

QUADERNO N° 4
dell'Associazione Consiglieri Comunali Emeriti
del Comune di Verona



**ACCADEMIA DI AGRICOLTURA SCIENZE E LETTERE
DI VERONA**



**ASSOCIAZIONE DEI CONSIGLIERI COMUNALI EMERITI
DEL COMUNE DI VERONA**



Atti
degli incontri sui temi:

**“Verona e il suo interporto sono ancora al centro del “Quadrante Europa”
intersezione dei corridoi di traffico internazionali?”**

Palazzo Barbieri – Sala Gozzi

24 marzo 2015

“Verona: il Quadrante Europa – Storia e futuro”

Sede Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere di Verona

21 ottobre 2015

Presentazione

Sono compiaciuto e gratificato che tocchi ancora a me, quale Presidente dell'Associazione dei Consiglieri Comunali Emeriti del Comune di Verona, la presentazione del nostro **Quaderno n. 4** dedicato alla pubblicazione degli atti dei due importanti Incontri indicati in copertina.

Il mio incipit si giustifica con il fatto che il Quaderno possa costituire un utile e rilevante contributo tramite le relazioni di Giancarlo Passigato, di natura storica, con le relazioni del Sindaco Emerito Michela Sironi e dell'Assessore Emerito e Consigliere di Amministrazione del Consorzio ZAI, Giancarlo Montagnoli, con i documentati interventi sullo stato dell'arte ad oggi della realtà e delle potenzialità del Quadrante Europa del Consigliere Emerito Silvano Stellini, che da anni svolge funzioni dirigenziali nell'ambito dell'Interporto di Verona, con la "lectio" della professoressa Claudia Robiglio, Accademica e docente all'Università di Verona, sul pregnante tema "L'influenza del Quadrante Europa nell'economia veronese".

Il compiacimento citato all'inizio si riferisce anche ad un'esperienza personale "sul campo" che mi sono permesso citare nel mio intervento conclusivo dell'incontro tenutosi presso l'Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere, e non me ne vogliano gli attenti lettori, che prego di considerare, appunto, come una testimonianza politica vissuta, a corredo del pensiero espresso in tema di Quadrante Europa e suo Interporto, a prescindere dalla mia modesta persona.

E ancora compiacimento e gratificazione della nostra Associazione vanno riferiti al piacere della avviata, proprio con l'incontro del 21 ottobre 2015, fattiva collaborazione con la già citata e prestigiosa Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere di Verona, che vanta 258 anni di vita e di attività culturale, cui si raffronta l'attuale ricorrenza dei nostri primi 15 anni dalla fondazione nel 2001.

Ringrazio vivamente, a nome mio, del Direttivo e di tutti i Soci ed aderenti, il Presidente Claudio Carcereri De Prati ed il Segretario Vasco Senatore Gondola per l'attenzione che è stata riservata alla nostra Associazione con l'auspicio che vadano realizzate le prossime interessanti iniziative, già concordate e programmate.

A conclusione mi piace riportare di seguito il bellissimo richiamo storico che il Presidente Carcereri De Prati ha proposto durante l'incontro riferendosi alla citata differenza di età e di storia fra le nostre due realtà.

"Volevo ricordare, a proposito del cenno fatto alla giovane età dell'Associazione dei Consiglieri Emeriti, che quando nel 1768 il doge Luigi Mocenigo IV fondò l'Accademia dell'Agricoltura di Verona, dandone ovviamente gli Statuti, delegò e indicò proprio nell'allora Magnifico Consiglio della città, cioè nel Consiglio comunale dell'epoca, l'organo che doveva provvedere alla nomina dei primi membri. Da qui nacque questo

legame forte con la città di Verona, tant'è che lo stemma veneziano, che si mantenne per tutta la durata della Serenissima Repubblica, è il leone di San Marco che tiene lo stemma dell'Accademia in una zampa e lo stemma della città di Verona nell'altra zampa. Vi è quindi un legame ontologico, un legame profondissimo tra la municipalità di Verona e questa Accademia che è storicamente ben più lontano dell'attuale con l'Associazione dei Consiglieri Emeriti.”

Prendiamo atto con soddisfazione della cosa che ci porta ad augurare “*Ad maiora!*” e spingermi a dare appuntamento all'edizione del prossimo, ormai in fieri, numero della collana dei “Quaderni” dell'Associazione.

Carlo de' Gresti

*Presidente Associazione dei Consiglieri Comunali Emeriti
del Comune di Verona*

Verona, giugno 2016

INDICE

“Verona e il suo interporto sono ancora al centro del “Quadrante Europa” intersezione dei corridoi di traffico internazionali?”.....5
24 marzo 2015 - Palazzo Barbieri – Sala Gozzi

“Verona: il Quadrante Europa Storia e futuro”33
21 ottobre 2015 - Sede Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere di Verona

Allegati:

- Statuto del Consorzio Zai
- Elenco dei Presidenti e dei Direttori del Consorzio Zai (1950-2016)

**Associazione Consiglieri Comunali Emeriti
del Comune di Verona**



**“Verona e il suo interporto sono ancora al centro del
“Quadrante Europa” intersezione dei corridoi di traffico
internazionali?”**

Palazzo Barbieri Sala R.Gozzi

24 marzo 2015

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

Benvenuti e saluti a tutti. Questo è un incontro che avevamo messo in programma da tempo, che poi è slittato, che vuole essere un aggiornamento per noi Consiglieri Comunali Emeriti, come ci siamo definiti, cioè di chi ha avuto esperienze amministrative sulla tematica del Quadrante Europa. Ha quindi questo carattere e quello che diremo viene registrato e lo pubblicheremo nella nostra collana dei "Quaderni dell'Associazione", che hanno una larga diffusione.

Abbiamo con noi una autorevole rappresentanza di quello che è stato, ed è, il Consorzio Zai, il Quadrante Europa, la Quadrante Servizi. È presente Giancarlo Montagnoli, assessore emerito, ora consigliere di amministrazione del Consorzio ZAI, qui delegato ufficialmente dal presidente Matteo Gasparato, oggi fuori Verona per servizio. Ci sono poi dei past president, perché Giancarlo Passigato e Michela Sironi (già sindaco di Verona) sono degli esempi chiari di come siano stati impegnati in quell'ente, ed altri suoi amministratori.

I lavori si apriranno con una relazione di Silvano Stellini, il quale attualmente è presidente di una società, che se non sbaglio si chiama *Rilve*, una società costituita pariteticamente dal gruppo Ferrovie dello Stato e la Quadrante Servizi, e ci spiegherà naturalmente che cosa va facendo. Stellini ha anche una posizione di vertice in un'altra realtà importante che non tutti conoscono, che è l'Istituto speciale per la Logistica, di cui senz'altro ci vorrà dire qualcosa e parlerà prevalentemente degli interscambi e dei flussi di merci. Prego Silvano di intrattenerci. Saluto prima il consigliere comunale Fabio Segattini, del gruppo del Pd, veterano, alla sua quarta legislatura, che ringrazio perché segue le nostre iniziative con assiduità.

Silvano STELLINI

(Presidente Fondazione Last Its Logistica)

Grazie. Ci conosciamo tutti. Diciamo che io sono anche un po' emozionato di tornare sul luogo del delitto, nel senso che sono stato in quest'aula come consigliere comunale dal 1983 al 1998.

La cosa su cui io stasera volevo soffermarmi con cinque, sei diapositive, riguarda il tema del futuro, in quanto sulla situazione attuale poi ci saranno comunque i temi del Consorzio Zai e li toccherà particolarmente Giancarlo Montagnoli. Perché il futuro? Perché il tema del Quadrante Europa è sempre meno connesso alle scelte della città di Verona e sempre più invece dipendente dalle scelte che si compiono, si realizzano fuori da Verona. Parlo principalmente delle reti europee di trasporti, delle reti Tnt,

parlo del futuro della logistica e quindi secondo me diciamo che dal 1948, quando nasce il Consorzio Zai, al 1975 c'è una fase in Zai molto pesante dal punto di vista immobiliare, poi c'è una fase dal 1975 al 2008 quando comincia la crisi, in cui la Zai entra nell'operatività con i terminali ferroviari, con il Quadrante Europa, eccetera, fase che conosce bene anche Michela Sironi, la quale per prima ha indicato questo ragionamento sull'Europa. Dal 2008 in avanti, finiti anche i finanziamenti al piano della logistica, si incomincia ad operare in regime di mercato. La Zai non ha più quelle rendite che aveva in precedenza. Non per scelte della Zai, ma perché c'è un contesto diverso che cambierà il futuro della logistica.

Da ciò deriva allora che chi fa politica (questo è uno dei temi che tocco spesso, anche se in realtà non è così condiviso) dovrebbe confrontarsi su quello che succederà tra dieci, quindici anni. Cioè indicare degli scenari, può sbagliarli, può azzeccarli, ma giocare molto sulle scelte attuali in funzione del futuro. Mentre spesso chi fa politica, è comprensibile, gioca molto sul presente perché c'è il problema del consenso. Quindi indica la soluzione più facile, che non è sempre quella più corretta.

Questa sera il titolo è «Oltre l'infrastruttura per una nuova cultura della mobilità». Cosa vuol dire oltre l'infrastruttura? Vuol dire che l'infrastruttura, in questo caso il Quadrante Europa, i terminali ferroviari, ma anche i corridoi europei, il corridoio scandinavo mediterraneo, come si definisce oggi, cioè l'ex corridoio n. 1 da Berlino a Palermo e il corridoio n. 5 che adesso si chiama mediterraneo da Lisbona a Kiev, non saranno più i protagonisti assoluti all'interno dei quali tutto ruota attorno, è l'inverso. Cioè i corridoi sono una condizione necessaria ma non sufficiente, perché irrompono due fenomeni. Il primo è il futuro della logistica, cioè quali sono i cambiamenti nel mercato della logistica che condizionano le merci. Stiamo parlando prevalentemente di merci. Io parlerò molto di merci, nel senso che anche sull'alta velocità i limiti che sottoporro, riguardano il problema delle merci, non il problema delle persone.

L'altro elemento centrale è la competizione tra territori. Ormai i territori competono tra di loro, e quando parlo di territori, parlo di grandi territori, cioè non di singole città ma di sistemi che poi vedremo molto velocemente.

Qua io ho messo un po' di *marketing*. La fondazione a cui facevo riferimento prima, è la fondazione Last che significa «Logistica ambiente sostenibilità trasporti», è una fondazione pubblico-privata dove c'è dentro il Consorzio Zai, c'è dentro il Ministero della pubblica istruzione, la Regione, la Provincia, Confindustria, una serie di aziende private e ha come scopo quello di formare tecnici logistici. Sono scuole pubbliche nuove in sostanza che servono ai ragazzi *post* diploma. Sono una cinquantina di ragazzi che frequentano ogni anno il corso, abbiamo già diplomato due classi di ventidue persone, il mese prossimo andranno in gita al parlamento europeo e a visitare il porto di Rotterdam e quindi

prepariamo ragazzi ad operare nel mondo della logistica.

Io ho cominciato, parlando di ciò, per far capire il tema poco dibattuto della sostenibilità ambientale. Questa prima diapositiva evidenzia il contributo del Quadrante Europa. Il Quadrante Europa vuol dire aziende private e pubbliche che insistono in esso, sono 120 circa con quattromila persone che lavorano alla sostenibilità ambientale. Perché questo? Perché l'utilizzo del treno in sostituzione del camion apporta dei minori costi sociali, che vengono definiti in letteratura costi sociali marginali, e questi costi sociali che vuol dire una diminuzione delle polveri sottili rispetto al camion, vuol dire una diminuzione dell'uso delle infrastrutture e dei costi del treno rispetto la strada, vuol dire minori infortuni, incidenti stradali, vuol dire minori rumori, quindi il minor impatto del treno sul camion è misurato con un modello che è stato predisposto dall'Università di Zurigo e di Heidelberg, che misura e dà un valore. Adesso tutto quanto ormai si misura in soldi e si misura in *ranking*, in classifiche.

Utilizzando questo modello che io ho citato nelle fonti, il contributo del Quadrante Europa è stato per il 2012 di 118 milioni di euro, per il 2013 di 116 milioni di euro, nel 2014 di 131 milioni di euro. Ciò significa che abbiamo risparmiato alla collettività, anche se non sono soldi veri, ma sono nominali, 350 milioni di euro. Quindi per dire che molto spesso la collettività, ma anche gli operatori, non sanno quello che è il contributo del Quadrante Europa alla sostenibilità ambientale.

Anzi, a volte è criticato, e quando si parla di alta velocità, c'è sempre il comitato che difende le viti di Lugana, con tutto il rispetto, eccetera, ma tratta il Quadrante Europa come fossimo dei biechi imprenditori che rovinano il territorio, e non invece come un soggetto economico che fa *business* ma rispetta anche il territorio.

Adesso io per dare un senso a quel significato che dicevo, rilevo che l'infrastruttura non è più una condizione unica, cioè non basta avere la linea ferroviaria per fare gli affari, non basta più essere al centro dell'Europa; il Quadrante Europa è al centro di due corridoi, questa cosa qua non basta più. Ho cercato prima di mettere, intanto di capire l'importanza di quest'area geografica per poi arrivare a vedere quali sono le evoluzioni delle nuove tecnologie.

In questa diapositiva, anche qui, dati Eurostat 2012, vediamo che l'Unione europea a ventotto è praticamente il primo paese al mondo, la prima area geografica al mondo per commercio internazionale. Nonostante noi abbiamo 508 milioni di abitanti mi pare, è prima in assoluto, secondi sono gli Stati Uniti, terza è la Cina. Già lì capiamo che il motivo di questi 508 milioni di persone che non competono con i miliardi della Cina e i miliardi dell'India, ma consumano. C'è un livello di consumi, un livello anche di benessere che fa dell'Unione europea il primo *partner* mondiale nella distribuzione delle merci. Ciò significa che le innovazioni si producono qua. Cioè è questo il territorio che subirà le maggiori trasformazioni.

L'altro dato che vi ho messo, questo è recentissimo, è del giugno 2014, l'Italia nonostante abbia perso circa il 25 per cento, dall'inizio della crisi ad oggi, della manifattura, ma è ancora il sesto paese al mondo, e secondo in Europa dopo la Germania, di esportatori della manifattura. Quindi siamo capaci di lavorare semilavorati, di produrre e prima ripeto in questo dato abbiamo prima la Cina, secondo gli Stati Uniti, terza la Germania, quarto il Giappone, quinta la Corea del sud, sesta l'Italia. Allora vuol dire che noi siamo collocati a livello sesto nel mondo e il Quadrante Europa di Verona che è il primo interporto europeo, è uno dei luoghi centrali per queste dinamiche.

Si diceva, la logistica sta cambiando, non ha più bisogno del sostegno del trasporto fisico com'era prima. Qui richiamo solo due cose che spiegano abbastanza bene. Il primo sono i nuovi modelli previsionali. Adesso per capire come consuma un paese, sono stati inventati, sono dei logaritmi che vengono definiti «*big data*». Sicuramente la Sironi li conosce nel suo lavoro all'Università. Ed il ruolo della ricerca e dell'Università è decisivo. Pensate che il primo operatore del commercio mondiale *online* che si chiama *Alibaba*, ed è cinese, utilizza un algoritmo per simulare gli scenari futuri sui consumi, realizzato da un gruppo di ricercatori italiani del Politecnico di Torino.

Questi modelli, cosiddetti «*big data*», sono sistemi di previsione che prevedono l'andamento del Pil e dell'economia di diversi paesi dividendo il mondo in tre aree (aree sviluppate, aree avanzate, aree arretrate) e da questo punto di vista si prevedono quelli che saranno i consumi.

Quindi sulla base di questi strumenti, c'è una velocità notevole di prevedere, per cui per esempio un paese come la Bulgaria che è molto arretrato dal punto di vista dei consumi interni, è uno dei più avanzati nella produzione di questi strumenti dell'itc, dell'*information technology communication*. La Bulgaria.

L'altra novità che anche questa è solo simbolica ovviamente, riguarda le stampanti 3D. La stampante 3D cambia il modello attuale. Attualmente io realizzo un bene qui all'origine dove c'è l'azienda e lo mando alla destinazione del cliente. Con la stampante 3D è possibile fare l'inverso, io mando il *software* al cliente attraverso l'*email* e lui con la stampante 3D si realizza il pezzo. È già così per esempio per i dentisti. Tutta una serie di materiali di facile realizzazione sono già oggi stampati con questi 3D. È chiaro che se questo si sviluppa, vuol dire che non è più importante essere al centro o ai margini dell'architettura stradale, perché cambia completamente, il peso non è più sull'*hardware* ma sul *software*. Quindi la conseguenza di questi cambiamenti sarà sempre di più che **l'infrastruttura, l'incrocio è una condizione necessaria ma non è sufficiente.**

Sempre a livello di provocazione, andiamo adesso alla seconda conseguenza del cambiamento. La prima era l'evoluzione del mercato

della logistica. Il secondo è la competizione tra territori. Questo è un tema che mi è particolarmente caro, perché questo è il tema veramente politico. Mentre quello dell'evoluzione del mercato è un tema che la politica non è in grado di orientare; quello della competizione tra territori, tra sistemi è invece un tema che riguarda la politica. Riguarda la funzione stessa della politica.

La competizione tra territori, che vuol dire il Veneto con la Baviera, il Piemonte con la Stiria e così via, avviene tra sistemi adesso, non più tra città. Quindi non ha senso che Vicenza sia contro Verona e Brescia per portare via un pezzo di terreno per arrivare nel Brennero, facendo la Valdastico. Tutte queste cose qua perdono di significato, perché o riesci ad avere una competizione tra sistemi o altrimenti non esisti. L'esempio classico, io sono stato quindici giorni fa a Trento ad un convegno organizzato dalla Regione Trentino Alto Adige, dove c'era l'amministratore delegato del tunnel di base del Brennero, e c'erano una serie di ingegneri progettisti del corridoio n. 1 della linea alta velocità. Tra gli altri, il Ministro dei trasporti del Land della Baviera che diceva: è inutile che voi vi preoccupiate di velocizzare al massimo la realizzazione del tunnel, che sarà il motore per l'aumento di traffico sulla linea del Brennero, perché l'unica realtà che potrà ospitare i nuovi treni di nuova generazione, quelli di 650 metri, l'unica città a sud del Brennero è Verona. Quindi solo se siamo in grado di dialogare e di costruire a Verona un *hub* principale, allora ha senso la galleria del Brennero, altrimenti non serve a nulla. Questa era la sua provocazione, che però dà il senso anche alle cose che sto dicendo.

Adesso vediamo, dopo ho solo un'altra diapositiva, non spaventatevi, da dove partiamo perché è chiaro che l'infrastruttura è una condizione che per il futuro sarà sempre meno importante, ma attualmente gioca un ruolo decisivo, cioè è una condizione necessaria, ma non sufficiente. Ma necessaria. Sul Quadrante Europa di Verona noi abbiamo avuto, lo dirà meglio Montagnoli, 14.609 treni nel 2014, cioè il miglior risultato di sempre. Se noi traduciamo questi volumi (voi sapete che a Verona si fanno casse mobili e semirimorchi, cioè non ci sono *container* marittimi), se noi trasferiamo questi volumi espressi in tonnellate e li trasformiamo in Teu, che è l'unità di misura di un container da venti piedi, ne viene fuori che Verona è il quarto porto italiano pur non avendo il mare. Il primo è Gioia Tauro, perché è un porto di *transshipment*, quindi c'è tutta un'altra logica che non voglio toccare, perché ci porterebbe lontani; il secondo è Genova che è un grande porto industriale, il terzo è La Spezia che guarda caso è il porto che rifornisce Verona e Padova, e poi c'è Verona. Venezia e Trieste, nonostante le loro ambizioni, sono dopo di noi. **Quindi Verona è il quarto porto italiano.**

L'altro punto di forza, anche questo del Quadrante Europa di Verona, è stato quello che ha negli anni realizzato quella che gli specialisti chiamano

una diversificazione industriale che è la condizione per un ecosistema stabile. Tradotto, non ci siamo specializzati in qualcosa come tanti altri interporti, tanti porti, ma noi trattiamo una quantità enorme di merci. L'esempio della protezione di questo sistema stabile, che si chiama Quadrante Europa di Verona, è dato dalla crisi dell'auto. L'auto ha perso negli ultimi cinque anni il 40 per cento del traffico auto, *Volkswagen, Bmw, Fiat*; nonostante questo il Quadrante Europa è sempre cresciuto di più 6, più 9, più 10 ogni anno. Perché al calo del 40 per cento delle auto, ha fatto seguito la crescita di altri settori, ed abbiamo potuto ospitare nuovi traffici. In buona sostanza il QE, passatemi il termine, è caratterizzato da una biodiversità industriale. Non dipende da una particolare attività, non è monotematico! A proposito ora il mercato dell'auto sta riprendendo alla grande! Quindi questa condizione di *biodiversità* del Quadrante Europa è il presupposto per ospitare domani i grandi treni di 750 metri. E quindi l'obiettivo sarà:

- prevedere interventi sulla "linea" del Brennero per consentire la circolazione dei treni lunghi;
- intervenire sulla Stazione Quadrante Europa di Verona e sul fascio di binari di presa/consegna all'ingresso dell'Interporto;
- realizzare un nuovo terminale ferroviario;
- riorganizzare il sistema dei terminali, prevedendo un terminale dedicato al traffico marittimo.

L'altra cosa su Verona. Oggi si rende visibile quel fenomeno che molti avevano identificato già cinque, sei anni fa, cito ancora la Sironi, perché abbiamo fatto un convegno noi sui porti, avevamo identificato che il futuro allora, stiamo parlando di dieci anni fa, adesso si è già realizzato, il futuro del traffico merci andava in direzione sud-nord, nord-sud, nord-est e non assolutamente da ovest a est. Prova ne sia, poi lo vedremo nella diapositiva successiva, ma intanto a proposito di dati, tenete conto che se noi facciamo circa quattrocento treni a Verona al mese, di questi circa quattrocento treni al mese, parlo a spanne, ce ne saranno sei, sette che vengono da Miramar, cioè da ovest verso est. Gli altri quattrocento vanno tutti quanti su e giù. Quindi la direttrice praticamente esclusiva è quella nord / sud e non ovest /est.

Conseguentemente quindi a questo ragionamento, si gioca quello che io chiamo competizione tra sistemi e non tra città. Verona non è il Nordest. Io ricordo che questo era l'*incipit* e quando con l'amico Roberto Uboldi abbiamo steso il programma per le elezioni comunali (che poi perdemmo, per poi vincere il giro successivo con Paolo Zanotto Sindaco) l'*incipit* del programma recitava: **Verona non è il Nordest, è l'ovest del Nordest.** È un'area metropolitana interregionale che insieme alle città di Vicenza, Mantova, Brescia, Trento e Bolzano, costituisce la vera **seconda area metropolitana del Veneto.** Un'area economica, disgiunta dai confini

amministrativi che rispondono ad altri criteri. A mio avviso discutibili. Pensate che da un punto amministrativo Verona è stata inserita nell'area Verona – Vicenza e Rovigo. Ma che razza di area metropolitana è? Io con i miei amici dico sempre, “non sono mai stato Rovigo”. Cosa c'entra Verona con Rovigo? Verona c'entra invece con Mantova, con Brescia, con Trento e con Vicenza per le ragioni che voi tutti conoscete.

È un'area di 4,5 milioni di abitanti del bacino del Garda. Tra l'altro questa idea del bacino del Garda che è morfologica, ma anche a vocazione industriale, l'aveva identificata già Eugenio Turri che era un grande intellettuale veronese, che è morto una decina di anni fa, e che nel 2002 in un suo libro parlava di grande trasformazione e di innesto di quest'area nell'economia industriale avanzata italiana. In pieno Veneto rurale lui parlava del bacino del Garda. Era un geologo quindi una persona che non aveva una sua visione politica, però secondo me dava una visione di questa vocazione molto importante. Quest'area centrale ha 4,5 milioni di abitanti ed è l'*hub* principale per le ragioni insite nel Quadrante Europa e ovviamente nei confronti del Brennero.

La penultima diapositiva, che poi è l'ultima, che dà anche questa una spiegazione plastica di queste cose dei flussi da nord a sud e viceversa, è questa diapositiva. Questa diapositiva è stata fatta dall'Università Bocconi l'anno scorso su mandato del Ministero delle infrastrutture che sta studiando il piano nazionale della logistica. Ha commissionato alla Bocconi uno studio sullo stato di avanzamento dei corridoi italiani. Voi sapete che i corridoi italiani sul territorio nazionale, i corridoi europei principali sono nove, di questi nove, quattro passano dall'Italia. Adesso qui non si vede, c'è quello da ovest a est che si chiama «Mediterraneo», è segnato con una riga verde sottile. Voi vedete la galleria Torino-Lione. Questi sono tutti gli impedimenti. La galleria Torino-Lione è quindi l'impedimento, secondo lo studio della Bocconi, per quanto riguarda il corridoio da ovest ad est. Poi c'è il secondo corridoio che è quello dei cosiddetti due mari, cioè che va da Genova a Rotterdam. Quello addirittura ha due impedimenti grossi, anzi, ne ha tre, ma uno in parte risolto quello del Gottardo, perché è in territorio svizzero e lì si sono realizzati da soli il traforo. Ha due impedimenti, uno che si chiama terzo valico che è una cosa che in Italia si discute dagli anni Sessanta. Poi c'è un'altra piccola galleria a nord. Comunque sia la Torino-Lione, la Val di Susa, che il terzo valico non sono terreni semplici. Poi c'è il Brennero che l'unico punto critico ce l'ha sul tunnel di base del Brennero, che però ha già iniziato i lavori e terminerà nel 2026. Proprio sul Brennero si sono concentrati i finanziamenti UE. Infine c'è il corridoio nuovo, che è stato istituito due anni fa, il corridoio che serve i porti dell'Adriatico verso il Baltico che è quello azzurro che passa dal Friuli Venezia Giulia e va nell'est Europa.

Voi vedete che di quattro corridoi, tre sono in direzione nord-sud, mentre

dieci anni fa sarebbe stato impensabile. Tra l'altro tenete conto che in termini di traffico, Verona fa il 40 per cento da sola del traffico intermodale italiano.

L'altro nostro *competitor* è il corridoio Genova / Rotterdam, perché lì insistono il porto di Genova, gli interporti di Milano, di Rho, di Busto Arsizio, e grossomodo ha lo stesso traffico che ha Verona, poi c'è il nulla. Poi l'altro 18 per cento viene distribuito tra tutti quanti gli interporti.

Quindi quando si parla di sistemi, questa è la dimostrazione che i sistemi sono già operativi. Quindi è solo una follia quella di dire facciamo dieci, quindici interporti in più, perché ormai quelli che c'erano, sono morti quasi tutti, quelli che resistono, sono quei tre su quelle linee direttrici.

Quindi, e concludo, la cosa che mi viene da dire anche come provocazione che in genere dico, è che nella competizione tra territori, il Brennero gioca un ruolo nazionale. A differenza di altri grandi lavori, voi pensate alla Valdastico, pensate all'area industriale di Brescia, pensiamo alle autostrade che ogni giorno vengono ipotizzate, la Nogara Mare, sono tutte infrastrutture che giocano in un ambito locale, localistico e quindi portano anche voti. Quindi il Brennero ha una valenza nazionale per le cose che ho cercato di dimostrare. È questa funzione nazionale che Verona deve difendere.

In definitiva, con tutti quanti i distinguo sul fatto che l'infrastruttura non è la condizione esclusiva, ma è una condizione comunque importante; se si ragiona in termini di linea, se si ragiona in termini di sistemi e non si ragiona in termini di mera competizione tra singole città, allora secondo il ruolo della politica, è quello di sostenere il Brennero, sia nei confronti con il Governo nazionale che nei confronti con la Regione Veneto, ed in particolare con l'altra parte del Sistema: ovvero Venezia / Padova / Treviso. Sostenerla come priorità. Primo per un ordine di motivi molto semplice, perché è quella che ha le minori criticità nella realizzazione del percorso, come abbiamo sin qui dimostrato. Sostenerla primo!

Secondo, ragionare come città europea e quindi non inserita all'interno del Veneto *tout court* e basta, ma ragionando con il sistema di alleanze che metta insieme Vicenza, Brescia, Mantova, Trento e Bolzano e all'interno di quest'area, di questo *hub* principale investire su quelle che sono le innovazioni da fare in Quadrante Europa, che sono innovazioni di *hardware*, quindi un nuovo terminale per i treni da 750 metri, ma soprattutto tutti gli interventi che dicevo prima sul *software*, quindi sulla capacità di essere competitivi nei sistemi informatici, competitivi nei sistemi previsionali, competitivi nei sistemi di aggregazione d'impresa. Questo è secondo me quello che è importante.

Verona, da sola non conta nulla... Come Vicenza. Pensare ognuno alle proprie realizzazioni (es: Valdastico, Montichiari, ecc.) non aiuta.

Persino Venezia, nonostante il suo blasone da sola è insignificante. Solo insieme ai porti di Ravenna, Trieste, Kooper e Rijeka può diventare

protagonista nel corridoio Adriatico / Baltico. Altro che realizzare una piattaforma off shore ieri presentata per le merci, oggi per scaricare i passeggeri in crociera sulle grandi navi!

Finisco con una battuta sulla formazione, sulla scuola di logistica. Anche qui teniamo conto che l'interporto Quadrante Europa ha cominciato ancora una quindicina di anni fa a dare il proprio patronato al *master* di logistica, che presenterà la nuova sessione venerdì prossimo a *Volkswagen*; prima nel Quadrante Europa c'era il *master* di logistica, cioè *post* universitario. Adesso c'è anche la scuola sempre in Quadrante Europa: L'ISTITUTO TECNICO SUPERIORE (ITS) sui trasporti e sulla logistica. Gestito dalla Fondazione LAST, una fondazione pubblico privata con soci e *partner* di prestigio che ho l'onore di presiedere.

Il Quadrante Europa è così diventato anche un polo della formazione di eccellenza. Oltre a Logimaster ed all'ITS, insistono nel Quadrante Europa tante strutture private che fanno formazione logistica.

Per concludere, il *brand* Quadrante Europa che per i veronesi è pochissimo conosciuto (addirittura se chiedi ad un tassista di portarti al Quadrante Europa, ti porta all'Hotel Quadrante Europa!), crea sostenibilità ambientale, forma conoscenza, forma impresa, crea reddito, produce occupazione e soprattutto crea futuro. Questa è la sua vocazione; ma da solo non andrà da nessuna parte. Spetta oggi alla politica avviare una nuova fase, una nuova stagione.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

Grazie Silvano. La lettura che hai dato di questi scenari è molto interessante e affascinante, ma anche molto impegnativa se si vogliono seguire tali indicazioni.

Prego Giancarlo Montagnoli di iniziare il suo intervento. Faccio presente che è consigliere d'Amministrazione del Consorzio Zai oltre che socio della nostra Associazione.

Giancarlo MONTAGNOLI

(Consigliere di Amministrazione del Consorzio Zai)

Grazie a te e agli amici dell'Associazione per l'invito. Qui siamo tutti ex: ex consiglieri, ex assessori, ex presidenti di enti, quindi è forte il rischio di cadere nella retorica del "come eravamo". Se, poi, come mi è capitato ieri, leggiamo l'intervista sul *Corriere della Sera* a Frederic Mitterrand, nipote dell'ex Presidente della Repubblica e ministro con Sarkozy, quindi personaggio politicamente trasversale, troviamo una bella conferma: al

giornalista che gli chiedeva quale differenza c'è tra i politici dell'era Mitterrand e quelli di oggi, risponde che de Gaulle e Mitterrand parlavano della storia e della Francia, gli uomini politici di oggi parlano del quotidiano e dei francesi.

Non male come definizione, indiretta, di come si fa buona politica.

Parallelamente, se vogliamo venire rapidamente a noi, basta ricordare che è stata proprio la politica, quella buona politica di una volta, a dar vita al Consorzio Zai. Il Sindaco, il Presidente della Provincia, il Presidente della Camera di commercio nel 1947 mettono letteralmente nero su bianco che Verona vuole cogliere l'occasione di riportare al di qua delle Alpi tutto quello che aveva a che fare con la logistica dell'ortofrutta dal momento che Monaco era più bombardata di Verona. E così intorno ai Magazzini generali danno vita alla zona agricola industriale storica affidandone l'industrializzazione al Consorzio istituito con legge nazionale l'anno successivo, il 1948: in un anno progetto e strumento a disposizione per realizzarlo, cosa impensabile oggi.

Cito questi fatti ogni volta che ne ho l'occasione perché, quando mi piglia lo sconforto, mi ostino a pensare che la politica possa tornare ad incidere sullo sviluppo della città, oggi come ieri.

Detto questo però, per non fermarci alla storia, bisogna aggiungere che da allora è cambiato completamente lo scenario, anche per il Consorzio e per la sua prima ragione sociale che è sostanzialmente quella di tipo immobiliare: acquisire e dare in concessione o vendere terreni per favorire l'insediamento industriale. In altre parole, per favorire lo sviluppo.

In questi tre anni e mezzo di Consiglio direttivo del Consorzio Zai, ma ancora prima come assessore alle aziende partecipate del Comune, mi sono chiesto come mai il Consorzio abbia così poca visibilità tra gli enti dedicati allo sviluppo del territorio: penso, al contrario, all'Aeroporto e alla Fiera. Perché? Al di là delle responsabilità soggettive delle diverse gestioni e con la lodevole eccezione di alcune presidenze più "pesanti", la mia risposta è che una struttura che è deputata allo sviluppo deve trovare nell'ambiente in cui opera una volontà concorde a ragionare dello sviluppo. Oggi, personalmente, non vedo questa condizione sia per la generale miopia della politica attenta più all'oggi che al domani sia per la debolezza dei soci fondatori sia, mi permetto di dire, per una afasia delle categorie economiche.

Debole è il Comune per tanti motivi tra cui quello della scarsità di risorse proprie. Nella storia più che sessantennale del Consorzio, il Comune ha sempre conferito più terreni che soldi, cosa che teoricamente potrebbe continuare a fare ma, oggi, certamente non senza contropartite economiche. Debole è la Provincia che, come sappiamo, è destinata a scomparire, per quanto rimanga tecnicamente molto forte e molto attrezzata. Il terzo socio è la Camera di commercio che ha deciso di investire sulla Fiera e sull'Aeroporto. Sintomatica di questa situazione, che

non poche difficoltà genera al Consorzio Zai, è la recente vicenda dei Magazzini generali. Molti di voi se ne sono interessati nel mandato consigliare o negli enti perché è una vicenda che si trascina da più di vent'anni, perciò la riassumo velocemente. Dentro il Quadrante Europa ci sono trecento mila metri quadri che vanno sotto il nome di Magazzini generali: sono quelli storici, quelli che sono stati trasferiti dalla sede originaria di Verona sud. Parliamo del cuore del Quadrante Europa, dove ci sono binari, magazzini, clienti importanti, spedizionieri internazionali, l'*automotive* di marchi prestigiosi. Tralascio le trasformazioni societarie per arrivare al punto che nel 1995 vengono messi in liquidazione. E così rimangono per vent'anni. Ora, siccome i tre soci dei Magazzini generali sono gli stessi soci del consorzio Zai, Comune Provincia e Camera di Commercio, e dato che sono il cuore del Quadrante Europa gestito dal Consorzio Zai, quale soluzione migliore che conferire tutto il compendio al Consorzio? Sembrava cosa fatta salvo, all'ultimo momento, un ripensamento causa oneri fiscali per le plusvalenze che ha fatto saltare tutto. E si arriva, la notizia era sul giornale della settimana scorsa, si arriva così a vendere tutto con bando di gara europeo. Contenti i soci che puntano all'incasso, contento il socio che non deve farsi carico delle tasse. Con buona pace della *governance* complessiva del Quadrante Europa e di una idea condivisa di sviluppo.

Vado schematicamente. Secondo ragionamento che segna un cambiamento e ha a che fare con la *mission* originaria del Consorzio. Il Consorzio Zai è un ente pubblico economico, perciò i prezzi delle aree sono soggetti a perizia, a delibera e tutto questo irrigidisce una eventuale trattativa che è sempre più nell'ordine delle cose in un periodo economicamente difficile come l'attuale.

Naturalmente il fatto di essere, perché c'è sempre un rovescio della medaglia, essere ente pubblico economico fa sì che la finalità sia una finalità pubblica, cosa che va assolutamente preservata. Ma per muoversi sul mercato oggi il vincolo pesa. Penso nello specifico alla trattativa in corso per il possibile insediamento dell'*Ikea* alla Marangona. È difficile spiegare a chi è abituato a ragionare con l'atlante in mano per decidere i propri investimenti e con una logica completamente privatistica quali sono i vincoli che si hanno come ente pubblico.

Come rispondere alle novità? Nelle linee di piano strategico che abbiamo discusso nell'attuale consiglio della Zai, utilizzando un'immagine che va di moda tra gli addetti ai lavori, abbiamo indicato la necessità di passare da un oceano rosso a un oceano blu. Cosa vuol dire? L'oceano rosso è quello che ha preso il colore del sangue sparso a causa della competizione, appunto, all'ultimo sangue. È il caso della competizione fatta esclusivamente sul prezzo delle aree dalla quale è assai probabile che ne usciamo perdenti perché qualsiasi Amministrazione locale oggi, vuoi per i problemi di bilancio ma vuoi anche per scelte occupazionali, è

disposta ad offrire aree che sono a prezzi sicuramente più bassi di quelli che oggi può offrire il Consorzio Zai. E, nell'attuale scenario economico, non sempre sono decisivi i servizi in più che il Quadrante Europa offre rispetto a qualsiasi altra soluzione.

La competizione, allora, si sposta proprio sui servizi, quelli materiali, ma anche quelli immateriali. Faccio sempre riferimento concreto, anche senza fare nomi, a trattative, alcune buone altre meno con investitori o con gente del mestiere, con investitori globali. La prima cosa che ti chiedono, è di dare una mano per la burocrazia. Cioè di fare in maniera di essere facilitatore di rapporti a livello locale. Locale vuol dire non solo ovviamente il Comune, ma vuol dire quantomeno la Regione. E questo è sicuramente una delle cose importanti.

Ma se la strada è quella della ricerca di investitori internazionali, la cosa che tocca fare, è un *marketing* che sia all'altezza. Non solo a livello di stampa, ma in tutte le iniziative. Ad esempio, l'esperienza di questi anni ci dice che avere il Consorzio Zai dentro i progetti europei da parte degli altri *partner* è vissuta come una medaglia, una cosa ambita. In qualche modo c'è un *brand* che va sfruttato e rispetto al quale la ricerca, l'innovazione, la capacità di proporre soluzioni all'interno è il terreno verso cui muoversi.

Tutto questo appartiene all'oceano rosso. E quale può essere l'oceano blu del Consorzio Zai? Valorizzare e mettere sul mercato tutto il patrimonio acquisito nei decenni in termini di esperienza, gestione, professionalità per offrirlo a livello nazionale e internazionale a tutti coloro che sono interessati a sviluppare sul proprio territorio una agenzia per lo sviluppo industriale e per la logistica.

È quello che abbiamo cominciato a fare con il gemellaggio tra il Consorzio Asi di Salerno ed il Consorzio Zai. "L'Agenzia per la Coesione Territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri intende creare una rete di connessione tra realtà dedicate alla logistica, allo sviluppo immobiliare e ai servizi complessi di ausilio alla gestione delle merci, al fine di portare le *best practices* dell'eccellenza italiana quali il Consorzio Zai, riconosciuta a livello europeo, dove c'è necessità di un potenziamento delle strutture esistenti e creare modelli univoci ed efficienti per la crescita e lo sviluppo del Paese": così recita il comunicato ufficiale.

Ecco: immobiliare per una politica industriale locale, logistica come sviluppo dell'economia provinciale e, ora, servizi d'eccellenza per i territori a livello nazionale e internazionale.

Per concludere, un breve accenno alla situazione attuale. C'è stato un periodo in cui, a Verona e in Italia, si diceva che le aree del Consorzio erano tutte sature. Come si sa, in amore e in guerra è tutto concesso. In realtà, c'è un piano urbano di 2,5 milioni di mq a nord del Quadrante Europa che si sta sviluppando e c'è l'altra area, quella della Marangona, di 1,3 milioni di metri quadri. Nell'uno e nell'altro caso la ricerca di investitori è ovviamente finalizzata non semplicemente alla vendita dell'area, ma,

proprio perché siamo ente pubblico, a cercare di favorire uno sviluppo che sia coerente con le nostre finalità.

Per quanto riguarda l'area a nord, i 2,5 milioni di mq, è chiaro che questo aumenterebbe la possibilità del coperto, dei capannoni ed è legato assolutamente alla logistica. Così come il 2014 in termini di treni è stato l'anno *record* rispetto a tutti gli anni precedenti, altrettanto possiamo dire che in questo momento sono coperti al 100 per cento tutte le possibilità di affitto che abbiamo.

Dell'area della Marangona se ne discute da un sacco di tempo. Sotto la presidenza della dottoressa Sironi e con l'Amministrazione Zanotto si sono tracciate delle linee guida per lo sviluppo di quell'area, poi c'è stata la crisi che ha contribuito a rallentare il processo. Ora di quell'area circa 600 mila metri quadri sono di proprietà del Consorzio, gli altri sono ancora di proprietà dei privati che hanno i terreni vincolati da un sacco di anni. Quindi la prima cosa da fare, e che in parte abbiamo fatto, è sicuramente quella di portare avanti l'acquisto delle aree.

In questo quadro ha senso, io credo, ragionare anche sulla possibilità di investimenti che sono fuori da quelli previsti dalle linee guida. Mi riferisco alla questione dell'*Ikea* che, se dovesse, come mi auguro, andare in porto, consentirebbe di recuperare le risorse per andare avanti nell'acquisizione e nella infrastrutturazione delle aree ancora in mano ai privati. Naturalmente questo deve essere un intervento relativamente limitato in termini di estensione per non snaturare la vocazione della Marangona che è e resta l'ultima area industriale del Comune di Verona.

Concludo con tre considerazioni. In parte riprendo le questioni di Silvano, perché vorrei sottolinearle un po' di più. Se facciamo un ragionamento sullo sviluppo, l'ultimo documento che ho trovato che parlava di Marangona, e non solo, porta la data 2007. È l'ultimo atto ufficiale fatto dal Consorzio con le associazioni economiche di categoria. Con tutto quello che è successo da allora, particolarmente nel settore secondario sul nostro territorio, è decisamente un po' poco. Quindi, il primo problema politico che abbiamo davanti è quello di capire come si creano le condizioni perché si ridiscuta di come rinforzare quella ripresa, quello sviluppo che sembra esserci, sapendo che lì ci sono gli strumenti, le professionalità, ma anche i terreni per poterlo fare.

Credo che il fatto di preoccuparsi di qual è il progetto dell'alta capacità che passa per Verona sia il secondo nodo politico. Voi sapete che il nodo, e lo dico guardando il Quadrante Europa, voi sapete che il nodo di Verona non esiste, nel senso che quando il Cipe nel 2004 pubblicò in *Gazzetta Ufficiale* il tratto da Brescia a Verona e il tratto da Verona a Padova, il nodo di Verona è stato fermato dalla Corte dei conti e non è mai stato pubblicato.

Questo è un buco colossale, ma è, io penso, anche un'occasione. Basta che non aspettiamo che facciano il progetto per poi limitarci a fare le

osservazioni, come qualche autorevole esponente dell'Amministrazione Comunale ha detto, perché le osservazioni da fare non sono quelle, con tutto il rispetto, per salvare un capitello o un platano, qui il problema è ben più grave. Se faccio riferimento a quanto è stato presentato ad un recente convegno che abbiamo organizzato come Partito democratico proprio sull'argomento, i progetti disponibili benché non ancora definitivi prevedono che venga rinforzata la linea già esistente oggi che da Brescia va direttamente al Brennero e *bypassa* il Quadrante Europa mentre non è previsto l'ingresso diretto da ovest. Sarà pur vero, come ha detto Silvano, che attualmente arrivano pochi treni merci da quella parte ma così il famoso incrocio nord-sud est-ovest non c'è. E, corollario non secondario, servirà un terminale più lungo per accogliere i treni più lunghi di cui la nuova galleria del Brennero consentirà il transito.

Terzo problema politico è quello che riguarda il rapporto con i porti. Su questo si sono finora intrecciati rapporti che si sono concretizzati in protocolli e gemellaggi. Praticamente, oggi, è La Spezia il nostro interlocutore principale con sei coppie di treni alla settimana. Ma lo sforzo va raddoppiato. Così come va individuata l'area dedicata ai *containers* nel Quadrante Europa. Ancora una volta, infrastrutture e rapporti per offrire vantaggi a chi è già insediato e a chi può decidere di farlo. In sostanza, è questo il nostro mestiere.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

Grazie Giancarlo.

Noi abbiamo intitolato questo incontro, in maniera un po' sorrniona «Verona e il suo interporto sono ancora al centro del Quadrante Europa?». Mi pare che il punto di domanda sul Quadrante Europa, annessi e connessi, ci stia. Io chiederei a questo punto a Michela Sironi di darci una sua testimonianza sull'esperienza fatta da sindaco prima e da presidente del consorzio Zai poi, e chiudiamo con Giancarlo Passigato, che definirei la memoria storica dell'Ente.

Michela SIRONI

(Ex Sindaco di Verona ed ex Presidente del Consorzio Zai)

Grazie. Io non vorrei ricordare l'attività svolta nel periodo in cui sono stata presidente del Consorzio, quanto piuttosto svolgere alcune osservazioni e anche chiedere chiarimenti ed aggiornamenti ai due relatori.

Il consigliere Montagnoli ha evidenziato, mi pare con rammarico, come il ruolo del Consorzio ZAI sul nostro territorio sia poco valorizzato. E questa

è la sensazione che ho sempre avuto anch'io, e che ho cercato di modificare, con tutto l'orgoglio che può e deve avere un Presidente. In effetti i tre soci hanno sempre considerato il Consorzio come un ente a *latere* nella nostra città, mentre in realtà è un polo di sviluppo fondamentale per l'economia di Verona e del suo territorio.

Ricordo, ad esempio, quanto ci siamo preoccupati e battuti in consiglio ZAI – e Stellini lo ricorderà bene- affinché il Comune modificasse il Piano urbanistico con la valorizzazione delle aree di competenza del Consorzio. Il risultato? Nessuna risposta. La Provincia non si è mai mostrata eccessivamente interessata alle sorti del Consorzio; in effetti guardava con interesse anche ad altre aree di sviluppo industriale logistico a una ventina di chilometri da Verona. E la Camera di commercio che dovrebbe svolgere un ruolo primario di sostenitore del Consorzio Zai per facilitare le imprese che in esso operano e per stimolare la crescita e lo sviluppo di nuove attività, in realtà ben poca attenzione ha rivolto al Consorzio. Quindi questo Ente, che a livello nazionale ed internazionale dovrebbe essere conosciuto e valorizzato - si parlava del *brand* Quadrante Europa- che dovrebbe e potrebbe, essere di impulso e fonte di attrazione per l'imprenditoria, non solo non è sostenuto dalle forze locali, ma alle volte viene ostacolato e gli si impedisce di svolgere quel ruolo fondamentale di propulsore dell'economia non solo locale.

Desidero rivolgermi al Consigliere Montagnoli e sapere se vi siano informazioni recenti sul futuro dell'area della Marangona e sull'area dell'innovazione, area che avevamo pensato di destinare ad un' imprenditoria avanzata, attrattiva di imprese di nuova generazione, di nuovi *spin off* che possono nascere.

Mi rivolgo ora al presidente Stellini. Ricordo che nell'ambito del mio/nostro Consiglio ZAI, avevamo sempre ragionato su quello che sarebbe potuto accadere non fra dieci anni, ma fra venti, trent'anni in modo da preparare il Consorzio a questa attività futura. Quindi abbiamo sempre pensato in modo lungimirante e mai solo per risolvere il problema del momento. Nella relazione hai sottolineato l'importanza del corridoio del Brennero. Io credo che il Consorzio ZAI abbia svolto un ruolo importante in questo progetto: ricordo i diversi Consigli dei Ministri dei Trasporti che abbiamo organizzato a Verona durante la mia Presidenza del Consorzio ZAI.

Ma ora c'è un'altra sfida. È in fase avanzata la realizzazione del corridoio della Transiberiana che collega la Cina e tutta la parte dell'estremo Oriente all'Occidente. Quindi la penetrazione verso l'Italia dei prodotti che verranno da quell'area non avverrà più, come avviene attualmente, attraverso il Canale di Suez e quindi per via marittima, ma avverrà tramite trasporto ferroviario direttamente dall'estremo Oriente all'Europa. I lavori sono già in fase avanzata e sono già tredici i treni che mensilmente fanno questo tragitto.

Sulla base di questa nuova realtà, l'asse del Brennero acquisirà una

maggior rilevanza in quanto asse di smistamento delle merci in provenienza dai Paesi dell'estremo oriente verso quelli del Mediterraneo e Verona potrebbe diventare un polo di attrazione per tutte le attività economiche connesse. Quindi io concordo nel sottolineare che il corridoio del Brennero sarà un asset importante per la città di Verona, ma forse dovremmo anche prepararci per essere – nel prossimo futuro – un centro di smistamento molto più importante.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

La parola a Giancarlo Passigato e poi diamo le risposte alle richieste formulate.

Giancarlo PASSIGATO

(Ex Presidente del Consorzio Zai)

Per rispondere alle sollecitazioni di Silvano Zavetti e Carlo de' Gresti, mi ero preparato un intervento riguardante l'argomento che Stellini, come del resto temevo dato il titolo della sua relazione introduttiva, ha immediatamente accantonato. Egli ha esordito infatti dicendo subito che oggi l'infrastruttura non conta più, che contano altre cose, e ha così vanificato tutte le mie argomentazioni impostate sull'importanza prioritaria dell'infrastruttura. Malgrado ciò ho apprezzato moltissimo la sua introduzione, perché mi ha fatto entrare in un mondo che non era quello di cui ho avuto esperienza io, quando dal 1976 al 1982 sono stato presidente della Zai.

Avevo preparato un intervento in cui ripercorrevo la storia delle difficoltà che in passato sono state incontrate per creare appunto l'infrastruttura, per realizzare l'incrocio delle autostrade, per non perdere l'intersezione sul territorio di Verona delle grandi vie di comunicazione, per non essere scavalcati da questo, da quell'altro, da quest'altro ancora, per trovare nuovi sbocchi alle potenzialità del Quadrante Europa.

Ricordo che allora si parlava ad esempio della «Tibre». Tra l'altro io ho dei motivi personali per conoscere bene quel percorso. Mia moglie è di origini toscane e ha una casa di famiglia a Livorno. Quindi faccio spesso quella strada. Percorro l'autocamionale della Cisa e penso che sia stata un'occasione perduta non aver collegato Verona al Tirreno. La Regione Veneto ha pensato, in maniera miope, a proteggere l'Adriatico piuttosto che a creare uno sbocco in un porto importantissimo come quello di La Spezia. Quando passo, vedo disseminati intorno migliaia di container. Credo che sia uno dei primi centri intermodali d'Italia. Voi mi confermate che è il terzo.

Nel testo scritto in preparazione di questo incontro intendevo ricordare alcune battaglie sostenute per mantenere la centralità di Verona, che è stata data dalla natura, dalla posizione geografica, ma che è stato necessario difendere e conservare.

I primi a valorizzarla furono i Romani, duemila anni fa, i quali fecero passare l'incrocio della Postumia (adesso si chiama «Mediterranea») con la Claudia Augusta (che si dirama in tutto il Nord Europa) nel foro, proprio nel centro della città, in piazza delle Erbe.

Questo mio contributo lo consegno perciò al presidente de' Gresti, perché magari può essere utile a chi non è informato su questi temi, per un minimo di conoscenza storica dei problemi affrontati nel passato.

Un momento saliente della battaglia per mantenere l'incrocio vicino a Verona, a sette chilometri dalla città ha avuto luogo quando si è trattato di definire il tracciato dell'autostrada del Brennero. Allora fu Giorgio Zanotto, fu Giuseppe Trabucchi, furono i deputati di tutte le forze politiche veronesi a impegnarsi concordemente perché la curvatura dell'autostrada del Brennero, anziché essere spostata verso Peschiera, intersecasse la Serenissima nei pressi di Verona.

Fu in questa circostanza che l'idea del Quadrante Europa, vagheggiata dagli studi degli architetti e perseguita dalle forze culturali e dalle amministrazioni cittadine, trovò una prima concreta attuazione.

Un altro momento importante risale agli anni 1975/80. Politicamente l'amministrazione comunale, presieduta dal sindaco Renato Gozzi, poggiava sulla collaborazione di tutti i partiti dell'arco costituzionale. Era il periodo delle cosiddette «larghe intese». Io ero allora presidente del Consorzio Zai. In quel periodo venne approvato il piano particolareggiato del centro intermodale.

Conservo con grande cura e non senza emozione il documento nel quale fu avanzata per la prima volta la proposta dell'interporto di Verona.

Per non suscitare diffidenze o gelosie, dicevamo: abbiamo la dogana, ma è una sorta di cattedrale nel deserto. Il sindaco Giorgio Zanotto l'aveva costruita, senza aspettare l'intervento dello Stato, a spese della comunità veronese, nel famoso incrocio, togliendola dalla zona dei Filippini, dove stava sul fiume, millenaria via di traffici e relazioni commerciali per la nostra città, e l'aveva trasferita nei pressi delle autostrade. Noi del Consorzio Zai dicevamo concordemente (tutte le delibere durante la mia presidenza sono state approvate all'unanimità): i poveri autotrasportatori, i camionisti che giungono da Copenaghen e da ogni parte d'Europa, arrivano nella nuova dogana e non riescono a trovare neppure un posto di ristoro, un hotel dove fare la doccia, un'autofficina dove riparare i mezzi; non c'è nulla che li invogli a fermarsi a Verona. Quindi costruiamo dei servizi agli uomini e ai mezzi che consentano delle soste degne di un paese civile. Siamo partiti così.

Dalla sottolineatura di queste elementari esigenze è nato il progetto del

centro intermodale. La Zai ha affidato l'incarico di elaborare il piano a un gruppo di professionisti (l'ing. Carli, gli arch. Franchini, Padovani, Reni), il Comune ha nominato i propri consulenti (il prof. Zambrini e l'arch. Cagnardi) e insieme hanno dato vita a questo progetto che poi è diventato realtà.

La realizzazione della struttura è stata opera delle successive Amministrazioni.

Quando ora vedo in funzione il Quadrante Europa, osservo il terminal ferroviario e lo smistamento frenetico delle merci dalla gomma alla rotaia e verso l'aeroporto ricordo il progetto esistente in quel periodo soltanto sulla carta e al vederlo operante provo una grande soddisfazione. Per questo mi ha preoccupato molto il punto interrogativo presente nel titolo della relazione introduttiva di questo convegno, che io vorrei cancellato per dare adito a una visione più ottimistica del futuro.

Silvano Stellini ha fatto una splendida descrizione di cosa è in ballo nel presente e nell'avvenire, ma poi mi sembra di aver capito che tutte le eccellenze che egli ha evidenziato del Consorzio Zai e del Quadrante Europa alla fin fine si fondano sulla struttura, nascono da essa, la presuppongono. È necessaria - dice- ma non sufficiente. La sostanza però a mio giudizio non cambia. Se la struttura è necessaria, bisogna prima di tutto difenderla e svilupparla.

Perciò mi ha colpito negativamente la comunicazione dataci da Montagnoli che ora manca addirittura il nodo ferroviario. Questo è gravissimo e domando: non sarebbe necessaria una mobilitazione politica? Quali sono gli ostacoli? Sono di natura politica o burocratica? Un po' e un po', mi dite. Mi sembra in ogni modo che si tratti di una situazione molto grave ed è doveroso da parte nostra sollecitare una decisa e rapida iniziativa politica e amministrativa, chiedendo a tutti quelli che hanno oggi responsabilità di governo della città un impegno forte perché questa difficoltà si superi e si possa proseguire nella direzione giusta.

Concordo con il sindaco Michela Sironi quando osserva che Verona del Quadrante Europa non sa quasi nulla. Anch'io ho questa impressione. Ciò significa che la città non è coinvolta. I politici sembra che si occupino di tutt'altre cose e quindi ritengo che sarebbe necessaria un'opera di sensibilizzazione affinché i veronesi capiscano. Quanti sono coloro che operano nel centro intermodale? Diecimila. La città dovrebbe rendersi conto che cosa vuol dire dare la possibilità di lavoro a diecimila persone in un periodo di crisi economica come quello odierno.

Questo dato sull'occupazione dimostra anche la validità delle intuizioni del passato. Certo i tempi sono difficili, ma io sono fiducioso per quanto state facendo, per le prospettive che avete e perché vedo quanto siete aggiornati e attivi sui temi attuali. Per questo mi auguro che i problemi, come sono stati superati precedentemente, possano essere risolti anche oggi.

La parte che segue è il testo scritto dell'intervento di Giancarlo Passigato consegnato al Presidente Carlo de' Gresti

La centralità di Verona

Tutti sappiamo che Verona si trova in una posizione geografica particolare.

È situata allo sbocco della valle dell'Adige nella pianura padana. Per questo è un fondamentale luogo di transito dall'Europa centrale all'Italia centrale e viceversa. Si trova inoltre lungo l'asse viario che dalla penisola iberica, attraverso la Provenza e la Liguria, conduce sino alla porta orientale delle Alpi, da cui si può proseguire verso l'Europa orientale o per i paesi balcanici.

Questo dato di fatto è stato valorizzato nel corso dei secoli, a partire dai Romani, che hanno fatto intersecare nel foro (Piazza Erbe) la via Postumia proveniente da Genova e diretta ad Aquileia con la Claudia Augusta, proveniente da Modena e diretta ad Augsburg, la città di Augusto, in Baviera, nel distretto della Svevia.

L'ubicazione di Verona al centro di un sistema viario di tanto rilievo spiega l'importanza militare e strategica assunta dalla città nel corso dei secoli e la presenza di cinte murarie e fortificazioni attraverso le quali si possono leggere interi capitoli della storia d'Italia e della stessa storia europea.

In epoca contemporanea la posizione della città come snodo di traffici fra Milano e Venezia e fra il centro Europa e la pianura padana è stata ribadita dall'incrocio sul suo territorio della statale 12 (Abetone-Brennero) con la statale 11 (Padana superiore Torino-Venezia) e dall'interscambio della ferrovia Milano-Venezia con la Bologna-Brennero.

Nel secondo dopoguerra gli amministratori locali hanno confermato la centralità di Verona quando hanno discusso della rete autostradale.

Non demandano a Roma il compito di decidere i tracciati e l'insediamento delle nuove modalità di trasporto. Scelgono la strada dell'autonomia e del decentramento. Costituiscono Società per azioni attraverso l'associazione degli enti pubblici operanti sul territorio.

Nel 1950 gli Enti fondatori (Comuni-Province e Camere di commercio delle zone attraversate) approvano il tracciato della Serenissima, che qualche anno dopo lambirà il lato sud della ZAI. La saldatura dei vari tronchi dell'autostrada avviene nel 1962.

La sede della Serenissima è collocata a Verona.

L'autostrada del Brennero viene decisa nel 1953, ma è solo nel febbraio del 1959 che si costituisce a Trento la Società per azioni formata, secondo la formula usata per la Serenissima, dalla Regione Trentino-Alto Adige, dai Comuni capoluogo, dalle Province e dalle Camere di commercio dei luoghi interessati, che avrebbe dovuto ottenere la concessione, costruire e gestire l'autostrada stessa.

Il dibattito sul suo tracciato avviene durante la seconda amministrazione comunale di Giorgio Zanotto (1960-1965).

Se fosse stata l'IRI, come alcuni volevano, a definire il percorso, seguendo parametri di pura economicità, l'autostrada scendendo dalla Valdadige avrebbe dovuto proseguire verso Peschiera, tagliando fuori Verona.

Sono stati invece l'impegno e la lungimiranza degli amministratori del tempo a imporre "politicamente" una curvatura del tracciato verso Est, che lo facesse passare nei pressi dell'aeroporto di Villafranca, creando quella inclinazione del tragitto per il quale l'incrocio con la Serenissima si è collocato a 7 km dalla città. «Le due autostrade disegnano così i due lati del rettangolo [di nord-est], che [con gli altri tre settori dell'incrocio] diverrà il "Quadrante Europa": un centro attrezzato di servizi commerciali¹».

Il centro intermodale

Nel 1963 il Consorzio Zai, presieduto in prima persona dal sindaco Giorgio Zanotto, decide di trasferire la dogana, dal quartiere Filippini, all'interno del centro storico, dove si trovava lungo l'Adige dalla metà del Settecento, al "quadrifoglio" dove si sarebbero incrociate le due autostrade.

La nuova dogana, edificata e attrezzata dal Consorzio, a causa delle consuete resistenze burocratiche, divenne attiva nel 1966, ma gettò le basi di quel complesso di servizi che è oggi il "Quadrante Europa". Accanto ad essa si stanziarono autotrasportatori, spedizionieri e corrieri. L'aeroporto di Villafranca in quegli anni veniva rilanciato e diveniva possibile integrare e coordinare i diversi sistemi di trasporto: aria, gomma, rotaia.

Per giungere al piano particolareggiato del "centro intermodale" trascorse però molto tempo. Il progetto, per una Verona davvero europea, maturò in anni di studio e confronto di idee.

Dopo lunghe vicissitudini, il 27 maggio del 1975 fu finalmente approvata dalla Regione la variante al piano urbanistico comunale, senza la quale non era possibile operare alcun intervento di pianificazione.

La legge del 26 luglio 1975 n. 378, ampliò inoltre le zone di competenza del Consorzio ZAI, aggiungendone di nuove rispetto a quelle "storiche" fissate nella legge istitutiva del 24 aprile 1948 n. 579 e allargò anche la composizione del suo Consiglio di amministrazione, rendendolo uno strumento veramente rappresentativo delle forze politiche veronesi.

L'amministrazione comunale 1975-1980 era guidata dal sindaco Renato Gozzi e poggiava su una maggioranza ampia, che comprendeva il PCI, anche se non prevedeva la sua presenza in giunta. Sul programma amministrativo si registrava tuttavia una piena convergenza della quasi totalità delle forze politiche veronesi

¹ FEDERICO BOZZINI, *Destini incrociati nel Novecento veronese*, Edizioni Lavoro, Roma, 1997, p.162.

L'avvio della proposta dell'interporto o centro intermodale di Verona porta la data del 13 settembre 1977. Si tratta di un breve documento di nove pagine, predisposto dal direttore del Consorzio avv. Raffaello Vinco e sottoscritto da me in quel momento presidente dell'Ente. Ideato nel clima politico delle "larghe intese" (DC, PCI, PSI, PSDI, PLI, PRI) e sostenuto in modo pressoché unanime dagli operatori del settore il progetto ebbe una rapida attuazione. La stesura del piano particolareggiato fu affidata a un gruppo di progettisti nominati dal Consorzio (l'ingegnere Silvano Carli e gli architetti Franco Franchini, Bruno Padovani, Giovanna Reni), mentre lo studio sulle funzioni dell'area fu svolto dai consulenti del Comune prof. Guglielmo Zambrini e arch. Augusto Cagnardi.

Il 28 novembre 1979 il consiglio comunale approvò il piano particolareggiato da loro predisposto, che prevedeva su una superficie di 100 ettari (su 400 globali) nel settore nord-est del Quadrante, un complesso omogeneo di servizi ai mezzi di trasporto, agli addetti al settore, alle merci perché potessero passare rapidamente dalla rotaia all'aereo, al trasporto su strada e viceversa.

L'adozione definitiva del progetto avvenne nella seduta del 18 aprile 1980.

Nel corso del primo mandato del sindaco Gabriele Sboarina (1980-1985), il 4 settembre 1981 in sala degli arazzi fu firmata la convenzione fra il Consorzio ZAI e le Ferrovie dello Stato, rappresentate dal ministro dei trasporti Vincenzo Balzamo per l'attuazione del centro, che veniva così completato nei suoi fondamentali elementi: Dogana, FF.SS, Magazzini generali, Spedizionieri, Corrieri, autotrasportatori, servizi bancari e assicurativi, servizi agli uomini e ai mezzi.

Il seguito è la storia delle successive amministrazioni comunali e consortili che hanno attuato il progetto, lo hanno fatto diventare realtà, lo hanno monitorato e tenuto aggiornato, affrontando i problemi sempre nuovi che si sono presentati e che l'odierna crisi dell'apparato produttivo nazionale, internazionale e provinciale sicuramente propone. Quel punto interrogativo posto alla fine del titolo della relazione di Silvano Stellini mi auguro, sulla scorta dell'esempio di tante difficoltà superate in passato, possa essere cancellato.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

La parola a Montagnoli.

Giancarlo MONTAGNOLI

(Consigliere di Amministrazione del Consorzio Zai)

Al dott. Passigato dico che leggerò molto volentieri il suo intervento perché credo che in una fase come questa sia fondamentale far tesoro dell'esperienza passata, non per nostalgia ma per guardare avanti.

Sono anch'io dell'idea che la struttura è importante e per questo mi dispiace, mi dispiace proprio che non riesca a passare il fatto che la politica non colga l'opportunità che non ci sia ancora la progettazione sul nodo di Verona. Così come sulla questione della «Tibre» ferroviaria; lì c'è stato un cambio d'indirizzo delle Ferrovie e probabilmente anche un problema della Regione Emilia-Romagna che ha privilegiato il corridoio Firenze-Bologna-Verona. In questo modo, i treni da La Spezia verso Verona devono usare il doppio locomotore per superare il valico sulla Pontremolese.

Confermo alla dott. Sironi che sono realmente preoccupato del fatto che i soci del Consorzio, che sono le istituzioni più importanti del territorio, discutano poco dello sviluppo. C'è stato un unico momento in cui sembrava che il dibattito prendesse la giusta piega quando l'allora presidente della Associazione degli Industriali, Andrea Bolla, ha proposto di ragionare in unica filiera su aeroporto, fiera e Consorzio. Ma poi è scomparsa dal *radar* anche quella cosa.

Sulla Marangona, le linee guida che sono state studiate e approfondite durante la sua gestione del Consorzio, mantengono la loro validità. C'è sicuramente un problema di capire come i prezzi che risultano da quello studio siano compatibili con l'attuale situazione di mercato e quale leva trovare per le risorse necessarie a completare l'acquisizione delle aree, premessa indispensabile per ogni sviluppo successivo

Interesse da parte di investitori globali ce ne sono, ce ne sono stati, anche se non hanno ancora portato a conclusione. Come ho cercato di dire prima, spesso viene chiesto al Consorzio Zai di farsi promotore, e sappiamo che il promotore è una figura ben definita e che il fatto di essere un ente pubblico economico non consente di assumere un ruolo di questo tipo. Perciò, abbiamo fatto un passo avanti rispetto al passato e abbiamo previsto anche la possibilità di avvalerci di chi fa di mestiere l'intermediario. Però parliamo sempre di operatori molto importanti della logistica. Gli investimenti sembrano essere più sulla logistica in questo momento, che non sull'industria.

Silvano STELLINI

(Presidente Fondazione Last Its Logistica)

È chiaro che per farci capire si usano delle provocazioni, però diciamo che

sostanzialmente la differenza tra il corridoio nord-sud e il corridoio ovest-est è fondamentalmente questa: sul corridoio nord-sud noi abbiamo un percorso di 850 chilometri circa da Verona a Berlino, dove senza soluzione di continuità, senza rotture di carico, ci sono treni completi prodotti sia in andata che in ritorno, con un interscambio perfetto. Quindi arrivano a Verona, ad esempio cento treni pieni e ripartono cento treni pieni. È un traffico merci quasi esclusivamente di carattere internazionale. E per questo motivo non ha sentito la crisi economica nel periodo 2008/2013. Nel corridoio invece ovest-est questa cosa qua non si realizza, perché è prevalentemente un traffico interregionale, locale. Quindi c'è il traffico del Fréjus, delle regioni confinanti di Francia, poi c'è parte del traffico dell'area t di Milano e così via. È un traffico, ripeto, di natura locale o - al massimo - interregionale. E, come ho detto altre volte, in quell'area opera alla grande (non a caso in direzione analoga al Brennero: nord / sud) l'altro corridoio UE nostro competitor Genova / Rotterdam.

Questo è il motivo per cui nella storia dei corridoi europei che ogni due anni vengono cambiati come priorità da parte dell'Unione europea, nell'ultima realizzazione del 2014, in occasione dell'approvazione del bilancio dell'Unione europea 2014-2020, dei quattro corridoi italiani, uno è stato cambiato: era un corridoio (Bari-Varna) e sono stati previsti tre finanziamenti corposi sui tre corridoi nella direttrice nord-sud.

Ovvero: il Genova / Rotterdam - il Brennero e l'Adriatico / Baltico.

Quindi per Verona, per le questioni che diceva anche Sironi prima, il futuro si gioca molto sull'asse nord-sud. L'asse Ovest / Est è già compromessa a livello europeo in quanto molto del traffico merci in questa direttrice passa ormai a nord delle Alpi. Allora questo non significa che non sia importante l'incrocio. Quando dico queste cose qua, vengo fermato da quelli del no-Tav perché sembra che io sia contro l'alta velocità. Io dico lasciamo perdere l'alta velocità per le persone. Per le merci, la logica di Verona è quella di sposare il Brennero, perché avrà sempre più valore nazionale. Al pari del corridoio Genova-Rotterdam che - in ogni caso - arriverà a completamento dopo il Brennero per il collo di bottiglia del Terzo Valico, non facilmente superabile. Il corridoio est-ovest - a parte il problemino Valdisusa - non ha, allo stato, un mercato di riferimento.

L'altra cosa che si lega, è che ormai si ragiona sempre di più legando il tema del trasporto a quello della logistica. Tant'è, io per esempio martedì prossimo sarò a Vienna, al forum del corridoio del Brennero. In tale sede verranno analizzati gli hub principali al fine di conoscere le loro potenzialità. Quindi, come vedete, per l'UE è importante non solo l'infrastruttura ma anche gli snodi. E il Quadrante Europa di Verona è lo snodo principale a livello italiano. Quindi per noi il Brennero è

fondamentale.

Rispondendo alla Sironi, sì è vero quello che dice lei: la cosa che diceva da Norimberga a Vladivostok (sul mar del Giappone). Hanno rimesso in moto la vecchia Transiberiana di staliniana memoria. Da lì arrivano container e vanno in Germania. Quindi questo è un dato ormai acquisito, ma è cambiato anche il commercio, a seguito di mutazioni climatiche. Il passaggio a Nordovest non è più ghiacciato ed ora fanno container anche al Polo Nord! Quindi bisognerebbe avere secondo me la capacità di intuire bene il futuro, e purtroppo per fare questo ci vuole tempo, passione e ci vuole anche che la politica ci dedichi un'attenzione che secondo me non ha dedicato. Questi scenari erano già chiari dieci anni fa. Senza alcuna presunzione, e sicuramente non da solo, avevamo indicato la strada. Adesso è l'Unione europea che ci dice che quelle intuizioni lì erano intuizioni giuste. Peccato che l'abbia capito prima l'Unione europea che la città di Verona.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

Siamo arrivati in fondo. Ringrazio gli intervenuti, molto gli oratori, confermo che è stata effettuata la registrazione e che andremo quindi a pubblicare gli atti sperando di poter dare come Associazione dei consiglieri emeriti un contributo positivo in argomento, che è il nostro obiettivo prioritario.

È certo che posso anche personalmente, in chiusura, portare una testimonianza sul fatto che il Consorzio Zai è una "cosa" che i veronesi effettivamente non conoscono e non è entrata neanche del tutto nelle logiche politiche. Nel 1982, si costituì finalmente anche a Verona una maggioranza di pentapartito, esperienza che ho vissuto in prima persona. Allora il Partito Liberale, di cui ero capogruppo in Consiglio comunale e contemporaneamente segretario provinciale, chiese la presidenza della Zai rinunciando al posto di un assessorato che il Sindaco Gabriele Sboarina ci avrebbe proposto. I giornali dicevano che non si capiva che cosa succedeva, che io ero stato "trombato" e che poi avrei finito la mia "carriera". Questo per dare l'idea. Dopodiché fu nominato Jacopo Panozzo presidente della Zai e abbiamo portato a termine, in quindici mesi, la costruzione della "Palazzina servizi", era nel 1984, chiamandola appositamente così perché in tal modo non destava più di tanto... appetiti. All'inaugurazione, presenti tutte le Autorità ed i vari politici veronesi, ci fu una meraviglia generale, perché allora in via Sommacampagna non c'era un traffico quotidiano di auto come oggi con tutti gli insediamenti sorti e non mancò qualche critica per la dimensione ritenuta esagerata. Si è costruita invece una struttura moderna, funzionale a servizio del Consorzio, di cui c'era bisogno, e tuttora valida. Credo che

ancora oggi ci sia una carenza, com'è stato detto, di conoscenza e di valutazione dell'importanza della infrastruttura da parte dei cittadini e non solo di quelli. Il Quadrante Europa è una struttura fondamentale, come abbiamo sentito, insieme con l'Aeroporto e la Fiera per lo sviluppo della città nel suo complesso. Va tenuto in conto, come ha detto Montagnoli, che per nostra fortuna gli illuminati ideatori dell'Ente lo vollero costituito attraverso una legge ad hoc, che ha subito alcune modifiche seguendone l'evoluzione, ma tuttora in vigore e che garantisce un finanziamento a livello nazionale all'interno del bilancio statale, facendone un organismo ben diverso dal semplice ed usuale consorzio di enti.

Con ciò chiudiamo con il ringraziamento a tutti gli intervenuti ed agli oratori, facendo nostra la sollecitazione di ritornare a ragionare sui temi dibattuti in una prossima occasione. Arrivederci quindi!

* * *



**ACCADEMIA DI AGRICOLTURA
SCIENZE E LETTERE
DI VERONA**



**ASSOCIAZIONE DEI CONSIGLIERI
COMUNALI EMERITI
DEL COMUNE DI VERONA**

**“Verona: il Quadrante Europa
Storia e futuro”**

Sede Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere di Verona

21 ottobre 2015

Claudio CARCERERI DE PRATI

(Presidente Accademia dell'Agricoltura)

Diamo inizio ai nostri lavori, e vi do il benvenuto. È per noi un'occasione molto importante questo convegno e, considerata la collaborazione già da tempo instaurata con l'Associazione degli amministratori del Comune di Verona, questo è solo l'inizio.

Abbiamo grandi progetti con questa associazione che oggi è qui rappresentata dal Presidente e amico De' Gresti, al quale cederò tra un attimo la parola per un saluto introduttivo. L'argomento di oggi è di un'importanza che non ha neanche bisogno di essere sottolineata, quella del Quadrante Europa, di cui tutti i giorni e da anni, almeno per chi si occupa di queste cose, si parla per la sua rilevanza cittadina e non solo.

Prima però di dare la parola al Presidente De Gresti, vi inviterei ad un minuto di silenzio perché proprio oggi è mancato uno dei nostri membri più illustri, Monsignor Piazzi che tutti abbiamo conosciuto, abbiamo letto i suoi libri, abbiamo sentito e imparato a conoscerne l'ampia cultura, soprattutto per ciò che più gli stava più a cuore: la Biblioteca capitolare, di cui è stato per anni prefetto. Vi inviterei pertanto a rispettare un minuto di silenzio.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali Emeriti)

Mi fa molto piacere, sono onorato ed orgoglioso di essere in questa sede così prestigiosa, così importante con così tanta storia alle spalle, ben 258 anni, e tanta elaborazione culturale prodotta.

L'Associazione che io rappresento compirà 15 anni l'anno venturo, siamo ancora in erba, comunque svolge attività anche nel campo culturale, nell'ambito di quello che è il legame con il Consiglio Comunale.

Abbiamo edito due volumi, uno che raccoglie i profili dei 528 Consiglieri comunali succedutisi dal 1946 a 2010, ora in fase di aggiornamento per il periodo successivo, l'altro per il centenario degli spettacoli lirici in Arena (2013). Per chi volesse consultarli, questi libri si trovano on line sul sito del Comune al link dell'Associazione dei Consiglieri Comunali Emeriti. Mi sono permesso di portare alcuni "Quaderni", freschi di stampa, che riportano gli atti dei Convegni da ultimo realizzati, in modo che possiate vedere queste nostre, sia pur modeste, produzioni su varie tematiche riferibili al Consiglio Comunale e come operiamo. Un saluto a tutti Voi e al Presidente Claudio Carcereri De Prati, che non solo saluto, bensì ringrazio per la ribadita, ed apprezzata, volontà di collaborazione, al Segretario Vasco Gondola, prezioso braccio operativo, con il riconoscimento da parte mia per aver trovato, pur nella diversità delle nostre realtà, appunto una

forma di collaborazione, già in corso, secondo un programma biennale concordato, che si concretizza con l'iniziativa di oggi. È l'auspicata da noi uscita dal "bozzolo", dalla propria "roccaforte", sollecitataci anche dal Presidente del Consiglio Comunale di Verona, Luca Zanotto, editore dei "Quaderni" accennati e di quello che certamente uscirà riportando gli atti dei due Convegni realizzati sul tema in trattazione. La sinergia delle forze, di questi tempi, concorre anche ad ottimizzare l'uso delle nostre (scarse) risorse.

Ciò detto, il tema è stato anticipato e mi sembra di poter dire che mi sento abbastanza a mio agio, perché soltanto guardando il tavolo degli oratori noto due Consiglieri Comunali Emeriti, Giancarlo Passigato, già anche Presidente del Consorzio ZAI, e Silvano Stellini, che ha ricoperto importanti ruoli a livello di Quadrante Europa e tuttora vi ha funzioni di rilievo.

Io mi fermerei senz'altro qui. Devo solo dare una comunicazione: il neo assessore comunale all'urbanistica, Gianarnaldo Caleffi, che mi aveva garantito che sarebbe venuto in quanto interessato al tema mi avvisa che non potrà intervenire causa un sopraggiunto incarico ricevuto dal Sindaco, ma che comunque desidera essere informato sui nostri lavori. Lo ringraziamo per l'interessamento ed osservo che ciò appare una qualche cosa che non fa male, di questi tempi.

Vi ringrazio molto e vi lascio al seguito secondo programma.

Claudio CARCERERI DE PRATI

(Presidente Accademia dell'Agricoltura)

Direi di entrare subito in medias res, do la parola al primo relatore, il dottor Giancarlo Passigato, già Presidente del Consorzio Zai, che ci parlerà del "Quadrante Europa: la nascita e lo sviluppo".

Giancarlo PASSIGATO

(Ex presidente del Consorzio ZAI)

Dovendo illustrare la genesi del Quadrante Europa e le fasi della sua attuazione, ritengo opportuno premettere alcune considerazioni di carattere storico- geografico, a mio giudizio utili per inquadrare bene il tema affidatomi.

Tutti sappiamo che Verona si trova in una posizione geografica particolare: è ubicata allo sbocco della valle dell'Adige nella pianura padana ed è per questo un fondamentale luogo di transito dall'Europa centrale all'Italia centrale (direzione nord-sud), costituendo una sorta di

fondovalle dell'Europa continentale; per la stessa via dalle zone dell'Emilia e dell'Adriatico si accede ovviamente in Baviera e nell'Europa del nord.

Inoltre è situata lungo l'asse viario che dalla penisola iberica, attraverso la Provenza e la Liguria, conduce sino alla porta orientale delle Alpi, da cui si può proseguire verso l'Europa orientale o per i paesi balcanici (direzione est-ovest).

L'Adige che la attraversa e il vicino lago di Garda, con i loro traffici sull'acqua, hanno ulteriormente favorito fin dall'antichità le relazioni con le popolazioni confinanti e gli scambi economici, incentrati sul commercio di manufatti, di prodotti dell'industria laniera, di spezie, di legname e su una molteplicità di altri prodotti.

Gino Barbieri in un saggio sull'attività mercantile svoltasi lungo l'Adige nel corso dei secoli, riferendosi ai primi anni del Trecento, scrive: «Verona nell'età di Cangrande suggestionava i contemporanei e gli esuli politici in essa ospitati per l'altezza degli ideali espressi da quel nobile principe, ma dovette anche colpire la loro immaginazione per l'internazionalità dei commerci che essa avviava lungo l'arteria atesina fino alle regioni europee²». Sono queste le caratteristiche per le quali la nostra provincia è stata definita spesso anche nei programmi amministrativi «terra di relazioni e di scambi».

La posizione di Verona quale crocevia d'Europa nacque dalla rete stradale costruita nel secondo secolo a. C. nell'Italia settentrionale dai Romani, i quali furono i primi a cogliere l'importanza strategica del piccolo centro abitato costruito ai piedi del colle San Pietro che aveva questo nome.

Nel 148 a. C. il console Spurio Postumio Albino realizzò la via chiamata appunto Postumia, proveniente da Genova e diretta ad Aquileia, colonia romana collegata con l'Istria e il Norico. A metà percorso la via attraversò la città, costituendone il decumano e ne uscì dall'omonimo ponte in direzione nord-est. Nel I secolo d. C. l'imperatore Claudio la fece intersecare nel foro (l'attuale Piazza Erbe), con la Claudia Augusta, che dalla pianura padana attraverso le Alpi raggiungeva il Danubio in Baviera. Questa nuova via si inserì così nel cardo del reticolo romano, progettato dai quattorviri, magistrati del municipio romano, nel 49 a. C., entrando in centro da Porta dei Leoni, incrociando perpendicolarmente il decumano e uscendo dal Ponte Pietra in direzione nord-ovest.

Mario Patuzzo in *Verona romana medievale scaligera* scrive che nel I secolo d. C., essendole ormai stata riconosciuta una fondamentale funzione militare, Verona divenne «un nodo di confluenza degli scambi economici e culturali fra il nord Europa e l'area mediterranea, tanto da

² GINO BARBIERI, *L'arteria atesina nelle sue millenarie premesse storico-mercantili*, in *Convegno intercittà, Ferrovia del Brennero: problema d'Europa*, Atti del Convegno svoltosi a Verona presso il Palazzo della Gran Guardia, il 27-27-28 gennaio 1973, Comune di Verona, 1974, pp. 8-9.

costituire la prima “area attrezzata” a sud delle Alpi³». E aggiunge che a ciò contribuì anche la contemporanea costruzione della via Gallica, che da Verona proseguiva per Brescia, Milano, Torino e si inoltrava nella Gallia.⁴

L’importanza militare e strategica assunta nel corso dei secoli spiega la presenza tuttora imponente nel centro storico di cinte murarie e fortificazioni; la sua posizione geografica spiega anche il fatto che essa è stata molto spesso coinvolta nelle grandi vicende belliche europee, al punto che, ripercorrendone la storia, è possibile leggere in controluce lo stesso svolgersi della storia europea.

Verona è stata posta dunque fin dalle origini al centro di un sistema viario di grande rilievo, all’incrocio di due fondamentali linee direttrici, ed è diventata nel susseguirsi delle epoche storiche, uno dei principali nodi stradali, ferroviari e autostradali della penisola italiana (l’aeroporto, collocato dove le autostrade Serenissima e del Brennero si intersecano, completa oggi la gamma delle modalità di trasporto).

In epoca contemporanea la posizione della città come snodo di traffici fra Milano e Venezia e fra il centro Europa e la pianura padana è stata ribadita dall’incrocio sul suo territorio della statale 12 (Abetone-Brennero) con la statale 11 (Padana superiore Torino-Venezia) e dall’interscambio della ferrovia Milano-Venezia con la Bologna-Brennero.

Ma veniamo a tempi a noi più vicini e alla nascita del Quadrante Europa.

La prima tappa del percorso che portò alla sua formazione fu senza dubbio la creazione dei Magazzini Generali durante il periodo fascista.

La Camera di Commercio, il Comune e la Provincia di Verona avvertirono l’esigenza di una struttura a servizio soprattutto dell’agricoltura, in assoluto la prima attività economica del Veronese, particolarmente fiorente per la fertilità della sua campagna e la capacità produttiva delle sue imprese.

Non è certo questa la sede per approfondire l’argomento. Basti soltanto ricordare che la Fiera Internazionale dell’Agricoltura e Zootecnia, nata nel 1897, per volontà della giunta presieduta dal sindaco Antonio Guglielmi (1884-1889 e 1896-1907), ma, come fiera di San Zeno, con una tradizione antichissima risalente addirittura al maggio dell’807 d.C., nel secondo dopoguerra sarebbe stata unanimemente definita «capitale verde dell’Europa» e «centro mercantile dell’agricoltura europea».

L’atto costitutivo dei Magazzini Generali è del 1924. L’anno successivo venne acquisita l’area di Forte Porta Nuova, a Verona sud, in prossimità dei primi insediamenti industriali e del canale Milani, le cui acque alimentavano la centrale elettrica di Tombetta. Per la sua vicinanza con le Ferrovie dello Stato tale area fu ritenuta la più idonea per insediarvi l’insieme degli stabilimenti che formarono il sistema del nuovo Ente. In

³ MARIO PATUZZO, *Verona romana medievale scaligera*, Editrice La Grafica, Verona 2008, p. 42.

⁴ *Ibidem*.

pochi anni fu smantellato il forte, fu costruita una serie di edifici atti all'immagazzinaggio delle merci nazionali ed estere, al deposito del grano e soprattutto fu creata una stazione frigorifera per la conservazione dei prodotti ortofrutticoli e delle carni congelate, che divenne lo stabilimento più moderno del suo genere in Europa. L'imponente struttura specializzata, in grado di spedire 150 vagoni refrigerati ogni 24 ore, con la sua fabbrica del ghiaccio rapido fu inaugurata l'8 giugno 1930 dal ministro del Commercio Costanzo Ciano, il padre di Galeazzo, genero di Mussolini, che a Verona avrebbe avuto, come è noto, una tragica fine.

Questo complesso impianto, servito da un binario di raccordo con le Ferrovie dello Stato, dalla dogana, dalla presenza di Istituti di credito, di uffici finanziari e commerciali non fu importante soltanto per l'esportazione italiana nel mondo, ma anche per aver creato a Verona maestranze qualificate, tecnici specializzati, professionalità e cultura nel campo dei traffici e delle relazioni internazionali.

La seconda tappa del cammino verso il Quadrante Europa fu alla fine del secondo conflitto mondiale la creazione nella parte meridionale della città della zona agricolo-industriale, con l'istituzione del Consorzio che sarebbe divenuto il primo attore della vicenda.

Al contrario di quanto si è detto spesso sulla base di opinioni non suffragate dai fatti, la ZAI non fu «un'invenzione di Guglielmo Bertani», il noto viticoltore proprietario delle cantine di Grezzana, che il CLN aveva nominato commissario della Camera di Commercio di Verona.

La successione dei documenti fondativi della ZAI dimostra che il primo a proporre pubblicamente l'idea della creazione a Verona sud di una zona industriale strettamente connessa alla lavorazione dei prodotti ortofrutticoli fu il rag. Guido Braggio, allora commissario dei Magazzini Generali, consigliere comunale appena eletto e di lì a poco assessore all'Annona e al Commercio. In un articolo apparso su "Verona libera" il 5 aprile 1946, intitolato *L'esportazione ortofrutticola e lo sviluppo industriale veronese* egli illustrò le caratteristiche e le funzioni fondamentali che avrebbe dovuto avere la futura zona industriale e indicò la serie delle infrastrutture che in seguito furono realizzate e segnano ancora oggi il territorio della nostra città.

Il 18 giugno 1946 lo stesso Braggio portò alla discussione del Consiglio comunale un programma organico di interventi che riteneva necessari allo sviluppo economico di Verona: la costruzione di un più ampio Mercato ortofrutticolo all'ingrosso, in sostituzione di quello insufficiente di Piazza Isolo, il potenziamento dell'Ente Fiera, un mercato internazionale del bestiame legato alla Fiera, un nuovo macello, un consorzio bancario, una delegazione del Ministero per il commercio estero, un raccordo con la Camera di commercio. Era convinto che Verona "capitale verde" d'Europa potesse e anzi dovesse nel secondo dopoguerra prendere il posto di

Monaco come centro di smistamento delle merci per il resto d'Europa. Il consiglio approvò all'unanimità la sua relazione e un o.d.g. in cui si rivolgeva una pressante richiesta al governo della riapertura delle esportazioni dell'ortofrutta in Germania, soppresse in seguito alle vicende belliche.

La ZAI viene istituita con decreto legislativo il 24 aprile 1948, ma diviene operativa solo due anni dopo, con l'approvazione dello Statuto, il 26 gennaio 1950.

Sono gli anni tormentati e difficili della ricostruzione. Sindaco è il socialista Aldo Fedeli, vicesindaco il democristiano Giuseppe Trabucchi, commissario (e poi presidente) della Camera di Commercio il liberale Guglielmo Bertani. Insieme costituiscono un gruppo molto affiatato e lungimirante. L'imprenditore collabora con i responsabili politici destinando alla ricostruzione e al decollo della ZAI gli ingenti mezzi finanziari acquisiti con la custodia e la vendita della grande quantità di merci e materiali abbandonati dai tedeschi in ritirata, sottratti allo sciupo e alla dispersione, attraverso la Commissione liquidazione recuperi istituita dal CLN dell'Alta Italia nel febbraio del 1945.

In questo periodo, pur impegnati ad affrontare ben altro tipo di problemi, gli amministratori locali confermano la centralità di Verona quando discutono della rete autostradale.

In nome di un radicato principio di autonomia non demandano a Roma il compito di decidere i tracciati e l'insediamento delle nuove modalità di trasporto. Scelgono la strada dell'autodeterminazione e del decentramento. Costituiscono Società per azioni attraverso l'associazione degli enti pubblici operanti sul territorio.

Nel 1950 gli Enti fondatori (Comuni-Province e Camere di commercio delle zone attraversate) approvano il tracciato della Serenissima, che qualche anno dopo lambirà il lato sud della ZAI. La saldatura dei vari tronchi dell'autostrada avviene nel 1962.

La sede della Serenissima è collocata a Verona.

L'autostrada del Brennero viene decisa nel 1953, ma è solo nel febbraio del 1959 che si costituisce a Trento la Società per azioni formata, secondo la formula usata per la Serenissima, dalla Regione Trentino-Alto Adige, dai Comuni capoluogo, dalle Province e dalle Camere di commercio dei luoghi interessati, che avrebbe dovuto ottenere la concessione, costruire e gestire l'autostrada stessa.

Il dibattito sul suo tracciato avviene durante la seconda amministrazione comunale di Giorgio Zanotto (1960-1965).

Se fosse stata l'IRI, come alcuni volevano, a definire il percorso, seguendo parametri di pura economicità, l'autostrada scendendo dalla Valdadige avrebbe dovuto proseguire verso Peschiera, tagliando fuori Verona.

È stato invece merito degli amministratori e dei parlamentari del tempo

imporre “politicamente” una curvatura del tracciato verso Est, che lo facesse passare nei pressi dell’aeroporto di Villafranca, creando quella inclinazione del tragitto per il quale l’incrocio con la Serenissima si è collocato a 7 km dalla città. «Le due autostrade -scrive Federico Bozzini- disegnano così i due lati del rettangolo [di nord-est], che [con gli altri tre settori dell’incrocio] diverrà il “Quadrante Europa”: un centro attrezzato di servizi commerciali⁵»

La decisione di realizzare questa intersezione delle due autostrade in prossimità di Verona costituisce, a mio giudizio, il momento decisivo del processo di formazione del Quadrante Europa, quasi il suo atto di nascita. Il principale sostenitore di questo progetto fu senza dubbio Giorgio Zanotto, che lo perseguì con grande determinazione sia come sindaco che come Presidente del Consorzio ZAI (dal 1963 al 1971), e continuò a portarlo avanti anche dopo la fine del suo secondo mandato di sindaco, allorché fu sostituito da Renato Gozzi.

Gianfranco Bertani, un esponente di primo piano del PSI, assessore all’Urbanistica e all’Edilizia privata, dopo le elezioni del 1964, quando si costituì la prima giunta di centrosinistra presieduta da Renato Gozzi, in una intervista concessa a Maurizio Pedrini nel 2005, lo sottolinea con queste parole: «Ricordo che subito dopo la costituzione della giunta Gozzi (1965-1970), Zanotto venne in Comune a “passarci” la bozza del Piano Regolatore che non era riuscito a portare in Consiglio comunale. Prevedendo -come poi avvenne- che avremmo apportato notevoli modifiche, si preoccupò, in uno specifico incontro, presenti il sindaco e l’assessore all’Urbanistica, cioè il sottoscritto, di raccomandare il mantenimento -comunque- di due previsioni che lui sosteneva sempre a fondo: il cosiddetto Quadrante Europa e il tracciato dell’autostrada del Brennero, per quanto riguardava il suo avvicinamento al Comune capoluogo. Lo assicurammo che era nelle nostre intenzioni mantenere tali previsioni, ritenendo valida l’idea di favorire assi trasversali a quello forte, est-ovest⁶».

La situazione politica ed economica della città negli anni Sessanta è profondamente mutata. Nel marzo del 1959, con l’inaugurazione di Ponte Pietra riedificato e restaurato con tecniche d’avanguardia, la fase della ricostruzione può dirsi compiuta.

Nella Democrazia cristiana prevale la linea della cosiddetta “apertura a sinistra”, della disponibilità alla collaborazione sul piano amministrativo oltre che con i socialdemocratici anche con i socialisti. Si impone in questo periodo il tema della programmazione e dell’intervento pubblico

⁵ FEDERICO BOZZINI, *Destini incrociati nel Novecento veronese*, Edizioni Lavoro, Roma, 1997, p.162.

⁶ MAURIZIO PEDRINI, *Intervista a Gianfranco Bertani*, in *L’eredità di Giorgio Zanotto politico e amministratore*, a cura di Pierpaolo Brugnoli, Fondazione Zanotto, Verona 2005, p.225.

nell'economia. La generalità degli amministratori è impegnata con passione nel dibattito sullo sviluppo economico di Verona. Sindaco, come si è detto, è Giorgio Zanotto, Presidente della Provincia Renato Gozzi, Presidente della Camera di Commercio Carlo Delaini. Al prof. Manlio Resta della Facoltà di Economia viene affidato il compito di guidare un "Gruppo di Lavoro per lo Sviluppo Economico" della Provincia di Verona.

A livello regionale prende forma l'IRSEV, istituto per lo sviluppo del Veneto sotto la presidenza del prof. Innocenzo Gasparini dell'Università di Ca' Foscari, che elaborerà il Piano di Sviluppo Economico Regionale 1966-1970, mosso dall'obiettivo di riequilibrare tutta la regione attraverso il rafforzamento delle aree più forti e il potenziamento di quelle più deboli.

In questo clima di studi e iniziative, nell'estate del 1963 un gruppo di architetti pubblica sulla rivista dell'Ordine "Architetti Verona", con il patrocinio del Comune, un proprio contributo di soluzione urbanistica agli studi sull'economia appena promossi. La nota intitolata *Idee per un Centro direzionale* sottoscritta dai più qualificati professionisti dell'epoca (tra cui Luigi Calcagni, Libero Cecchini, Arrigo Rudi, Marco Lucat, Otto Tognetti, etc.) propone una nuova ubicazione della Fiera dell'Agricoltura e la sua trasformazione in Centro direzionale-commerciale per l'agricoltura dotandola di una serie di funzioni che sono chiaramente anticipatrici di quelle che saranno proprie del Quadrante Europa.

Nello stesso 1963 il Consorzio ZAI, presieduto, come si è detto, dal sindaco Giorgio Zanotto, decide di trasferire la dogana dal quartiere Filippini, all'interno del centro storico, dove si trovava lungo l'Adige dalla metà del Settecento, al "quadrifoglio" dove si sarebbero incrociate le due autostrade.

La nuova dogana, edificata e attrezzata dal Consorzio, a causa delle consuete difficoltà burocratiche, divenne attiva nel 1966, ma gettò le basi di quel complesso di servizi che oggi costituisce il "Quadrante Europa". Inizialmente poteva anche sembrare una "cattedrale nel deserto", ma ben presto accanto ad essa si stanziarono autotrasportatori, spedizionieri e corrieri. L'aeroporto di Villafranca in quegli anni veniva rilanciato e diveniva possibile integrare e coordinare i diversi sistemi di trasporto: aria, gomma, rotaia.

Per giungere al piano particolareggiato del "centro intermodale" o "interporto", con il quale il Quadrante Europa oggi si identifica, trascorse però molto tempo.

Dopo lunghe vicissitudini, il 27 maggio del 1975 fu finalmente approvata dalla Regione la variante al piano urbanistico comunale, senza la quale non era possibile operare alcun intervento di pianificazione.

La legge del 26 luglio 1975 n. 378, ampliò inoltre le zone di competenza del Consorzio ZAI, aggiungendone di nuove rispetto a quelle "storiche" fissate nella legge istitutiva del 24 aprile 1948 n. 579 e allargò anche la

composizione del suo Consiglio di amministrazione, rendendolo uno strumento veramente rappresentativo delle forze politiche veronesi.

L'amministrazione comunale 1975-1980 guidata nuovamente dal sindaco Renato Gozzi poggiava su una maggioranza ampia, che comprendeva il PCI, anche se non prevedeva la sua presenza in giunta. Sul programma amministrativo si registrava tuttavia una piena convergenza della quasi totalità delle forze politiche veronesi

L'avvio della proposta dell'interporto di Verona porta la data del 13 settembre 1977. Si tratta di un breve documento di nove pagine, predisposto dal direttore del Consorzio avv. Raffaello Vinco e sottoscritto da me in quel momento presidente dell'Ente. Ideato nel clima politico delle "larghe intese" (DC, PCI, PSI, PSDI, PLI, PRI) e sostenuto in modo pressoché unanime dagli operatori del settore il progetto ebbe una rapida definizione. La stesura del piano particolareggiato fu affidata a un gruppo di professionisti nominati dal Consorzio (l'ingegnere Silvano Carli e gli architetti Franco Franchini, Bruno Padovani, Giovanna Reni), mentre lo studio sulle funzioni dell'area fu svolto dai consulenti del Comune prof. Guglielmo Zambrini e arch. Augusto Cagnardi.

Il 28 novembre 1979 il consiglio comunale approvò il piano particolareggiato da loro approntato, che prevedeva su una superficie di 100 ettari (su 400 globali) nel settore nord-est del Quadrante, un complesso omogeneo di servizi ai mezzi di trasporto, agli addetti al settore, alle merci perché potessero passare rapidamente dalla rotaia all'aereo, al trasporto su strada e viceversa.

L'adozione definitiva del progetto avvenne nella seduta del 18 aprile 1980.

Nel corso del primo mandato del sindaco Gabriele Sboarina (1980-1985), il 4 settembre 1981 in sala degli arazzi fu firmata la convenzione fra il Consorzio ZAI e le Ferrovie dello Stato, rappresentate dal ministro dei trasporti Vincenzo Balzamo per l'attuazione del centro, che veniva così completato nei suoi fondamentali elementi: terminal dei trasporti combinati, dogana, FF.SS, Magazzini Generali, spedizionieri, corrieri, autotrasportatori, servizi bancari e assicurativi, servizi agli uomini e ai mezzi.

Il seguito è la storia delle successive amministrazioni comunali e consortili e degli interventi che hanno attuato e arricchito il progetto. Ricordo soltanto il trasferimento dei Magazzini Generali, la realizzazione del Centro direzionale da parte della ZAI, la costruzione del nuovo Mercato agro-alimentare e il sospirato raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, con ingresso nell'interporto inaugurato il 1° ottobre 2009, con cui i due principali assi ferroviari europei, il Corridoio 1 Berlino-Palermo e il Corridoio 5 Lisbona-Kiev si sono incrociati a Verona.

I presidenti, i consigli di amministrazione, il personale della ZAI e le

amministrazioni comunali che hanno operato a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso hanno fatto diventare realtà il progetto di cui ho cercato di illustrare la genesi, lo hanno monitorato e tenuto aggiornato, affrontando i problemi sempre nuovi che si sono presentati e che l'odierna crisi dell'apparato produttivo nazionale, internazionale e provinciale propone. Oggi si presentano infatti nuove sfide, nuovi pericoli e forse anche nuove opportunità, che Silvano Stellini con la consueta competenza e chiarezza non mancherà di esporci alla fine di questo nostro incontro.

Claudio CARCERERI DE PRATI

(Presidente Accademia dell'Agricoltura)

Ringrazio il dottor Passigato per la sua relazione ampia ed esaustiva, ma soprattutto per averla già scritta e quindi poterla già metterla agli atti; i convegni sono interessantissimi in tutto quanto esprimono, però poi bisogna che restino, non solo nel ricordo di chi vi ha partecipato; pertanto il testo scritto è assai prezioso, perché potrà essere pubblicato agli atti di questa Accademia e quindi rimanere per gli anni a venire.

È con piacere che adesso do la parola ad un'accademica, la Prof.ssa Claudia Robiglio dell'Università di Verona, che ci intratterrà sul tema: "*Il Quadrante Europa: influenza nell'economia veronese*".

Claudia ROBIGLIO

(Docente universitaria di Geografia economica, studiosa dell'economia veronese, già dell'Università di Verona)

Premessa⁷ - Unisco un mio ringraziamento a quello del Presidente dell'Accademia all'Associazione dei Consiglieri Comunali Emeriti per aver voluto organizzare questo convegno nella sede di Palazzo Erbisti. Mi sono chiesta perché sono stata invitata a tenere una relazione sullo stato attuale del Quadrante Europa, quando abbiamo personaggi all'interno molto esperti che lo conoscono appunto "da dentro" e ne hanno vissuto lo sviluppo e l'evoluzione. È qui presente in sala ed è stato nominato più volte anche l'avvocato Raffaello Vinco, già direttore del Consorzio ZAI. Egli è stato uno dei responsabili delle realizzazioni di buona parte dell'area di cui stiamo parlando⁸. Forse la mia presenza è dovuta al fatto che porto

⁷ Ringrazio le molte persone che nei mesi scorsi mi hanno permesso di aggiornare le mie conoscenze con interviste, visite guidate e materiali informativi: tra esse il Dott. Paolo Merzi di Veronamercato, la Dott.ssa Michela Merlo del Consorzio ZAI, il Geom. Marco Tambone della Quadrante Servizi, l'Avv. Raffaello Vinco già direttore del Consorzio ZAI.

⁸ Il Consorzio ZAI è costituito da Comune di Verona, Provincia di Verona e CCIAA di Verona.

una voce dell'Accademia di Agricoltura Scienze e Lettere di Verona, che appunto ci ospita.

Dagli anni ottanta del secolo scorso mi sono occupata del Quadrante illustrandolo con relazioni in convegni e congressi nazionali e internazionali dal 1983 al 2002, cui sono seguiti gli Atti (Robiglio, 1983, 1995, 2002)⁹ o partecipando a gruppi di ricerca (Robiglio, 1996 e 2010)¹⁰. Ho presenziato ai numerosi convegni, congressi e inaugurazioni che si sono succeduti proprio in Quadrante o in altre sedi a Verona che avessero per oggetto riflessioni su quest'area e sui suoi rapporti locali e internazionali. Il QE è, inoltre, sempre stato oggetto di parte dei miei insegnamenti sia della Facoltà di Economia e Commercio sia di quella di Lingue e Letterature Straniere dell'Università di Verona. E alle lezioni in aula sono sempre seguite visite guidate, in cui – data l'ampiezza dell'infrastruttura – erano necessari pullman per spostarsi nel QE da una parte all'altra: questo per dire che, negli anni, centinaia di studenti hanno potuto vivere l'operatività delle imprese del Quadrante e visitare le varie parti di cui è costituito. Ho inoltre illustrato questa “città delle merci” in altre sedi (università del tempo libero, associazioni e club vari), perché per i più rappresenta di solito un argomento inusitato e non fa parte dell'esperienza comune.

Negli ultimi cinque anni, tuttavia, avevo un po' “abbandonato” il tema. Sono quindi andata a rivedere il QE e a riviverlo. Tutto sta cambiando. All'interno, nelle aree di espansione previste, (Trame, 2005) si stanno realizzando magazzini logistici della grandezza di migliaia di metri quadri, con strumentazioni tecnologicamente molto avanzate. Sono cambiamenti che, anche se non ce ne accorgiamo, sono davanti ai nostri occhi tutti i giorni. Sembra si tratti nel complesso di un'area più vasta di tutto il nostro grande Centro storico di Verona, entro le mura.

La città di Verona e il Quadrante - In una immagine satellitare la città di Verona dal punto di vista dell'assetto planimetrico si presenta visibilmente divisa in due parti: una a nord della linea ferroviaria ovest-est Milano-Venezia e una a sud¹¹. La prima è la città della residenzialità e delle attività legate al soddisfacimento dei bisogni degli abitanti, la città

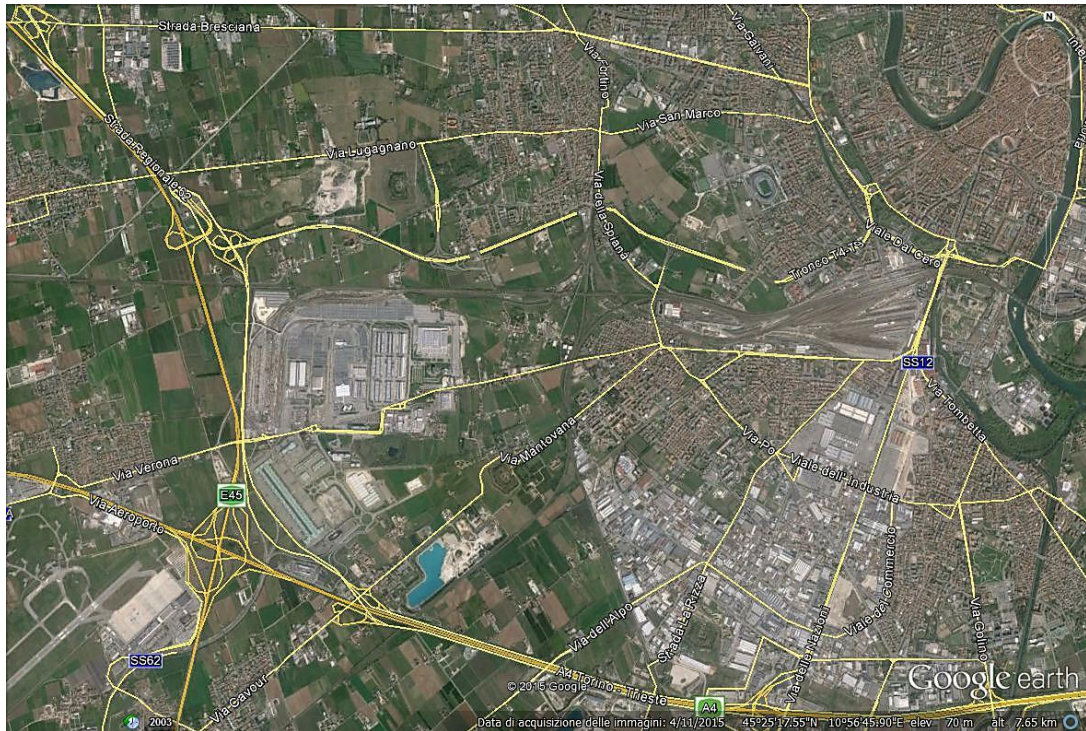
⁹ Se ne citano solo tre.

¹⁰ TGSG Transport Geography Study Group dell'Institute of British Geographers con aderenti studiosi ed esperti a livello europeo, statunitense e di altri paesi guidato da Brian Hoyle dell'Università di Southampton (UK) e Gruppo di ricerca a livello nazionale dell'Associazione (universitaria) dei Geografi Italiani “Porti, trasporti marittimi, città portuali” guidata da Stefano Soriani (Università Cà Foscari di Venezia) 2005-2010.

¹¹ Il collegamento principale è costituito dal tratto di Viale Piave dal cavalcavia al raccordo con il sottopasso della ferrovia di fronte alla sanmicheliana Porta Nuova.

monumentale dichiarata dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità¹², la città del turismo, della cultura, della lirica, dell'intrattenimento e dello svago...; la seconda è la città della produzione, dei servizi alla produzione stessa e degli approvvigionamenti all'ingrosso¹³ (fig.1).

Fig.1 - La città di Verona e il Quadrante Europa. Immagine satellitare



Fonte: Google Earth, ottobre 2015

Nella parte sud della città, infatti, si è sviluppata dagli anni '50 del secolo scorso una zona produttiva definita Zona Agricolo Industriale (ZAI1 o ZAI Storica) "abbracciata" poi da due quartieri residenziali cittadini - periferie urbane anch'esse di recente costruzione: Golosine-Santa Lucia a ovest, Borgo Roma ad est¹⁴ (fig. 2). La ZAI storica, iniziata con industrie e terziario (Consorzio Agrario del Nordest, Mercato Ortofrutticolo¹⁵, ora rilocalizzato nel Quadrante) legati al settore agricolo, crescendo nel tempo, ha visto qui la rilocalizzazione della Fiera (Robiglio, 2009), lo sviluppo del settore meccanico e del calzaturiero oltre ad un manifatturiero vario. Inoltre si è assistito all'aumento di un terziario variegato legato alla produzione e al consumo, con concessionarie auto, società informatiche e una sede del Banco Popolare con il centro congressuale.

¹² Città della monumentalità romana, medioevale – comunale e scaligera – rinascimentale/veneziana, e austriaca tutta contenuta entro la cinta muraria più esterna; tra i molti scritti si veda: Legambiente, 2013, in particolare la mappa a p. 6. e Rizzo R.G., 2013.

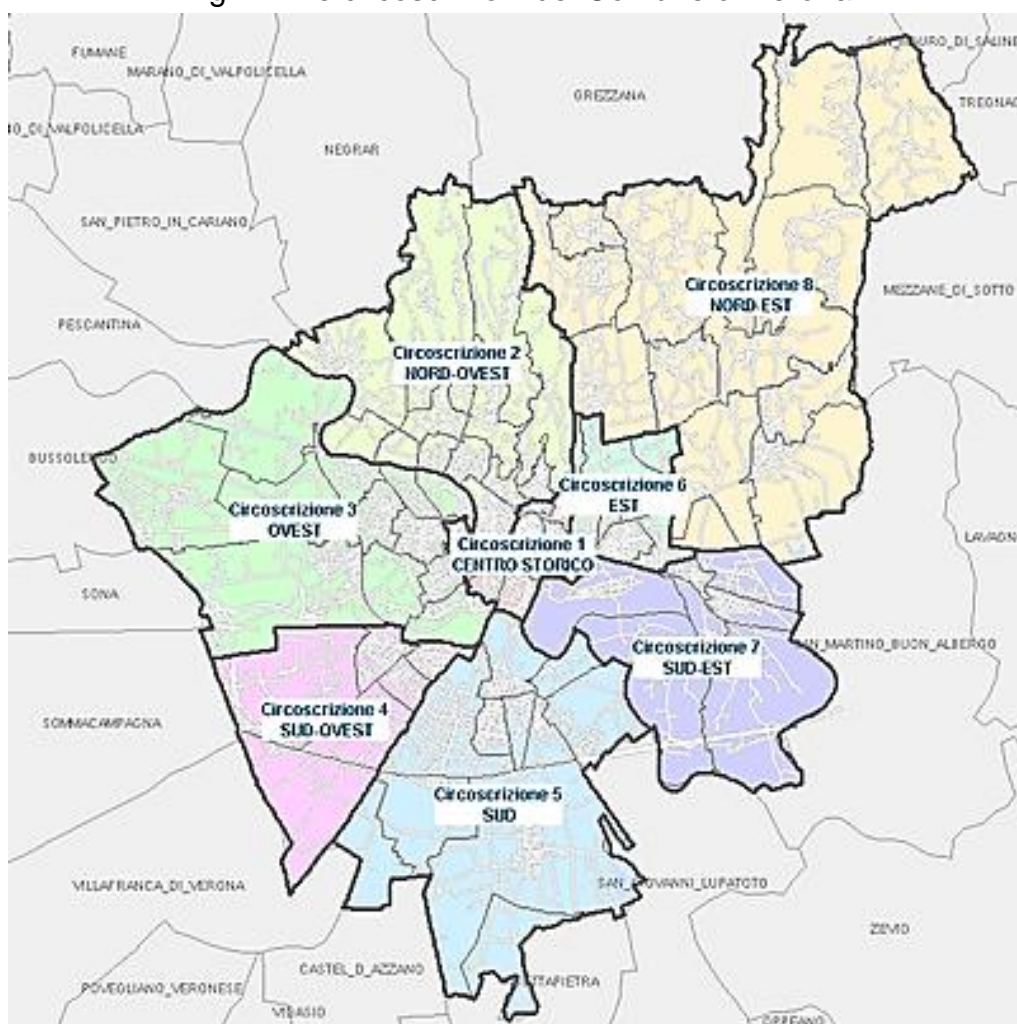
¹³ PAT di Verona.

¹⁴ Annuario del Comune di Verona anni vari; <http://www.pianetaverona.it/quartieri-verona.asp>

¹⁵ Testi di Pasquali e Merici, 2012.

Nell'area ancora più sud-occidentale del Comune – nella Circoscrizione 4 di sud-ovest (fig. 3) –staccata dalla parte di città più sopra citata si è successivamente formato un altro settore produttivo: il Quadrante Europa (Felice, 1998; Consorzio ZAI, anni vari). Questo è specificamente dedicato ai servizi per i trasporti e gli scambi internazionali, all'intermodalità strada-rotaia¹⁶, al commercio all'ingrosso di prodotti ortofrutticoli e di altri materiali, nonché ai servizi alle imprese e alle associazioni di imprenditori come verrà in testo spiegato: una città - alternativa dunque - per le merci, i carichi unitari, i moduli di carico (casce mobili, container e semirimochi), i vettori stradali e ferroviari e per coloro che lavorano in funzione delle movimentazioni e della produzione e dei servizi in generale (Consorzio ZAI, *Bilancio sociale*, anni vari; Veronamercato, *Bilancio sociale*, anni vari; Metadistretto della Logistica, 2009).

Fig. 2 – Le circoscrizioni del Comune di Verona



Fonte: www.comune.verona.it, ottobre 2015

¹⁶ CENSIS, 2009.

La società del XXI secolo, la gamma di prodotti e di luoghi - Abbiamo sviluppato una società che utilizza e consuma una gamma di prodotti di tanti tipi e delle più varie provenienze. Essi sono costruiti con i componenti più differenziati. Le filiere produttive a loro volta si presentano diversificate: possono essere integrate, disintegrate, lunghe e corte a seconda dei casi. Tutto questo ha man mano richiesto organizzazione, movimentazione, luoghi specializzati, competenze specifiche e soprattutto connessioni e reti.

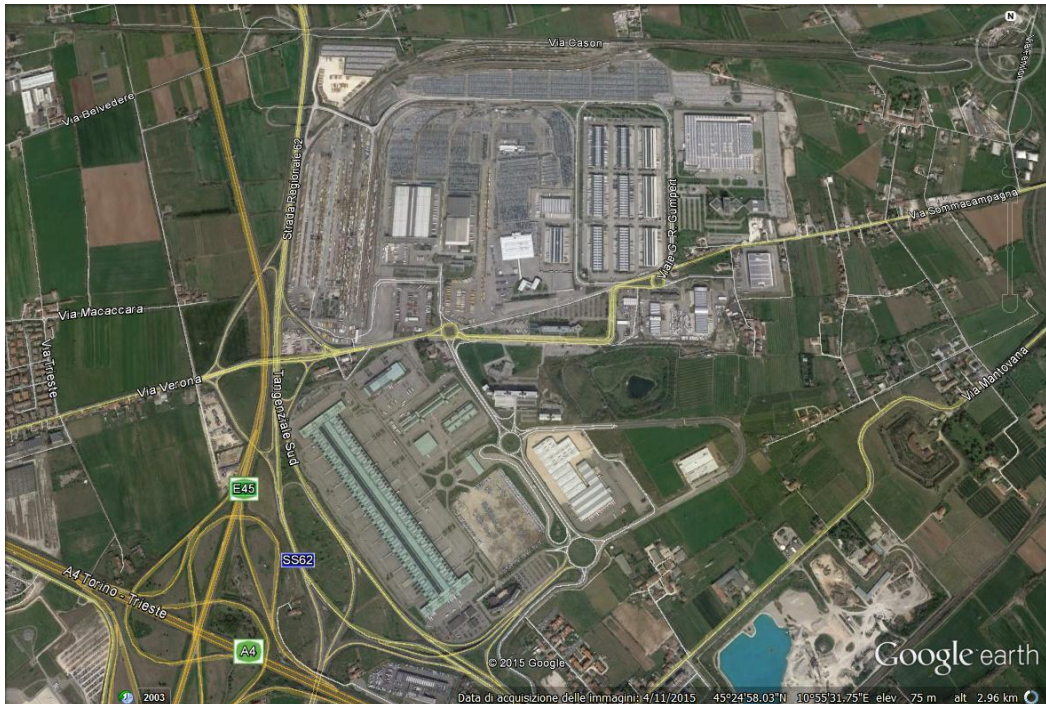
In alcuni siti quanto detto si verifica più facilmente che in altri. Nel Veronese questo è accaduto con il QE¹⁷, tra l'intersezione della linea ferroviaria Milano-Venezia con la Bologna-Brennero a nord e l'intersezione delle autostrade Milano-Venezia (A4, Serenissima) con A22 Bologna-Brennero, a sud.

Nell'immaginario visuale, dunque, il paesaggio del Quadrante assume il tipico assetto della contemporaneità: uno *skyline* di edifici nuovi (parallelepipedi squadrati a più piani), grandi capannoni, larghe arterie di collegamento, un reticolo stradale e ferroviario, veicoli di dimensioni e tipologie tipiche della viabilità autostradale e dell'intermodalità trasportistica e che non possono transitare nella città "monumentale". Il tutto estraneo – ma dovrebbe essere ritenuto complementare al giorno d'oggi – al paesaggio urbano del grande Centro storico della città di Verona: quello dell'immaginario collettivo – erede del vedutismo¹⁸ – costituito da un *mix* di edificato (palazzi, case storiche e non, chiese, monumenti, teatri, musei, castelli, scuole, ponti, piazze, mura, ecc.) di periodi storici differenti; edifici costruiti, rimasti, rimaneggiati, distrutti, ricostruiti, aggiunti, vissuti dagli abitanti o dai turisti e *location* di numerosi eventi di richiamo nazionale ed internazionale.

¹⁷ Dovuto in origine a intuizioni illuminate: si veda quanto Giancarlo Passigato ha nelle pagine precedenti illustrato.

¹⁸ Semenzato C. e Perini C. e M., *Verona illustrata. La città e il territorio in piante e vedute dal XV al XX secolo*, Colognola ai Colli, Edizioni La Libreria di Demetra, 1997.

Fig. 3 – Il Quadrante Europa



Fonte: Google Earth, ottobre 2015

Localizzazione del Quadrante Europa rispetto ai Corridoi europei TEN-T (Trans European Transport Network) - Se diamo uno sguardo più ampio alla localizzazione rispetto alle vie di comunicazione a livello europeo oggi si nota la posizione del QE all'incrocio del Corridoio Scandinavo/Mediterraneo Nord-Sud e del Corridoio Mediterraneo Est/Ovest (fig. 4)¹⁹. Un corridoio europeo è, come è noto, una striscia lungo la quale si trovano le principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e di acque interne nonché le infrastrutture nodali: porti marittimi e porti interni, interporti, *terminal*, stazioni ferroviarie principali e aeroporti²⁰. Al momento i traffici del QE più consistenti riguardano l'asse del Brennero (Robiglio 2010, Stellini in questo stesso Convegno). Dal punto di vista ferroviario sono cresciuti a tal punto che è in atto la costruzione della nuova galleria (fig. 5). Il sito Internet di quest'ultima permette di ottenere approfondimenti un tempo impensabili a tavolino, direttamente: fornisce informazioni esaustive e video interessanti sullo stato dei lavori, sulle molte uscite dalla galleria, sulla possibilità di visite guidate e ad esso si rimanda²¹. Recentemente sono state aggiunte anche informazioni su interventi relativi alla sostenibilità dei trasporti relativi ai

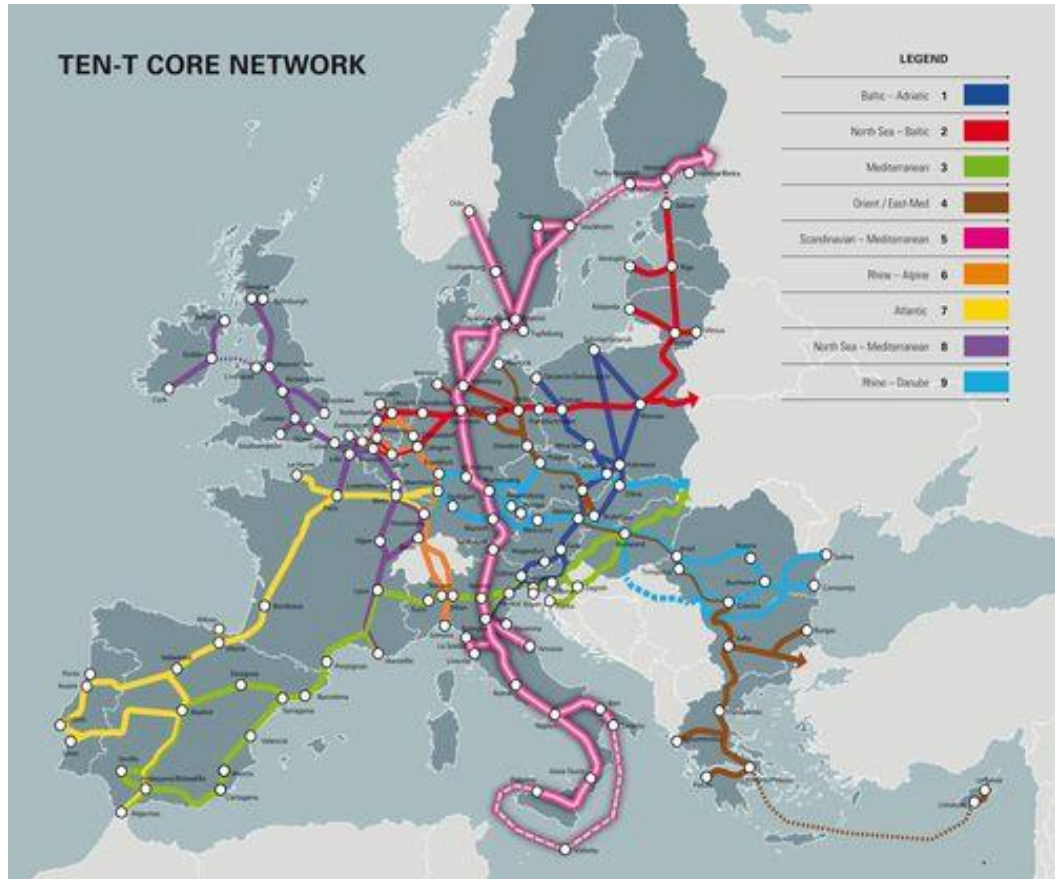
¹⁹ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm, accesso il 21-05-2016. Per le cartografie si veda a livello europeo <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>

²¹ <http://www.bbt-se.com/it/progetto/>, scaricato il 20-10-2015.

Corridoi²² argomento cruciale al giorno d'oggi, definendo i *key performance indicators* (KPI's)²³. Sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo come pure sull'[Orient/East-Med Corridor](#), che interessano il QE, si veda inoltre lo studio del 2014²⁴.

Fig. 4 - Corridoi europei TEN-T (Trans European Transport Network)



Fonte: European Commission, TEN- Trans European Transport Network, Corridoi
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm

²²

http://www.swiftlygreen.eu/sites/default/files/content/PDF/SwiftlyGreen/2016.02.01_gcdp_final_version_1.pdf

²³ Cfr. fig. 9 nel *Green Corridor Development Plan, Final Version* (21st Dec 2015), <http://www.swiftlygreen.eu/> scaricato il 21-05-2016.

²⁴ EC, *Scandinavian-Mediterranean. Core network corridor study, final study*, 2014, cfr. il link Scandinavian-Mediterranean Corridor; Id., *Orient/East-Med Core Network Corridor Study, Final Report* December 2014 in http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm; scaricato il 21-05-2016.



Fig. 5 - Galleria di base (ferroviaria) del Brennero Italia-Austria.
 Fonte: <http://www.bbt-se.com/it/progetto/> scaricato il 19-10-2015

Il Quadrante Europa e le sue partizioni

Se da un'informazione a scala europea - che fornisce la posizione rispetto alla rete trasportistica - si focalizza il QE alla scala locale ci si rende subito conto che l'area è molto complessa. Può essere suddivisa in 6 partizioni funzionalmente distinte, seppur spesso interrelate: 1) l'Interporto; 2) il Centro Agroalimentare; 3) il Centro Direzionale dei servizi e delle associazioni; 4) l'Area logistica della GDO e del Garden Frutta; 5) il Comparto Iveco e 6) il Parco Urbano²⁵.

Nell'impossibilità di descrivere una per una queste realtà si propone più sotto una sintesi delle entità con il numero delle imprese, area per area conteggiate (ottobre 2015). Da questo punto in poi si suggerisce una

²⁵ Per motivi di spazio il Comparto Iveco e il Parco Urbano verranno trattate in altri scritti.

lettura con una continua interazione tra questo scritto e i siti internet che vengono volta a volta segnalati, ove si reperiscono dettagliate informazioni e materiali di varia natura. Ci si rende conto che le indicazioni fornite in rete sono soggette a continui aggiornamenti. Di solito, però, per ogni sito viene fornita una voce che riporta la “storia” dell’entità che si sta esaminando. Ciò non solo per documentarsi sullo stato di fatto, ma anche per fare delle comparazioni temporali e ragionare sui continui interventi e sulle proposte innovative, come risulta dai numerosi video collegati.

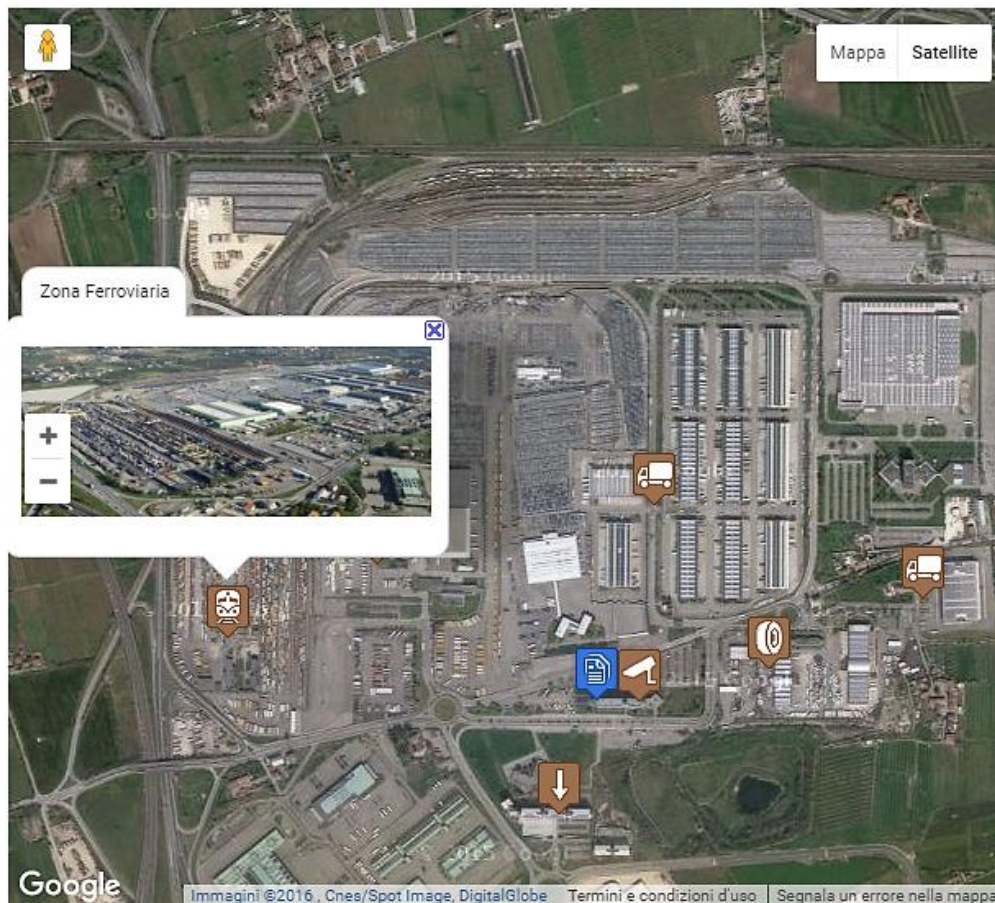
In Quadrante gli operatori della logistica possono assommare in sé più competenze o essere molto specializzati. La vita delle imprese è soggetta a cambiamenti nel tempo: c’è chi si è evoluto rapidamente ed ha ampliato e chi ha ristretto la sua attività, e ora si limita ad approntare la documentazione come spedizioniere doganale, e quindi dispone di un appartamento oppure semplice ufficio. Inoltre sono nate figure dedicate come, ad esempio, i terminalisti.

1) L’ Interporto: logistica, scambi e trasporti internazionali, intermodalità strada-ferrovia

Secondo il Rapporto UIR al 2012 su 19 interporti italiani il QE è tra gli 8 grandi interporti che superano il milione di metri quadri (Autorità di Regolazione dei Trasporti, 2014, p. 82). Nello specifico l’Interporto Quadrante Europa copre 4 milioni di mq con 120 aziende totali e 13.000 addetti. Esso movimentata 26 milioni di tonnellate di merce all’anno (dati Consorzio ZAI, 2015).

Nel sito elaborato dal Consorzio ZAI (<http://www.quadranteeuropa.it/>) suggerisco di visionare il video per apprezzare sia lo stato attuale sia l’evoluzione dell’infrastruttura e compiere così una visita guidata virtuale. Ad oggi (26.05.2016) esso è articolato in 7 filmati. Sul sito è anche possibile utilizzare una mappa interattiva per visionare le singole parti. Alla pagina “Dove siamo”, se si clicca sul simbolo del treno o della ruota gommata, compare la foto del punto di interesse selezionato (fig. 6). È importante vedere com’è il singolo luogo. La Geografia come prima cosa è fatta di luoghi. È fatta di ciò che noi vediamo.

Fig. 6 – Mappa interattiva dell'Interporto



Fonte: <http://www.quadranteeuropa.it/it/dove-siamo-qe.html> (download: 27.05.2016)

L'Interporto risulta così composto:

- *Centro Direzionale* (Consorzio ZAI, Quadrante servizi²⁶, attività di formazione con Logimaster, Istituto tecnico superiore LAST²⁷ + 36 imprese). Dal lontano 1998 il Consorzio ZAI ha investito in infrastrutture di altissimo livello tecnologico tramite la Quadrante Servizi, che è l'organo di gestione di tutte le attività di manovra ferroviaria.
- *Centro Spedizionieri* (24 imprese). È costituito di 11 blocchi di capannoni con banchine su lato opposto per carico su gomma e ferro-gomma, tutti collegati ferroviariamente. Troviamo sedi locali di MTO, operatori logistici multimodali a livello planetario (come Kuehne + Nagel S.r.l.); Saima Avandero; Arcese; Spedizionieri nazionali, internazionali della filiera agroalimentare con attività logistica, di deposito e celle frigo con flotte di mezzi stradali e casse frigo come Corsi spa; autotrasportatori geograficamente

²⁶ Gestisce i servizi alle imprese e la parte telematica.

²⁷ Logistica Ambiente Sostenibilità Trasporti.

specializzati (Nuova Freccia dell'Adriatico S.r.l.); operatori import-export merceologicamente specializzati, Nicofrutta spa per frutta esotica come ananas da Costa Rica ed altro; corrieri; trasporti espressi;...

- *Magazzini frigoriferi, merci varie e altro* (7 imprese). Qui sono localizzati: DB Schenker Italiana spa e Hangartner Terminal srl per “gestione di carichi parziali e completi; casse mobili, combi trailer e trailer speciali di proprietà per trasporto di rotoli di carta (paperliner); ampia capacità fino a 28 tonnellate per unità di carico; movimentazione merci pesanti (carta, elettrodomestici bianchi, bevande e mobili)”; Spedizionieri e spedizionieri doganali come BDFTrans...
- *Dogana*
- *Area Ferroviaria* - L'area è predisposta per il traffico intermodale ferro-gomma attraverso: il [Terminal \(Moduli I e II\)](#); il [Quadrante Europa Terminal Gate \(Modulo III\)](#) – l'Interterminal – la [Stazione Quadrante Europa](#), il Raccordo interno
- *TIR Parking e Truck Parking*
- *Centro autotrasportatori ed altro* (11)
- *Centro logistico ex Autogerma/ Volkswagen Group Italia S. p. A* consociata italiana del Gruppo Volkswagen, distribuisce in Italia i marchi Volkswagen, Skoda, Audi, Seat e Volkswagen Veicoli Commerciali.
- *Magazzino/Piattaforma V2* con Agrati-FSP srl, società di distribuzione del Gruppo Agrati, bulloneria ²⁸ e Volkswagen Group Italia per mobilità on-demand
- *Altro*

Sempre sul sito, se si scorre sul menu si attiva ogni singola parte per ottenere informazioni dettagliate.

²⁸ <http://www.agrati.com/it/agratidifsp.asp>

Tab. 1 - Dati di Traffico merci ferroviario 2015 (destinazione estero)

| Traffico Intermodale | Totale 2015 |
|-------------------------------|-------------|
| TRENI INTERMODALI (n° coppie) | 6.341 |
| N. UTI ²⁹ | 398.759 |
| N. TEU equivalenti | 713.779* |
| N. Tonn | 7.418.970** |
| Altro traffico ferroviario | Totale 2015 |
| Tradizionale (Tonn) | 15.901° |
| Auto Nuove (Tonn) | 254.358°° |
| Traffico ferroviario | Totale 2015 |
| Treni lavorati | 15.172 |

*Coefficiente di trasformazione UTI/TEU: 1,79 (Fonte: Rapporto UIR 2012);

**Coefficiente di trasformazione TONN/Treno Intermodale: 585; °Coefficiente TONN/CARRO: 4,3; °°Coefficiente TONN/CARRO: 13,00

Fonti: Trenitalia Div. Cargo Nord-Est, Terminali Italia srl, Interterminal, Bertani SpA, Volkswagen Group Italia SpA, Hangartner srl.

Elaborazioni: Quadrante Servizi Srl

(<http://www.quadranteeuropa.it/it/dati-di-traffico.html> scaricato il 25-05-2016)

L'intermodalità è sempre in crescita: il n. di coppie di treni al giorno tra il 2006/2010 e il 2011/2015 è passato da 20 a 24 con un incremento del 15% e il n. di treni lavorati da 61.462 a 69.669 (ISL e DGG, 2015).

Tab. 2 – I Terminali intermodali sul territorio nazionale (Gruppo FS), 2013

²⁹ UTI, Unità di Trasporto intermodale (cassa mobile, *container*, semirimorchio).

| | N. binari | Lunghezza binari (mt) | Impianto di riferimento/ Posizione | Collegamenti con | Superficie utilizzata (mq) | Volumi movimentati/ anno | |
|----|-------------------------|-----------------------|------------------------------------|--|--|--------------------------|---------------------|
| 1 | Bari Ferruccio | 3 | 1.650 | Bari Lamasinata | Campiglia, Milano, Novara | 50.000 | 38.000 tiri gru |
| 2 | Bologna Interporto | 12 | 4.800 | Interporto di Bologna | Livorno, Verona, Novara, Bari, Marcianise, Pomezia e Norimberga | 120.000 | 60.000 tiri gru |
| 3 | Brescia Scalo | 4 | 1.800 | Scalo merci "Piccola velocità" | Monaco, Singen, Rotterdam e Ede | 25000 | 40.000 tiri gru |
| 4 | Brindisi | 2 | 1.200 | Porto commerciale di Brindisi (a 3 km) | Bari, Castelnuovo, Villa Selva | 24.000 | 24.000 tiri gru |
| 5 | Brindisi Polimeri | - | - | Terminal privato interno allo stabilimento Polimeri Europa | Brindisi | 15.000 | 30.000 tiri gru |
| 6 | Castelnuovo | 3 | 1.400 | Interporto di Parma | Brindisi, Norvegia e Svezia | 80.000 | 42.000 tiri gru |
| 7 | Catania Bicocca | 4 | 2.000 | Interno zona industriale di Catania | Lamezia e Milano | 32.000 | 38.000 tiri gru |
| 8 | Gela | 2 | 300 | Nei pressi dello stabilimento Polimeri Europa | Catania e Fiorenzuola | 12.000 | 8.000 tiri gru |
| 9 | Livorno Guasticce | 2 | 1.300 | Interporto di Guasticce | Firenze | 130.000 | 15.000 tiri gru |
| 10 | Maddaloni Marcianise | 3 | 1.500 | Interno della zona industriale di Marcianise | Milano | 30.000 | 18.000 tiri gru |
| 11 | Milano Certosa | 4 | 1.200 | Nord ovest di Milano | Singen | 15.000 | 48.000 tiri gru |
| 12 | Milano Segrate | 8 | 4.020 | Est di Milano | Nola, Pomezia, Monaco, Ljubljana, Liegi, Zebruggen, Muisen, Anversa, Bologna | 75.000 | 94.000 tiri gru |
| 13 | Milano Smitamento | 4 | 2.000 | Est di Milano | Bari, Catania, Bessenbourg, Marcianise | 46.000 | 69.000 tiri gru |
| 14 | Padova Interporto | 2 | 840 | Interporto di Padova | La Spezia, Zahonj, Malarsvice | 70.000 | nd (moveo terminal) |
| 15 | Padova Scalo | 4 | 700 | Zona di Padova Interporto | Bari, Catania e Lamezia | 15.000 | 25.000 tiri gru |
| 16 | Pescara Porta Nuova | 1 | 300 | - | Brindisi | 6.000 | 7.000 tiri gru |
| 17 | Roma Smitamento | 2 | 500 | Nord est di Roma | Latina e Segrate | 10.000 | 10.000 tiri gru |
| 18 | Torino Orbassano | 5 | 2.000 | Ovest di Torino | Le Havre e Bmsø | 50.000 | 29.000 tiri gru |
| 19 | Verona Quadrante Europa | 10 | 5.000 | Interporto di Verona del Consorzio ZAI | Bologna, Bama, Colonia, Amburgo, Hannover, Ludwigshafen, Monaco, Norimberga, Rotterdam, Taulov | 110.000 | 280.000 tiri gru |

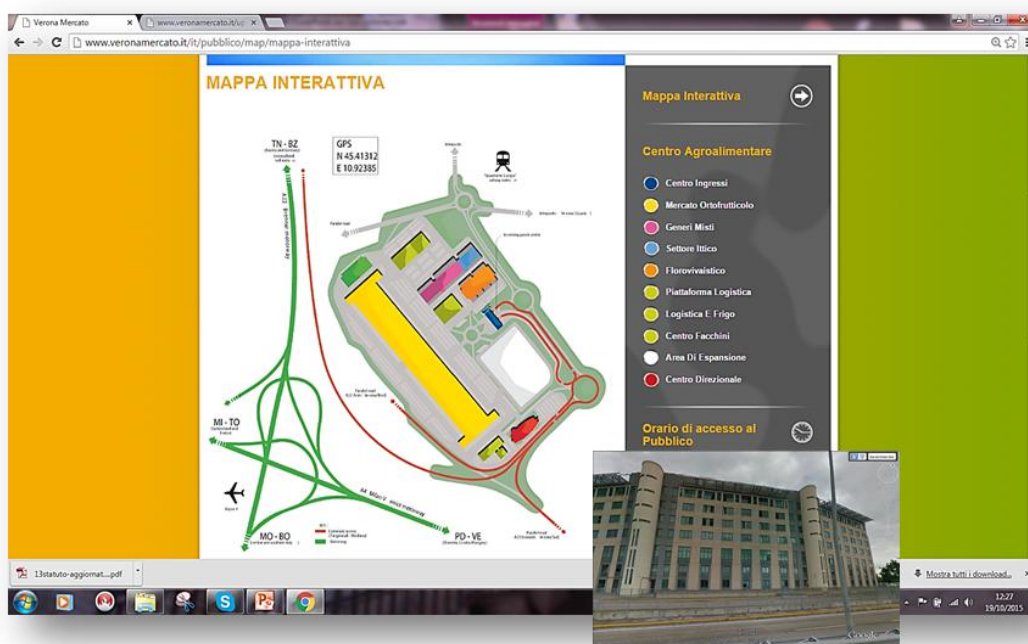
Fonte: Panaro *et al.* cfr.tab.1 p. 150

2) Il Centro Agroalimentare (filiera agroalimentare: grossisti - commercio)

Si concentrano qui imprese dei servizi commerciali all'ingrosso legate ai prodotti ortofrutticoli, floristici ed ittici, alla frigoconservazione, all'innovazione (si veda Friut & Veg System³⁰), all'internazionalizzazione per favorire la presenza di imprese a fiere internazionali. Il tutto con una particolare attenzione al sociale nello spingere al consumo del fresco (Progetto "I cinque colori del benessere" con le scuole)³¹, alla sostenibilità delle filiere, nonché al recupero dei prodotti tramite il progetto REBUS (Recupero Eccedenze Beni Utilizzabili Solidalmente), in capo ad ACLI.

Anche in questo caso di particolare utilità è la mappa interattiva del sito internet, in quanto attivando i bottoni si ottengono tutte le specifiche di ogni partizione qui sotto indicata: superfici, numero di stand, caratteristiche degli stessi, attività svolte, orari... (fig. 7).

Fig. 7 – Mappa interattiva del Centro Agroalimentare



Fonte: www.veronamercato.it

A grandi linee il Centro Agroalimentare è articolato in:

³⁰ La piattaforma per la filiera ortofrutticola, per lo sviluppo internazionale di un sistema sostenibile di qualità certificata.

³¹ Un progetto promosso da Unapra (Unione Nazionale Organizzazioni Produttori Ortofrutticoli e Agrumari), finanziato con il contributo della Comunità Europea e dello Stato Italiano. L'obiettivo della campagna è quello di sensibilizzare i giovani verso il consumo di frutta e ortaggi freschi, per una sana e corretta alimentazione, valorizzando in particolar modo i prodotti di qualità della provincia di Verona.

- 1) *Centro Direzionale* - Qui si trovano Veronamercato spa (www.veronamercato.it), società consortile³² di gestione di tutto il complesso e altre entità e associazioni legate al mondo agricolo (sede provinciale di Coldiretti, di Confagricoltura, di CIA, sede locale di Fedagro³³...una OP, Associazione Esportatori Veronesi, due società internazionali di import export di prodotti ortofrutticoli (Greenery Italia e Bellafruit)) (in totale 25 imprese), Centro congressi
- 2) *Mercato ortofrutticolo* (92 stand assegnati a 67 operatori concessionari),
- 3) *Settore della logistica e frigo*
- 4) *Mercato florovivaistico*
- 5) *Mercato ittico*
- 6) *Settore GDO*
- 7) *Altro*

Questa è solo una semplice fotografia dello stato dell'arte. Ogni operatore andrebbe studiato nel dettaglio. Per esempio, il comparto dell'ortofrutta è un mondo interessantissimo e dinamico³⁴. Lo spazio commerciale di vendita (lo *stand*) è molto ben attrezzato. Ma che cosa rappresenta? Una testa di ponte, per esempio, di un centro logistico degli stessi operatori che gestiscono lo *stand* del Mercato Ortofrutticolo? È un'ipotesi. Potrebbe il singolo operatore, però, avere anche un proprio centro logistico esterno³⁵ oppure essere uno *stand* risultato di una cooperazione tra agricoltori o di una associazione ancor maggiore. È necessario, quindi, soffermarsi, documentarsi al fine di produrre articoli sull'argomento in modo che un tale patrimonio conoscitivo non resti solo in capo agli operatori. Coloro che sono deputati a trasmettere cultura devono avere la pazienza di immergersi in tale complesso mondo appassionandosi ad esso. Come? Attraverso interviste, *reportage* fotografici, analisi storiche e diacroniche dal passato all'attuale; fatti che già si riscontrano nelle riviste di settore, in trasmissioni televisive e nella pubblicazione annuale "Le 2000 società leader. Top", Editrice TNV SpA, anni vari.

3) Il Centro direzionale dei servizi e delle associazioni (Eurooffice Business Center)

³² "... società consortile per azioni costituita nel 1989 a maggioranza pubblica con la partecipazione delle componenti private"; si veda qui la compagine sociale di 15 entità con le quote di partecipazione: <http://www.veronamercato.it/it/scuola/7/chi-siamo>.

³³ Federazione nazionale degli operatori grossisti ortofrutticoli nei Centri Agroalimentari e Mercati all'Ingrosso. Presente con 21 sezioni territoriali di cui una a Verona.

³⁴ Consiglio di cercare e visionare i filmati inerenti l'argomento.

³⁵ Si pensi al caso Sole Frutta Group (<http://www.solefruttagroup.com/>) con stand al Mercato Ortofrutticolo con import-export, ma localizzato a La Rizza (Villafranca) come magazzini e ufficio, e nella Strada dell'Alpo con il Centro logistico. Il tutto entro una distanza di una decina di km.

Nel Centro Direzionale si sono rilocalizzate dal centro cittadino alcune associazioni di categoria (es. Confcommercio, Confidi, Conftrasporto, Consorzio Verona Tuttintorno, ecc...).

Sempre in tale Centro è stata aperta la sede provinciale dell'Agenzia regionale per i pagamenti in agricoltura (AVEPA). Si tratta di un'agenzia di emanazione regionale che risulta ad oggi articolata in sezioni territoriali. Se è pur vero che ogni agricoltore dispone di una documentazione telematica, dall'altro lato l'Agenzia con i suoi uffici è in grado – grazie alla georeferenziazione – di collocare l'uso di ogni parcella (es. quale tipo di coltivazione viene adottata), di predisporre le richieste di finanziamenti europei e di seguirne l'iter³⁶. Questo solo per citare un esempio di una realtà significativa.

4) L'Area logistica della GDO e del Garden Frutta

La Grande Distribuzione Organizzata vede qui uno dei suoi elementi importanti: il *Gruppo Migross*³⁷. Questo ha in QE uno dei suoi centri logistici, "il centro logistico per il fresco" con quaranta portelloni e una parte ancora in fase di ultimazione. Il Gruppo con referenze che coprono le esigenze tipiche del settore *grocery* ha più 400 punti vendita diretti e affiliati in Veneto, in Emilia e in Lombardia. È articolato in superfici di vendita così differenziate: '*Migross Superstore*' - supermercati di importante metratura, rivolti a famiglie numerose, grossi consumatori e piccola ristorazione; '*Migross Supermercati*' (i più diffusi); '*Migross Market*', punti vendita per piccoli centri abitati; '*Fresco Mio*' - insegna delle superette, per la distribuzione di prossimità. Questo rappresenta un esempio di quella che è stata l'evoluzione dell'imprenditoria veneta; il fondatore era partito come salumiere in zona San Zeno di Verona; il tutto si è evoluto e adesso troviamo una realtà della portata ora descritta.

*Garden Frutta srl*³⁸ - Nel nuovo Centro logistico di una azienda familiare operante prima altrove dal 1987 e inaugurato nel settembre 2014 (<http://www.gardenfrutta.it/garden-frutta-a-tg-verona/>), vengono convogliati, conservati e "lavorati" per essere immessi sul mercato a livello europeo piccoli frutti e frutta esotica. I primi vengono in genere dal Trentino o anche dai nostri territori. La Garden Frutta opera a livello europeo. Anni fa quando mai si potevano consumare tutto l'anno lamponi, mirtilli, more e prodotti simili?! Adesso si possono acquistare tutti i giorni, basta rivolgersi al dettaglio o nei bar degli aeroporti, delle aree di servizio delle autostrade, ovunque dove si possono conservare le cose fresche porzionate nelle loro scatolette. O ancor più nei punti vendita ormai come

³⁶ Sono partiti con i bandi del Programma di Sviluppo Rurale della Regione Veneto 2014-2020.

³⁷ <http://www.migross.it/gruppo-migross/it>

³⁸ <http://www.gardenfrutta.it/garden-frutta>

tipologia di “cibo di strada”. Tutto questo è possibile perché è cambiato non solo lo stile di vita e dei consumi della società, ma anche il mondo produttivo. Alcuni prodotti agricoli ora sono infatti coltivati in piantagioni. Sono stati sviluppati sistemi di conservazione e quelli di presentazione al consumatore: tutto è cambiato. E questo è solo un esempio.

Note conclusive

L'area del Quadrante Europa per un verso presenta nell'Interporto le caratteristiche proprie di un distretto specializzato: contigue, anche se in spazi molto ampi, si presentano imprese attribuite ad un settore (quello degli scambi e trasporti internazionali). Notiamo una gamma però che va dalla presenza di sedi delle grandi imprese multinazionali sino alle piccole, locali. Nel complesso è stata creata una infrastruttura molto specializzata, tecnologicamente al passo con i nodi omologhi a livello europeo e mondiale con cui si trova a colloquiare. Per altro verso fuori da esso ci sono unità/ centri logistici che – nell'ottica dell'attività qui insediata - hanno risentito dell'attrattività dovuta alle economie di specializzazione qui sviluppate e negli aspetti costruttivi rispondono a caratteristiche planetarie che queste unità richiedono: nella loro specializzazione risentono di vicinanze territoriali come pregresso della loro origine.

Più legato al locale si presenta a monte il Centro Agroalimentare mentre a valle, in uscita, il suo mercato ha un raggio sia locale e regionale sia internazionale. Tutto ciò parlando delle imprese. Questo è anche frutto della continua e ricorsiva/circolare ri-articolazione tecnica delle filiere che origina anche dalle spinte proprie dei settori di cui esse fanno parte. Esse operano, tuttavia, in un territorio in cui la pianificazione internazionale, nazionale, regionale e locale ha avuto una valenza strategica. Sono ora anche in atto notevoli riflessioni su come e dove nell'arco a sud della città storica potranno venire utilizzati i Fondi Europei 2014-2020 legati alla mobilità. Si vedano in proposito le relazioni al Convegno “Fondi Europei e Sviluppo Urbano Sostenibile nelle Politiche UE 2014-2020”, tenutosi a Verona il 16.09.2015 ed in particolare quella di Giulio Saturni.

Chiuderei con una curiosità. Molti luoghi tipicamente industriali o legati alla produzione vanno sempre più accogliendo anche funzioni diversificate: si pensi a palestre che si sono insediate in varie parti della provincia di Verona in capannoni riconvertiti e ad esempio, proprio qui in Quadrante, la caffetteria-locale per pranzo veloce del Centro Agroalimentare è durante il giorno frequentato dagli operatori e da chi fruisce dei loro servizi, ma la sera diventa un locale per il tempo libero, per la città, per l'aperitivo, per l'ascolto di musica dal vivo e anche un locale da ballo (fig.8). È

dimostrazione di fuoriuscita di queste funzioni un tempo tipicamente urbane che ora letteralmente conquistano i territori periurbani, con forme nuove di consumo.

Fig. 8 – Caffetteria del Centro Agroalimentare



Foto: Robiglio, ottobre 2015

Bibliografia

- Autorità di Regolazione dei Trasporti (ATR), *Primo Rapporto Annuale al Parlamento*, Camera dei Deputati 16 luglio 2014.
- Consorzio ZAI, *Magazine*, numeri vari, anni vari.
- CENSIS, *Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- Felice A., *Verona Europa: Cinquant'anni di storia con il Consorzio ZAI:1948-1998*, Consorzio. ZAI, Verona, 1998.
- ISL e DGG, *Positioning and Establishment of the Freight Villages (FV) in Europe 2015 Management Summary*, Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen 2015.
- Legambiente, *Guida al Parco delle Mura e dei Forti di Verona*, 2013.
- Panaro et al., *Logistica e sviluppo economico Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita*, SRM, Giannini Editore, Napoli, 2013.
- Metadistretto della Logistica, *Progetto strategico per lo sviluppo della logistica del Veneto, Regione Veneto*, quaderno di sintesi, novembre 2009.

- Pasquali R., *Storia e storie del Mercato ortofrutticolo di Verona*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), 2012.
- Rizzo R.G., "Il bene culturale conosciuto e ignoto nella realtà e virtualità del contesto urbano: esempi nella città di Verona", in Cusimano G., L. Mercatanti e C.M. Porto (a cura di), *Percorsi creativi del turismo urbano/Creative paths of urban tourism. Beni culturali e riqualificazione nella città contemporanea*, Pàtron, Bologna, 2013, pp. 266-280.
- Robiglio C., *Infrastrutture terrestri nella logica delle reti internazionali del trasporto merci. Opportunità e sviluppi nell'area del Nord Est e collegamenti marittimi*. « In: S. Soriani (a cura di), *Porti trasporti marittimi, città portuali*, AGel, Geotema, n.40, Bologna, Pàtron editore Geotema», vol. 40, 2010, pp. 69-73.
- Id., *L'attività fieristica: commerciale, promozionale, esperienziale, di formazione e di comunicazione. La Fiera di Verona e il suo ruolo*. In: C. Cirelli (a cura di), *I luoghi del commercio fra tradizione e innovazione*, AGel, Geotema, n.40, Bologna, Pàtron editore Geotema», vol., 2009, pp.128-141.
- Id. *Nodi interni e attività logistiche: alcune nuove tendenze nella Padania orientale* in S. Soriani (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, il Mulino, Bologna, 2002, pp.161-184.
- Id., *Combined transport in Italy: the case of the Quadrante Europa, Verona*, in B. Hoyle (a cura di), *Cityports, Coastal Zones and Regional Change. International Perspectives on Planning and Management*, Wiley&Sons, Chichester (UK), 1996, pp. 249-270.
- Id., *L'asse Nord-Sud e la cerniera Veneto-Lombarda: Verona nel sistema urbano europeo e il suo ruolo come nodo nel trasporto merci internazionale*, in L. Pagani (a cura di), *La Lombardia orientale. Funzioni di snodo nei nuovi assetti territoriali europei*, Guerini Scientifica, Milano, 1995, pp. 99-120.
- Id., *Evoluzione delle relazioni marittime tra Europa e Mediterraneo: l'insediamento e la riorganizzazione dei servizi per gli scambi internazionali nel nodo di Verona*, "Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano, Catania, 9-13 Maggio 1983", Vol. II, Tomo II, Istituto di Geografia, Fac. di Lettere, Università di Catania, 1983, pp. 226-234.
- Saturni G., *Relazione al convegno "[Fondi Europei e Sviluppo Urbano Sostenibile nelle Politiche UE 2014-2020](#)"*, Verona, 16-09-2015.
- Trame U. (a cura di), *Verona. Il Masterplan del Quadrante Europa*, Ed. Compositori, Bologna, 2005.

Claudio CARCERERI DE PRATI
(*Presidente Accademia dell'Agricoltura*)

Grazie alla professoressa Robiglio per il pathos, per la passione con la quale ci ha rappresentato questa splendida realtà. Abbiamo capito che ha tagliato molte cose e si è limitata a darci un quadro complessivo, attendiamo quindi un dettagliato resoconto scritto, che forse non renderà come le immagini, che sono più intuitive, ma che sicuramente potrà restare agli atti anche per le generazioni future.

Do la parola all'amico Silvano Stellini per l'ultima relazione della giornata: "Il futuro del Quadrante Europa. La competizione fra i territori".

Silvano STELLINI

(Presidente della Fondazione LAST - ITS Logistica)

Il tema che mi è stato affidato è "Il futuro del Quadrante Europa. La competizione tra territori". Perché ho usato questo termine "competizione tra territori"? Perché mentre fino a qualche anno fa il futuro del Quadrante Europa era deciso prevalentemente dalla nostra città, dalle nostre istituzioni, al massimo dalla Regione o dal Governo, oggi sempre meno queste decisioni sono in mano a questi soggetti. Oggi sempre di più le decisioni per il futuro del Quadrante Europa riguardano prevalentemente due tipologie di soggetti. La prima è l'Unione europea che attraverso la definizione delle reti TNT, quelle viste prima, decide come orientare i finanziamenti in contesti in cui i finanziamenti pubblici tradizionali (Stato / Regioni) oggi sono quasi nulli. Il Consorzio ZAI, attuatore delle politiche del Quadrante Europa, non riceve più finanziamenti ad hoc per realizzare nuove infrastrutture. L'altro soggetto sono le grandi società multinazionali, i detentori del traffico. Oggi ci sono quattro o cinque grandi multinazionali che detengono il traffico, e quindi passare da Verona piuttosto che da Piacenza non è un grande problema per loro. Per questo motivo, si parla di competizione e per questo motivo molti di noi parlano di andare oltre l'incrocio. La posizione geografica non è più una posizione di rendita. Tenete conto che non più tardi di qualche mese fa una società pubblica del gruppo Ferrovie ha fatto un accordo con una multinazionale svizzera per realizzare un investimento a Piacenza, che in questo momento è una città che compete con noi, di 45 milioni di euro. Ed inoltre ci sarà una riorganizzazione dell'intero settore merci, all'interno delle FS.

Nel Power Point presentato, c'erano due immagini a raffigurare passato e presente. La prima del passato era una locomotiva, era una fotografia del 1930, i magazzini generali che citava Passigato, primo esempio di multimodalità. La seconda fotografia, presentata anche dalla professoressa che mi ha preceduto, è una parte del Quadrante Europa. O meglio, una parte del centro intermodale, ovvero i terminali. Già questa era imponente. La differenza tra il primo treno e i 15 mila treni all'anno che

girano lì, vi dà l'idea. Questo però anticipa quello che dovrà essere il futuro. Ovviamente quando si parla di futuro, noi abbiamo delle chance di partecipare a questo, perché abbiamo un grande passato e una grande presenza, e direi anche una grande reputazione. Il Quadrante Europa ha una reputazione maggiore all'esterno di Verona che a Verona. Nonostante siano vent'anni che mi occupo del Quadrante Europa, molti politici e non, non hanno ben chiaro di che cosa ci si occupi. Se poi prendi un taxi all'aeroporto e dici: mi porti al Quadrante Europa, ti portano all'hotel Saccardi Quadrante Europa. Viceversa sono stato a parlare del Quadrante Europa, in convegni a Vienna, a Francoforte, Bruxelles, oltre naturalmente in molte città italiane. In tutti questi luoghi ho riscontrato interesse e tutti conoscevano nel dettaglio il Quadrante Europa. Pertanto è la "reputazione" il vero punto di forza che abbiamo, molto più dell'incrocio geografico.

Il Quadrante Europa è riconosciuto come il principale hub sulla linea del Brennero. Principale e unico, perché è l'unico che può sopportare i volumi di traffico attesi al 2026, quando realizzeranno il tunnel di base del Brennero, anche questa opera citata. La reputazione si basa anche su una caratteristica peculiare del Quadrante Europa: la sua diversificazione industriale. Ovvero l'esistenza di varie tipologie di imprese con forte vocazione all'internazionalizzazione. Potremmo definire il QE un territorio caratterizzato da quella che alcuni studiosi definiscono biodiversità industriale. Il Quadrante Europa di Verona nel periodo della crisi 2008/13 non ha mai avuto crisi, perché i settori che di volta in volta andavano in crisi erano compensati da altri che crescevano, proprio per questa caratteristica che il traffico merci in QE ha origine / destinazione internazionale. Prendiamo il caso dell'automobile che ha perso il 40 per cento negli ultimi cinque anni, ma ora si sta riprendendo. Inoltre il Quadrante Europa non ha mai avuto cali, perché non è configurato sulla base di un'unica tipologia di attività come altri interporti o come altre aree. Piacenza si diceva c'è Amazon, Ikea, ci sono due o tre brand che da soli fanno l'80 per cento. Da noi la forza è data dal sistema, non dalla singola impresa, sia pur importante. Altro tema importante ai fini della reputazione è il tema della sostenibilità ambientale. Questo tema della sostenibilità ambientale in Italia sembra patrimonio individuale di poche persone / imprese che sembra si dedichino a questo per bontà d'animo, perché si interessano dei propri figli, si interessano di salute e poco di economia. All'estero è l'inverso. Tutta l'Unione europea ti dà o ti nega dei finanziamenti, se i tuoi progetti hanno o meno una sostenibilità ambientale. Il tema della sostenibilità ambientale entro il 2030 sarà il tema che l'Europa avrà come unico. E non è così lontano il 2030, perché già adesso se tu partecipi ad un bando, se non hai questa sostenibilità e la dimostri, non riesci ad avere alcun finanziamento. Il Quadrante Europa di

Verona, producendo intermodalità (ovvero un crescente aumento del traffico merci su treno) dà un contributo all'ambiente di tipo economico, misurabile secondo un software elaborato da un gruppo di ricercatori delle Università di Zurigo e di Heidelberg. Sulla base di questo metodo il contributo dato dal Quadrante Europa alla sostenibilità ambientale è pari a 120/130 milioni di euro annui. Significa che in dieci anni noi abbiamo prodotto, minori costi sociali nell'ordine del miliardo e mezzo di euro.

Adesso veniamo alla parte più centrale: l'evoluzione del mercato della logistica e la competizione tra territori. Per questi due fattori, essere al centro dell'incrocio tra i due corridoi: il Mediterranean e lo Scandinavian / Mediterranean non è più una condizione sufficiente. In passato è stato così, in futuro lo sarà sempre meno.

Nella competizione tra territori, il terreno di gioco è globale. L'ultimissima diapositiva rende chiaro il concetto. Il mercato avrà dei cambiamenti per l'evoluzione che la logistica ha avuto, tenendo conto che nell'UE a 28 Stati con oltre 510 milioni di cittadini / consumatori, siamo il primo mercato mondiale nell'interscambio di merci. Primo mercato mondiale di interscambio, precedendo Stati Uniti e Cina. Nonostante la Cina e l'India abbiano una popolazione complessiva superiore ai due miliardi di persone: l'UE, con i suoi 510 milioni di abitanti, consuma di più. E' quindi il centro del mercato mondiale. Siamo al primo posto dell'interscambio mondiale. Questa è l'UE anche se spesso non sembra svolgere un ruolo da protagonista. Ed ha ragione il premier Renzi a ricordare che non siamo un Paese con le pezze al culo, scusatemi la volgarità. Nel manifatturiero l'Italia in assoluto è al sesto posto dopo Cina, Stati Uniti, Germania, Giappone e Corea del Sud. Quindi siamo tra i grandissimi che producono manifattura, ciò vuol dire che prendiamo delle merci, le trasformiamo e le facciamo girare. Siccome qui si concentra l'innovazione, questa innovazione influisce molto sui modelli comportamentali e sui modelli previsionali. I big data in particolare sono in grado di anticipare evoluzioni e consumi di singoli Paesi, di singole aree. Software che assumono importanza decisiva e che incidono sul mercato, molto più dell'offerta di infrastrutture ferroviarie, stradali, ecc.. Questi modelli previsionali che mettono insieme miliardi di dati vengono elaborati e rappresentati da algoritmi. Uno di questi algoritmi è stato realizzato dall'università di Torino per Alibaba che è il principale attore del commercio on line. Quindi questi modelli determinano una rapidità che fa impallidire il vecchio just in time. I prodotti, i modelli, l'organizzazione d'impresa, l'interscambio. Tutto cambia con estrema velocità e all'interno di questa velocità ci sono dei nuovi attori che sostituiscono quelli vecchi. E questi cambiamenti cambieranno il mondo della logistica. Quali saranno quindi le conseguenze? Che pesa sempre di meno l'hardware, cioè avere l'incrocio, avere la ferrovia, l'autostrada ma serve molto di più avere il software, il

know out, le competenze. Chiaramente l'hardware rimane uno dei punti di forza, perché poi le merci devono girare o su un aereo o su un treno. Non tutte, perché con le stampanti 3D possono girare i software e le merci si fanno sul posto, non c'è più bisogno di progettare qui e farla là. Io la progetto qui, ti mando il software e te la fai là, senza bisogno di farla girare. Tutti questi cambiamenti quindi hanno già cambiato il mondo della logistica e nascono delle vere e proprie competizioni.

Per quanto riguarda il Quadrante Europa di Verona, tornando quindi al tema centrale, questa competizione ci vede tra i due principali protagonisti che ci sono in Italia, perché intanto come volumi di traffico il Quadrante Europa di Verona è il quarto porto a livello italiano. Se trasformiamo i nostri volumi da tonnellate a TEU (l'unità di misura utilizzata per i container marittimi: 1 TEU è pari ad un container da 20 piedi) noi siamo praticamente al quarto posto in Italia dopo Gioia Tauro che rimane un porto solo di trasferimento, di transhipment come viene definito; al secondo posto abbiamo Genova, al terzo La Spezia, al quarto Verona. Quindi noi abbiamo anche qui una affidabilità e dei volumi perché qui ci sono le condizioni che abbiamo visto prima: ci sono grandi imprese, grandi operatori e grande organizzazione. E questi operatori scelgono di venire qui. Un'altra cosa che noi adesso diamo per scontato, senza fare alcuna polemica, mi ricordo che sei o sette anni fa qualcuno diceva che il Quadrante Europa di Verona sarebbe morto, perché saturo. Per questo pensavano di realizzare una nuova area a sud di Verona di 10 milioni di metri quadri, ad un costo minore e quindi più appetibile per le Imprese.

Pensate la follia: considerare solo la variabile costo delle aree e nuove infrastrutture come fattori di crescita per un territorio. E non considerare la vera risorsa del Quadrante Europa: il suo know out! È quella la sua ricchezza. L'Ikea non va a realizzarsi ad Isola Rizza, lo vuole qua. Quindi spendi molto di più, perché qui c'è un sistema. Dicevo, noi abbiamo questa grande opportunità. Ma non siamo gli unici, competiamo con gli altri. Nella diapositiva che avete visto prima, si vedevano i corridoi europei, quella rete articolata. Questi corridoi con le loro interconnessioni sono circa quaranta, quarantadue. Di questi quarantadue, però solo nove sono quelli core, cioè quelli su cui si gioca la partita. Di questi nove, quattro passano in Italia. Quindi c'è il corridoio Genova-Rotterdam, il corridoio del Brennero, l'Adriatico-Baltico, questi sono tutti e tre corridoi che vanno da nord a sud e viceversa, e il Mediterraneo che invece va da ovest a est. Nella competizione, anche questo è un tema secondo me molto importante e sottovalutato, le città, gli enti locali, avevano una possibilità di incidenza, perché erano soci, adesso contano come il due di coppe. Prendi il caso dell'aeroporto di Verona. È un'eccellenza, però ha 25 milioni di debito. L'abbiamo venduto e rivenduto, adesso il socio di maggioranza è il sig. Marchi! La comunità non conta nulla in questo. E qual è il

problema. Per contare, dovresti fare sistema. Verona ha una sua tipologia ed è l'ovest del nord-est. Un insieme di città, Verona, Vicenza, Mantova, Brescia, Trento e Bolzano che Eugenio Turri, altro intellettuale di Verona inascoltato, nel suo libro sulla Grande Trasformazione, chiamava Bacino del Garda. Un territorio dove – a differenza di altri - si era realizzato “un felice innesto tra un'economia agricola ed un'economia industriale”. In un'area fortemente omogenea culturalmente e socialmente. È un'area di 4,5 milioni di abitanti! Verona da sola pesa poco, ma Verona inserita in questo sistema omogeneo, peculiare e che non è il Nord Est!, pesa 4,5 milioni di abitanti.

L'area del Bacino del Garda, può competere con l'altra grande area ad ovest e che ha come baricentro Milano.

Tale area ha eccellenze per quanto riguarda la produzione industriale, l'agroalimentare. Ma anche il sistema museale, le Università.

Per quanto riguarda la logistica ed in particolare sulle reti TEN-T Verona compete con il corridoio Genova-Rotterdam; altra area importante che fa più o meno i volumi che facciamo noi. Su questi due corridoi si concentrano i 2/3 del traffico merci intermodale nazionale. Senza togliere nulla all'importanza del corridoio Mediterranean (Madrid / Torino / Venezia / Trieste / Budapest) sono i tre corridoi che attraversano l'Italia da nord a sud ad occupare un ruolo strategico nazionale. Anche la questione dei migranti fa capire che la mobilità delle persone e delle merci favorirà il Baltico e il Mediterraneo, nelle direttrici nord / sud e viceversa. Nel mare Mediterraneo, transita circa il 20% del traffico merci mondiale e l'Italia, nonostante la sua posizione strategica, riesce ad intercettare solo una minima parte, per la scarsa affidabilità dei suoi porti affacciati sul Mediterraneo.

Un'ultima questione: riguarda i nodi della rete. L'Alta Velocità / Alta Capacità non riguarda solo i passeggeri. Per le merci è molto più importante rafforzare i nodi della rete che aumentare la velocità di circolazione. Ci sono grandi nodi come Torino, Milano, Genova, Trieste, Verona. Intervenire migliorando questi nodi significa migliorare l'assetto totale della rete. Quindi il problema dell'alta velocità, secondo me, va aggiornato. Servono miglioramento e maggiori connessioni tra i nodi della rete, piuttosto che linee progettate al solo scopo di raggiungere elevate velocità.

L'ultima cosa invece ci riguarda da vicino. Io ho presentato una diapositiva che riprende uno studio dell'università Bocconi, in questa competizione tra territori; la Bocconi ha messo i colli di bottiglia che sono per il Genova-Rotterdam il terzo valico, le Ceneri e il Gottardo. La galleria ferroviaria del Gottardo è stata realizzata ed aprirà il 1° giugno 2016. Da noi, l'unico collo di bottiglia è la galleria di base del Brennero che comunque è stata finanziata al 75 per cento. Nell'ultima tranche di finanziamenti UE si è

ulteriormente finanziata la Galleria del Brennero, mentre sono bloccati i finanziamenti sul terzo valico. Quindi noi ci troviamo in questa situazione fortunata perché saremo i primi a completare le opere delle reti TEN-T previste sul territorio italiano. Godiamo pertanto di un vantaggio competitivo. E questa opportunità dovrebbe consigliare Verona a dedicare più attenzione ed investimenti al Quadrante Europa. Ovvero realizzare un nuovo terminale ferroviario per ospitare i nuovi treni da 750 metri; dedicare un terminale ferroviario al traffico marittimo; ragionare considerando parte del Quadrante Europa le nuove realizzazioni previste a Sommacampagna / Sona ed Isola della Scala.

Il nostro punto di forza è il nostro passato e la nostra reputazione.

Ma ciò non sarà sufficiente per reggere alle sfide del futuro.

Dobbiamo decidere ora per rimanere protagonisti in un futuro ormai non troppo lontano!

Claudio CARCERERI DE PRATI

(Presidente Accademia dell'Agricoltura)

La parola al Presidente de' Gresti per un saluto e un ringraziamento a tutti i partecipanti.

Carlo de' GRESTI

(Presidente Associazione Consiglieri comunali emeriti)

Credo che sia stato un pomeriggio molto interessante e molto utile. L'auspicio che se ne trae è quello che i veronesi conoscano di più, approfondiscano, e si interessino della importantissima infrastruttura veronese, ma come si è visto, di rilievo internazionale, di cui si è parlato finora. E che non succeda più, come si è verificato, che un tassista, richiesto da un cliente di portarlo al "Quadrante Europa", lo conduca all'hotel Saccardi – Quadrante Europa in località Caselle di Sommacampagna! E, lasciatemelo dire, delle carenze verso l'Europa ce ne sono: all'ingresso in città, su Porta Nuova, da parecchio tempo, e così anche per tutto il semestre dell'EXPO, non è stata issata la bandiera blu a 12 stelle dorate di quell'Europa di cui Verona si definisce la porta! Grazie a tutti dell'attenzione, grazie a chi ci ha ospitato in questa splendida sede, a ritrovarci.

* * *

ALLEGATI

- 1) STATUTO DEL CONSORZIO ZAI
- 2) ELENCO DEI PRESIDENTI E DEI DIRETTORI DEL
CONSORZIO ZAI

CONSORZIO PER LA ZONA
AGRICOLA - INDUSTRIALE

Istituito con Decreto Legislativo 24.4.1948, n. 579.

(Aprile 1994)

ART. 1

E' istituita nel Comune di Verona una zona agricolo-industriale delimitata a sud dalla linea congiungente i Forti di Tomba, Azzano e Dossobuono a Santa Lucia e da un tratto della strada di Sommacampagna; a nord dalla strada mantovana da Santa Lucia, lungo il parco ferroviario, fino a Tombetta; e ad est da Via Volturmo e dalla strada statale Verona-Ostiglia fino a Forte Tomba, secondo la planimetria annessa al presente decreto che, vistata dal Ministro per i Lavori Pubblici, sarà depositata all'Archivio di Stato.

Sono altresì istituite nel Comune di Verona tre zone delimitate, secondo l'annessa planimetria che, vistata dal Ministro per i Lavori Pubblici, sarà depositata nell'Archivio di Stato, nel modo seguente:

- prima zona (quadrangolare) - a sud dell'autostrada Serenissima; a nord dalla zona agricolo-industriale di cui al comma precedente; a nord-ovest dalla linea ferroviaria Verona - Mantova, a est dal deposito militare ex Forte Tomba;
- seconda zona (trapezia) - a nord dalla linea ferroviaria Verona-Milano; a ovest dall'autostrada del Brennero; a sud dall'autostrada Serenissima; a sud-est dalla strada statale n. 62 della Cisa; a est dal deposito militare ex Forte di Dossobuono e da una retta che unisce lo spigolo ovest della suddetta area demaniale con il sottovia del Fenilòn alla ferrovia Verona-Milano;
- terza zona (trapezia) - a nord canale secondario di Lugagnano del Consorzio di Bonifica Alto Veronese e suo prolungamento virtuale verso est di metri 180; a est nuova strada di piano regolatore che unisce la statale n. 11, all'incrocio del caseificio, alla strada provinciale Verona-Lago, località Ca' del Sasso; a sud linea virtuale parallela alla strada statale n. 11 Padana superiore corrente a metri 250 verso nord; a sud-ovest strada comunale Ca' Brusà; a nord-ovest linea virtuale retta tra la strada Ca' Brusà e il canale di bonifica del consorzio Alto Veronese, corrente a metri 200 a est della Corte Gabbia.

ART. 2

Entro il perimetro della zona di cui all'art. 1 le opere occorrenti per la sistemazione, l'ampliamento e la trasformazione e l'esercizio di stabilimenti industriali per la conservazione e la lavorazione dei prodotti ortofrutticoli e di edifici destinati al commercio degli stessi prodotti, e le opere occorrenti per la costruzione, la trasformazione e l'adattamento di edifici destinati ad abitazioni operaie, nonché tutte le opere occorrenti per l'attrezzatura dei servizi della zona stessa, sono dichiarate di pubblica utilità.

Sono altresì dichiarate di pubblica utilità, nonché urgenti ed indifferibili, a tutti gli effetti di legge, le opere occorrenti per l'impianto, l'esercizio e l'attrezzatura dei servizi nelle zone di cui al secondo comma dell'articolo precedente; nonché le opere occorrenti per l'impianto e la sistemazione nelle zone stesse di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali e di costruzioni annesse.

ART. 3

E' istituito il Consorzio per la zona agricolo-industriale di Verona, costituito dalla Provincia, dal Comune e dalla Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Verona.

Esso ha lo scopo di promuovere le iniziative pubbliche e private per l'attuazione della zona agricolo-industriale di Verona, di promuovere e di curare lo studio e l'esecuzione delle opere pubbliche necessarie per l'impianto e l'esercizio delle industrie nella zona o di svolgere ogni altra attività che possa essere utile nell'interesse della zona stessa e particolarmente del commercio e della valorizzazione dei prodotti ortofrutticoli.

Il Consorzio ha altresì lo scopo di contribuire allo sviluppo economico del Comune di Verona favorendo il sorgere di nuove iniziative nell'ambito delle zone di cui al secondo comma dell'art. 1.

A tal fine, il consorzio può espropriare secondo le norme della legge 22 ottobre 1971, n. 865, le aree e i fabbricati occorrenti per l'esecuzione delle opere di cui all'art. 2, oppure può curarne l'acquisto.

ART. 4

Il Consorzio è retto da un consiglio direttivo composto di nove membri, dei quali tre nominati dalla Provincia di Verona, tre dal Comune di Verona e tre dalla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Verona. I membri in rappresentanza della Provincia e del Comune sono eletti dai rispettivi consigli, con voto limitato a due e in ogni caso almeno uno dei membri di ciascuna delegazione deve rappresentare la minoranza.

I componenti del consiglio direttivo durano in carica cinque anni.

ART. 5

Il Consiglio direttivo redigerà lo statuto del Consorzio che sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per l'Industria e il Commercio, di concerto con i Ministri per l'Interno e per il Tesoro.

ART. 6

Il presidente del Consorzio è eletto nel suo seno dal Consiglio direttivo. Egli ha la rappresentanza del Consorzio stesso ed esegue le deliberazioni del Consiglio.

ART. 7

La vigilanza sul Consorzio spetta al Ministero dell'Industria e del Commercio. I bilanci sono approvati con decreto del Ministro per l'Industria e il Commercio di concerto con quelli per l'Interno e per il Tesoro.

ART. 8

Le espropriazioni necessarie per l'esecuzione delle opere di cui all'art. 2 avranno luogo su istanza del Consorzio, anche per conto delle imprese interessate.

Il Consorzio provvede all'assegnazione delle aree, espropriate o acquistate, a singole imprese per l'impianto di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali e di opere annesse e può applicare un sovrapprezzo sul valore di esproprio o di acquisto nella misura che sarà stabilita dal consiglio direttivo dell'ente, tenuto conto del grado di utilizzazione dei singoli lotti, della loro ubicazione e del costo delle necessarie infrastrutture.

ART. 9

L'indennità di espropriazione dev'essere ragguagliata al valore venale dei terreni e dei fabbricati al tempo dell'espropriazione senza tener conto di qualsiasi incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi in dipendenza della creazione della zona agricolo-industriale.

Per la risoluzione dei contratti di locazione cagionati dalle espropriazioni nè il locante, nè il locatario hanno diritto ad indennità.

ART. 10

Il Consorzio provvede alla pubblicazione degli elenchi dei beni da espropriare con l'indicazione del prezzo offerto.

Decorso quindici giorni dalla pubblicazione, il Prefetto, su richiesta del consorzio ordina il deposito della somma offerta nella Cassa Depositi e Prestiti e, in seguito alla presentazione dei certificati comprovanti l'eseguito deposito, pronuncia l'espropriazione e autorizza l'occupazione dei beni.

Per quanto non previsto dal presente decreto legislativo si applicano le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

ART. 11

I materiali da costruzione e le macchine occorrenti al primo impianto degli stabilimenti industriali, tecnicamente organizzati, destinati alla conservazione o alla lavorazione dei prodotti ortofrutticoli che, entro dieci anni dalla data di pubblicazione del presente decreto legislativo, sorgeranno nel perimetro della zona agricolo-industriale di Verona, sono

esenti, se importati dall'estero, dal pagamento dei dazi doganali e del diritto di licenza. Sono esenti da tale pagamento anche le macchine e i materiali da costruzione destinati all'ampliamento o alla trasformazione, entro il termine di cui sopra, degli stabilimenti industriali tecnicamente organizzati già esistenti nella zona anzidetta esercenti la suddetta conservazione o lavorazione.

Le esenzioni saranno consentite dal Ministro per le Finanze di concerto con quello per l'Industria e Commercio, fermo restando l'obbligo di osservanza delle norme sulla disciplina del commercio con l'estero in materia valutaria.

Le concessioni relative saranno subordinate alla condizione che i materiali e i macchinari ammessi all'esenzione siano introdotti in Italia entro un anno dalla scadenza del termine, di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora i macchinari e materiali importati in franchigia dal dazio e dal diritto di licenza siano stati comunque in tutto o in parte destinati ad uso diverso da quello per il quale erano stati ammessi a detto beneficio, il concessionario, sarà tenuto, per i materiali e macchinari così distratti, a corrispondere gli indicati tributi in base alle aliquote vigenti all'atto della loro introduzione nel territorio doganale. Tale vincolo cessa trascorsi dieci anni dalla data della posa in effettivo esercizio dei macchinari e dei materiali.

ART. 12

Per gli stabilimenti industriali di cui al primo comma dell'articolo precedente è concesso per un decennio dalla data della loro attivazione, la esenzione dell'imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali.

Per gli stabilimenti esercenti le stesse attività già esistenti nella zona, che fossero ampliati o trasformati entro il termine fissato dall'articolo precedente, non sarà apportato aumento per un decennio, in considerazione di tali ampliamenti o trasformazioni, agli accertamenti stabiliti per imposta di ricchezza mobile.

ART. 13

L'imposta di registro e l'imposta di trascrizione ipotecaria sul passaggio di proprietà per espropriazione da parte del Consorzio degli immobili occorrenti per l'impianto e l'esercizio della zona predetta, degli stabilimenti di cui agli articoli 2 e 11 e delle costruzioni annesse nonchè per la costruzione di opere pubbliche, sono stabilite nella misura fissa di L. 40 per ogni atto e per ogni trascrizione.

Uguale trattamento si applica sul primo trasferimento dei terreni ai privati che acquistano gli immobili suddetti dal Consorzio, oppure direttamente da terzi per il conseguimento degli scopi suddetti.

Tali scopi debbono essere contestualmente dichiarati nell'atto e saranno dovute le normali imposte di registro ed ipotecarie, qualora entro il termine di cinque anni dalla data di registrazione dell'atto concernente il primo trasferimento non sia dimostrato, con apposito certificato da rilasciarsi dal Ministero dell'Industria e Commercio, che gli scopi della legge sono stati conseguiti dal primo acquirente.

ART. 14

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvederà ad adeguare l'Ufficio Gestioni, già funzionante presso i Magazzini Generali di Verona, alle necessità del traffico della zona agricolo-industriale e ad aggiornare i relativi canoni.

Provvederà altresì alla fornitura del materiale metallico di armamento occorrente per l'allacciamento della zona con la stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, come pure quello occorrente per la costruzione dei binari di presa e consegna nell'ambito di detta stazione.

Per il pagamento della fornitura sarà accordata la rateizzazione in nove anni e, per la parte relativa al materiale metallico di armamento da impiegarsi nell'ambito della stazione di Verona Porta Nuova, non saranno dovuti interessi.

La costruzione e l'esercizio degli impianti ferroviari a servizio della zona agricolo-industriale saranno regolati mediante convenzione da stipulare fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e il Consorzio.

La costruzione e l'esercizio dei binari di raccordo fra gli impianti anzidetti e gli stabilimenti della zona saranno regolati con convenzione da stipularsi a norma del vigente capitolato sui raccordi ferroviari fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e le imprese proprietarie ed esercenti con l'intervento del Consorzio.

ART. 15

Ai trasporti a carro di prodotti ortofrutticoli di origine nazionale diretti ai Magazzini Generali di Verona o agli stabilimenti della zona agricolo-industriale, raccordati ai detti magazzini, è concessa, in via di rimborso, la tassazione dovuta in base alla percorrenza complessiva, effettivamente compiuta sulle Ferrovie dello Stato, risultante dalla somma del trasporto originario più quello di rispedizione.

La tassazione sui percorsi cumulati viene praticata di volta in volta limitatamente ai quantitativi rispediti in base al prezzo unitario applicabile in relazione al peso complessivo del trasporto originario o della rispedizione se questa risulti inferiore.

La facilitazione è concessa a condizione che la rispedizione avvenga entro tre mesi dalla data di svincolo dei prodotti originari e sia fatta in affrancato dai destinatari delle spedizioni originarie.

Sono escluse dalla concessione le merci che siano state portate fuori dai Magazzini Generali o dagli stabilimenti della zona, anche se ivi reintrodotte prima della rispedizione.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a titolo di compenso per le sue maggiori prestazioni, trattiene il dieci per cento sulle somme rimborsate per differenza di tariffa. Il rimborso viene eseguito in ogni caso per il tramite dei Magazzini Generali di Verona.

ART. 16

E' autorizzata la spesa di L. 25.000.000 per la esecuzione a cura del Ministero dei Lavori Pubblici dei lavori di sistemazione stradale e delle

opere relative ai servizi generali della zona agricolo-industriale di Verona.

Il Ministro per il Tesoro provvederà con decreto proprio alla iscrizione della detta somma sullo stato di previsione delle spese del Ministero dei Lavori Pubblici.

ART. 17

Il Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni provvederà ad impiantare un ufficio postale telegrafico e di accettazione telefonica nell'interno della zona agricolo-industriale, nei locali che saranno approntati dagli enti di cui all'art. 3.

S T A T U T O

CONSORZIO PER LA ZONA AGRICOLO-INDUSTRIALE DI VERONA Approvato con D.P.R. 3 ottobre 1977

(Aprile 1994)

ART. 1

Il Consorzio per la zona agricolo-industriale di Verona, istituito con decreto legislativo 24 aprile 1948 n. 579, modificato con legge 26 luglio 1975 n. 378, di cui fanno parte la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Verona, ha sede in Verona.

L'attività del Consorzio è regolata dalle disposizioni del presente statuto e, per quanto esso non dispone, dalle norme del titolo IV del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Regio Decreto 3 marzo 1934 n. 383, in quanto compatibili con le norme speciali riguardanti il Consorzio medesimo.

ART. 2

Il Consorzio, per il raggiungimento dei suoi scopi, provvede in particolare:

- a) a collaborare con le competenti autorità statali, regionali, provinciali, ecc., anche nella elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale; a studiare e a programmare, a norma dell'art. 3 del decreto legislativo 24 aprile 1948 n. 579 come integrato dall'art. 3 Legge 26 luglio 1975 n. 378, e, se del caso, a curare l'esecuzione del piano delle opere e dei lavori necessari al fine di una idonea e completa attuazione delle zone e dei relativi servizi; a gestire impianti e servizi;
- b) a procedere per la espropriazione di immobili, ovvero, anche fuori dalle zone agricolo-industriali di cui alla legislazione speciale, alla loro acquisizione in tutti i modi previsti dal diritto pubblico e privato;
- c) ad assegnare, per la realizzazione delle zone, immobili in concessione, o in proprietà, o con costituzione di superficie, ovvero a titolo temporaneo meramente obbligatorio, a soggetti pubblici o privati;
- d) a svolgere ed a promuovere ogni attività comunque connessa con i propri fini.

ART. 3

Il patrimonio del Consorzio è costituito dai conferimenti dei tre enti partecipanti e dai successivi incrementi derivanti da nuovi apporti volontari e dai risultati di gestione.

ART. 4

Il Consorzio provvede all'esplicazione della sua attività mediante:

- a) le rendite del proprio patrimonio;

- b) l'importo dei sovrapprezzi sugli immobili espropriati o acquistati ed assegnati in proprietà, a norma dell'art. 8 del decreto legislativo 24 aprile 1948 n. 579, come modificato dall'art. 5 della legge 26 luglio 1975, n. 378;
- c) corrispettivi vari, contributi volontari di enti pubblici e di privati e ogni altro provento.

ART. 5

La responsabilità degli enti partecipanti è limitata ai conferimenti da ciascuno di essi deliberati ed approvati dagli organi di controllo.

ART. 6

Il Consiglio direttivo ha tutte le facoltà di azione e di gestione per attuare gli scopi del Consorzio e l'esercizio di tutti i poteri attribuiti al Consorzio dalla legge.

Il Consiglio direttivo nomina tutti gli impiegati e dipendenti del Consorzio determinando le condizioni di impiego e di lavoro.

ART. 7

Il Presidente può prendere, in caso di urgenza, ogni provvedimento con i poteri del Consiglio direttivo, al quale il provvedimento medesimo dovrà venire sottoposto nella prima seduta per la ratifica. In nessun caso possono essere disposti dal presidente nell'esercizio dei suoi poteri di urgenza acquisti immobiliari ovvero assegnazioni ai sensi dell'art. 2 lettera c) del presente statuto.

Il Consiglio direttivo designa un vice presidente che sostituisca il presidente in caso di assenza o di impedimento.

In mancanza, le funzioni di vice presidente sono esercitate dal consigliere più anziano di età.

ART. 8

La convocazione del Consiglio direttivo è fatta dal presidente ogni volta che questi lo ritenga necessario ovvero su richiesta di almeno tre consiglieri, e comunque non meno di una volta al mese.

ART. 9

Il direttore sovrintende a tutti gli uffici del Consorzio; è il capo del personale; è responsabile del buon andamento dei servizi; prende i provvedimenti necessari per l'attuazione delle direttive impartite dal presidente per l'esecuzione delle delibere del Consiglio direttivo.

Il direttore partecipa con funzioni di segretario e con voto consultivo alle riunioni del Consiglio direttivo.

ART. 10

Il controllo della gestione amministrativa e finanziaria del Consorzio è esercitato da un collegio di revisori dei conti, nominato con decreto del Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato.

Esso è costituito:

a) da un revisore effettivo ed uno supplente in rappresentanza del Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato;
b) da un revisore effettivo ed uno supplente in rappresentanza del Ministero del Tesoro;
c) da un revisore effettivo in rappresentanza del Ministero dell'Interno.
I revisori durano in carica quanto il Consiglio direttivo e possono essere riconfermati alla scadenza.
Essi esercitano il loro mandato in conformità delle norme contenute negli articoli 2403 e seguenti del Codice Civile in quanto applicabili.
La presidente del collegio dei revisori spetta al rappresentante del Ministero del Tesoro.
I revisori dei conti possono assistere, senza diritto di voto, alle riunioni del Consiglio direttivo.

ART. 11

Al presidente, al vice presidente, ai consiglieri, ai revisori dei conti, può essere corrisposto un compenso; ai medesimi viene riconosciuto un trattamento di missione nei limiti delle leggi vigenti.
Il Consiglio stabilisce all'inizio di ogni anno gli importi da corrispondere a norma del comma precedente. Le delibere relative sono soggette all'approvazione del Ministero dell'Industria, del Commercio e Artigianato.

ART. 12

L'esercizio finanziario incomincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre. Entro il 30 novembre di ogni anno il Consiglio direttivo provvede alla formazione del bilancio preventivo per l'esercizio successivo, da trasmettersi, con la relazione dei revisori dei conti, entro il 15 dicembre, al Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato e a quello del Tesoro.
Entro il 31 marzo di ogni anno, il Consiglio direttivo provvede alla formazione del bilancio consuntivo, relativo all'esercizio dell'anno precedente e lo sottopone all'esame del collegio dei revisori; questo dovrà compiere il suo esame, compilare e presentare al Consiglio direttivo la propria relazione non più tardi del 15 aprile.
Entro il 30 aprile il bilancio del Consorzio adottato dal Consiglio direttivo e munito delle relazioni del Consiglio medesimo e del collegio dei revisori dovrà essere inviato al Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato e a quello del tesoro per l'approvazione.

-----0000000-----

File: ZAI

CONSORZIO Z.A.I.

I PRESIDENTI

| | |
|---------------------------|-----------|
| Pierluigi Bonomi da Monte | 1950-1957 |
| Francesco Arduini | 1957-1963 |
| Giorgio Zanotto | 1963-1971 |
| Cesare Tumolo | 1971-1976 |
| Giancarlo Passigato | 1976-1982 |
| Jacopo Panozzo | 1982-1985 |
| Giulio Segato | 1986-1991 |
| Giancarlo Brunetto | 1991-1996 |
| Luigi Castelletti | 1996-2003 |
| Michela Sironi | 2003-2006 |
| Flavio Zuliani | 2006-2011 |
| Matteo Gasparato | 2011 |

I DIRETTORI

| | |
|-----------------|-----------|
| Luigi Severi | 1952-1954 |
| Enea Ronca | 1955-1973 |
| Raffaello Vinco | 1974-2000 |
| Raffaele Frigo | 2000-2015 |
| Nicola Boaretti | 2015 |