

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Paolo Costa				
20/21	Il Gazzettino	11/04/2012	<i>CITTA' METROPOLITANA: I POTERI DOPO LA DEFINIZIONE DELL'ASSETTO URBANO</i>	2
Rubrica Porto di Venezia				
28	La Nuova di Venezia e Mestre	11/04/2012	<i>LAVORI ALLA DARSENA DELLA RANA PER PORTARE I FONDALI A 9 METRI</i>	3
28	La Nuova di Venezia e Mestre	11/04/2012	<i>PORTO, IN DIMINUZIONE MERCI E PASSEGGERI</i>	4
33	Journal pour le Transport	01/04/2012	<i>STRONG UPTURN (Hdj)</i>	5

L'intervento

Città metropolitana: i poteri dopo la definizione dell'assetto urbano

Si torna a discutere di città metropolitana. A mia memoria è almeno il quarto o quinto "assalto" in un arco di tempo che parte dalla seconda metà degli anni '60. Assalti condotti sui binari paralleli del dibattito nazionale (è il "Progetto 80" che, negli anni '70, immagina una politica nazionale fondata sulla valorizzazione di una decina di sistemi metropolitani in anticipo sulla legge 142 del '90), del dibattito regionale (un rafforzamento gerarchico del sistema insediativo regionale in un'area metropolitana centro-veneta o continuare ad affidarsi all'originalità della struttura urbana policentrica "connaturata" al modello veneto di industrializzazione diffusa?) e di quello locale (città metropolitana coincidente con il comune di Venezia o poco più, o con mezza provincia di Venezia - senza Veneto orientale -, o con tutta la Provincia o estesa a territori delle province di Venezia, Padova e Treviso?). Dati i precedenti si può temere di imbarcarsi in una discussione inutile. Ma è un rischio che si deve correre. Perché ancora una volta Venezia, ma con essa il Veneto, l'Italia e - questa volta - anche l'Europa hanno l'occasione di riconoscere e mettere a frutto una eccellenza urbana - l'area metropolitana di Venezia - che, consolidata nella forma della città metropolitana può costituire un potente fattore di sviluppo economico, sociale e culturale che sembriamo aver smarrito.

Le avvisaglie della ripresa del dibattito sembrano privilegiare gli aspetti di forma, che sono peraltro anche aspetti di sostanza là dove modificano poteri e competenze. Dovendo far spazio a un livello di governo che non c'è, la discussione sulla città metropolitana cade inevitabilmente nelle trappole della sua delimitazione territoriale e della redistribuzione dei poteri. C'è chi immagina ragionevole cogliere l'occasione di riempire con la Città Metropolitana il vuoto che si creerà con l'abolizione delle Province. Chi immagina che, per partire, si possa far coincidere la Città metropolitana con il solo Comune di Venezia, in anticipo rispetto all'identica operazione condotta poi a Roma con la istituzione di Roma Capitale, e così fantasia suggerendo. Un ginepraio - facilmente prevedibile - dal quale si esce solo facendo un passo indietro: discutendo di area metropolitana, prima, e città metropolitana, dopo, in modo di discutere della miglior articolazione dei poteri locali solo dopo aver definito l'assetto urbano e territoriale più utile a Venezia, al Veneto, all'Italia e all'Europa. Sì, anche all'Europa che per la verità una risposta se l'è già data. Per chi sappia leggere il modello di assetto territoriale europeo implicito nella proposta UE di revisione delle reti trans europee di trasporto (tema che ci appassiona al più per i corridoi sempre promessi ma ancora da realizzare: dall'ex Corridoio V al tratto di ex PP1 dal Brennero a Verona al nuovo Adriatico-Baltico) si

accorgerà che - visto da Bruxelles - da Milano a Lubiana, da ovest ad est, e da Monaco di Baviera a Bologna, da Nord a Sud, il solo nodo urbano di riconosciuta importanza europea è Venezia. Una Venezia che non ha, ancora, tutti i requisiti di taglia e di varietà di funzioni riscontrati negli altri 83 (7 in Italia) nodi urbani e metropolitani dell'intera UE, ma che è stata inserita per la evidente necessità di "riempire" un'area - che va ben oltre il solo Nordest italiano - con un nodo dal quale ci si attende l'esercizio di funzioni urbane superiori (quelle, classiche, di vetrina internazionale, centro di cultura e formazione tecnologica e manageriale, nodo di scambio, comunicazione e informazione e di foyer di cultura).

Se si intende raccogliere questa sfida/opportunità, se si vuol riprendere quella centralità europea che la storia e la geografia oggi ci offrono, è evidente che l'area metropolitana da far crescere e vestire da città metropolitana non può non mettere assieme almeno le potenzialità di Venezia (vetrina internazionale inarrivabile, nodo infrastrutturale primario e completo - aeroportuale, portuale, ferroviario, stradale e di navigazione interna - e foyer di cultura) con quelle di Padova (foyer di cultura e centro di formazione universitaria, culturale e tecnologica). Il tutto entro un ambito territoriale che non può non tener conto della sovrapposizione dei "sistemi urbani giornalieri" ma che può e deve essere "costruito" perché, come ricorda il Financial Times citando un libro che David d'Heilly sta scrivendo su Tokyo, la megacity che funziona meglio al mondo, "le città sono semplicemente non più riconoscibili. Sono nate come aree popolate attorno a istituzioni religiose o alle sedi del potere politico. Ma nei nostri giorni le città sono (solo) quello che l'infrastruttura può sostenere". Per questo il destino di Venezia, del Veneto, dell'Italia e dell'Europa si gioca, prima di ogni altra cosa, sul collegamento efficiente - se necessario sotterraneo e sub lagunare - tra la basilica del Santo e la basilica di San Marco, tra l'aeroporto, la stazione ferroviaria ad alta velocità passante, il porto e i cuori urbani di Padova, Mestre e Venezia. La città metropolitana o è l'ente che si occupa di far funzionare "la città che questa infrastruttura può sostenere" o non serve.

Paolo Costa

presidente **Autorità portuale di Venezia**

ASSEGNATO L'APPALTO

Lavori alla darsena della Rana per portare i fondali a 9 metri

► MARGHERA

Al via il dragaggio della darsena della Rana sul canale Ovest, via d'accesso ai terminal commerciali. Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del commissario delegato allo scavo dei canali navigabili, l'ingegnere Roberto Casarin, l'Autorità Portuale ha assegnato - con una procedura a negoziazione diretta - l'appalto per lo scavo della darsena fino a quota meno 9 metri sul livello del mare, con previsione della durata dei lavori di escavo di non più di tre mesi.

Il progetto prevede lo scavo di 126 mila metri cubi di fanghi dai fondali della darsena che saranno abbassati di un metro (oggi sono a 8 metri), con l'eliminazione della «scarpata» di sedimenti, accumulati a ridosso della banchina del terminal della Trasped che impediscono l'attracco delle navi mercantili di grande stazza. Buona parte (98

mila metri cubi di fanghi non inquinati, entro C) che finiranno - come previsto dal progetto definitivo approvato dal commissario Casarin - nella vicina isola delle Trezze. I restanti 38 mila metri cubi, classificati «oltre C» ma non pericolosi, finiranno al molo dei Sali, sul navale Nord.

Durante l'escavo i fanghi saranno campionati e analizzati in laboratorio per verificare il sito più idoneo allo smaltimento, a seconda del grado di contaminazione dei sedimenti accumulatisi nel corso degli ultimi decenni.

Di questi ultimi fanghi, 5 mila metri cubi potrebbero infatti rivelarsi «pericolosi» e finire così nel Vallone Moranzani, dove è previsto lo stoccaggio - previo trattamento di inertizzazione in un apposito impianto di prossima costruzione - di oltre 2 milioni di metri cubi di fanghi pericolosi che saranno scavati dai canali Ovest e Sud. *(g.fav.)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I DATI DEI PRIMI DUE MESI DEL 2012

Porto, in diminuzione merci e passeggeri

Il traffico di petrolio e rinfuse metalliche segna il passo, crescono solo carbone e container

di Gianni Favarato

► MARGHERA

Se non fosse per il crescente traffico di merci in container e le importazioni di carbone, il saldo del traffico nel porto commerciale nei primi due mesi del 2012 sarebbe stato ancor più negativo. In riduzione anche il traffico passeggeri passato dai 47 mila del 2011 ai 41 mila del 2012, con un -11,9% di crocieristi. «Le attività portuali continuano ad essere condizionate dalla crisi mondiale in atto e ancor più da quella che colpisce le produzioni industriali italiane» spiega una breve nota dell'Autorità Portuale di Venezia, a commento dei dati sull'andamento dei traffici commerciali negli scorsi mesi di gennaio e febbraio.

Rispetto ai primi due mesi del 2011, il traffico totale delle merci si è ridotto di 339 mila tonnellate (-8,9%), soprattutto a causa del calo stagionale dei traffici che caratterizza il mese di gennaio.



Uno dei terminal commerciali del porto col piazzale pieno di container

Peggio di tutti è andato il traffico petrolifero, condizionato dalla chiusura temporanea della raffineria dell'Eni: il primo bimestre del 2012 ha visto una flessione di ben 576 mila tonnellate di olio greggio (-55%), solo parzialmente recuperato con il conseguente aumento del 22% (192

mila tonnellate) del traffico i prodotti raffinati (benzina, gasolio, ecc.) e di carbone (220 mila tonnellate) per la centrale Palladio dell'Enel di Fusina, tornata a produrre quasi a pieno regime.

In forte diminuzione anche il traffico di fertilizzanti agricoli (-100%), cereali (-4%), rinfuse

metalliche (-9%) e merci solide imballate (-25). Di segno negativo anche il traffico merci in container (-1,6%) e ro/ro (camion su navi, -5,1%), «ma - come spiega la nota dell'Autorità Portuale - con una sostanziale tenuta del settore container che perde in maniera significativamente inferiore rispetto ad altre tipologie di traffico che permette a Venezia di essere ancora il primo porto italiano per container dell'Adriatico».

Risultati migliori nel settore container potrebbero arrivare nella seconda metà del 2012 grazie alla ripresa del servizio «feeder Adriatico - Egitto della compagnia tedesca Hapag Lloyd e all'adeguamento definitivo a -12 metri (secondo quanto previsto dai vigenti piani regolatori) dei fondali dei canali portuali che si completerà nel settembre 2012 e che permetterà l'accesso nel porto di Venezia di navi più grandi».

ORIPRODUZIONE RISERVATA



Port of Venice

Strong upturn

The commercial port of Venice achieved a record result in 2010. The 403,000 teu handled represent a year-on-year increase of more than 8%.

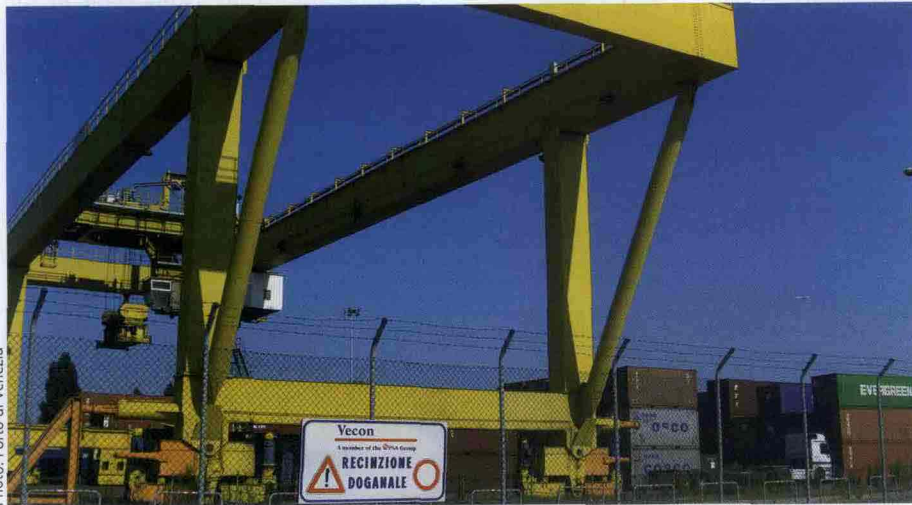


Photo: Porto di Venezia

The port of Venice's dynamic gantry cranes contributed to the hub's tremendous growth in 2010.

The commercial port of Venice handled a total of 403,119 teu in 2010, according to the local port authority. This not only

represents growth of 8.3% compared to the previous year, but is simultaneously a historic record result. A further rise

of 34.6% was recorded in January this year. In 2010, the volume of goods moved increased by no less than 4.5%, to reach 26.36 million t.

Trade with Turkey important

Liquid products reported growth of 26.5% and cereals even rose by 183.5%. According to the Italian ambassador in Istanbul, trade with Turkey represents significant growth potential. The planned establishment of a new short sea shipping terminal in the lagoon town of Fusina, with its intended four berths and the adjacent logistics centre, will play a major role in this development.

Direct inland shipping links

It could also provide opportunities to develop trade with the Middle East and the Caucasus region. Venice is the largest Italian container port in the Adriatic and the only port in the region with a direct connection to inland shipping.

hdj

www.port.venice.it

