. Oggi siamo a 30/32 coppie di treni al giorno, dal prossimo anno arriveremo a 55 coppie, ma con l'applicazione della tecnologia del Terminal Gate agli altri due moduli gestiti da Cemat arriveremo a 75/90 coppie di treni giornaliere nell'ambito di uno sviluppo di imponenti capacità interportuali: questa è una grande sfida che vedrà il Quadrante Europa in primo piano come realtà strategica per lo sviluppo terminalistico-ferroviario”.

In fondo è anche per questo che,

to evaluate a new project to link it to Quadrante Europa in terms of high rail capacity as an alternative to the existing project. This too is an element which allows us to assess how many local organisations believe in the potential and importance of the Consorzio ZAI as an intermediary. We are in fact a superb intermediary for Rete Ferroviaria Italiana, and we give it our thanks for having always shared their strategies for developing terminals with us. On these bases, our hope is not to stop at, for example, the construction of the Terminal Gate but to go on, as I said before, to create a really important European hub using the Verona and RFI system.”

Going back to Verona's role in the international logistics system, what are the prospects?

“The Interporto Quadrante Europa as a physical organisation and the Consorzio ZAI as a management body are an integral part of Rete Ferroviaria Italiana's

den Eisenbahnverkehr, noch stärker und strategischer sein wird. Wir untersuchen auch die Möglichkeit einer Förderung und Implementierung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und mit der



Handelskammer von Eurinfra. Unser Ziel ist, Quadrante Europa mit dem hohen Potential der Eisenbahn zu verbinden, sozusagen als Alternative zum jetzigen Projekt. Auch dieses Element ermöglicht uns das Vertrauen und das Ansehen von Consorzio ZAI als Gesprächspartner der anderen Kräfte im Spiel zu testen. Um Ehrlich zu sein sind



con una lungimiranza tutt'altro che comune, cinquant'anni fa nacque il Consorzio ZAI.

“Questa è la nostra missione, questi e molti altri sono i nostri obiettivi. In tale ruolo propositivo e di appoggio alla crescita ci sentiamo responsabilizzati da numerosi attestati di stima. Rappresentanze di operatori logistici di tutto il mondo visitano le nostre strutture sempre più spesso, come nel caso della delegazione venezuelana che recentemente abbiamo ospitato. Il nostro know how è stato identificato come un modello per lo studio progettuale e organizzativo di una

development strategies. Strategies which will involve us, from today and far into the future, because of our terminal organisation know-how and the logistics prospects that we are able to guarantee. At the moment we have 30/32 pairs of trains running every day, from next year this number will have risen to 55, but by applying the Terminal Gate technology to the other two modules managed by Cemat, we will soon be able to have 75/90 pairs of trains running daily within the ambit of a strong Interporto development capacity. This is a great challenge which will see Quadrante Europa as the main player as a strategic organisation

wir bereits der wichtigste Ansprechpartner von RFI, wofür wir sehr dankbar sind, da diese Gesellschaft mit uns das Vertrauen in die Zukunftsstrategien bei der Entwicklung eines Terminals geteilt hat. Auf dieser Basis hegen wir die Hoffnung, uns nicht allein mit der Herstellung eines Gemeinsamen Terminal Gates zu begnügen, sondern, wie gesagt, einem großen europäischen Hub Gestalt verleihen zu können, das man dank Verona und RFI realisieren wird.“

Zurück zur Rolle von Verona im Rahmen des internationalen Logistiksystems, wie sehen die Aussichten für die Zukunft aus?



piattaforma interportuale in Venezuela. Nelle scuole di logistica del mondo si studia l'Interporto Quadrante Europa, divenuto esempio e materia di insegnamento perché negli anni ha dimostrato di essere un sistema funzionale: un ente pubblico che, in modo unico, opera con efficacia in favore delle imprese private, grazie ad un sistema completo di servizi. Forse tali traguardi sorprende-

for terminal-rail evolution.”
When all is said and done, it was also for this reason that, with a truly rare farsightedness, the Consorzio ZAI was founded fifty years ago.

“This is our mission, this and many other things are our objectives. In our role as proposer and supporter of growth, we feel responsible for proving our worth. Logistics operator representatives from all over the world are coming to see our

“Das Interporto Quadrante Europa als physische Realität und das Consorzio ZAI als Verwaltungsorgan, sind integrierendes Bestandteil der Entwicklungsstrategien von RFI. Auf Grund der Rolle, die wir im Rahmen dieser Projekte einnehmen, sind wir ein unersetzliches Bestandteil dieser Zukunftsstrategien, weil wir als einzige im Besitz der nötigen Fähigkeiten im Bereich der Terminalverwaltung und der

ranno qualcuno, soprattutto a livello locale. Verona probabilmente non conosce appieno i risultati raggiunti e le prospettive future del Consorzio ZAI. La nostra testa è qui, il nostro cervello non può vivere senza le con-

structures more and more often like, for example, the Venezuelan delegation we recently welcomed. Our know-how has been recognized as the model for the projectual and organisational study of a freight village platform in Venezue-

Logistik sind, um ein solches Projekt zu leiten. Heute sind es 30/32 Paar Züge, die wir täglich auf die Gleise bringen, aber vom nächsten Jahr an werden es 55 Paare sein, wenn aber die Terminal Gate Technologie auch in den anderen zwei Modulen, die Cemate verwaltet, angewendet werden, können wir auch die 75/90 Zugpaare pro Tag erreichen, die im Rahmen der Entwicklung unseres Binnenhafens ein unglaubliches Potential darstellen würden: beim Gelingen dieser Herausforderung wird Quadrante Europa ganz vorne, was die Entwicklung der Eisenbahnterminals anbelangt, mit dabei sein.



Schließlich wurde Consorzio ZAI aus diesem Grund vor 50 Jahren gegründet?

„Darin liegt unsere Mission, aber wir haben viele Ziele. Wir fühlen uns durch das Vertrauen, das uns zuteil wird, auch zur Verantwortung gezwungen. Immer mehr Verantwortliche und Logistikoperatoren aus anderen Ländern der ganzen Welt besuchen uns, wie es der Fall war, als kürzlich eine De-

nezzioni neurali ospitate dal sistema Verona, ma siamo aperti alle diverse realtà, nel ruolo di uno dei più importanti sistemi logistici a livello internazionale”.

Ci sono progetti a breve termine che è possibile elencare?

“Con il piano di interventi sono in programma alcune espansioni che riguarderanno la Bassona. Inoltre, con il ‘PUA Quadrante Europa Nord’, nell’arco di un paio di mesi sarà approvata l’implementazione di 250 mila metri quadrati coperti di infrastrutture

la. The Interporto Quadrante Europa is a subject of study in logistics schools throughout the world and has become an example and lesson since, over the years, it has proved to be a system that works. It is a public body that, in a unique manner, operates efficiently in favour of

legation aus Venezuela zu uns kam. In den Logistikschulen ganz Europas wird Interporto Quadrante Europa studiert, denn es ist ein Musterbeispiel für ein funktionierendes System: eine öffentliche Infrastruktur, die auf einzigartige Weise, sich erfolgreich für private Unterneh-

men einsetzt, dank eines kompletten Dienstleistungssystems. Vielleicht werden diese Erfolge einige wundern, insbesondere auf lokaler Ebene. Verona kennt wahrscheinlich gar nicht die erreichten Resultate und die Zukunftsziele von Consorzio ZAI.



nell'area settentrionale dell'Interporto. Vogliamo anche partire con lo sviluppo del Quadrante Europa Sud entro breve tempo, dando una risposta condivisa con il Comune di Verona a tutte le realtà residenziali e aziendali che sono insediate nell'area".

Per quel che riguarda la Marangona e altre iniziative?

"Sul piano urbanistico abbiamo pro-



grammato l'approccio pianificatorio nell'area della Marangona almeno entro l'anno. Stiamo inoltre collaborando con il Comune di Verona per quanto riguarda la strada di gronda che chiuderà in futuro la 'circonvallazione' attorno all'area interportuale del Quadrante Europa, per il quale verrà anche realizzato un nuovo accesso controllato ai parcheggi esterni e all'Interporto stesso, per aumentare il livello di sicurezza in favore delle nostre strutture e degli operatori che le utilizzano. Non va dimenticato il nostro impegno per arrivare alla realizzazione dell'uscita autostradale aeroporto/interporto, che il Consorzio ZAI ha richiesto in accordo con la presidenza dell'Aeroporto Catullo. Si tratta di una soluzione viabilistica che si giustifica con i numeri: l'Aeroporto crea un traffico di entrata e di uscita di un migliaio di automobili al giorno in media, mentre dall'Interporto, quotidianamente e mediamente, entrano ed escono circa 9.000 mezzi pesanti. Mettere insieme i due dati significa comprendere quali benefici possano derivare dalla costruzione di un casello autostradale dedicato".

private companies thanks to a complete set of services. Perhaps these targets will surprise some people, especially at a local level. Verona probably isn't fully aware of the Consorzio ZAI's achievements and the future prospects. Our head is here, our brain cannot survive without its neural connections that the Verona system supplies, but we are open to different organisations in our role as one of the most important logistics systems on an international level."

Are there any short-term projects that you can tell us about?

"With the intervention plan there are some expansions in the pipeline regarding the Bassona area. Furthermore, with the 'PUA Quadrante Europa Nord', within a couple of months the implementation of 250,000 covered square metres of infrastructure will be approved in the northern part of the Interporto. We would shortly also like to make a start on the development of Quadrante Europa Sud in answer to the mutual needs of Verona Council and all the residential and company organisations that are located in the area."

And what about the Marangona area and other initiatives?

"On a town planning level, we have programmed a planning approach for the Marangona area to be concluded within one year. We are also collaborating with Verona Council in regard to the kerbing which will close the "ring-road" around the Quadrante Europa freight village area and for which a new controlled access road to the external parking spaces and the Interporto itself will be built in order to increase the level of security in favour of our structures and the people who use them. Our efforts to build an airport/freight village motorway exit, which the Consorzio ZAI has requested in accordance with the Catullo Airport Presidency, shouldn't be forgotten. It would be a road network solution justifiable by facts and figures: the Airport creates an incoming and outgoing traffic flow that, on average, counts thousands of cars a day while about 9,000 heavy vehicles go in and out of the Interporto daily. When these figures are put together, it is easy to see the advantages that the building of a specific motorway exit would bring."

Unser Kopf ist hier, aber unser Gehirn kann nicht ohne dem neuronalen Netzwerk des Veroneser Systems überleben, dennoch sind wir offen für weiter Horizonte, und möchten die Rolle eines der wichtigsten Logistiksysteme auf internationaler Ebene einnehmen."

Gibt es Projekte, die sie für die nähere Zukunft erläutern können?

"Wir planen einige Veränderungen im Gebiet von Bassona. Außerdem wird im Rahmen von „PUA Quadrante Europa Nord“ innerhalb der nächsten Monaten eine Vergrößerung von 250.000 Qm der überdachten Infrastrukturen im Nordteil des Interporto bewilligt werden. Wir wollen ebenso in Kürze mit der Entwicklung von Quadrante Europa Sud beginnen, um gemeinsam mit der Gemeinde von Verona allen Wohnsiedlungen und Unternehmen, die sich in der Umgebung befinden, einen positiven Schub sichern."

Gibt es weitere Projekte bezüglich der Marangona und der anderen Initiativen?

"Auf planungstechnischer Ebene wollen wir mit der Umsetzung des Projekts in Marangona spätestens in einem Jahr beginnen. Außerdem arbeiten wir mit der Gemeinde von Verona zusammen, um die Verbindungsstrasse zu beenden, die zukünftig die Umgehungsstrasse von Quadrante Europa abschließen wird; zusätzlich wird man eine neue regulierte Zufahrt für die Parkplätze der Operateure, die sie verwenden, erbauen."

Wir dürfen nicht vergessen, dass wir als Ziel die Erschaffung einer Autobahnausfahrt vor Augen haben, für Flughafen und Binnenhafen, die das Consorzio ZAI in Absprache mit dem Vorstand von Aeroporto Catullo bereits verlangt hat."

Die Zahlen berechtigen dieses Projekt: Der Flughafen schafft einen Ein- und Ausfahrtsverkehr von etwa 1000 Autos im Durchschnitt pro Tag, während in den Interporto, durchschnittlich, täglich etwa 9000 Schwertransporter Ein- und Ausfahren. Wenn man diese Zahlen zusammenrechnet ergibt sich im Fall des Baus einer eigenständigen Autobahnausfahrt mit Mautstation ein bedeutender Gewinn."