

**QUADERNO N° 25**  
dell'Associazione Consiglieri Comunali Emeriti  
del Comune di Verona



**75° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DEL  
CONSORZIO ZAI (1948 – 2023)**



*Atti dell'incontro*

**19 aprile 2023**

Palazzo Barbieri - Sala Renato Gozzi

Con il patrocinio

 **Comune  
di Verona**  
Presidenza del Consiglio Comunale

Foto di copertina

<https://www.euromerci.it/le-notizie-di-oggi/consorzio-zai-interporto-quadrante-europa-di-verona-tempo-di-bilanci-positivi.html>

# **75° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DEL CONSORZIO ZAI (1948 – 2023)**

*Atti dell'incontro*

**Mercoledì 19 aprile 2023  
Palazzo Barbieri - Sala Renato Gozzi**



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



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

Palazzo Barbieri - Piazza Bra, 1 – 37121 Verona

mail [assconsiglieriemeriti@comune.verona.it](mailto:assconsiglieriemeriti@comune.verona.it)

Codice fiscale 93155180230

Stamperia Comunale

Aprile 2024



Associazione dei Consiglieri  
Comunali Emeriti del Comune di Verona

**Mercoledì 19 aprile 2023 - ore 10-13**  
**Palazzo Barbieri - Sala Renato Gozzi**

INCONTRO SUL TEMA:

## **75° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DEL CONSORZIO ZAI (1948 – 2023)**

Programma

Saluto del Presidente del Consiglio Comunale *Stefano Vallani*

Saluto del rappresentante della *Camera di Commercio di Verona*

Saluto del rappresentante dell'*Amministrazione Provinciale di Verona*

*Silvano Zavetti*, Presidente Associazione Consiglieri comunali Emeriti:  
**IL RUOLO DEL COMUNE DI VERONA NELLA NASCITA DEL CONSORZIO ZAI E LA FIGURA DI GUIDO BRAGGIO**

*Maria Luisa Ferrari*, docente del Dipartimento Scienze Economiche - Univr:  
**UN TERRITORIO IN CRESCITA - IL CONSORZIO ZAI E LO SVILUPPO DI VERONA**

*Matteo Gasparato*, Presidente del Consorzio ZAI:  
**LA ZAI DEL FUTURO**

*Marco Dallamano*, Presidente di Veronamercato SpA:  
**VERONAMERCATO E IL QUADRANTE EUROPA**

Conclusioni

\* \* \*

L'ingresso del pubblico sarà consentito dalla scalinata centrale di Palazzo Barbieri  
sino alla concorrenza dei posti disponibili nella sala.



## INDICE

Saluto del Presidente del Consiglio Comunale Stefano Vallani .....	7
Saluto del componente della Giunta della Camera di Commercio di Verona Nicola Baldo.....	9
Intervento del Presidente Associazione Consiglieri comunali Emeriti Silvano Zavetti IL RUOLO DEL COMUNE DI VERONA NELLA NASCITA DEL CONSORZIO ZAI E LA FIGURA DI GUIDO BRAGGIO .....	11
Intervento di Maria Luisa Ferrari Dipartimento Scienze Economiche – Università di Verona UN TERRITORIO IN CRESCITA IL CONSORZIO ZAI E LO SVILUPPO DI VERONA .....	21
Silvano Zavetti nell'ambito del Consorzio Zai ricorda le figure di Enzo ERMINERO e Giancarlo PASSIGATO .....	34
Intervento del Presidente del Consorzio ZAI Matteo Gasparato LA ZAI DEL FUTURO .....	35
Intervento del Presidente di Veronamercato SpA Marco Dallamano VERONAMERCATO E IL QUADRANTE EUROPA.....	47
Intervento di Pierantonio Braggio RINGRAZIAMENTI A RICORDO DEL PADRE GUIDO BRAGGIO.....	49
Conclusioni.....	51



Saluto del Presidente del Consiglio Comunale  
**Stefano Vallani**

Iniziamo questa mattinata di lavori organizzata dall'Associazione dei consiglieri comunali emeriti del Comune di Verona sul 75° anniversario della Costituzione del Consorzio ZAI.

Doverosi sono i ringraziamenti all'Associazione dei Consiglieri emeriti che offrono alla città sempre dei contributi di alto livello, non solo per gli aspetti legati all'attività del Consiglio comunale ma anche, come in questa occasione, approfondimenti su argomenti relativi allo sviluppo della città come in questo del Consorzio Zai.

Questa meravigliosa avventura del Consorzio ZAI è iniziata 75 anni fa con una visione avveniristica di quello che doveva essere la città di Verona, uscita offesa dalla seconda guerra mondiale e devo dire che anche la lungimiranza del governo della città dell'epoca, ha consentito di individuare e realizzare quest'area di sviluppo, la zona artigianale-industriale, che ha garantito e sta ancora garantendo da 75 anni lo sviluppo e il progresso della città di Verona. Quindi è stata sì un'idea urbanistica, ma anche un'idea di collegamento al progresso, al futuro della città.

È interessante apprendere dalla pubblicazione “Le cronache amministrative veronesi”, di cui i consiglieri emeriti hanno omaggiato i consiglieri comunali in carica, come nel 1948 per questa iniziativa del Consorzio Zai, pur in un dibattito acceso, ci fu un solo voto contrario. Quindi significava una piena adesione ad un progetto che guardava lontano, che dava a Verona la prospettiva dello sviluppo.

Dal mio punto di vista il Consorzio Zai per la città di Verona vuol dire non solamente l'aspetto legato alla prima industrializzazione, allo sviluppo dell'artigianato, ma soprattutto questo lo possiamo leggere anche come idee, innovazione, sviluppo economico, progresso e tutto quello che ne consegue: posti di lavoro, ricchezza per la città. Non solo punti di PIL ma anche la comprensione che uno sviluppo forte poteva dare vantaggi a 360 gradi per la città di Verona, che vuol dire professionalità, vuol dire sviluppo di istruzione, di scuole professionali, di lavori, tutto al fine di far crescere una buona realtà imprenditoriale, farla sviluppare ulteriormente. Questo poi è rappresentato anche dalla logistica, dalla logistica avanzata e qui ringrazio il Presidente del Consorzio Zai Matteo Gasparato, che ha garantito questo ulteriore sviluppo negli anni in cui si è capito ancora con più forza la validità del nostro territorio, l'incrocio delle più importanti vie di comunicazione.

Il futuro quale sarà? È uno degli argomenti che vengono proprio trattati anche in questo convegno. Io vedo nel Consorzio ZAI lo sviluppo che può avere la città di Verona, un crocevia naturale e quindi un proseguo di queste attività lunghe 75 anni ma incentrate nell'innovazione che ci sono date dall'incrocio che Verona rappresenta per la

logistica. Dal fatto che diventa, e lo sarà sempre di più, uno dei più importanti, così si dice, porto secco, quindi un interporto a livello europeo che potrà garantire ancora ulteriori sviluppi anche grazie agli importanti investimenti che si stanno facendo in questi ultimi anni.

Ringrazio ancora l'Associazione Consiglieri emeriti per questa iniziativa sul Consorzio Zai e per le altre iniziative che offre alla città di Verona: è un elemento non solo per riflettere su quello che è stato ma soprattutto su quello che sarà e quello che potrà ancora garantire alla città di Verona.

Vi auguro buon lavoro, ringrazio tutti della presenza e spero sia davvero una mattinata interessante e fruttuosa per tutti.

Saluto del componente della Giunta della Camera  
di Commercio di Verona

**Nicola Baldo**

Buongiorno a tutti ringrazio l'Associazione e il suo Presidente per aver organizzato questo convegno.

Ho l'onore di essere stato anche componente del consiglio del Consorzio ZAI; è stato un periodo molto bello, c'è stata collaborazione tra i consiglieri e il Presidente Gasparato per cui è stata un'esperienza molto molto importante. L'unico rammarico che personalmente ho è quello di non essere riusciti all'epoca, spero che l'attuale consiglio ce la faccia, a sbloccare tutta l'area della Marangona perché per la città di Verona quella è un'area molto importante, è importante non solo per il Consorzio Zai ma per tutta la città.

Porto i saluti del Presidente della Camera di Commercio Riello. Come sapete la Camera di Commercio insieme alla Provincia e al Comune di Verona, è uno dei tre enti nati come titolari del Consorzio, sono *enti indicatori*, indicano pertanto i componenti del Consiglio e sono quelli che fin dall'inizio hanno dato una grossa mano al Consorzio.

Ringrazio ancora per questa iniziativa.



## **IL RUOLO DEL COMUNE DI VERONA NELLA NASCITA DEL CONSORZIO ZAI E LA FIGURA DI GUIDO BRAGGIO**

Il convegno si sarebbe dovuto svolgere lo scorso anno perché è del 1947 la costituzione della S.p.A. ENTE PER LA ZONA AGRICOLA INDUSTRIALE da parte del Comune di Verona, della Camera di Commercio e della Provincia di Verona. Eventi vari, non da ultimi due elezioni, una comunale e l'altra nazionale, e il rinnovo delle cariche della nostra Associazione ci hanno consigliato di spostarlo e farlo coincidere con l'anniversario della approvazione della ZAI da una apposita legge dello Stato.

Per inquadrare la nascita della ZAI bisogna andare al periodo immediatamente dopo la fine della seconda guerra mondiale. Verona era distrutta sia fisicamente che moralmente:

Le cose da fare erano moltissime perché la città risultava un cumulo di macerie. Erano stati fatti saltare tutti i nove ponti sull'Adige, i servizi pubblici paralizzati, mancava il gas e l'elettricità, c'era solo l'acqua. Più del 60% delle case risultava danneggiato; su 45.000 abitazioni 8.000 distrutte e 19.000 rese inabitabili, con 95.000 vani sinistrati. La stazione ferroviaria di Porta Nuova rasa al suolo. La diga del Chievo saltata e chiuso il canale Camuzzoni con il conseguente blocco della principale centrale idroelettrica municipale e reso incontrollabile il flusso dell'Adige. La sede del Comune di Palazzo Barbieri distrutta da un incendio e molti edifici comunali periferici demoliti. Danneggiati seriamente i Mercati Generali, il Macello, gli stabili della vecchia Fiera. Gravissimi danni a molte industrie produttive. Distrutto il Teatro Filarmonico, colpita in pieno la Biblioteca Comunale, gravemente danneggiata la Biblioteca Capitolare. Nove delle venti chiese storiche della città risultavano danneggiate come pure seri danni subì il museo di Castelvecchio. Lo scoppio dei ponti portò come conseguenza anche il danneggiamento di molti edifici circostanti. Una stima fatta dopo, a prezzi del 1946, stabilì in 5 miliardi di lire i danni di guerra agli immobili di Verona di cui un miliardo e mezzo circa per danni ad immobili di proprietà comunale.

La città era distrutta moralmente perché i veronesi erano stremati dal giogo nazi-fascista, dalla guerra, dai bombardamenti, dalla fame. Guardavano ai nuovi

amministratori come ai salvatori. Bisogna dare atto a quelle persone che allora accettarono di svolgere il ruolo di pubblici amministratori del comune, primo fra tutti il sindaco Aldo Fedeli, di aver svolto valorosamente il loro compito in condizioni difficilissime e con molte aspettative da parte della popolazione.

Lo spirito politico era ancora quello del C.L.N. con un accordo tra i partiti allora presenti sulla scena: la Democrazia Cristiana, il Partito Comunista, il Partito Socialista, il Partito Liberale e il Partito d'Azione. Tutti d'accordo sulle scelte. Però con il consolidarsi della democrazia e risentendo degli eventi nazionali anche a Verona iniziarono il confronto e lo scontro politico che si ripercuotevano, anche se in debole misura e mai in modo da creare crisi irreparabili, sull'amministrazione comunale. Questo per comprendere lo sforzo lungimirante che ogni partito ha compiuto nell'approvare una cosa che non si sapeva bene cosa facesse e se avesse funzionato o meno.

Va ricordato che l'economia industriale veronese era stata molto danneggiata dai bombardamenti: fabbriche distrutte, comunicazioni interrotte ecc., ma l'economia agricola, la produzione di prodotti agroalimentari, la loro commercializzazione erano ancora forti e anzi si presentava la necessità di sviluppare ulteriormente il settore.

Ecco che venne a proposito una proposta fatta da un personaggio allora noto, ma che lo sarà di più negli anni immediatamente successivi: Guido Braggio il quale pubblicò sul giornale *Verona Libera* del 5 aprile 1946 una articolata idea per la costituzione della Zona Agricola Industriale. Personaggio che, non certo per annoverarci meriti particolari, ma che fu proprio la nostra Associazione Consiglieri Emeriti a riportare alla luce da un oblio dove era stato immeritadamente relegato.

Ora però vediamo chi era Guido Braggio. Per sapere quasi tutto [lo afferma lo stesso autore] sulla sua figura va consultato il volumetto dal titolo *Guido Braggio 1883 – 1953 In Memoriam* scritto dal figlio Pierantonio Braggio. Io cercherò di riportare una estrema sintesi di chi era e di cosa ha fatto.

**Guido Braggio** è un veronese illustre, anche lui colpito dalla “dannatio memoriae” come avvenuto per molti altri veronesi. Non si contano i personaggi che con le loro opere hanno contribuito ad elevare, in tutti i campi, il nome di Verona. Innumerevoli grandi protagonisti in tutti i tempi che hanno portato le eccellenze di casa nostra nel mondo. Ma, come spesso accade, passato il momento, spenta l'eco della notorietà, sfumato il ricordo dei contemporanei, dopo tutto questo il nome cade nell'oblio. Qualche volta rimane scritto su una targa stradale, a volte su qualche fabbricato pubblico, in qualche giardino, o nel Pantheon del Cimitero Monumentale. Spesso sconosciuto agli abitanti della via, ai frequentatori dei luoghi pubblici intestati, agli studenti delle scuole. La notorietà viene sostituita, nella cultura popolare, dai divi del momento, dai campioni nello sport.. Guido Braggio è uno di questi veronesi dimenticati.

Guido Braggio nacque a Verona nel 1883. Di famiglia modesta si impegnò negli studi e, con sacrifici suoi e familiari, si diplomò ragioniere.

Venne assunto alle Ferrovie dello Stato come impiegato. La sua passione per la politica e la sua profonda fede religiosa lo spinsero ad abbracciare la politica come servizio per la gente. Già nelle elezioni del 1914 si candidò nelle liste dei cattolici e venne eletto Consigliere Comunale assieme ad un altro veronese che sarà un futuro sindaco di Verona: Giovanni Uberti. Egli svolse il suo ruolo di consigliere di opposizione perché la giunta era socialista. Dai resoconti risulta però il suo un atteggiamento non preconcepito, moderato, sempre alla ricerca del bene comune soprattutto e disponibile a soluzioni positive. Allora era dura per un cattolico fare politica perché la maggioranza socialista e radicale era segnatamente anticlericale e dai dibattiti trascritti emergono scontri durissimi quando si trattava di argomenti di natura ideologica. Braggio manteneva retta la sua condotta, ma con la capacità di ricercare soluzioni al di là degli scontri religiosi; e in ciò riusciva meglio del suo collega Uberti. Poco dopo si dimise dalle Ferrovie perché, coerentemente con le sue profonde convinzioni, non aderì al fascismo, e rimase senza lavoro. Si arrangerà insegnando contabilità in Seminario e amministrando istituti religiosi quali: Antonio Provolo, Don Calabria, Don Bosco. Il suo nome era noto in città per cui era stato chiamato a ricoprire l'incarico di sindaco della Banca Cattolica Veronese e di revisore dei conti dell'Azienda Case Popolari. Fu anche sindaco dell'Unione Agricola fra i cattolici veronesi, presidente della Federazione Giovanile Diocesana Veronese e segretario dell'Unione Cattolica del Lavoro. Fu anche presidente della Borsa Grani presso la Camera di Commercio di Verona.

La sua grande occasione fu appunto la nomina nel 1945 ai Magazzini Generali, carica che mantenne sino alla morte. Fu il CLN ad indicare il suo nominativo, ma la nomina quale commissario avvenne da parte del Prefetto Giovanni Uberti, in accordo anche con gli alleati dell'A.M.G. Poi ne diventerà Presidente.

Braggio contribuì a sviluppare il lavoro dei Magazzini, che del resto aveva seguito anche durante la guerra. Amava infatti ricordare quanto era stato fatto per impedire ai tedeschi di distruggere il macchinario e le strutture prima di lasciare Verona. La profonda conoscenza del mondo agricolo veronese e dei problemi della trasformazione dei prodotti fecero nascere in Braggio la proposta di creare una zona in cui far confluire la merce per essere lavorata in loco ed essere quindi avviata ai mercati internazionali: La Zona Agricola Industriale conosciuta come ZAI. Che l'idea sia sua è accertato da un articolo pubblicato sul giornale *Verona Libera*, che aveva sostituito *l'Arena*, del 5 aprile 1946. La proposta era quella di creare un «vasto Mercato Ortofrutticolo, raccordato con i Magazzini Generali, e i suoi frigoriferi» in cui far confluire la produzione greggia e lavorata, la presenza delle banche, il raccordi ferroviario, gli uffici del Ministero del Commercio Estero, ecc...: la nascita di quella che sarà la ZAI. Quindi il grande Mercato Ortofrutticolo come punto di partenza per quello che sarà uno degli enti più importanti dell'economia veronese. Vedremo più avanti.

Nel 1946 Guido Braggio venne rieletto consigliere comunale per la Democrazia Cristiana e fu chiamato alla funzioni di assessore dal primo sindaco della Liberazione

Aldo Fedeli. Seguirà soprattutto le materie che più conosceva, inoltrandosi però anche nelle attività sociali e nella moralità della vita cittadina. Teneva molto al rapporto umano distinguendosi, proprio nei rapporti, non sempre idilliaci, tra colleghi dei altri partiti. Subirà anche l'umiliazione di non essere inserito nella lista della DC per le elezioni politiche con la scusante che era ammalato: doppia sofferenza. Era anche un discreto pittore e buon intenditore di musica classica.

Però nel 1951 non si ricandidò perché colpito da una grave malattia che lo condurrà alla morte nel 1953.

Verona è stata matrigna verso Guido Braggio perché ad oggi nulla è intestato a questo grande amministratore, a colui che ebbe una intuizione per la quale la creatura, la ZAI, e Verona sono conosciute nel mondo. Nulla che possa tramandare nel tempo il ricordo di chi ha saputo guardare più avanti; cosa di cui si sente tanto il bisogno; ma non è mai troppo tardi per rimediare.

Proprio oggi si porrà rimedio alla grave dimenticanza, ma questa è materia di altri che ne parleranno dopo di me.

Torniamo all'articolo di Braggio del 1946. Egli non si limitò a annunciare genericamente l'idea di concentrare in un solo punto la raccolta, la lavorazione e la commercializzazione dei prodotti agroalimentari. Fece molto di più: propose la nascita di una zona agricola industriale evidenziandone le strutture, le necessità logistiche, ecc.. Infatti egli prevedeva:

a. la costituzione di un grande mercato ortofrutticolo raccordato con i Magazzini Generali che disponevano dei più accoglienti frigoriferi, per allora, e dotato delle più moderne tecnologie, che sarebbe diventato un punto di trattative e di fissazione dei prezzi a livello nazionale e internazionale.

b. inserimento di una banca sia per le operazioni collegate all'attività, sia per raccogliere il risparmio dei veronesi da investire.

c. istituzione al suo interno di una delegazione del Ministero del Commercio Estero per agevolare e valorizzare le operazioni di importazione ed esportazione, con la compensazione dei crediti e debiti in valuta estera, senza dipendere da Roma.

d. utilizzazione della struttura dei Magazzini Generali per la conservazione onde evitare i dannosi spostamenti dei prodotti ortofrutticoli. I Magazzini Generali disponevano anche di strutture quali scaffalature e presso di loro hanno sede le filiali delle più importanti case di spedizioni nazionali ed estere.

e. acquisizione da parte di un Consorzio Bancario di una vasta zona situata attorno ai Magazzini Generali da cedere poi ai privati, per realizzare industrie di trasformazione dell'agro alimentare. Vi dovrebbe trovare posto anche il nuovo Mercato Bestiame, il Macello e l'industria per la lavorazione delle carni e anche di imballaggi.

f. Realizzare il collegamento ferroviario con Porta Nuova, migliorarlo e garantire velocità di spostamento e orari rispettati

g. Orientare il mondo economico veronese verso questa nuova realtà attraverso un organismo composto di tecnici e di esperti appositamente eletti.

L'ipotesi iniziale era quella di creare una zona senza limiti tipologici e quindi in grado di accogliere industrie di varie specie merceologiche. Ma prevalse la prudenza per evitare che altre città in cui già esistevano zone industriali potessero in qualche modo creare difficoltà sul piano della concorrenza. Per cui ci si limitò al settore agroalimentare.

Al di sotto, ma neanche molto, di tutto questo vi era una speranza di Braggio, ma anche di tutta la città, che derivava dal fatto che il più importante centro di raccolta e smistamento dei prodotti agroalimentari di allora era Monaco di Baviera. Ma Monaco era stata distrutta dalla guerra e non era in grado di svolgere al momento l'importante ruolo che aveva svolto in passato. Verona ambiva a sostituire Monaco e diventare essa stessa il centro internazionale dell'agroalimentare. Infatti la cosa è riportata espressamente nella delibera di costituzione della ZAI. Però necessitavano massicci investimenti che mancavano e quindi ci si limitò alla ZAI veronese. Infatti nel 1948 una specifica legge nazionale istituì la nuova zona. Quattordici anni dopo Monaco di Baviera sarà la prima città gemellata con Verona.

Spinta da Braggio, che allora era assessore in Comune a Verona, e da Guglielmo Bertani, cantiniere di Grezzana, che allora era Presidente della Camera di Commercio di Verona, i tre soci dei Magazzini Generali: Comune, Provincia e Camera di Commercio decisero di costituire la ZAI. Infatti il Comune di Verona, allora gestito soprattutto dal sindaco Fedeli e dal vicesindaco Trabucchi, presentò in Consiglio Comunale la bozza dello statuto e la planimetria della nuova ZAI. Comune, Provincia e Camera di Commercio erano i tre enti che allora decidevano la politica amministrativa a Verona.

Siamo il 22 luglio del 1947 in Consiglio Comunale a Verona. Tre furono le proposte per la creazione e la gestione di una zona agricola industriale: «appoggiare il nuovo Ente ai Magazzini Generali, costituire un Ente Morale che avesse il riconoscimento governativo e infine addivenire alla costituzione di una Società Commerciale». Però le prime due soluzioni avrebbero richiesto tempi lunghi e laboriosi e quindi non rimaneva che la costituzione di una Spa le cui azioni sarebbero state sottoscritte, in parti uguali, dai tre Enti promotori. Venne espressamente dichiarato che la società non avrebbe avuto scopo di lucro, anzi impedendo la speculazione sulle aree, disciplinandone l'assegnazione. L'unica osservazione espressa da più consiglieri fu di non limitare il campo all'agroalimentare, ma di consentire l'insediamento anche di altre tipologie di industrie. Braggio però si disse contrario perché temeva, così facendo, di suscitare la reazione di altre città con zone industriali simili che avrebbero potuto creare problemi. Alla fine, come già accennato, la mediazione fu trovata nel definire che l'ente avrebbe avuto il compito di promuovere «prevalentemente» la valorizzazione dell'agricoltura e dei suoi prodotti, lasciando così aperto per il futuro il campo per altre merceologie. Dopo l'illustrazione dettagliata di Braggio e l'intervento di altri consiglieri, la

costituzione della S.p.A. ENTE PER LA ZONA AGRICOLA INDUSTRIALE DI VERONA, e lo statuto vennero approvati all'unanimità dei 31 consiglieri presenti. Capitale sociale iniziale 6.000.000 di lire. Nel 1948 all'approvazione della ZAI il Ministero scelse la forma consortile e infatti l'anno successivo la s.p.a. venne sciolta e il capitale versato dai tre soci fu conferito al nascente Consorzio.

Nella pubblicazione *Verona Zai 1950-1980* realizzata a cura del Consorzio Zai e scritta da Ermanno Ferriani e Antonio Felice il Consorzio così viene definito:

«Ente agile, sollecito, dotato di propria autonomia amministrativa [...] e con lo stesso atto viene sancita la nascita della Zona per la quale il Consorzio è chiamato ad operare: la prima Zona agricolo-industriale d'Italia. Il Consorzio si dota due anni dopo, nel 1950, di un proprio statuto e diviene operante. Zai in quegli anni significa a Verona ricostruzione, significa dare un indirizzo di sviluppo della città dopo la distruzione della guerra, significa posti di lavoro [...]. Comune, Provincia e Camera di commercio veronesi, gli enti che si erano consorziati per dare vita alla Zai, avevano davanti a sé una realtà e un mito economico e dovevano operare una scelta: la realtà di una economia fortemente sbilanciata verso l'agricoltura, il mito della industrializzazione, la scelta del tipo di sviluppo».

Ma il bello venne dopo quando il 30 settembre sempre del 1947 l'assessore all'urbanistica ing. Enea Ronca sottopose la Consiglio Comunale la mappa del noto triangolo che delimitava i confini della nascente ZAI. Un consigliere espresse la contrarietà perché riteneva che la zone industriali dovessero essere realizzate distanti dalla città. Di parere opposto un altro consigliere che invece plaudiva al fatto che le industrie fossero concentrate e non disperse sul territorio perché, in caso di guerra, i bombardamenti sarebbero stati concentrati in una unica zona; un altro si appellò alla libertà degli industriali di costruire le industrie dove meglio credevano ....Gli altri però, appartenenti a tutti i partiti, si dichiararono convintamente favorevoli. Alla fine la delibera venne approvata all'unanimità, salvo uno contrario. Sarebbe stato facile allora prendere le distanze dalla proposta, per esempio da parte delle forze di sinistra che già risentivano del clima nazionale che sarebbe sfociato nella vittoria democristiana dell'anno successivo 1948. Come sarebbe stato facile per i socialisti, creare difficoltà dopo la scissione di Palazzo Barberini del gennaio 1947, e la nascita della socialdemocrazia. Oppure dei liberali per quella che poteva apparire come una operazione dirigistica del pubblico nel campo del privato.

A questo proposito è utile riportare quanto affermato da Giambattista Rossi e riportato nel bel libro di Federico Bozzini *Destini incrociati nel Novecento veronese*. Egli ricordava che:

«La creazione della Zona agricolo industriale è stata una vicenda strategicamente lungimirante e affascinante politicamente. Hanno dichiarato di pubblica utilità 6.600.000 metri quadrati nel giro di 24 ore. È stato un gesto che dimostra un distacco sovrano dalle piccole miserie del tornaconto elettorale immediato. Solo una classe dirigente degna di questo nome era in grado di prendere decisioni di questa qualità e di

questa rilevanza. Basta guardare la carta geografica a sud di Verona e osservare il tracciato della Zai. I confini sono stati disegnati con la squadra, formando un poligono con i lati che si estendono da Ca' di David a Santa Lucia. Con questo gesto sono stati espropriati centinaia di piccoli coltivatori diretti e di grandi proprietari terrieri, sconvolgendo un groviglio di tradizioni e di interessi. È stata una decisione che avrebbe fatto tremare dei bolscevichi e che solo le potenze coloniali si sono concesse nel disegnare i confini degli Stati africani. Per pesare ancora più concretamente il valore di questa scelta, bisogna considerare che l'idea sorge nel 1946, ma che si realizza nel 1948, un anno politicamente di fuoco, nel quale qualunque interesse elettorale sarebbe stato stimato sacrosanto. Ma era una decisione richiesta dai tempi e che la classe dirigente cittadina si è fortunatamente assunta».

Nel volume *Verona 1950-1960 Zona Agricola Industriale* pubblicato dallo stesso Consorzio viene riportata una bella sintesi dei primi interventi

I primi terreni messi a disposizione dal Comune al prezzo di L. 400 per mq. erano costituiti dalla porzione meridionale dell'ex Ippodromo di Borgo Roma, fra la attuale via Floreste Malfer, il Viale dell'Industria e il Viale del Commercio, per complessivi 50.000 mq. Questa superficie costituì il nucleo iniziale della Zona, che, come si è detto, abbraccia in un comprensorio di ben 6.600.000 metri quadrati, posto a sud della città, anche i Magazzini Generali e la Stazione Frigorifera, il Quartiere stabile della Fiera Internazionale dell'Agricoltura, il Mercato Ortofrutticolo Internazionale e il Foro Boario.

La ubicazione della zona non poteva essere più felice: al centro di una provincia prevalentemente agricola, a ridosso di una attiva città servita da una serie di arterie stradali di interesse nazionale ed internazionale e dotata di un centro ferroviario di primissimo ordine.

«Il Consorzio si prefiggeva, per statuto, lo scopo di promuovere le iniziative pubbliche e private, lo studio e l'esecuzione delle opere e dei servizi necessari per l'impianto e per l'esercizio di industrie nella zona, di svolgere ogni altra attività che risultasse utile per la Zona stessa, particolarmente interessando le attività connesse con la lavorazione e il commercio dei prodotti ortofrutticoli. Nel Decreto istitutivo erano infatti previste per industrie di questo tipo agevolazioni fiscali diverse quali in particolare: a) esenzione dal pagamento dei dazi doganali per materiali da costruzione o per macchine occorrenti agli stabilimenti industriali destinati alla conservazione o lavorazione dei prodotti ortofrutticoli, che sarebbero sorti in zona entro dieci anni dalla data di pubblicazione del decreto istitutivo; b) esenzione dall'imposta di R.M. sui redditi industriali per gli stabilimenti di cui sopra; c) registrazione e trascrizione a tassa fissa nei passaggi di proprietà dei terreni da utilizzarsi per la costruzione degli stabilimenti a carattere ortofrutticolo, nonché per la costruzione di opere pubbliche o di servizi di interesse collettivo. Oltre a queste esenzioni a carattere erariale, altre furono in seguito disposte dall'Amministrazione Comunale di Verona, quale ad esempio l'esenzione dal dazio sui materiali da costruzione».

Si impone una riflessione che si riallaccia alla situazione disastrosa in cui si trovava Verona dopo la guerra, prima descritta. A quei tempi l'imperativo era uno solo: ricreare la possibilità di circolazione, liberare la città dalle macerie e ricostruire il più velocemente possibile case, luoghi di aggregazione, ospedali, ecc. andati distrutti. Risollevarlo lo spirito dei veronesi affranti e senza speranza in un futuro umano. Ne consegue che il pensiero e l'azione di quegli amministratori erano concentrati soprattutto sui bisogni contingenti, dell'oggi se non del domani prossimo, ma non oltre. Non va inoltre dimenticato il fatto che i finanziamenti per le opere pubbliche erano gestiti dall'AMG degli Alleati che avevano liberato l'Italia dal nazifascismo. Per cui gli amministratori agivano con il "fiato sul collo" degli americani. E sotto l'enorme pressione del popolo per il contingente, che vedeva nel Comune, l'ente più vicino alla popolazione, l'attore principale del riscatto, della risoluzione di tutti i problemi.

La grandezza di quegli amministratori sta nel fatto che, pure in quelle situazione di fortissima pressione per il contingente, siamo riusciti a pensare in grande realizzando una infrastruttura che sarà determinante per l'economia veronese, e non solo, appunto la ZAI. Scelta che, come è facilmente comprensibile, non riscosse il plauso di tutti i contemporanei, anzi probabilmente fu osteggiata da molti. Basti pensare, come ricordava Rossi, al mondo agricolo che veniva "danneggiato" dai vincoli imposti dal provvedimento. Pensiamo quanti coltivatori diretti vivevano nella zona, e che presumibilmente votavano per la Democrazia Cristiana, o anche grandi proprietari o altri che si vedevano vincolati i terreni ad un uso pubblico futuro. Ma anche quanti operai elettori dei partiti di sinistra, o grandi proprietari terrieri magari liberali. Gli interessi di tutti i partiti erano intaccati da una scelta così poderosa e impattante sulla realtà socio economica della zona. Ricorda anche oggi Enzo Erminero, l'ultimo grande protagonista della vita politica veronese, che la scelta della ZAI non fu condivisa da molti veronesi. Ma ciononostante, come abbiamo già visto prima, tutti i partiti politici la votarono convinti e fecero fronte comune nel respingere proteste e malumori. Oggi è facilmente immaginabile la marea di richieste, pressioni, interventi anche «dall'alto» che sicuramente saranno state messe in atto in quei momenti. Ma colpisce positivamente quella granitica certezza di essere nel giusto nonostante tutto. Segno di una classe politica forte che sapeva operare scelte anche impopolari nell'immediato, ma certa che sarebbero state foriere di sviluppo e benessere per i veronesi e non solo. Non solo la ZAI, pensiamo al Metanodotto, all'Aeroporto, alla Fiera, alle autostrade, agli ospedali, ecc.. Tutte nate dalla Ricostruzione e che oggi sono alla base della vita veronese e magari allora vennero come minimo non comprese.

Non saprei quale sarebbe oggi una scelta che potesse essere paragonata per portata e per impatto alla nascita della ZAI, ma forse questo è solo un esercizio mnemonico. Però è possibile affermare ciò che è da molti condiviso, al di là di credi politici o non politici e cioè che ci troviamo di fronte a due momenti storici per la nostra città: quello dell'arricchimento e quello dell'impoverimento. Il primo dopoguerra fu decisamente

un periodo di arricchimento per la nostra Verona. Abbiamo visto la nascita della ZAI, ma anche aver fatto passare da Verona le condotte del Metano, che da Rovigo era programmato deviassero verso la Lombardia, fu un grande arricchimento per tutti i veronesi che cessarono di utilizzare le pericolose bombole. Anche il trasferimento della Fiera nel comprensorio della ZAI ne favorì lo sviluppo portandola a diventare, per alcune merceologie, una delle manifestazioni più importanti a livello internazionale e per altre, vedi il vino, decisamente la più importante a livello mondiale. La costruzione dell'Aeroporto di Villafranca ha contribuito a far operare un salto di qualità a Verona inserendola nelle città di facile collegamento sia turistico che commerciale, le Autostrade fondamentali per l'inserimento di Verona nei corridoi internazionali, e altro ancora. Ma non possiamo tacere su quello che invece, in maniera quasi unanime, è definito un periodo di impoverimento, senza lanciare accuse ma prendendo atto. Per esempio l'impoverimento del sistema finanziario con la morte della gloriosa Cassa di Risparmio, della ultracentenaria Società Cattolica di Assicurazione e della Banca popolare, consolidate da anni nel tessuto economico veronese e non solo. Con ciò minando forse in maniera irreparabile il progetto di far diventare Verona il centro informatico e finanziario dell'est nazionale ed europeo. Resta il fatto che chi oggi ha la responsabilità della cosa pubblica non può non guardare con rispetto e come esempio a coloro che, in condizioni tragiche, furono in grado di essere sempre collegati con la fiducia del popolo veronese, tanto da consentire loro di operare scelte importanti, coraggiose, lungimiranti, anche non comprese fino in fondo se non osteggiate, come fu la costituzione della ZONA AGRICOLA INDUSTRIALE. Questo è il valore più grande di quella scelta operata dai politici di allora; abbiamo visto che potevano permettersi di bloccare 6.600.000 senza suscitare rivoluzioni anzi mantenendo la fiducia della gente che forse non capiva o capiva poco, ma che aveva la certezza che l'amministrazione avrebbe fatto per bene, per il suo bene. Quegli amministratori rappresentarono la concretizzazione del pensiero degasperiano per cui *un politico guarda alle prossime elezioni, uno statista guarda alla prossima generazione*. E di questo va dato il giusto merito a chi, come Guido Braggio, ha saputo vedere oltre e immaginare una cosa grande, che lo è stata e che lo sarà ancora in futuro.



Intervento di **Maria Luisa Ferrari**  
Dipartimento Scienze Economiche – Università di  
Verona

*UN TERRITORIO IN CRESCITA*  
**IL CONSORZIO ZAI E LO SVILUPPO DI VERONA**

*Un imperativo: ricostruire Verona*  
*L'istituzione del Consorzio e la ZAI storica*

Il Consorzio ZAI costituisce uno degli attori più importanti sotto il profilo economico, sociale e politico per Verona. L'istituzione è radicata da 75 anni in città e il suo ruolo è stato fondamentale per il suo sviluppo agricolo, industriale e commerciale nel secondo dopoguerra.

Verona usciva dal conflitto distrutta, il settore agricolo in crisi, l'apparato industriale falciato, accompagnato dal blocco produttivo delle maggiori imprese della città; conseguentemente il numero di disoccupati era estremamente elevato, mentre l'inflazione toccava punte del 30%. Iniziavano a manifestarsi consistenti fenomeni migratori dalla città e dalla provincia. Tuttavia, ben il 70% della popolazione era giovane, contava meno di 45 anni. Secondo la testimonianza di Giorgio Zanotto, Verona appariva «giovane, sana, piena di forza, con una grande carica e una nuova speranza. [...] la ricostruzione successiva, che è avvenuta con quello slancio incredibile che conosciamo, è dovuta anche a questa forza creativa»<sup>1</sup>.

Gli amministratori locali erano consapevoli che a livello statale gli impegni coprivano uno spettro così ampio, che la spinta alla crescita e lo sviluppo economico avrebbero dovuto trovare il loro supporto nel territorio. Si riteneva, infatti, che gli enti locali fossero gli unici in grado di coglierne le specifiche esigenze e di adottare rapidamente ed efficacemente i provvedimenti più idonei. In tale contesto nel 1946 si insediava la giunta del sindaco socialista Aldo Fedeli, composta tra gli altri dagli assessori democristiani: Giuseppe Trabucchi, Enea Ronca e dal commissario dei Magazzini Generali, Guido Braggio. Intanto, Guglielmo Bertani sedeva al vertice della Camera di Commercio e Giuseppe Tommasi otteneva la presidenza della Provincia: furono questi i protagonisti della nascita della ZAI.

Come ricordato anche in questa pubblicazione dal presidente Associazione Consiglieri comunali Emeriti Silvano Zavetti, ideatore del progetto del Consorzio ZAI fu Guido Braggio, che attraverso una serie di iniziative, promuoveva lo sviluppo di Verona

---

<sup>1</sup> F. Bozzini, *Destini incrociati nel Novecento veronese*, Edizioni Lavoro, Roma, 1997, pp. 101-112

come “capitale verde” d’Europa e perseguiva l’intento che la città scaligera prendesse «il posto di Monaco come centro di smistamento delle merci per il resto d’Europa»<sup>2</sup>.

Accanto alla concezione che poneva il mondo agricolo al centro dello sviluppo si collocava la visione del presidente della Camera di Commercio Guglielmo Bertani, che redigeva un documento dal titolo emblematico: *Per la costituzione della Zona industriale di Verona*. Nel marzo del 1947 veniva pubblicato il cosiddetto “il manifesto della ZAI”, cioè l’opuscolo *Per la costituzione della Zona industriale agricola di Verona*, a firma dei membri del Comitato promotore, di cui facevano parte inizialmente il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio e i Magazzini Generali. «L’obiettivo era, chiaramente, quello di favorire l’impianto di imprese impegnate nella trasformazione e conservazione di frutta e verdura, e si sottolineavano le importanti ricadute occupazionali»<sup>3</sup>.

La giunta comunale approvò lo statuto il 22 luglio 1947<sup>4</sup>.

L’articolo 2 menzionava esclusivamente il settore agricolo. Come emerge da alcuni documenti dell’Archivio ZAI, si trattava «di una scelta precauzionale, per evitare le opposizioni di città già dotate di simili istituti, che avrebbero potuto vedere nella zona industriale di Verona una concorrente e quindi muoversi per far naufragare il progetto». Su suggerimento dei consiglieri De Bosio e Caldera fu deciso di inserire l’avverbio “prevalentemente”, proprio per non restringere troppo il campo d’azione dell’ente e permetterne «l’estensione a tutte le industrie, come del resto è nell’animo dei promotori»

In seguito al parere favorevole del Consiglio dei Ministri, il 24 aprile 1948 venne promulgato il decreto legislativo n. 579 con cui veniva istituita la zona agricolo-industriale. L’approvazione comportava aspetti di grande importanza, quali agevolazioni fiscali e dichiarazione di pubblica utilità delle aree comprese nel perimetro della zona. Di grande importanza per ottenere tale risultato furono gli interventi dei parlamentari veronesi: il ministro Guido Gonella e il senatore Giovanni Uberti<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> *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, in «Quaderni dell’Associazione Consiglieri Comunali Emeriti del Comune di Verona», 2016, n.4, p. 39.*

<sup>3</sup> R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI Storica con un’analisi delle ricadute sullo sviluppo industriale della città*, in *Un territorio in crescita. Il Consorzio ZAI e lo sviluppo di Verona 1848-2018*, a cura di M.L. Ferrari, Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa – Tipografia Milani, 2019, p. 26.

<sup>4</sup> *La amministrazione provinciale di Verona nel sessennio 1945-1951*, s.e., Verona, 1952, p.149; A. Felice, *Verona Europa. Cinquant’anni di storia con il Consorzio ZAI. Consorzio ZAI 1948-1998*, s.e., Verona, 1998, p.22.

<sup>5</sup> R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI*, cit., p.46.



**Fig. 1** Prime infrastrutture nell'area della ZAI Storica.

*La Fondazione del Consorzio e la ZAI storica.*

Il decreto legislativo che dava forma alla ZAI incise profondamente nella costituzione dell'ente; stabilì che il Consorzio fosse composto dai tre enti fondatori (Comune, Provincia e Camera di Commercio che avevano fornito un capitale di sei milioni di lire equamente ripartito), definì i confini dell'area, dichiarò di pubblica utilità edifici e strutture funzionali agli scopi del Consorzio così come concesse «per dieci anni, esenzioni fiscali e doganali per l'acquisto di macchinari e impianti da parte degli stabilimenti» ivi collocati. Regolamentò gli espropri che il Consorzio poteva richiedere anche per conto delle imprese interessate e pose le basi per lo sviluppo infrastrutturale dell'area.

Accanto ai molti interventi positivi pose delle limitazioni laddove specificava (art. 3) «che lo scopo del Consorzio consisteva nello svolgimento di ogni iniziativa “utile nell’interesse della zona stessa e particolarmente del commercio e della valorizzazione dei prodotti ortofrutticoli”. Sebbene possa sembrare una variazione di poco conto, nei fatti essa costituì un limite all’azione del Consorzio, tanto che, già nei primi anni di operatività dell’ente, i suoi amministratori lamentarono più volte la necessità di modificare il decreto istitutivo per consentire l’esproprio forzoso a favore di qualsiasi industria, non solo quelle ortofrutticole, anche a costo di rinunciare ai benefici fiscali»<sup>6</sup>.

Il Decreto del Presidente della Repubblica del 26 gennaio 1950 di approvazione dello Statuto consentì alla ZAI di entrare nella sua fase operativa.

Le esigenze più impellenti riguardavano la costruzione delle infrastrutture: la sistemazione delle strade e il raccordo con la ferrovia. Pertanto, fu coinvolto l’architetto Marconi, che aveva predisposto il piano regolatore di Verona; furono avviate intese con l’Amministrazione delle Ferrovie e con i Magazzini Generali, in prossimità dei quali dovevano passare i binari di raccordo.

Per favorire l’insediamento delle attività produttive, il Consorzio cercò di ottenere dall’Intendenza di Finanza un ampliamento delle esenzioni fiscali «a tutte le industrie che possano essere applicate all’agricoltura». Furono valutate le consistenze dei beni da espropriare e il loro valore.

I progressi nel primo decennio di attività furono notevoli: sia a livello di infrastrutture con la costruzione di strade (220.000 mq.) e ferrovie (raddoppio binario su Viale del Commercio e anello di allacciamento dei binari dalla ZAI al bivio di Santa Lucia).

Nel 1951 la potenza impegnata superava di poco i 500 kw, dieci anni dopo erano più che decuplicati, arrivando a oltre 5.500 kw, con un numero di utenze che oltrepassava le 200 unità<sup>7</sup>.

Si avviava la predisposizione di una rete di fornitura del metano alle imprese della zona. Se ne avvalsero le tredici ditte con un utilizzo compreso tra i 500 ai 1.500 mc giornalieri.

La zona agricola industriale, che si estendeva su una superficie di 6.000.000 di mq., si stava strutturando come parte di un sistema complesso, costituito dalla Stazione ferroviaria di Porta Nuova, dai Magazzini Generali con la Stazione Frigorifera (la più grande d’Europa) che complessivamente occupavano 210.000 mq., il Mercato Ortofrutticolo all’ingrosso (108.000 mq.), il macello e la fiera (270.000 mq.).

Nei primissimi anni d’attività il Consorzio procedette relativamente a rilento, ma con l’inizio degli anni ‘60 i risultati cominciavano ad essere evidenti, come dimostrano sia le realizzazioni già elencate, sia il significativo insediamento di attività manifatturiere.

---

<sup>6</sup> Archivio ZAI (d’ora in poi AZAI), *Registro delle deliberazioni del Consiglio Direttivo* (d’ora in poi CD), 30.01.1953 n. 20 e 12.10.1953 n. 34, R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI*, cit., pp 47-48.

<sup>7</sup> AZAI, *Ufficio Amministrativo* (d’ora in poi UA), n. 80; R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI*, cit., pp. 51-52.

Nell'assemblea del 1959, il presidente Francesco Arduini, esponeva alcuni risultati ottenuti dal Consorzio nel primo decennio di attività. In quell'anno erano presenti 121 imprese in 80 stabilimenti con una manodopera che variava dalle circa 1.700 unità del periodo invernale, alle oltre 4.000 di quello estivo<sup>8</sup>.

Imprese attive in ZAI nel 1961								
	Alimentari	Metalmecanica	Chimica	Materiali da costruzione	Tessile e abbigliamento	Legno	Altre	Totale
Fino a 50 addetti	44	85	24	41	16	18	24	252
Da 51 a 100 addetti	6	2	-	-	1	-	1	10
da 101 a 500 addetti	8	3	-	-	1	-	-	12
Totale	58	90	24	41	18	18	25	274

«Nonostante i numeri lusinghieri, la principale critica mossa al Consorzio riguardava l'assenza di imprese di grandi dimensioni capaci di risolvere definitivamente il problema della disoccupazione e della sottoccupazione, e di aumentare in maniera considerevole i redditi individuali. L'osservazione non mancava di fondatezza; come mostra la tabella seguente, su 274 imprese attive nella zona nel 1961, soltanto 22 occupavano più di 50 addetti»<sup>9</sup>.

Anche se l'economia veronese alla metà degli anni Cinquanta presentava ancora una prevalenza dell'agricoltura rispetto agli altri settori economici con un'incidenza sul reddito provinciale del 51%, rispetto a una media nazionale del 40%, il numero di occupati nel settore secondario era cresciuto considerevolmente. La crescita industriale si diffondeva sia in città, sia nell'intera provincia anche per una precisa scelta delle classi dirigenti che volevano favorire una espansione industriale diffusa, che non penalizzasse le aree più fragili del territorio. A tale scopo furono predisposti studi e programmi su base scientifica affidando al professor Manlio Resta la guida del "Gruppo di Lavoro per lo Sviluppo Economico" del territorio veronese.

A distanza di qualche anno si iniziò a valutare l'opportunità di un ampliamento della area destinata al potenziamento industriale verso sud. Erano, infatti, in fase di

<sup>8</sup> AZAI, UA, n. 428; R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI*, cit., pp. 51-52.

<sup>9</sup> R. Cella, *La costruzione e lo sviluppo della ZAI*, cit., pp. 51-52.

progettazione e di imminente realizzazione diverse infrastrutture (autostrade e aeroporto) che avrebbero favorito un'ulteriore evoluzione per la città<sup>10</sup>.

### *Il potenziamento della centralità logistica di Verona.*

Nel lungo dispiegarsi della storia di Verona emergono alcuni elementi di continuità che la caratterizzano profondamente: la collocazione geografica, posta tra le ultime propaggini delle Prealpi e la Pianura Padana, e la presenza dell'Adige, fin dai suoi albori la connotano come crocevia e fulcro di aggregazione a cavallo di direttrici orientate dall'est all'ovest e dal nord al sud del continente europeo. A partire dall'Ottocento la centralità logistica aveva ritrovato nuovo slancio grazie alla ferrovia e al potenziamento della rete viaria<sup>11</sup>.

Dopo le due guerre mondiali, si registrarono significativi cambiamenti nel sistema dei trasporti italiano dove divenne preminente quello su gomma, sia per quanto riguarda i passeggeri, sia per i prodotti. In direzione opposta si orientò il traffico ferroviario internazionale, che tra gli anni '50 e '70 registrò una forte crescita, soprattutto per il trasporto delle merci<sup>12</sup>.

Questi fenomeni si accompagnarono ad una integrazione dei traffici sempre più marcata in Europa e furono favoriti nel nord Italia dalla costruzione di due autostrade: la Serenissima (completata nel 1962) e l'autostrada del Brennero (finita nel 1974), che trovarono a Verona il loro punto di incrocio.

I vertici della ZAI ebbero un ruolo rilevante, in due scelte relative al tracciato che si rilevarono particolarmente significative per lo sviluppo della città scaligera.

Una riguardò la decisione di porre la sede del casello di Verona in corrispondenza del prolungamento del tratto Corso Porta Nuova – Viale Piave – viale del Lavoro e fu determinante per definire la lottizzazione dell'area<sup>13</sup>.

La seconda interessò la decisione di far incrociare l'Autobrennero e la Serenissima a soli sette chilometri dalla città, non si trattò di scegliere la soluzione più economica, che avrebbe indicato la via di Peschiera, ma della «lungimiranza degli amministratori del tempo a imporre “politicamente” una curvatura del tracciato verso Est, che lo facesse passare nei pressi dell'aeroporto di Villafranca»<sup>14</sup>. Negli stessi anni i vertici del comune guidati da Giorgio Zanotto intervennero direttamente per potenziare il traffico aereo, che aveva visto i suoi primi voli civili commerciali e turistici a partire

---

<sup>10</sup> *Atti degli incontri sui temi: Verona e il suo interporto*, cit., p. 41; R. Cella, *Gli interventi per mantenere la centralità logistica nel quadro del dibattito economico-politico sullo sviluppo di Verona*, in *Un territorio in crescita*, cit., p. 109.

<sup>11</sup> M.L. Ferrari, *Le ferrovie e la crescita della città: Verona nel XIX secolo/ Railways and urban development: Verona in the 19<sup>th</sup> century*, in *Infrastrutture urbane e territoriali: Verona, Napoli, Catania, Garda occidentale, Ticino-Mincio, Arno*, a cura di G. Favero, “Storia urbana”, a. XXXVI, n. 138, 2013, pp. 13-33.

<sup>12</sup> E. Stagni, *Rapporti fra economia e traffici lungo l'asse Nord-Sud nell'Europa Centro-orientale*, in *Convegno Intercittà. La ferrovia del Brennero problema d'Europa*, a cura di Comune di Verona, Comune di Verona, Verona, 1973, pp. 34-63.

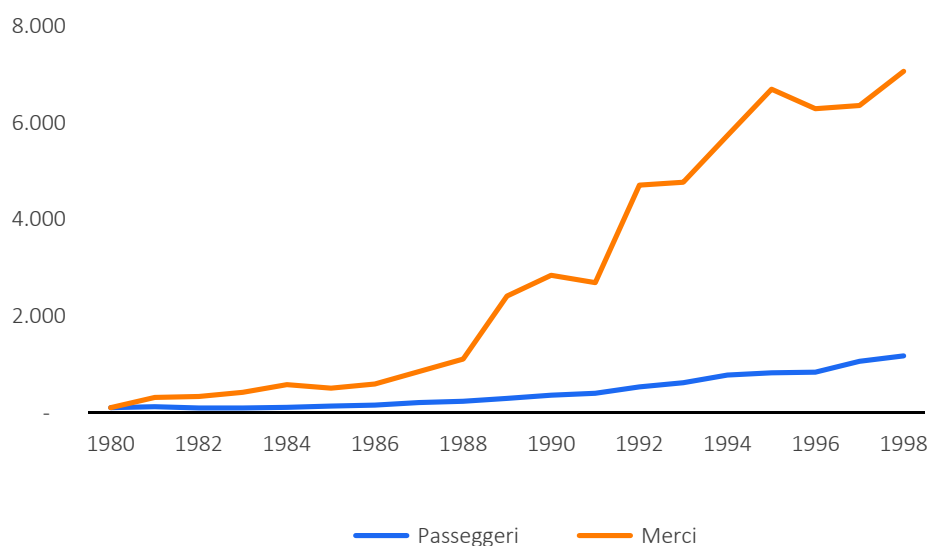
<sup>13</sup> R. Cella, *Gli interventi per mantenere la centralità logistica*, cit., pp.114-115.

<sup>14</sup> *Atti degli incontri sui temi: Verona e il suo interporto*, cit., p. 26.

dal 1956 (In precedenza l'area aveva avuto funzioni militari.)<sup>15</sup>. L'operazione ebbe riscontri favorevoli, tanto che negli anni Settanta l'aerostazione e la pista vennero incrementate.

Il convergere delle infrastrutture poneva i presupposti per realizzare il Quadrante Europa, un polo logistico destinato a assumere una crescente importanza come struttura intermodale e a destinare la zona al settore terziario.

Gli interventi necessari ad adeguare lo scalo veronese alle esigenze del commercio internazionale richiesero ancora vari anni, con il completamento del Cargo Center e la realizzazione della Sezione Doganale Aeroportuale nei primi anni '90. In questo decennio l'importanza dell'aeroporto crebbe sensibilmente nei diversi ambiti, a documentarla l'aumento della movimentazione delle merci che crebbe in maniera evidente: tra il 1988 e il 1998, con un incremento di circa il 400%; intanto nel 1994 si superò la soglia del milione di passeggeri, raddoppiata con il 2000<sup>16</sup>.



**Grafico 1:** Andamento traffico passeggeri e merci all'aeroporto di Verona (1980=100).<sup>17</sup>

### *La nascita e lo sviluppo del Quadrante Europa*

Le scelte delle amministrazioni locali si accordavano con le politiche programmate a livello centrale. Nel 1969 il Ministero del Bilancio aveva proposto una serie di misure note come "Progetto 80", con lo scopo di potenziare la rete infrastrutturale dei trasporti. Le nuove installazioni avrebbero dovuto rispettare alcuni criteri generali, favorendo la capillarità dei collegamenti, limitando al minimo l'uso del territorio e

<sup>15</sup> R. Adami, *Storia dell'aeroporto civile di Caselle di Sommacampagna*, «Quadretti storici di Sommacampagna», 2011, n. 14.

<sup>16</sup> R. Cella, *Gli interventi per mantenere la centralità logistica*, cit., pp. 116-117.

<sup>17</sup> Dati tratti da *Relazioni e bilancio dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona*, anno 1985; 1988; 1989; 1992; 1995; 1998, in R. Cella, *Gli interventi per mantenere la centralità logistica*, cit., p. 117.

supportando l'integrazione di diverse tipologie di mezzi per massimizzarne l'efficienza.

In particolare, era prevista la presenza di una serie di «centri interregionali di raccolta e smistamento delle merci in corrispondenza di grandi terminali di trasporto, specialmente marittimo». Era previsto un numero limitato di centri di dimensioni adeguate, capaci di soddisfare le esigenze del sistema di flussi di merci in località strategiche (attraverso l'arco alpino, verso porti e aeroporti, per i traffici interni su strade e ferrovie e infine capaci di consentire un efficace collegamento tra i centri stessi).

Negli anni seguenti si avviò un dibattito a livello nazionale e internazionale per definire i caratteri di queste strutture, dette "interporti", e coordinarne la localizzazione. Verona risultava tra i possibili luoghi candidati e il presidente dei Magazzini Generali di Verona Perticarà, cominciò a proporre lo spostamento dei Magazzini nell'area dell'incrocio delle due autostrade (Serenissima e del Brennero) e prossima all'aeroporto, che poi divenne il "Quadrante Europa".

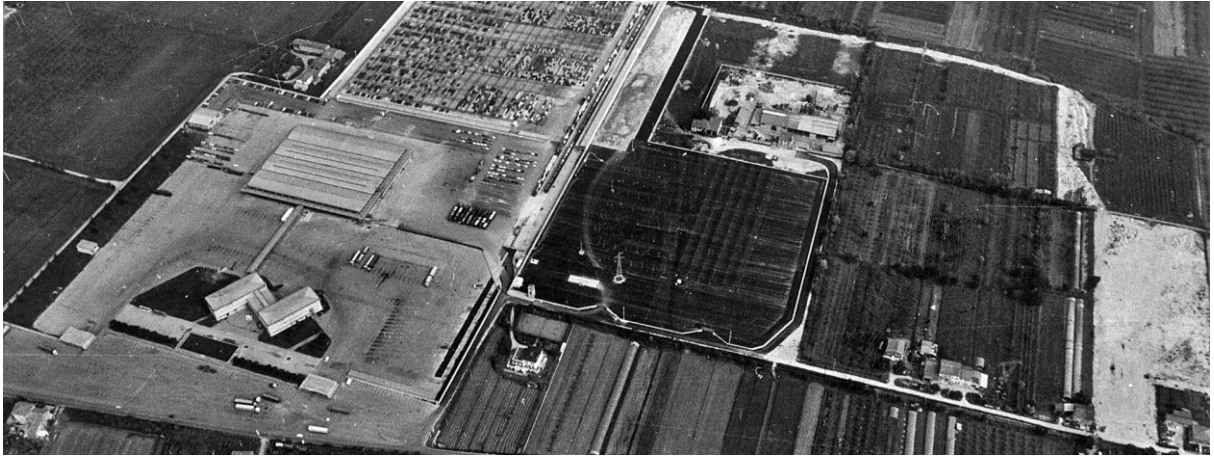
Nel «settembre 1977, veniva pubblicato a cura della ZAI un opuscolo intitolato "Interporto o Centro Intermodale a Verona" nel quale il presidente (1976-1982) Giancarlo Passigato e l'avvocato Raffaello Vinco, (direttore del Consorzio tra il 1974 al 2009, rimarcavano la necessità di realizzare in tempi brevi gli impianti per il centro intermodale, tra i quali si specificavano le strutture di servizio alle persone (alloggi, mense e assistenza) e ai mezzi (officine e parcheggi controllati) e una serie di altri servizi di manipolazione, distribuzione e immagazzinamento delle merci come terminal container, magazzini di deposito, spazi per la sosta e recinti». La proposta fu prontamente accolta dagli esponenti politici, sia a livello locale e furono rapidamente avviati studi e lavori<sup>18</sup>. La prima realizzazione fu il "Centro internazionale di scambi" (detto all'epoca "Primo nucleo insediamenti Quadrante Europa"), su cui avrebbero insistito le attrezzature per il trasporto intermodale e la realizzazione dell'intero complesso. L'area interessata era di notevoli dimensioni: occupava oltre 2 milioni di metri quadrati ed era destinata a molteplici settori, di svariati ambiti produttivi. La sua funzione appariva tanto più significativa nella fase congiunturale che l'economia internazionale stava attraversando, dovuta alle crisi petrolifere.

In pochi anni si raggiunsero livelli operativi assai importanti: la Dogana generava diritti per oltre un miliardo di lire al giorno, erano attivi 15 spedizionieri, 9 banche e il Veterinario di Stato. I Magazzini Generali, la cui collocazione non era più idonea con le esigenze viabilistiche e strutturali urbane, si avviò a trasferirsi con 500 TIR e 3 treni giornalieri sul raccordo ferroviario, la fase esecutiva si veniva consolidando grazie anche alla «convenzione con cui il Consorzio cedeva alle Ferrovie una superficie di circa 250.000 mq per la realizzazione del terminal intermodale»<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> AZAI, *UA*, n. 45, *Documenti sul Quadrante*; R. Cella, *Il Quadrante Europa e la realizzazione della struttura intermodale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta* in *Un territorio in crescita*, cit., p. 133.

<sup>19</sup> R. Cella, *Il Quadrante Europa e la realizzazione della struttura intermodale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta*, in *Un territorio in crescita*, cit., pp. 132-133.



**Fig. 2** Quadrante Europa: primo insediamenti fine anni Settanta, inizio anni Ottanta.

Grazie a cospicui investimenti, gli anni successivi videro una costante crescita del Quadrante Europa, che alla fine degli anni Novanta, giungeva a realizzare il 30% del traffico combinato italiano e oltre il 50% di quello internazionale lavorato in Italia<sup>20</sup>. Tale sviluppo era stato incentivato dalla pubblicazione del libro bianco sui trasporti della Comunità Europea, «che prevedeva la costruzione di una serie di infrastrutture di collegamento per facilitare l'integrazione delle diverse economie nazionali in un unico mercato europeo: le cosiddette Trans-European Networks (TEN), ratificate nel 1992 col trattato di Maastricht. Tra le reti di trasporto (TEN-T) comprese nel network, la rete ferroviaria occupava un posto di importanza strategica. Questa si componeva di otto corridoi dei quali due si incrociavano proprio nel veronese: il Mediterraneo (sulla linea est-ovest tra Lisbona e Kiev, TEN-T 6) e lo Scandinavo Mediterraneo (sulla linea nord-sud tra la Scandinavia e la Sicilia e in particolare il tratto tra Berlino e Palermo, TEN-T 1)»<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> AZAI, *UA*, b. 679; R. Cella, *Il Quadrante Europa e la realizzazione della struttura intermodale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta*, cit., p. 136.

<sup>21</sup> R. Cella, *Il Quadrante Europa e la realizzazione della struttura intermodale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta*, cit., pp. 136.



Fig. 3 Trans-European Networks

Oggi l'area è caratterizzata da una notevole complessità e, come indicato da Claudia Robiglio nel 2016, può essere suddivisa in sei zone<sup>22</sup>.

In primo luogo, l'interporto sul quale insistono la dogana, l'area ferroviaria, il parcheggio per TIR, il Centro Direzionale (sede oltre che di quasi una trentina di imprese<sup>23</sup>, anche del Consorzio ZAI, della società Quadrante Servizi, del Consorzio ZAI Logistics Observatory of the Globe - Zailog-, dell'ufficio postale, delle attività di formazione connesse con la logistica e svolte in collaborazione con l'Università di Verona, del Veterinario di confine, del Laboratorio chimico della Dogana e dei servizi di ristorazione), il centro che ospita numerosi spedizionieri<sup>24</sup>, i magazzini merci e frigoriferi DB Schenker e Hangartner<sup>25</sup>, il centro autotrasportatori<sup>26</sup>, la piattaforma logistica V2<sup>27</sup> e il centro logistico Volkswagen Group Italia<sup>28</sup>.

<sup>22</sup> *Atti degli incontri sui temi: Verona e il suo interporto*, cit., pp. 44-62.

<sup>23</sup> AM Trasporti, Andretto & Zanon Spedizionieri Internazionali, Automarocchi, BRIK, CAD Interporto Europa, CAD Europool, Cogefrin, Con.S.A.R, Dekra, Diellesped, Fede Sped, Fernando Trasporti Brescia, GDA, Immobiliare Magazzini, JF Hillerbrand Italia, Kaessbohrer Italia, Marsped, Ortrans, il Parco Scientifico di Verna, Quadrante Europa Terminal Gate, Railtraction Company, Reinagreen Italia, Rhenus Logistics, SP Trans, Terratrans, Training, Verona Tir e Vittoria Group.

<sup>24</sup> Alpi Nord Est, Arcese Trasporti, Bayerland, Blue Cargo, Breakout Service, Consorzio Project group, Cooperativa Trasporto Latte, Corsi, Est Company, Galardi, Holland Service, JAS, Kuehne+Nagel, Nicofrutta, Nuova Freccia dell'Adriatico, Paneuropa Italia, Prisma Logistic, Saima Avandero, Sinergy Solutions, Sittam, SP Trans, STL, Verona One.

<sup>25</sup> In quest'area troviamo anche gli spedizionieri BDF Trans e Polar logistics e le ditte Sigma e Dettendorfer.

«Vi è poi il Centro Agroalimentare, destinato alle imprese del settore della conservazione e commercializzazione all'ingrosso di prodotti ortofrutticoli, floristici e ittici. Vi trovano spazio, oltre a un centro congressi, anche il mercato ortofrutticolo, quello florovivaistico e quello ittico. Il Centro Direzionale ospita la società Veronamercato, responsabile della gestione del complesso, e le sedi provinciali di diverse associazioni di categoria (Coldiretti, Confagricoltura, CIA, Fedagro, Unione Agricoltori, Associazione Esportatori Veronesi) una organizzazione di produttori, due società di import export di prodotti ortofrutticoli (Greenery Italia e Bellafrut) e la Borsa Merci.

Nell'Eurobusiness Center, invece, sono collocate le sedi dell'Agenzia regionale per i pagamenti in agricoltura (AVEPA) e di diverse associazioni di categoria come Confcommercio, Confidi, Conftrasporto e Consorzio Verona Tuttintorno.

Le ultime tre zone sono costituite dall'Area logistica della GDO e del Garden Frutta, dal Comparto Iveco e dal Parco Urbano»<sup>29</sup>.

L'interporto veronese tra gli ultimi decenni del secolo scorso e questo scorcio del XXI ha saputo raggiungere e rafforzare una posizione di primato non solo in ambito italiano con volumi di traffico particolarmente elevati sia su ferrovia (sei milioni di tonnellate) sia su strada (venti milioni di tonnellate), ma anche di ottenere riconoscimenti internazionali di spicco dall'autorevole osservatorio tedesco sull'intermodalità nel continente, la Deutsche GVZ-Gesellschaft, che nel 2010 e nel 2015 l'ha individuato come miglior interporto d'Europa.

### *Trasformazioni e progetti per la crescita industriale di Verona*

Gli anni Settanta e i decenni successivi si rivelarono un periodo di profonde trasformazioni sotto molteplici aspetti. I confini di questo lavoro non consentono di allargare lo sguardo ai cambiamenti che si innescarono a livello globale, ci si limiterà ad alcuni interventi che ottennero notevoli successi come il Quadrante Europa e la nascita di una nuova zona industriale di Verona (la Bassona) e dell'ambizioso progetto di creare un parco scientifico ad imitazione di eccellenze a livello mondiale, che non riuscì a trovare realizzazione nell'area della Marangona. Il progetto si scontrò con «diversità di vedute, differenti strategie e probabilmente qualche difficoltà di coordinamento tra gli enti amministrativi locali e regionali». Significativa appare comunque la lungimiranza del tentativo del Consorzio ZAI di seguire le tendenze più

---

<sup>26</sup> Battistolli, Bertani Trasporti, Juwi Energie Rinnovabili, Mec, Officine Cailotto, Qualfit, Sabino del Bene, Screen, VSI e Verona Terminal.

<sup>27</sup> Volkswagen Group Italia e Agrati.

<sup>28</sup> Si tratta dell'ex Autogerma fondata nel 1954 a Bologna da Gerhard Gumpert per la commercializzazione in Italia dei grandi marchi automobilistici tedeschi e trasferitasi nel 1974 nella ZAI storica; dal 1994 è operativa nella sede del Quadrante Europa.

<sup>29</sup> R. Cella, *Oltre la crisi, verso il futuro: Il Quadrante Europa dal Duemila a oggi*, in *Un territorio in crescita*, cit., pp. 167-168; *Atti degli incontri sui temi: Verona e il suo interporto*, cit., pp. 44-62.

avanzate dello sviluppo economico, che attribuisce un ruolo sempre più rilevante all'innovazione e alla ricerca<sup>30</sup>.

Assai diverso il percorso dell'altra area destinata ad uno sviluppo più tradizionale, ma non per questo di minore importanza per la città.

L'acquisizione della Bassona (iniziata nel 1969 con 745.000 mq)<sup>31</sup> e la sua trasformazione e pianificazione ad uso industriale era stata determinata dal timore che la zona fosse oggetto di speculazioni e di interventi legati alla posizione logistica particolarmente favorevole.

Come è stato già ricordato, la struttura organizzativa del Consorzio, era stata fortemente condizionata dalla prevalenza della valorizzazione del settore agricolo; da tempo si era cercato di mitigare questa impronta, ma fu solo con la legge 378 del 1975 e alcuni interventi successivi, che furono possibili dei cambiamenti significativi nello stato della ZAI e nelle sue aree di competenza<sup>32</sup>. Il comprensorio del Consorzio veniva ampliato a due zone limitrofe alla città: «la Marangona delimitata a sud dall'autostrada Serenissima, a nord dalla ZAI storica, a nord-ovest dalla ferrovia Mantova-Verona e a est da Forte Tomba; il Quadrante Europa del quale segnavano i confini la ferrovia Verona-Milano a Nord le due autostrade a ovest e a sud, la statale della Cisa a sud-est e a est il Forte di Dossobuono; infine, la Bassona posta a nord del canale secondario di Lugagnano». Le competenze dell'ente venivano ampliate e comprendevano la programmazione e promozione di ogni comparto economico (nelle diverse forme di industria, artigianato e commercio).

Le trasformazioni favorirono una maggiore diversificazione produttiva, oltre alla crescita della ZAI. Da questi primi interventi molto tempo è passato e, malgrado trasformazioni nei metodi di produzione, fasi anche gravi di crisi congiunturale, la ZAI storica o ZAI Uno oggi occupa un'area di circa 4 milioni di mq, ospita circa 600 aziende e 25.000 dipendenti.

Anche la Bassona o ZAI due ha subito ulteriori incrementi: oggi si estende per circa 1 milione di mq, e ospita 120 imprese e 4.000 addetti. Il suo sviluppo è stato rapido e efficace, ha inciso in modo rilevante sul percorso di industrializzazione di Verona grazie anche alla qualità delle imprese che vi si sono insediate, pur confermando la caratteristica del tessuto manifatturiero locale costituito prevalentemente da imprese di piccola e media dimensione<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> R. Cella, *Le aree di espansione ZAI tra gli anni Ottanta e il Duemila: la Marangona e la Bassona*, in *Un territorio in crescita*, cit., p. 137-140.

<sup>31</sup> Il Consorzio aveva acquistato 659.000 mq. e il Comune i restanti 86.000 mq.

<sup>32</sup> R. Cella, *Il Quadrante Europa e la realizzazione della struttura intermodale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta*, cit., pp. 123-130.

<sup>33</sup> R. Cella, *Le aree di espansione ZAI tra gli anni Ottanta e il Duemila: la Marangona e la Bassona*, cit., pp. 140-142.

## *Conclusioni*

Almeno tre aspetti, che hanno contraddistinto la storia del Consorzio ZAI, possono spiegarne i successi.

Innanzitutto, va sottolineata la capacità di operare unitariamente, sia in ambito politico, al di là dell'appartenenza politica e anche tra le varie componenti economiche: dagli imprenditori, alle associazioni di categoria e ad altri enti pubblici.

Un secondo aspetto «riguarda la capacità di sviluppare una visione strategica di lungo periodo, capace di anticipare i tempi e pensare strategie non limitate sul piano spaziale». Tale visione si è espressa influenzando la crescita della città in vari ambiti. Come si è sottolineato, infatti, già nell'immediato dopoguerra emergeva a livello politico-amministrativo la volontà di perseguire lo sviluppo industriale della città, anche se per motivi di opportunità si era posto l'accento sul settore primario (pure di grande rilievo per l'economia veronese) e questo intendimento era stato sottaciuto. Un secondo aspetto riguarda il ruolo di snodo commerciale storicamente svolto da Verona, valorizzato dal Comune già dagli anni Cinquanta attraverso interventi infrastrutturali, che ponevano le premesse per realizzare nei decenni successivi una funzione logistica di primo piano nel panorama italiano e continentale.

Un terzo elemento di grande importanza è costituito dall'interesse per l'innovazione e la formazione, dalla volontà di estendere conoscenze e competenze consolidate e anche di ricercare un costante rinnovamento. «Si è rivelata fondamentale, per questo aspetto, la stretta collaborazione con istituti di formazione e di ricerca presenti sul territorio, come l'università e gli istituti tecnici, nella consapevolezza che la valorizzazione economica del territorio può fondarsi solo sulla continua interazione tra i vari soggetti che lo abitano»<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> R. Cella, *Oltre la crisi, verso il futuro: Il Quadrante Europa dal Duemila a oggi*, cit., p. 170.

**Silvano Zavetti**

nell'ambito del Consorzio Zai ricorda le figure di

**Enzo Erminero e**

**Giancarlo Passigato**

Prima di dare la parola al Presidente del Consorzio Zai, Matteo Gasparato, vorrei ricordare la figura del consigliere emerito Enzo Erminero che è stato l'artefice dell'ampliamento della Zai con la costruzione della Marangona. Per Erminero è stato abbastanza difficile nel suo ruolo di deputato convincere il partito, il governo, ma alla fine nel 1975 è riuscito a far approvare l'ampliamento della ZAI.

Il secondo consigliere emerito citato dalla nota, Giancarlo Passigato, scomparso circa un mese fa, è stato uno degli artefici di quell'operazione del binario che si è fatto riferimento prima.

Volevo solo ricordare con grande affetto questi due nomi di consiglieri emeriti.

Ora la parola al Presidente Gasparato che ringrazio per essere qui presente oggi.

Intervento del Presidente del Consorzio ZAI  
**Matteo Gasparato**

*La ZAI del futuro*

Buongiorno a tutti, ringrazio l'Associazione dei consiglieri emeriti e il suo Presidente Silvano Zavetti che ha voluto celebrare questa ricorrenza del 75° anniversario della costituzione del Consorzio Zai.

Ringrazio tutti voi presenti, sono molto emozionato perché ho un grande rispetto di questa sala, sia per il nome che porta e sia perché ne ho fatto parte come consigliere comunale. Sento sempre l'importanza di questa sala, anche perché qui vedo presenti ex sindaci e ex presidenti, miei predecessori, l'avv. Luigi Castelletti e la prof.ssa Michela Sironi.

Mi fa molto piacere perché questa mattina qui, oltre a chi ha fatto parte del Consiglio c'è una parte di storia di questo nostro Ente, non solo per le infrastrutture ma anche per le menti e che hanno gestito in maniera egregia il Consorzio prima di me.

Ringrazio anche il direttore e i consiglieri perché ogni volta che ci spostiamo c'è molta attenzione da parte della struttura nei confronti di questo ente molto importante.

Cercherò di essere breve perché non vorrei stancarvi, vorrei parlare di questioni attuali e di alcune idee per il futuro perché come ha detto prima Zavetti bisognerebbe cercare di guardare non alla politica di domani mattina ma guardare un po' più in là e questo è l'ente che rappresenta meglio di tutti l'ottima programmazione che ha avuto chi l'ha fondato e chi l'ha pensato.

La Prof.ssa Ferrari diceva prima che questa è una parte della città che molto spesso non si conosce. Io dico per fortuna non la si conosce perché a volte quando la conosciamo poi la distruggiamo. Abbiamo ottimi esempi di come siamo riusciti a costruire il futuro ma abbiamo anche altrettanti esempi di come noi veronesi siamo riusciti poi a distruggere.

In questo periodo stiamo cercando di far conoscere questo Ente che è conosciuto più a Monaco di Baviera che non a Legnago e lo voglio fare cercando di far capire l'importanza di questo Ente e la sua strategicità. Stiamo cercando anche di pensare a una gestione del Consorzio del futuro, non solo in termini di terreni e di cosa insediare ma avendo accumulato una stima e un know how da parte del mondo del settore, per cui incominciano a chiederci di uscire dalle nostre mura e andare a gestire altre aree di

questa natura. Abbiamo ricevuto da parte dell'autorità portuale di Taranto per esempio l'invito a dare una collaborazione sulla progettazione di un'area retro portuale sull'esempio del Consorzio ZAI; Mantova da decenni chiede l'aiuto di Verona per andare a gestire... e verrà il momento che terminata diciamo così l'espansione e l'insediamento di attività nei terreni che ha, dovrà fare dell'altro. Ma occorre cominciare già adesso a pensare a quello che dovremmo fare. Credo che ci siano, ripeto, le conoscenze, le professionalità per farlo.

Negli ultimi anni abbiamo creato, e me ne arrogo un po' il diritto di averlo pensato prendendo anche tante male parole dai soci per aver creato un Open Zai, un Centro Studi composto da tre persone con un amministratore unico, che lo fa gratuitamente, un centro che ci ha portato negli anni qualche milione di euro dall'Europa per fare progetti, soldi da spendere in progettazioni e in realizzazioni.

Faccio un esempio: grazie a questo centro studi abbiamo appena realizzato un nuovo parcheggio per gli autotrasportatori, un parcheggio chiamiamolo *parcheggio-sicuro*. L'intermodalità è fatta anche dalla gomma e chi arriva e si trova ad aspettare ore perché ci sono norme che impongono un periodo di riposo per gli autisti o perché non è pronto il treno al terminale, deve avere delle aree accoglienti e sicure.

Per questo motivo abbiamo utilizzato dei soldi dell'Unione Europea e del Ministero a Roma e lo stiamo facendo con un nostro Centro Studi, che prima non c'era. Pochi enti stanno ragionando oggi su come andare a fare progettualità europea e noi lo abbiamo fatto con pochissime risorse ottenendo un buon successo. In queste cose dobbiamo cercare di essere all'avanguardia.

Faccio un'altra piccola digressione prima di arrivare a guardare dei numeri: anche il Quadrante Servizi è stata un'altrettanta giusta intuizione di qualche anno fa. Oggi ha quelle potenzialità di poter essere una società di gestione delle trazioni di movimenti ferroviari che può andarlo a fare anche, ripeto, oltre le nostre mura. Quindi è una società che dobbiamo coltivare e tenere con grande attenzione.

Se vogliamo guardare i numeri di oggi, sono numeri impressionanti al di là della superficie di terreno che abbiamo, lo ha ricordato prima anche la professoressa Ferrari, i metri quadri dei magazzini e dei terminali ferroviari intermodali oggi sono due milioni e mezzo. Pochi interporti oggi possono contare su questi numeri.

Ci sono insediate circa 130 imprese e fra dipendenti diretti e quelli che hanno a che fare con Quadrante che non sono dipendenti diretti di queste aziende ma che transitano tutti i giorni, sono 13.000 persone. Quindi un numero impressionante di persone che hanno a che fare con questa realtà.

## QUADRANTE EUROPA

I NUMERI



Questo è un dato molto importante che si rifà al 2022. I numeri che abbiamo disponibili: 30 milioni di tonnellate di merci lavorate e transitate da noi, di cui 22 milioni appunto su strada e 8 milioni su ferrovia.

## DATI 2022

I NUMERI



Questi numeri dovremmo cercare di incrementarli, o meglio di incrementare la ferrovia il che non è facile perché il caro energia va a toccare anche il trasporto.

Il caro carburanti è costato molto anche per i mezzi che fanno trazione ferroviaria e quindi non è così scontato .... - avremmo bisogno, come diceva la professoressa Ferrari, nel periodo in cui è stata creata la Zai, di varie agevolazioni fiscali, doganali, eccetera; oggi si parla di ferrobonus o ecobonus. Spero che il Governo pensi di inserire anche questi ferrobonus per cercare di incentivare il più possibile l'utilizzo della ferrovia sulla quale noi stiamo tanto investendo.

Se guardate i numeri sono comunque impressionanti, non sono il record, il record credo sia stato nel 2017-2018 con 17.000 treni all'anno, anche se devo dire siamo tornati a numeri pre-pandemia con più di 15.000 treni lavorati.

Nel periodo della pandemia c'è stato un fisiologico rallentamento per tutte le motivazioni che ben conoscete. Anche se devo ringraziare il personale di Consorzio e del Quadrante Servizi perchè non ci siamo fermati un giorno, i nostri terminali sono rimasti aperti, operativi nonostante le difficoltà all'inizio di reperire i guantini, le mascherine, eccetera. All'inizio è stato molto complicato da un punto di vista delle norme di sicurezza ma siamo riusciti a farlo funzionare anche per merito degli approvvigionamenti di tutti i giorni presso i supermercati, farmacie, ecc. nonostante fossimo segregati in casa.

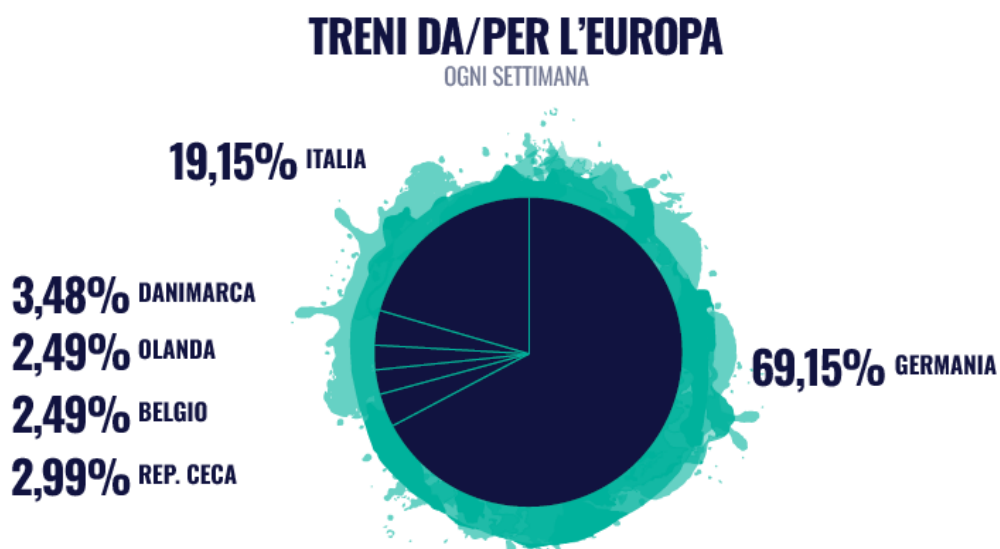
Questo diciamo così è lo spaccato dei numeri, fra rimorchi, case mobili, container, sono comunque numeri davvero impressionanti perché riusciamo sempre a fare tra treni, autotreni, ecc. a fare numeri che, come vedete, sono da record.

Vorrei ricordare che sotto la mia presidenza e grazie al lavoro dei miei predecessori siamo stati indicati dalla società di certificazione degli interporti tedesca per due volte primo Interporto d'Europa, non d'Italia ma d'Europa, e nel 2020 secondo Interporto dell'Europa, a un punto da Brema. Considerate che la sede di questa società è Brema, quindi dico un punto è quasi un pari merito.

A parte i numeri è molto importante quello che abbiamo fatto anche in termini di formazione.

Anni fa è partito *Logi Master* di cui siamo soci e sostenitori; è un master per neo laureati che da impiego a tantissime persone che hanno fatto poi questo Master.

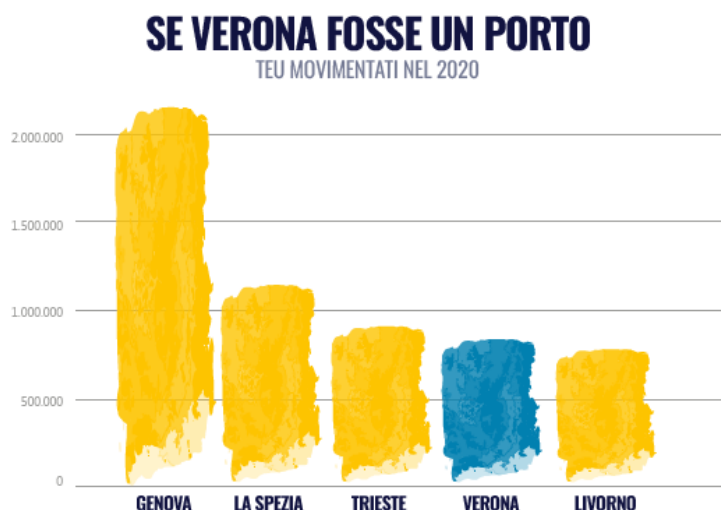
Nel 2010-2011, è partito l'ITS che oggi fa corsi a Padova e in tutto il Veneto, uno tra i primi in Italia. L'ITS forma gli studenti come neodiplomati che poi faranno i tecnici della logistica. Questa specialità mancava e l'abbiamo creata insieme alle aziende, per cui anche per queste motivazioni siamo stati considerati all'avanguardia, non solo per i numeri e per l'organizzazione dei terminali.



Questo spaccato da il senso del Quadrante Europa perché come vedete le destinazioni e gli arrivi da e per l'Europa la grande fetta di commercio che noi abbiamo riguarda la Germania. È per questo motivo che adesso stiamo soffrendo la perdita di alcuni treni, proprio perché l'economia tedesca in questo momento non sta passando una grandissima congiuntura e stiamo vivendo delle difficoltà non indifferenti sia per il passaggio dall'Austria (come sapete il governo austriaco ha imposto diversi divieti sui camion) ma anche perché sono stati chiusi alcuni binari per manutenzioni. In realtà c'è la volontà di boicottare questo asse tra la Baviera, il nord dell'Europa e l'Italia che, tra l'altro, se noi guardiamo le regole di Maastricht che prevedono la libertà di circolazione dei passeggeri e delle merci, non sarebbe proprio accettabile.

Io spero che il governo italiano si sappia far rispettare perché non è più tanto accettabile una situazione di questo tipo. Comunque chiaramente noi stiamo mantenendo dei buoni numeri ma soffriremo oltre che per la congiuntura economica anche per questi divieti.

Poi il resto dei paesi sono Danimarca, Olanda, Belgio. Comunque noi siamo autonomi rispetto a un mercato interno. Il mercato interno, quindi da e per i porti, o da e per altre piattaforme logistiche, è solamente il 20% circa del nostro traffico.



Questa è una slide che ho fatto comporre e a cui tengo molto. Manca quella delle tonnellate di anidride carbonica che non vengono riversate nell'atmosfera grazie agli Interporti ma questo è un altrettanto importante dato: il risparmio di costi esterni, chiamiamoli marginali, che noi facciamo risparmiare alla collettività. Il fatto che venga spostato molto della merce sulla ferrovia comporta appunto che non vengano rotte le strade, che si risparmi in termini di salute con l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico. Quindi in questi anni i milioni di euro risparmiati grazie anche al semplice lavoro dell'interporto, alla presenza non solo in questo caso del Quadrante Europa, ma questo calcolo lo si può fare con tutti gli interporti più o meno sviluppati che esistono in Italia.

C'è forse un porto .... abbiamo fatto la trasformazione delle **TEU**, le un'unità di misura che utilizziamo per gli interporti le abbiamo trasformati in **teu** (l'unità di misura che si utilizza nei porti), noi saremo il quarto porto italiano prima di Livorno, e la differenza con Trieste è minima. Quindi pensate l'importanza di questo che è un vero e proprio porto secco.

Recentemente il Ministero dell'impresa e del Made in Italy ci ha cercati per cercare di dare dei suggerimenti e magari guidare un po' quella che potrebbe essere una parte dell'operazione di ricostruzione in Ucraina per la creazione ad Oron di un porto secco, perché comunque la nostra conoscenza in questa materia è dimostrata dal fatto di aver sviluppato, ovviamente in tutti questi anni, un traffico che è tipico dei porti.

Veniamo un po' alla ZAI del futuro.

## **LA ZAI DEL FUTURO**

IL NUOVO TERMINAL



**8 BINARTI LUNGI 750 MT** standard europeo di lunghezza

**GRU A PORTALE**

**AREE DI STOCCAGGIO**

In realtà qui si vede poco ... non potevo portarvi tutte le cartografie perché saremmo stati qui fino a domani. Questo è un progetto al quale sto lavorando dal 2016. Ai vostri tempi forse si riusciva a realizzare in un tempo minore il nuovo terminale.

A mio modo di vedere il vero futuro per il Consorzio ZAI per il Quadrante è il terminale a nord.

Si intravede nell'ultimo pezzo verso destra della figura (la parte di binari in rosso) è un nuovo terminale composto da otto binari e saranno lunghi 750 metri e oltre perché saranno modulabili fino a 1 km di distanza con gru a portale e le aree di stoccaggio. È importantissimo perché con l'apertura, mi auguro intorno al 2027-2028, del tunnel di base del Brennero dobbiamo essere assolutamente al passo con l'operazione perché ci saranno dei treni con una portata diversa, con una sagoma diversa, con una lunghezza diversa. Per noi andare sui terminali oggi presenti significherebbe dei costi importantissimi nel continuare a lavorarli, a spaccare il treno per poterlo poi lavorare, mentre invece potremo sotto gru andare a lavorare direttamente il treno.

E' un'operazione che stiamo facendo insieme alla Rete Ferroviaria Italiana, partner storico per il Consorzio ZAI. È però un'operazione che non è da poco, sono circa 200 milioni di euro, da quando siamo partiti con i progetti poi ci sono stati gli aumenti dovuti appunto al caro materiali ma è un tema a cui tengo molto e vorrei, se dovessero in tempi rapidi rinnovare anche i consigli delle ferrovie, arrivare alla firma del protocollo definitivo con Rete Ferroviaria che stabilisce a carico di chi sono i costi di questa operazione e chi fa cosa. Il progetto è già ormai in fase ultimata, dobbiamo solo stabilire le ultime cose, forse le più importanti ma, ripeto, con RFI c'è piena sintonia e siamo d'accordo perché se parte questo progetto Verona potrà veramente aver progettato e prospettato il suo sviluppo per i prossimi trent'anni.



#### IMPLEMENTAZIONE RETE VIABILITICA

#### COLLEGAMENTO CON LA DIRETTRICE DEL BRENNERO E CON LA LINEA FERROVIARIA PER BOLOGNA

#### POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITÀ

ENTRO 2030 trasferire 30% del trasporto merci oltre i 300km su ferro  
entro il 2050 50% del trasporto merci oltre i 300km su ferro



Mi dispiace che si veda poco ma insomma i fasci del nuovo terminale sono quelli in rosso mi interessano molto di più quelli che sono a sud della linea ferroviaria perché sono quelli diciamo di utilizzo immediato. Poi abbiamo previsto anche a nord, alla zona del Cason per capirci, un'ulteriore espansione ma quella verrà in un secondo momento.

Come vedete c'è anche un importante potenziamento viabilistico e questo so che all'amministrazione attuale interessa molto perché è una richiesta che arriva anche dai quartieri di limitrofi.

Come vedete dalla tangenziale nord, nella zona Fenilon, verrebbe fatta una nuova grande rotonda di uscita della tangenziale che porterebbe direttamente, sottopassando la linea ferroviaria (questa è un'opera che sarà totalmente a carico di Rete Ferroviaria, un'opera che supera i 5 milioni, è abbastanza delicata perché va fatta con la linea in attività ), arriverebbe praticamente nella zona di Autogerma per poi scendere e arrivare direttamente a collegarsi con l'attuale via di comunicazione che arriva dalla tangenziale.

E' importantissima perché potrebbe evitare che molti autoarticolati escano magari da Sommacampagna, passino le Caselle oppure escano da Verona Nord facendo tutta una serie di vie di San Massimo, eccetera, ma potrebbero uscire direttamente da Fenilon e arrivare direttamente nell'Interporto; si eviterebbe anche un traffico di scorrimento dei veicoli dei cittadini che attraversano per fare molto più in fretta e magari invadono i quartieri.

Tutti questi progetti sono ormai già stati approvati a Roma. Si tratta di finanziarli. Stiamo lavorando per un nuovo bando del Ministero per prendere dei soldi su un pezzo di questa di questa strada di gronda, chiamiamola così.



Poi – qui l'immagine è un po' tagliata-: *La ZAI del futuro*, in realtà partiamo dal passato. Siamo partiti dividendo in cinque ambiti la Marangona, uno di questi ambiti è la *corte Alberti* sulla quale io davvero mi auguro di mettere la prima pietra perché siamo partiti con un preliminare, con un'azienda di sviluppo di investimento immobiliare che farà logistica (poi vi farò vedere un rendering) nel 2019.

Quindi ho atteso per avere il nulla osta dalla Regione 23 mesi e adesso vado in Provincia per fare la via e quindi l'augurio è che nell'arco di un anno al massimo -

altrimenti perdiamo anche gli investitori- arriveremo a quel quadratino che si chiama Corte Alberti che però sono 200.000 metri che verrà insediata una importante area di logistica con operatori europei.

Sarebbe importante anche per noi per prendere quei soldi necessari per andare poi a fare tutte le urbanizzazioni della Marangona e ricordo che, come ricordava la professoressa Ferrari prima, parliamo della metà degli anni settanta, quindi potremo andare a comperare definitivamente quelle aree che ancora non sono di nostra proprietà.

Oggi abbiamo la proprietà della Marangona di circa il 60-65%, non di più. Però chiaramente procediamo di volta in volta quando riusciamo prima a vendere perché altrimenti dobbiamo indebitare l'Ente e credo che un Ente così sano non vada messo in difficoltà.



La divisione in cinque ambiti come sapete bene sono un milione e mezzo di metri quadrati compresi di fatto fra l'autostrada Milano-Venezia, la linea ferroviaria di Bologna-Verona e Verona-Mantova per cui è veramente lo sviluppo della ZAI del futuro sulla quale tanti hanno ragionato e anche noi stiamo ragionando.

## RENDER VGP CORTE ALBERTI



**SUPERFICIE COPERTA 78.250,07 M2**

**AMBITO DI INTERVENTO 223.000 M2**

**SUPERFICIE DEL LOTTO 165.300 M2**

Questo è il rendering della cosiddetta Corte Alberti, l'ambito d'intervento è di 223.000 mq di coperto, sono circa 78.250; è un'importante sviluppatore europeo che porterà in sede di aziende che fanno logistica e trasporti che arrivano appunto anche da altre parti d'Europa.

Mi piacerebbe farvela vedere ma il computer non supporta questo file. Cerco di spiegarvi di che cosa si tratta.

Due anni fa a cavallo tra il vecchio consiglio e il nuovo consiglio siamo partiti con un masterplan perché abbiamo ritenuto che comunque andasse un attimino ragionato perché non vorrei compiere l'errore che magari nella ZAI storica è stato fatto quando si faceva solo manifatturiero adesso il manifatturiero è in crisi e abbiamo una ZAI storica da ripensare. Io non vorrei compiere l'errore ed infilare in Maragona solo la logistica e solo trasporti perché poi non so se questo trend durerà in eterno, quindi mi piacerebbe cominciare a ragionare anche su altri tipi di iniziative che non siano solo appunto i trasporti e la logistica, anche perché il Consorzio Zai già oggi dà delle importanti risposte.

Ricordo che abbiamo appena chiuso con i privati un accordo e oltre alla tangenziale abbiamo creato un'area welfare di circa 90mila metri dove delle aziende dell'autotrasporto si sono insediate per dare un servizio ulteriore al mondo dell'autotrasporto nonché altre aree che andiamo ad implementare.

Sulla Maragona abbiamo ragionato intanto sul pensare davvero all'innovazione tecnologica; l'innovazione tecnologica che potrebbe essere al passo con questi tempi e quindi intanto fare una vera e propria porta dell'Innovazione cioè un portale con le passerelle ciclopedonali che renderebbero anche più gradevole il passaggio da Santa Lucia, Golosine, a quest'area di innovazione e di trasporti.

Comunque abbiamo fatto un rendering che presenteremo alla città. Sto attendendo delle osservazioni dalla nuova amministrazione, mi sembrava corretto visto che c'è, è stato studiato questo masterplan a cavallo tra le amministrazioni, di dare la possibilità di avere dei suggerimenti in modo che quando lo presenteremo sarà diciamo così condiviso anche con i nostri soci.

Abbiamo due grandi due grandi progetti sostanzialmente. Uno riguarderà in particolare uno degli ambiti della Marangona e che vorremmo dedicare all'innovazione logistica e digitale *Le Dune*.

Praticamente oggi la possibilità di insediare delle diciamo così delle attività di innovazione di ricerca come per esempio di *Big Data Center* o dell'attività che fanno dell'Innovazione tecnologica e la fanno sottoterra sostanzialmente, quindi avremmo pensato di creare un grande parco con delle vere e proprie *Dune* che stanno a coprire sostanzialmente questi grandi impianti tecnologici che potrebbe andare a occupare uno addirittura due ambiti della Marangona.

Oltre poi a un'ulteriore espansione della logistica di trasporti, di aziende che fanno questo mestiere, ci è arrivata in particolare da tutte e tre le amministrazioni che si sono succedute nel periodo in cui sono stato Presidente, di pensare a qualcosa riguardo allo spettacolo e della musica.

Considerando che probabilmente L'Arena di Verona non si potrà o forse non sarebbe neanche auspicabile che venga coperta ci darebbe la possibilità di creare una piccola Arena (avevo un rendering e mi dispiace non farvi vedere) per proseguire la stagione sia Lirica ma anche dei concerti tutto l'anno e a questo ambito potrebbe essere dedicata la Marangonina.

In questo caso, come in passato si è andati a modificare le regole per l'insediamento delle attività in questi ambiti, anche qui servirebbero delle modifiche al piano d'area del Quadrante Europa e delle regole urbanistiche. Probabilmente non sarebbero delle attività proprio indicate.

Ripeto siamo in fase di completamento di questo masterplan che mi farebbe piacere potervi illustrare perché con la ricorrenza del 75° anniversario del Consorzio Zai faremo una due giorni invitando anche le autorità istituzionali di governo per presentare in quell'occasione il masterplan e questo avverrà indicativamente a fine settembre.

In quell'occasione potremmo presentare davvero una serie di iniziative che vanno in continuità e che portano anche delle innovative possibilità di insediarsi per attività che magari non siano quelle propriamente oggi destinate alla semplice logistica e dei trasporti. Teniamo conto che oggi con il progresso stiamo assistendo all'innovazione digitale, che è fondamentale anche per il mondo dei trasporti e della logistica perché con l'innovazione che magari può far comunicare gli aeroporti, gli interporti, le autorità di sistema portuale e le autostrade potrebbero i nostri autotrasportatori e tutti gli addetti del settore avere delle informazioni in tempo reale sulle destinazioni della loro merce, evitare code alle entrate dei terminal, cosa che stiamo combattendo da anni.

Oggi siamo riusciti utilizzando un'area polmone davanti all'accesso dei gate di creare meno disagi sulla tangenziale nord e quindi credo che sull'innovazione sugli ambiti tecnologici digitali dovremmo investire.

Vorrei ricordare anch'io la figura di Braggio e su sollecitazione del Presidente della vostra Associazione andremo in occasione appunto del 75° anniversario della nascita del Consorzio Zai, a settembre ripeto, a intitolare una sala che oggi si trova all'interno del Consorzio Zai, vicino a un'altra persona che voi conoscete che è il Presidente Consoli al quale abbiamo dedicato una sala, la sala Brunetto, perché è stato il Presidente che ha voluto fortemente il Quadrante Servizi e lo ha curato fino agli ultimi giorni di vita.

Braggio avrà certamente una sala, adesso non sappiamo se quella a fianco o quella sopra dove si tiene il consiglio di amministrazione ma un'intitolazione di una sala è giusto che gli sia data a chi ha avuto un'idea innovativa; è doveroso da parte nostra ricordarlo in questo modo.

Avrei voluto dirvi tanto di più ma sono contento di avervi detto alcune cose nuove. Ripeto, rappresentate un pezzo della storia non solo del Consorzio Zai ma di tutta Verona.

## **Veronamercato e il Quadrante Europa**

Buongiorno a tutti. Il mio intervento vuol essere fundamentalmente un saluto.

Mi dispiace essere arrivato in ritardo ma questa mattina ma avevamo una riunione del Consiglio di Amministrazione.

La cosa importante da sottolineare in questo 75° anniversario della costituzione del Consorzio Zai è proprio l'importanza del perché Veronamercato è nel Quadrante Europa. Chi a suo tempo aveva ideato la possibilità di questo spostamento della Veronamercato all'interno del Quadrante Europa aveva sicuramente avuto un'idea lungimirante; lungimirante perché nel tempo ha dato sicuramente i suoi frutti. Io penso che nel tempo si sia rivelata veramente strategica non solo a livello commerciale ma proprio per lo sviluppo del territorio Veronese.

Veronamercato all'interno del Quadrante Europa è un polmone, un polmone vivente, è un paese dove quotidianamente si muovono circa 1900 persone, 800 ingressi, 450.000 tonnellate di merci movimentate in un anno. Questi sono i numeri di Veronamercato oggi.

Veronamercato oggi si sente protagonista o comunque all'interno del Consorzio Zai si ritiene abbia la necessità di crescere insieme con il Consorzio Zai.

A noi piace sempre ribadire questa voglia che si ha, all'interno di questo Quadrante, di collaborare con il Consorzio Zai perché il Consorzio sarà la nostra possibilità futura e anche la possibilità per tutto il territorio veronese. In particolare la movimentazione delle merci, che oggi è quasi esclusivamente su strada, in futuro, attraverso la dorsale adriatica e futuro traforo del Brennero, darà anche all'operatore veronese la possibilità di lavorare in maniera diversa.

Ci siamo già interessati per queste possibilità di movimentazione delle merci, non si parla chiaramente di farlo dall'oggi al domani ma sicuramente sarà la strategia futura. All'interno del Quadrante noi abbiamo la necessità anche di un supporto da parte Consorzio Zai proprio per lo sviluppo, insieme a loro, di questa attività.

Come Veronamercato e anche personalmente, posso solo che ringraziare l'attività che il Consorzio Zai fa all'interno del Quadrante Europa.

Per quanto riguarda Guido Braggio, sono sincero, anche noi abbiamo pensato di dedicargli una sala, che è l'attuale Sala Verde. In questa sala si tengono gli incontri dei vari operatori, di tutti coloro che lavorano periodicamente all'interno del centro agroalimentare e gli operatori grossisti a livello veronese e non solo, si incontrano

proprio per un confronto e per una crescita del Mercato e quindi, di conseguenza, per una crescita del Quadrante e del Consorzio. Dunque questa *Sala Verde* la dedicheremo a Guido Braggio. Ringrazio tutti e buon anniversario.

Intervento di  
**Pierantonio Braggio**

## **Ringraziamenti a ricordo del padre Guido Braggio**

Tutto quello che è stato detto di così importante di così determinante è caratteristico per Verona, caratteristico del punto di vista io direi economico per il semplice motivo che dall'economia dipende anche il benessere dei cittadini e quindi è questo che mi permetto sottolineare. Nel senso che mio padre pensava appena finita la guerra dopo 20 anni di esilio come ha detto il Presidente Zavetti perché c'era la questione della dittatura, eccetera, eccetera, di creare lavoro a Verona e mi permetto un po' sottolineare, conoscendo la cosa e avendola un po' studiata anche con la collaborazione del Presidente Zavetti.

La partenza a dire la verità non era stata del tutto, come si potrebbe dire, orientata all'industriale ma era orientata all'utilizzo dei prodotti dell'agricoltura che una volta lavorati e quindi, come è stato detto qui, esportati avrebbero creato anche lavoro anche in città. Tanto è vero che, per dire una piccola cosa che è stata segnalata sia dalla signora che dal presidente della Zai, che queste attività creano occupazione e hanno fornito dati esatti. Mi ricordo che quando è stato segnalato in Comune, credo forse qui in questa sala, parliamo del 1946-1947, mio padre aveva detto: “Guardate che anche la creazione del Mercato Ortofrutticolo...”. Io l'ho visto, ci si alzava alle quattro di mattina, si andava con il carro, si portava la frutta, si proponeva insomma ... (c'era perfino uno che si chiamava *Bepi d'America* perché era tornato come migrante dell'America) ... Riassumendo, tutto questo voleva creare lavoro e benessere alla città. La costruzione del mercato ortofrutticolo avrebbe riguardato solamente, limitandosi ai muratori, a gente che si interessava degli impianti, ecc. 1300 persone. Questo era stato sottolineato ed era una cosa importante.

Comunque voglio dire, grazie al Presidente Zavetti che ha organizzato tutto, grazie al Presidente Gasparato del Consorzio ZAi, al Presidente Dallamano di Veronamercato che hanno deciso di intestare sale a mio padre a ricordo di questa grande operazione del passato utile al presente e speriamo anche al futuro. Ci saranno certo delle difficoltà ma come sono state superate nel passato si supereranno anche in futuro.

Grazie



**Conclusioni**  
a cura del Presidente  
dell'Associazione Emeriti,  
Silvano Zavetti

Erano previste le conclusioni da parte del Presidente del Consiglio Comunale Stefano Vallani il quale si scusa perchè si è dovuto assentare per motivi di lavoro.

Noi come Associazione siamo molto contenti della positiva riuscita di questo incontro. Ringrazio particolarmente il collega Francesco Colucci che con me si è dedicato all'organizzazione di questo evento.

Con questo incontro noi come Associazione dei Consiglieri Emeriti volevamo far emergere il ruolo del collega Guido Braggio che è stato il primo promotore della nascita del Consorzio Zai.

Ricordo che gli atti di questa giornata verranno pubblicati in un quaderno.

Ora, visto che abbiamo ancora qualche minuto a disposizione volevo chiedere ai relatori visto che è un tema molto attuale in questo periodo, se l'intelligenza artificiale, cioè l'utilizzo dell'informatica e della robotica può inserirsi nelle vostre attività.

**Gasparato** - Sì certo, l'ho detto prima nel mio intervento, sarà fondamentale.

Adesso non lo so concretizzare ma già oggi la digitalizzazione renderà non solo più sicuri gli scali commerciali ma farà risparmiare molti soldi perché, ripeto, la notizia, l'informazione che viaggia in modo veloce e armonizzata con tutte le infrastrutture nodali sarà fondamentale. Già oggi abbiamo fatto dei passi notevoli, ad esempio alla Marangona ci sono delle grandissime aziende anche americane che oggi vogliono fare investimenti di questa natura e uno di questi ambiti potrebbe essere proprio un vero e proprio Hub dell'Innovazione Tecnologica dedicata all'intelligenza artificiale o chiamiamola come volete, innovazione digitale, per noi è il futuro.



Stamperia Comunale  
Aprile 2024